



# BUKU STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI KNKT



# 2022



## 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.

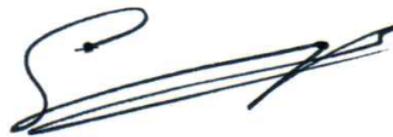
Dalam melaksanakan komitmen tersebut maka KNKT melaksanakan misi yaitu menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi serta kepercayaan masyarakat melalui:

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 Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT Tahun 2022.

KNKT berharap agar penerbitan Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT Tahun 2021 ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama dalam menyusun perencanaan dan kebijakan investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Jakarta, Mei 2023  
**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



**Dr. Ir. SOERJANTO TJAHJONO**

# TIM PENYUSUN DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono

Pengarah :

Ketua : Herson, S.H.,M.M.  
Anggota : Capt. Nurcahyo Utomo, Dipl. TSI.  
Suprpto, S.E.,ATD.,DESS.,M.Si  
Wildan, M.T.  
Capt. Anggiat PTP. Pandiangan,S.SIT.,M.Mar

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

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>PROFIL SINGKAT .....</b>	<b>vii</b>
<b>I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN .....</b>	<b>1</b>
1. JENIS KECELAKAAN .....	3
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR .....	4
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN .....	7
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	7
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN .....	8
6. STATUS REKOMENDASI .....	9
<b>II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN.....</b>	<b>11</b>
1. JENIS KECELAKAAN .....	13
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR .....	14
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN .....	16
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	17
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN .....	18
6. STATUS REKOMENDASI .....	19
<b>III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN.....</b>	<b>20</b>
1. JENIS KECELAKAAN .....	22
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL .....	23
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN .....	26
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	27
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN .....	27
6. STATUS REKOMENDASI .....	28
<b>IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API.....</b>	<b>30</b>
1. JENIS KECELAKAAN .....	32
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL .....	33
3. KORBAN KECELAKAAN.....	35
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	35
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN .....	36
6. STATUS REKOMENDASI .....	37

<b>V. DATA STATISTIK PENDUKUNG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI.....</b>	<b>39</b>
1. STATISTIK KEPEGAWAIAN KNKT .....	41
2. BIMBINGAN TEKNIS .....	42
3. SOSIALISASI.....	42
4. PERTEMUAN TINGKAT INTERNASIONAL .....	45
5. KERJASAMA.....	46
6. SIARAN PERS .....	47
<b>PENUTUP .....</b>	<b>49</b>

## DAFTAR TABEL

TABEL I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	4
TABEL II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	5
TABEL III JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN .....	6
TABEL IV KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ .....	7
TABEL V FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	8
TABEL VI REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	9
TABEL VII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ .....	10
TABEL VIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	13
TABEL IX JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	15
TABEL X JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN .....	16
TABEL XI KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL .....	16
TABEL XII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	17
TABEL XIII REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	18
TABEL XIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN .....	19
TABEL XV JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	23
TABEL XVI JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	25
TABEL XVII JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN .....	25
TABEL XVIII KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN .....	26
TABEL XIX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN .....	27
TABEL XX REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	28
TABEL XXI STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN .....	29
TABEL XXII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	32
TABEL XXIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	33
TABEL XXIV LAPORAN AKHIR MODA PERKERETAAPIAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT .....	34
TABEL XXV KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API .....	35
TABEL XXVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KERETA API .....	36
TABEL XXVII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	36
TABEL XXVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API .....	37
TABEL XXIX JUMLAH PEGAWAI KNKT MENURUT SUB BAGIAN DAN JENIS KELAMIN TAHUN 2021 .....	41
TABEL XXX KEGIATAN SOSIALISASI INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2021 .....	43
TABEL XXXI KEGIATAN KERJA SAMA KNKT .....	47
TABEL XXXII SIARAN PERS KNKT .....	48

## DAFTAR GAMBAR

GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	4
GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	6
GRAFIK III JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN .....	6
GRAFIK IV KORBAN JiWA KECELAKAAN LLAJ .....	7
GRAFIK V FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	8
GRAFIK VI REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	9
GRAFIK VII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ.....	10
GRAFIK VIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	14
GRAFIK IX JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	15
GRAFIK X JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN.....	16
GRAFIK XI KORBAN JiWA KECELAKAAN KAPAL .....	17
GRAFIK XII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	17
GRAFIK XIII REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	18
GRAFIK XIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN .....	19
GRAFIK XV JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	23
GRAFIK XVI JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	25
GRAFIK XVII JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN .....	26
GRAFIK XVIII KORBAN JiWA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	26
GRAFIK XIX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	27
GRAFIK XX REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	28
GRAFIK XXI STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN .....	29
GRAFIK XXII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN .....	32
GRAFIK XXIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	34
GRAFIK XXIV JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PERKERETAAPIAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT.....	34
GRAFIK XXV KORBAN JiWA KECELAKAAN KERETA API.....	35
GRAFIK XXVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KERETA API .....	36
GRAFIK XXVII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN .....	37
GRAFIK XXVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API .....	38
GRAFIK XXIX JUMLAH PEGAWAI KNKT MENURUT SUB BAGIAN DAN JENIS KELAMIN TAHUN 2021 .....	41
GRAFIK XXX KEGIATAN SOSIALISASI INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2021 .....	44
GRAFIK XXXI KEGIATAN KERJA SAMA KNKT .....	47
GRAFIK XXXII SIARAN PERS KNKT .....	48

## PROFIL SINGKAT

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

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

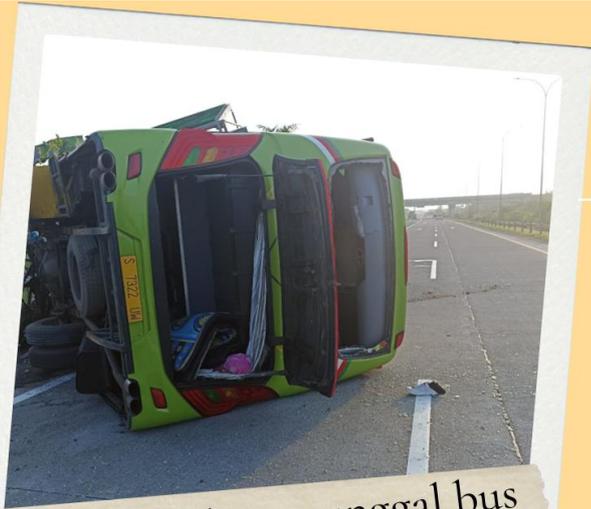
KNKT dalam melaksanakan tugasnya dengan mewujudkan visi yaitu terwujudnya keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independen, obyektif dan profesional serta sejalan dengan konvensi internasional yang berlaku sedangkan misinya adalah menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi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

KNKT merupakan lembaga non struktural bersifat mandiri yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden dan dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab atas obyektifitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi serta dikoordinasikan oleh Kementerian Perhubungan. KNKT mempunyai tugas: melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi; memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan; memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

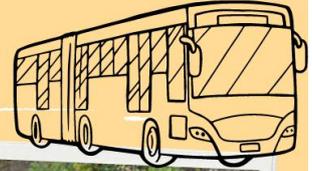
Dalam melaksanakan tugas maka KNKT perlu menyelenggarakan fungsinya yang tertuang di dalam Peraturan Ketua KNKT Nomor: SK/Ketua/041/XII/KNKT 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi diantaranya :

- 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.

# 1. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN



Investigasi kecelakaan tunggal bus pariwisata Ardiansyah S 7322 UW di Tol Surabaya Mojokerto KM 712+400A, 16 Mei 2022.



Investigasi kecelakaan tunggal mobil dump truk PB 8374 MC di jalan Pegunungan Arfak, Manokwari, Papua Barat, 15 April 2022.



Investigasi kecelakaan mobil bus pariwisata menabrak belasan kendaraan bermotor di Jalan Raya Singaraja Denpasar Tabanan, Bali, 20 Juni 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 diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kendaraan ataupun dengan fasilitas/benda lainnya, kendaraan terguling, ataupun kendaraan yang terbakar. Total kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT selama periode tahun 2018 – 2022 berjumlah 80 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Pada Tahun 2022, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 15 kejadian dengan 14 kejadian merupakan jenis kecelakaan tabrakan. Kecelakaan yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2022 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
- Tabrakan beruntun truk trailer tangki dengan 4 mobil penumpang dan 10 sepeda motor di Jalan Transyogi Cibubur, Kec. Jatisampurna, Kota Bekasi, Jawa Barat yang terjadi pada tanggal 18 Juli 2022.
- Tabrakan antara KA 435 Lokal Merak dengan mobil odong – odong di perlintasan sebidang Desa Silebu, Kabupaten Serang, Provinsi Banten yang terjadi pada tanggal 26 Juli 2022.
- Tabrakan truk trailer tangki pertamina di Jl. Wahidin, Jomblang Candisari, Kota Semarang, Jawa Tengah yang terjadi pada tanggal 02 Agustus 2022.
- Tabrakan mobil truk trailer kecelakaan tunggal di Jl. Sultan Agung Km. 28,5 Kel. Kota Baru, Kec. Bekasi Barat, Kota Bekasi, Jawa Barat, yang terjadi pada tanggal 31 Agustus 2022.
- Tabrakan beruntun di Jalan Tol Pejagan – Pemalang KM. 253, yang terjadi pada tanggal 18 September 2022.

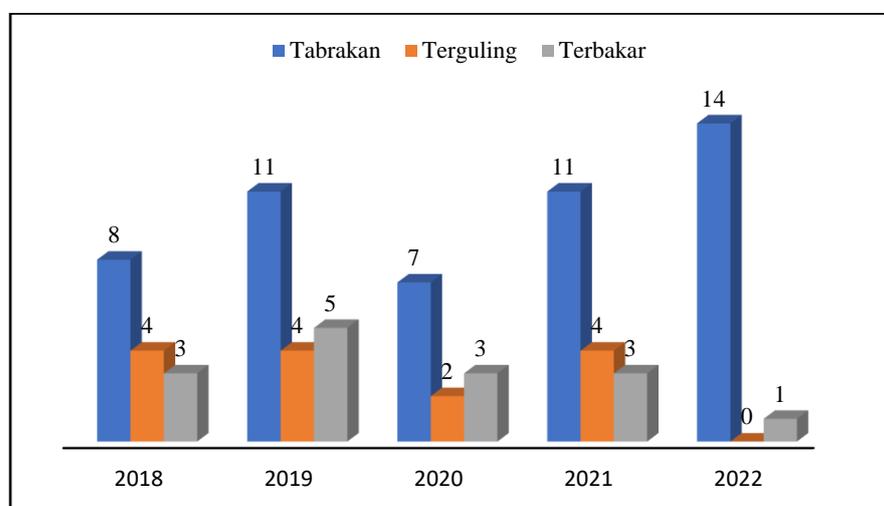
- Kebakaran truk trailer tangki pertamina di Jalan Tol Lingkar Luar Cengkareng, Jakarta Barat, yang terjadi pada tanggal 19 November 2022.
- Tabrakan mobil bus sedang AD 1684 BG, di Jl. Yudhistiro III, Desa Bumiarjo, Kec. Nguntoro Nadi, Kab. Wonogiri, Jawa Tengah, yang terjadi pada tanggal 21 November 2022.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Jenis Kecelakaan	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Tabrakan	8	11	7	11	14	51
2.	Terguling	4	4	2	4	0	14
3.	Terbakar	3	5	3	3	1	15
Jumlah		15	20	12	18	15	80

**Grafik I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 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 diinvestigasi KNKT, yakni:

- 1) Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- 2) Mengundang perhatian public secara luas;
- 3) Menimbulkan polemik/kontroversi;
- 4) Menimbulkan prasarana rusak berat;
- 5) Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
- 6) Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau
- 7) Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Tahun 2022 sebanyak 15 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 yang berjumlah 18 kecelakaan. Selama periode tahun 2018 – 2022 jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi tahun 2019 yaitu sebanyak 20 kecelakaan.

#### **b. Laporan Akhir**

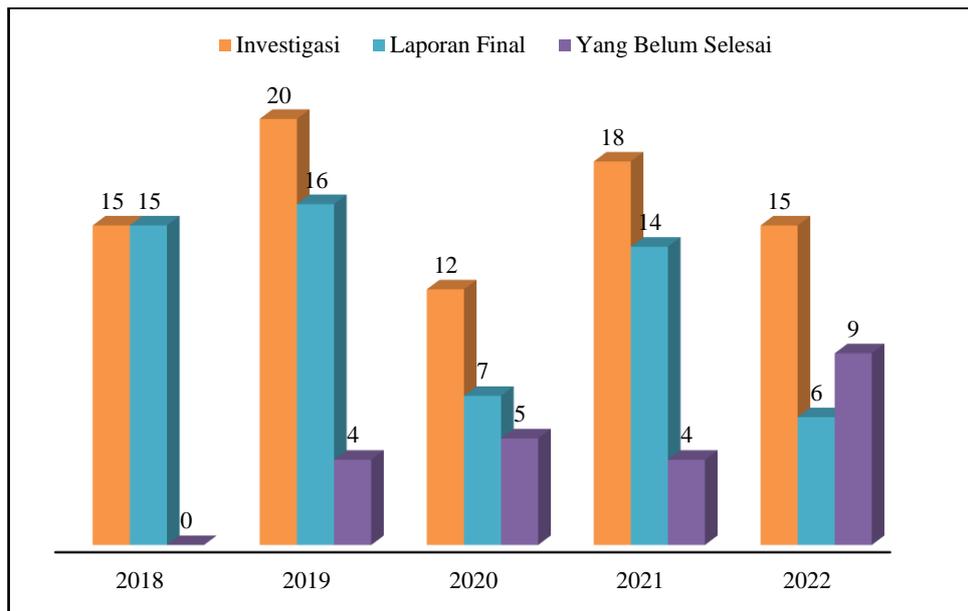
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang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

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2018 – 2022 sebanyak 58 laporan akhir. Pada kecelakaan tahun 2018 laporan akhir investigasi kecelakaan LLAJ telah selesai keseluruhannya. Sedangkan pada kecelakaan Tahun 2022 terdapat 9 laporan yang belum diselesaikan disebabkan laporan masih dalam tahap investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Investigasi	15	20	12	18	15	80
2.	Laporan Final	15	16	7	14	6	58
3.	Yang Belum Selesai	0	4	5	4	9	22

**Grafik II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan  
2018 – 2022**

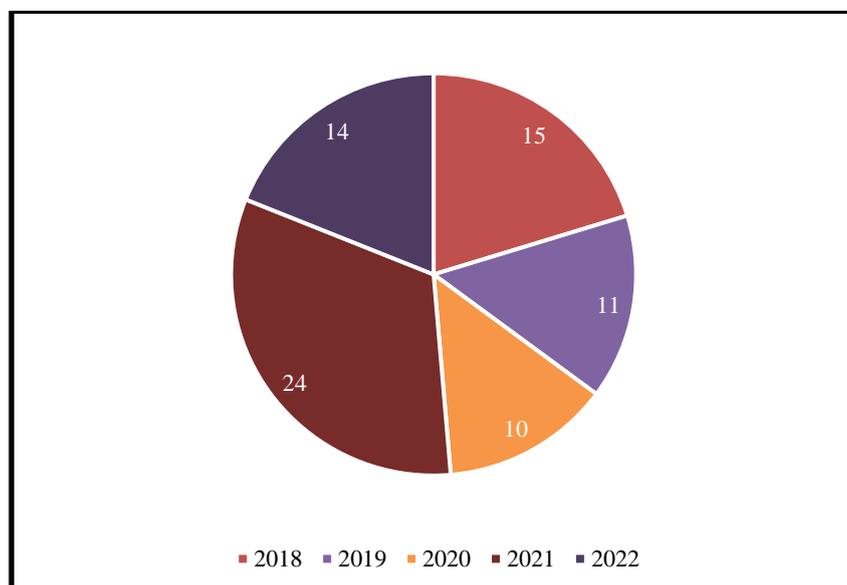


Laporan akhir moda LLAJ juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2022 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 14 laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2018 – 2022 berjumlah 74 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ berdasarkan tahun terbit laporan 2018 – 2022.

**Tabel III Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Terbit Laporan  
2018 - 2022**

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2018	2019	2020	2021	2022	
Laporan Final	15	11	10	24	14	74

**Grafik III Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Terbit Laporan  
2018 – 2022**



### 3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

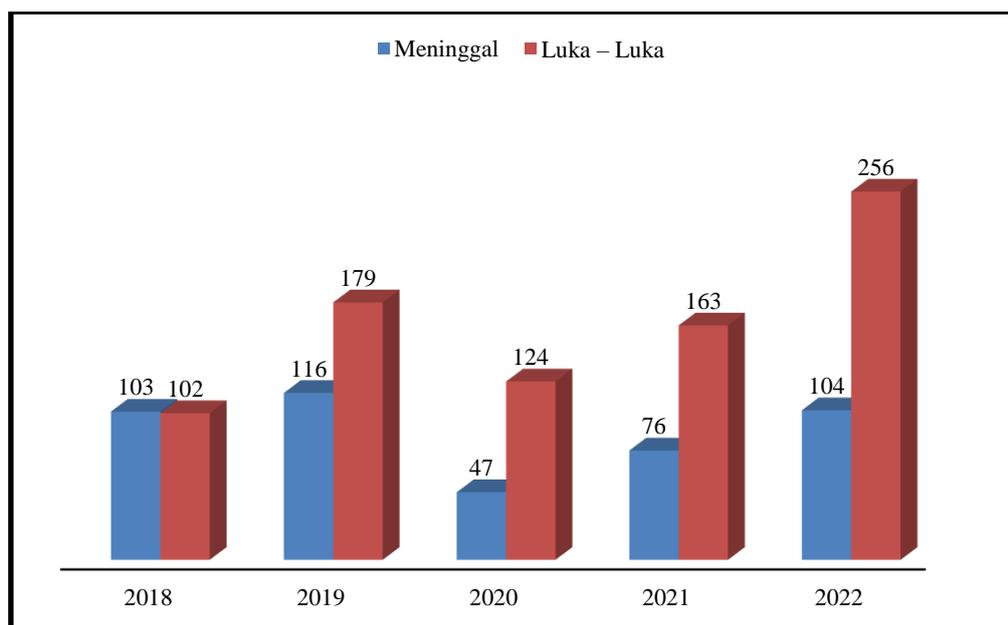
Seiring dengan kejadian kecelakaan lalu lintas maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2022 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya tahun 2021 yang berjumlah 239 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 360 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 104 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 256 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas angkutan jalan paling banyak terjadi di Tahun 2019, yaitu sebanyak 295 orang, dimana 116 orang diantaranya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ 2018 – 2022.

**Tabel IV Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ  
2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Meninggal	103	116	47	76	104	446
2.	Luka – Luka	102	179	124	163	256	824

**Grafik IV Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ  
2018 – 2022**



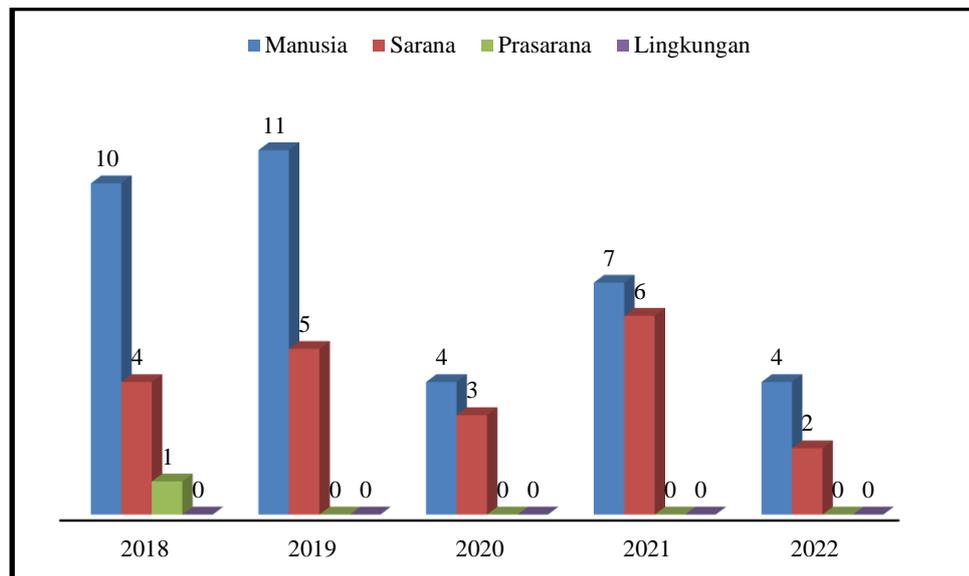
### 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 tahun 2018 – 2022 yaitu sebanyak 57 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2018 – 2022 yaitu sebanyak 36 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel V Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Faktor	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Manusia	10	11	4	7	4	36
2.	Sarana	4	5	3	6	2	20
3.	Prasarana	1	0	0	0	0	1
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0	0

**Grafik V Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**



## 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

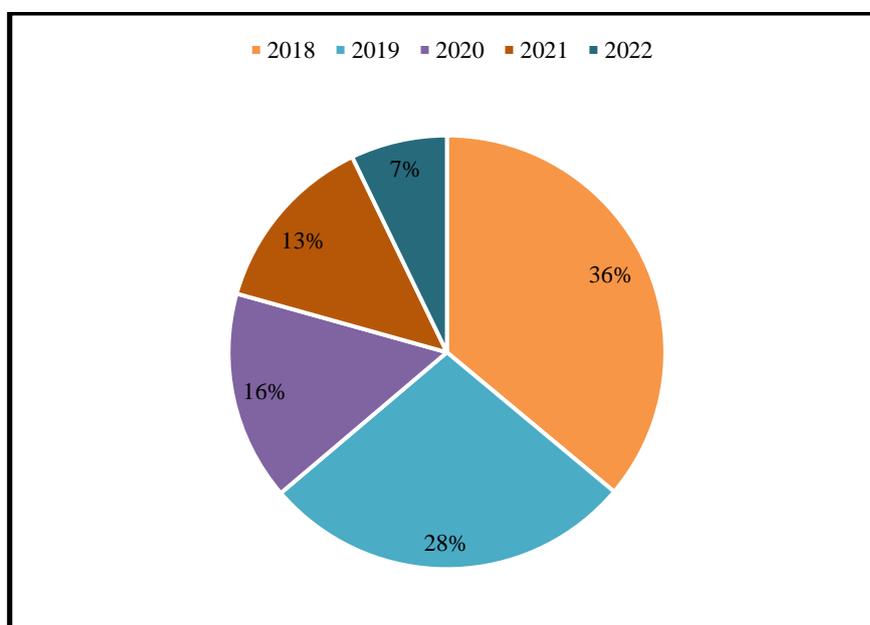
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Rekomendasi keselamatan dikirim kepada stakeholder untuk ditindaklanjuti. Rekomendasi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

Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari Tahun 2018 - 2022 sebanyak 756 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 251 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator dikeluarkan sebanyak 232 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 - 2022.

**Tabel VI Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan  
2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Regulator Indonesia	68	90	42	34	17	251
2.	Kementerian PUPR	19	19	4	10	7	59
3.	Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota	16	9	3	16	0	44
4.	Pemerintah Daerah	17	7	8	0	13	45
5.	POLRI	6	2	0	2	0	10
6.	BPTD	11	2	0	10	7	30
7.	Operator	90	54	50	30	8	232
8.	KAI	0	3	0	0	0	3
9.	Lain-Lain	46	23	11	0	2	82
<b>Total</b>		273	209	118	102	54	756

**Grafik VI Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan  
2018 – 2022**



## 6. STATUS REKOMENDASI

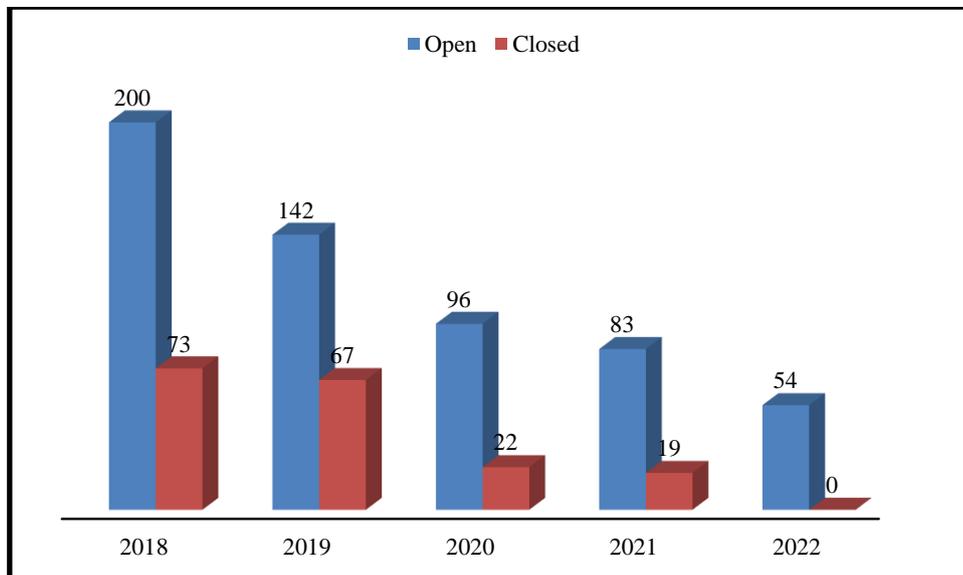
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan LLAJ yang telah dikeluarkan oleh KNKT tahun 2018 – Tahun 2022 sebanyak 756 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 575 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 181 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ 2018 – 2022.

**Tabel VII Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ  
2018 – 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2018	273	200	73
2	2019	209	142	67
3	2020	118	96	22
4	2021	102	83	19
5	2022	54	54	0
<b>Total</b>		<b>756</b>	<b>575</b>	<b>181</b>
<b>Persentase</b>			<b>76%</b>	<b>24%</b>

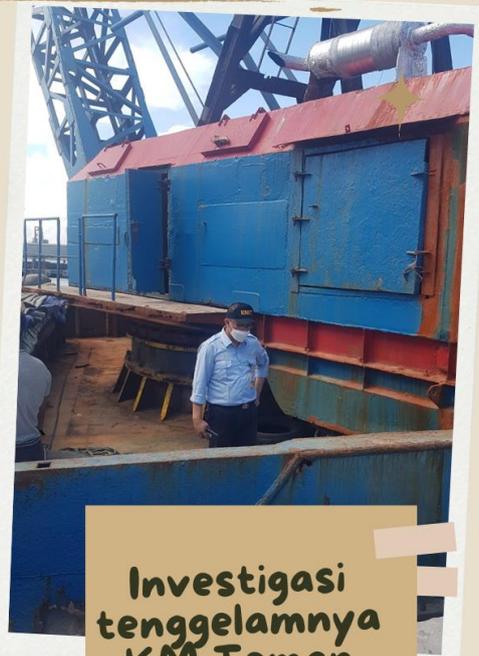
**Grafik VII Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ  
2018 – 2022**



## II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN



Investigasi terbakarnya KM Sabuk Nusantara 91 di Pulau Masalembu pada 18-22 September 2022.



Investigasi tenggelamnya KM Teman Niaga di Selat Makasar, 22 Agustus 2022.



Investigasi tubrukan Kapal Gerbang Samudra 2 dengan Trisila Bhakti 2 di pelabuhan penyeberangan Ketapang Banyuwangi, Jawa Timur, 13 Mei 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 diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama periode 2018 – 2022 sebanyak 108 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan terbakar, tenggelam, tubrukan, kandas, dan lain-lain. Pada Tahun 2022, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 13 kejadian. Adapun kecelakaan pelayaran Tahun 2022 meliputi:

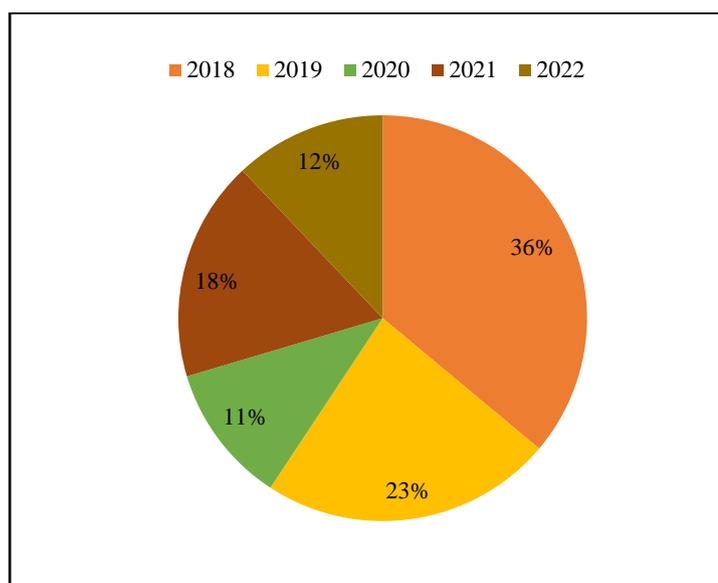
- Kandasnya Kapal Sabuk Nusantara 96 di Perairan Pulau Ayu, Papua Barat pada tanggal 20 Februari 2022.
- Tenggelamnya Kapal Permata Asia di Perairan Pulau Ayu, Papua Barat tanggal 07 Mei 2022.
- Tubrukan kapal Trisila Bhakti vs Gerbang Samudra 2 di Selat Bali, pada tanggal 13 Mei 2022.
- Tenggelamnya 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.
- Tenggelamnya kapal Cahaya Arafah di Perairan Halmahera Selatan pada tanggal 18 Juli 2022 2022.
- Tenggelamnya kapal Teman Niaga di Selat Makassar pada tanggal 22 Agustus 2022.
- Terbakarnya kapal Sabuk Nusantara 91 di Pelabuhan Masalembu pada tanggal 16 September 2022.
- Terbakarnya kapal Lit Enterprise di Pelabuhan Tanjung Perak pada tanggal 13 Oktober 2022.
- Tenggelamnya kapal Satya Kencana III di Pelabuhan Kumai pada tanggal; 19 Oktober 2022.
- Terbakarnya kapal Ekspres Cantika 77 di Laut Sawu pada tanggal 24 Oktober 2022.
- Kandasnya kapal Young Yong di Utara Pulau Takong, Selat Singapura pada tanggal 26 Oktober 2022.
- Terbakarnya kapal Mutiara Timur I di Timur Laut Pulau Bali pada tanggal 16 November 2022.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel VIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Tenggelam	10	6	3	5	5	29
2.	Terbakar/meledak	12	6	2	6	5	31
3.	Tubrukan	3	9	2	4	1	19
4.	Kandas	7	0	4	2	2	15
5.	Lain-lain	7	4	1	2	0	14
Total		39	25	12	19	13	108

**Grafik VIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan  
2018 – 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 diinvestigasi KNKT, yakni :

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama Tahun 2022 sebanyak 13 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 yang berjumlah 19 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2018 yaitu sebanyak 39 kecelakaan.

**b. Laporan Akhir**

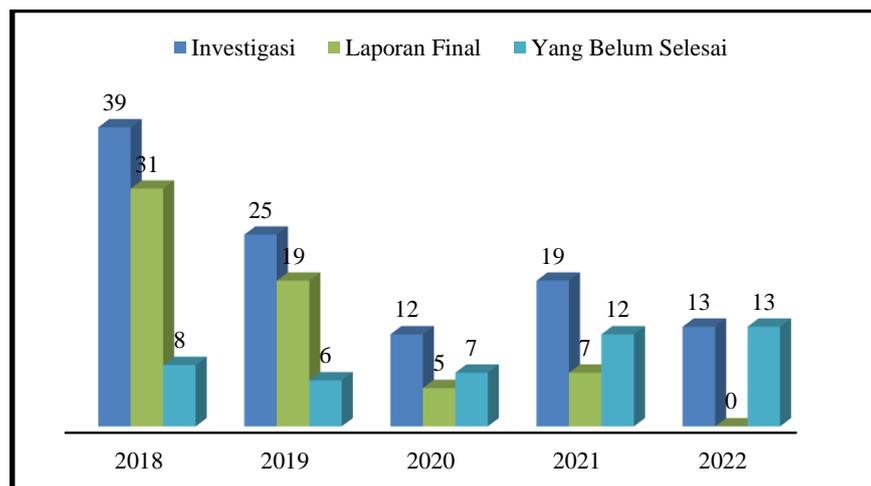
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat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

Total laporan akhir kecelakaan pelayaran yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2018 – 2022 sebanyak 62 laporan. Pada kecelakaan tahun 2018 laporan akhir investigasi kecelakaan pelayaran yang belum selesai berjumlah 8 laporan. Sedangkan kecelakaan Tahun 2022 belum ada laporan yang selesai disebabkan laporan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian.

**Tabel IX Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 - 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Investigasi	39	25	12	19	13	108
2.	Laporan Final	31	19	5	7	0	62
3.	Yang Belum Selesai	8	6	7	12	13	46

**Grafik IX Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

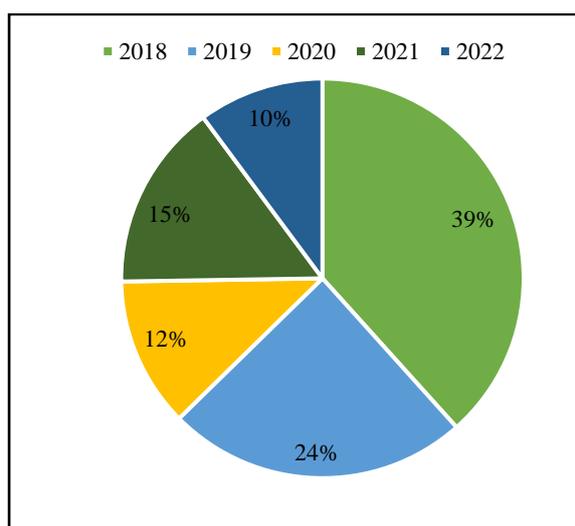


Laporan akhir moda pelayaran juga dapat diklasifikasikan menurut laporan yang terbit dalam satu tahun. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2022 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 10 laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2018 – 2022 berjumlah 99 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda pelayaran berdasarkan tahun terbit laporan 2018 – 2022.

**Tabel X Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2018 – 2022**

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2018	2019	2020	2021	2022	
Laporan Final	38	24	12	15	10	99

**Grafik X Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2018 – 2022**



### 3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

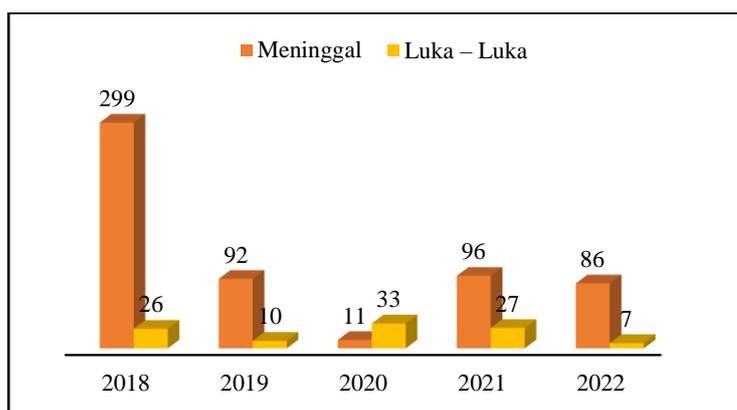
Seiring dengan kejadian kecelakaan kapal maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2022 mengalami penurunan dibandingkan tahun sebelumnya tahun 2021 yang berjumlah 123 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 93 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 86 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 7 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi pada tahun 2018 sebanyak 325 jiwa, dimana 299 orang meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal 2018 – 2022.

**Tabel XI Korban Jiwa Kecelakaan Kapal 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Meninggal	299	92	11	96	86	584
2.	Luka – Luka	26	10	33	27	7	103
	Jumlah	325	102	44	123	93	687

**Grafik XI Korban Jiwa Kecelakaan Kapal  
2018 – 2022**



#### 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

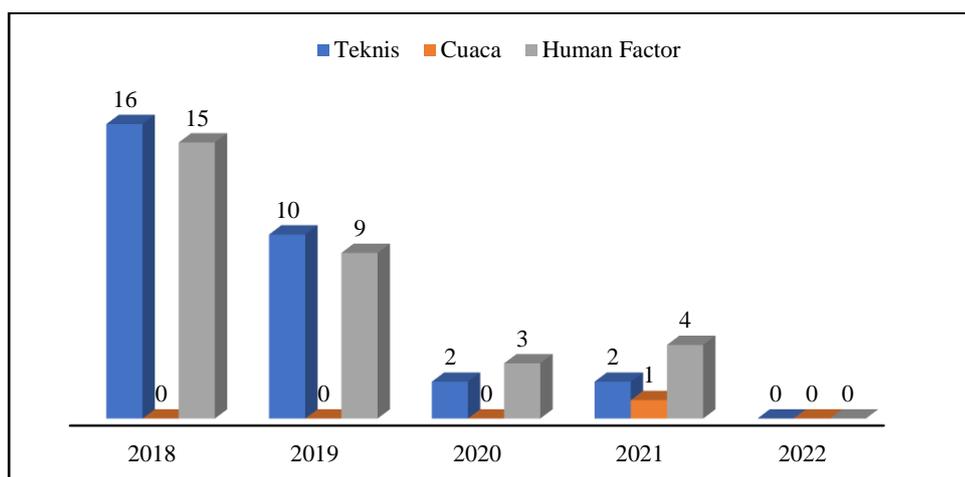
Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor teknis, cuaca, dan manusia. Total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2018 - 2022 yaitu sebanyak 75 faktor penyebab. Factor teknis merupakan factor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2018 hingga Tahun 2022 yaitu sebanyak 39 kecelakaan. Sedangkan faktor manusia juga merupakan salah satu factor yang cukup signifikan terhadap penyebab kecelakaan kapal, yang berjumlah sebanyak 35 kecelakaan. Factor cuaca merupakan factor terkecil yang mempengaruhi kecelakaan kapal.

Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2018 – 2022.

**Tabel XII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Teknis	16	10	2	2	0	39
2.	Cuaca	0	0	0	1	0	1
3.	Human Factor	15	9	3	4	0	35

**Grafik XII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**



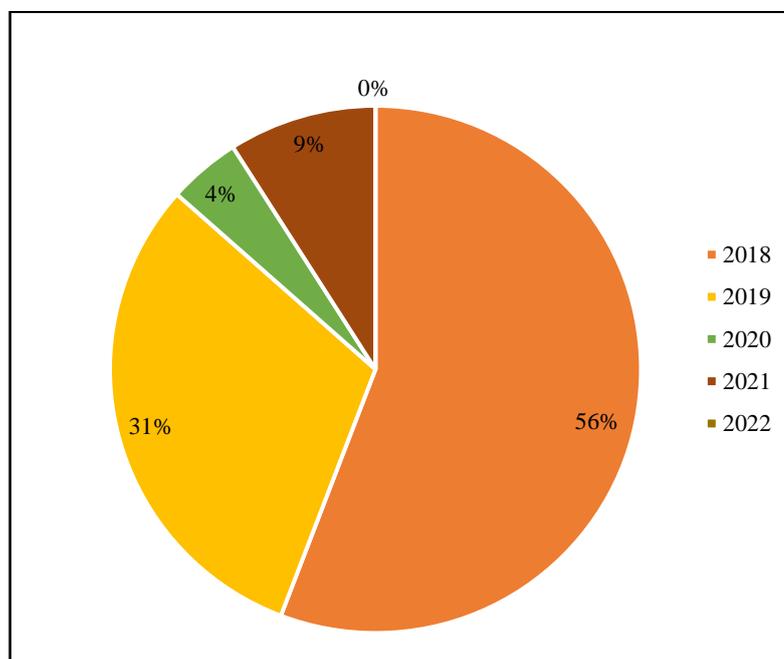
## 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Pelayaran dari Tahun 2018 - 2022 sebanyak 543 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 182 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 187 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel XIII Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Regulator Indonesia	129	27	12	14	0	182
2.	Administrator Pelabuhan	4	16	0	0	0	20
3.	BPSDM	2	0	0	0	0	2
4.	Badan Klasifikasi	10	3	0	2	0	15
5.	Manajemen Pelabuhan	3	5	0	0	0	8
6.	Fasilitator Pelabuhan	6	22	0	0	0	28
7.	Pemerintah Daerah	12	2	0	1	0	15
8.	Galangan	0	0	0	0	0	0
9.	Operator Kapal	101	63	9	14	0	187
10.	Badan SAR	0	1	0	0	0	1
11.	BMKG	8	2	0	1	0	11
12.	Lain - Lain	28	26	3	17	0	74
<b>Total</b>		<b>303</b>	<b>167</b>	<b>24</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>543</b>

**Grafik XIII Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**



## 6. STATUS REKOMENDASI

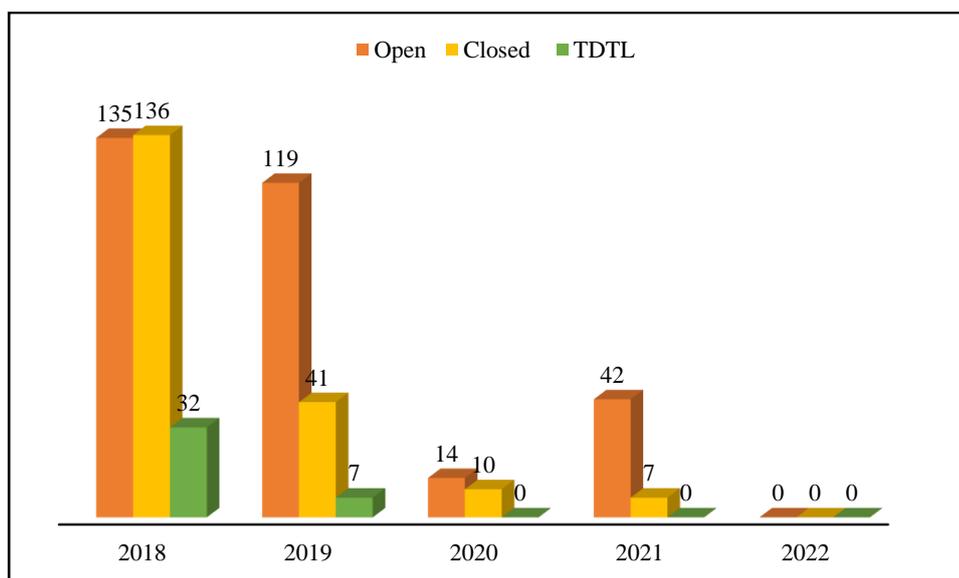
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan pelayaran yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2018 - 2022 sebanyak 543 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 57% rekomendasi, sedangkan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 36% rekomendasi. Rekomendasi dengan status TDTL (Tidak Dapat Ditindak lanjuti) berjumlah sebanyak 39 rekomendasi. Rekomendasi TDTL sesuai dengan SK Ketua KNKT Nomor : SK-KETUA KNKT 007 TAHUN 2021 tentang Rekomendasi Keselamatan Transportasi yang Tidak Dapat Ditindaklanjuti. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran 2018 – 2022.

**Tabel XIV Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran  
2018 – 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2018	296	135	136	32
2	2019	167	119	41	7
3	2020	24	14	10	0
4	2021	49	42	7	0
5	2022	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>543</b>	<b>310</b>	<b>194</b>	<b>39</b>
<b>Persentase</b>			<b>57%</b>	<b>36%</b>	<b>7%</b>

**Grafik XIV Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran  
2018 – 2022**



### III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN



INVESTIGASI ACCIDENT CONTROLLED FLIGHT INTO OR TOWARD TERRAIN PESAWAT UDARA PILATUS PORTER PC-6 REGISTRASI PK-BVM YANG DIOPERASIKAN OLEH PT ASI PUDJIASTUTI (SUSI AIR) DI DISTRIK DUMA, TIMIKA, 23 JUNI 2022.



INVESTIGASI ACCIDENT KEJADIAN FUEL RELATED PESAWAT UDARA PILATUS PC-6 REGISTRASI PK-RCQ YANG DIOPERASIKAN OLEH PT ASSOCIATED MISSION AVIATION (AMA) DI SEKITAR 6 NM DARI BANDAR UDARA SENGGEH, PAPUA, 28 JUNI 2022.



INVESTIGASI ACCIDENT KEJADIAN RUNWAY EXCURSION PESAWAT UDARA DHC6-300 REGISTRASI PK-OTY YANG DIOPERASIKAN OLEH PT RIMBUN ABADI AVIASI DI BANDAR UDARA MOANAMANI, PAPUA, 23 DESEMBER 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 diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan; tabrakan antar Pesawat Udara antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara; Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan; dan/atau Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*).

Total kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh selama periode 2018 – 2022 berjumlah 140 kejadian yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Pada Tahun 2022, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 20 kejadian. Adapun kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi KNKT 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.
- *Accident Whitesky Aviation* PK-WSU di *Fly Bali Heliport*, Ungasan Bali terjadi pada tanggal 12 Juli 2022
- *Accident* Smart Cakrawala Aviation PK-SNW di Bandara Sinak, Puncak, Papua terjadi pada tanggal 30 Agustus 2022.
- *Accident* Reven Global Air Transport PK-RVA di Bandara Ilaga, Papua terjadi pada tanggal 25 Oktober 2022.
- *Accident* Carpediem Aviasi Mandiri PK-CDO di Mining 01 Helipad, Tanah Merah, Papua terjadi pada tanggal 05 Desember 2022.
- *Accident* Sinarmas Super Air PK-PND di Kajui Airstrip, Gunung Mas, Palangkaraya terjadi pada tanggal 17 Desember 2022.
- *Accident* Rimbun Air PK-OTY di Bandar Udara Moanemani, Papua terjadi pada tanggal 23 Desember 2022.

Berikut kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT Tahun 2021 dengan 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.
- *Serious Incident* Citilink Indonesia PK-GLW di Bandara International Juanda Surabaya yang terjadi pada tanggal 21 Juli 2022.

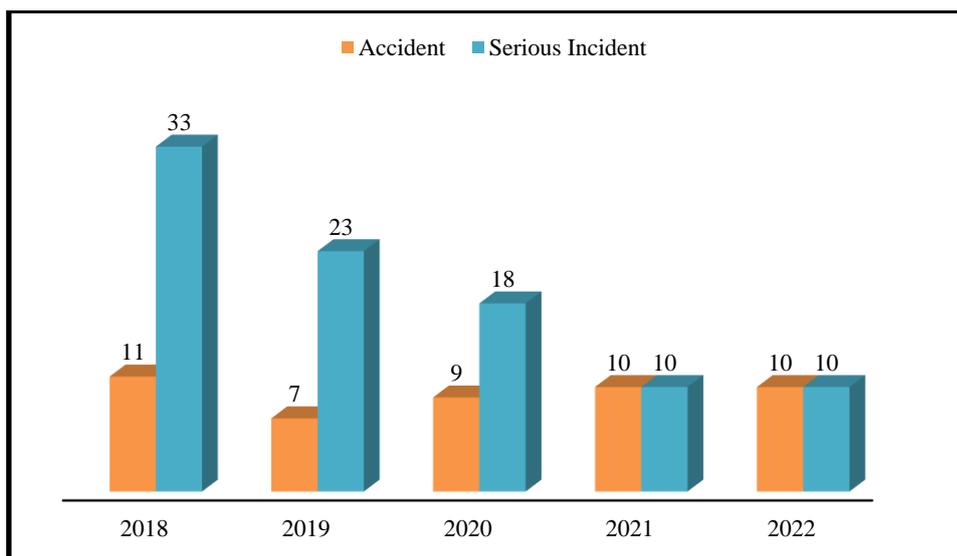
- *Serious Incident* Wings Abadi Airline PK-WGL di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali terjadi pada tanggal 03 Agustus 2022.
- *Serious Incident* Asia Cargo Airlines PK-YGV di Bandara International Syamsudin Noor, Banjarmasin terjadi pada tanggal 14 Agustus 2022.
- *Serious Incident* Pelita Air Services PK-PAH di Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan, Balikpapan terjadi pada tanggal 26 September 2022.
- *Serious Incident* Bell Geospace C-FTGX di Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan, Balikpapan terjadi pada tanggal 13 November 2022.
- *Serious Incident* Volta Pasifik Aviassi PK-VPJ di Fly Bali Heliport, Ungasan Bali terjadi pada tanggal 01 Desember 2022.

Kecelakaan pesawat udara yang diinvestigasi paling banyak terjadi pada tahun 2018, yaitu sebanyak 44 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel XV Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 - 2022**

No.	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	<i>Accident</i>	11	7	9	10	10	47
2.	<i>Serious Incident</i>	33	23	18	10	10	94
	Jumlah	<b>44</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>141</b>

**Grafik XV Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 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 diinvestigasi KNKT, yakni :

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

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

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

Selain itu pada pasal 18 juga dijelaskan “Dalam hal Pesawat Udara yang didaftarkan di Indonesia mengalami kecelakaan di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Komite Nasional Keselamatan Transportasi dapat mengirimkan wakil resmi dari negara (*accredited representative*) untuk berpartisipasi dalam investigasi tersebut. Dirinci kembali pada PP No 62 Tahun 2013 pasal 9 adanya 4 jenis kejadian kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yakni :

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Tahun 2022 sebanyak 20 kecelakaan. Selama periode 2018 – 2022 kategori kecelakaan *Serious Incident* merupakan kategori dengan jumlah kecelakaan terbanyak yaitu 94 kejadian.

#### **b. Laporan Akhir**

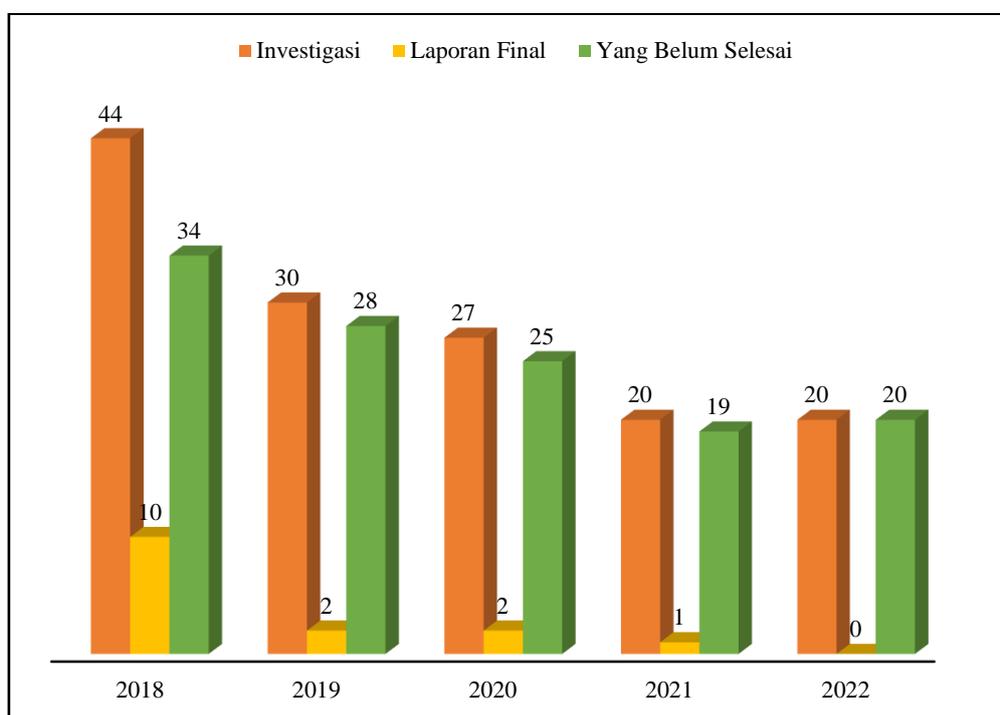
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta,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

Total laporan akhir penerbangan yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2018 – 2022 sebanyak 15 laporan. Pada kecelakaan Tahun 2022 belum terdapat laporan yang terbit, hal ini disebabkan kecelakaan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel XVI Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Investigasi	44	30	27	20	20	141
2.	Laporan Final	10	2	2	1	0	15
3.	Yang Belum Selesai	34	28	25	19	20	126

**Grafik XVI Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

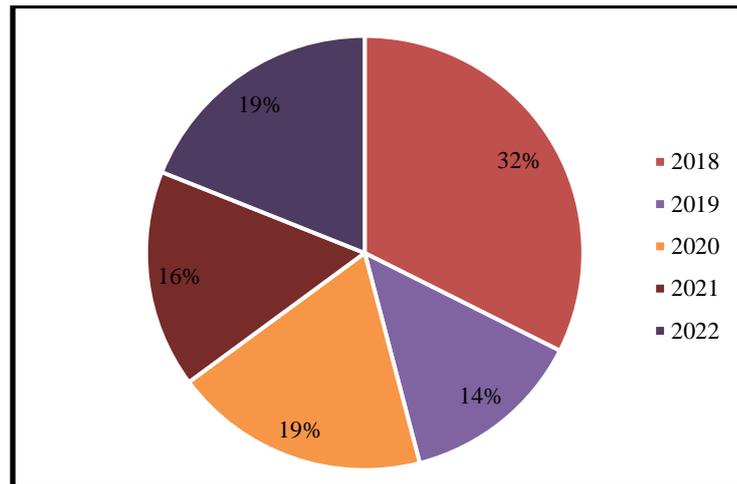


Laporan akhir moda penerbangan juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT pada Tahun 2022 tidak mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 7 laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2018 – 2022 berjumlah 37 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda penerbangan yang terbit selama periode 2018 – 2022.

**Tabel XVII Jumlah Laporan Akhir Moda Penerbangan Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2018 – 2022**

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2018	2019	2020	2021	2022	
Laporan Final	12	5	7	6	7	37

**Grafik XVII Jumlah Laporan Akhir Moda Penerbangan Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2018 – 2022**



### 3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

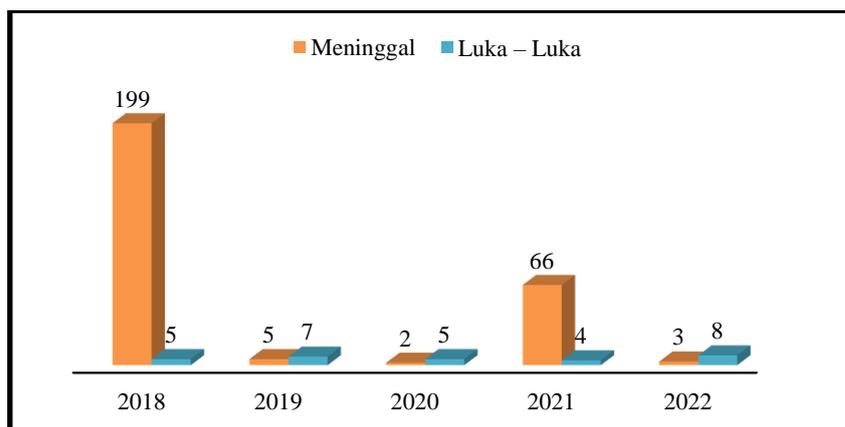
Seiring dengan kejadian kecelakaan pesawat udara maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2022 mengalami penurunan yang signifikan dari tahun sebelumnya yang berjumlah 71 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 11 orang korban jiwa yang meninggal dunia.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan penerbangan paling banyak terjadi di tahun 2018 yang berjumlah 204 orang, dimana 199 diantaranya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan 2018 - 2022.

**Tabel XVIII Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Meninggal	199	5	2	66	3	275
2.	Luka – Luka	5	7	5	4	8	29
	Jumlah	204	12	7	71	11	304

**Grafik XVIII Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan 2018 – 2022**



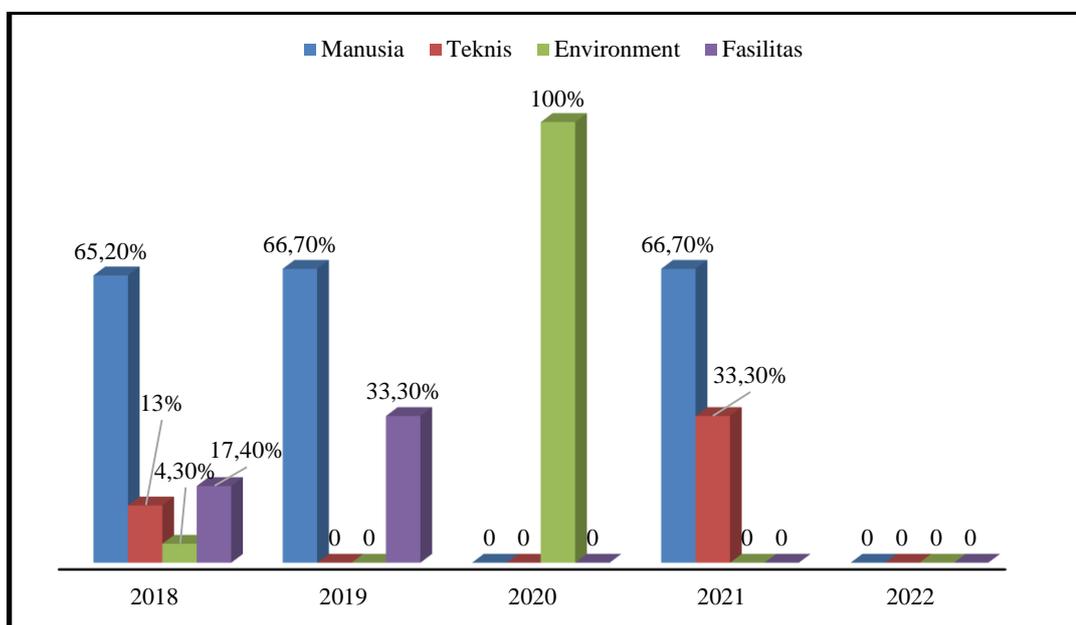
#### 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 dari tahun 2018 - 2022 adalah faktor manusia. Sedangkan pada tahun 2020 faktor dominan penyebab kecelakaan adalah factor *environment*. Pada Tahun 2022 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan disebabkan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan 2018 – 2022.

**Tabel XIX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan 2018 - 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				
		2018	2019	2020	2021	2022
1.	Manusia	65,2%	66,7%	0	66,7%	0
2.	Teknis	13%	0	0	33,3%	0
3.	Environment	4,3%	0	100%	0	0
4.	Fasilitas	17,4%	33,3%	0	0	0

**Grafik XIX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan 2018 – 2022**



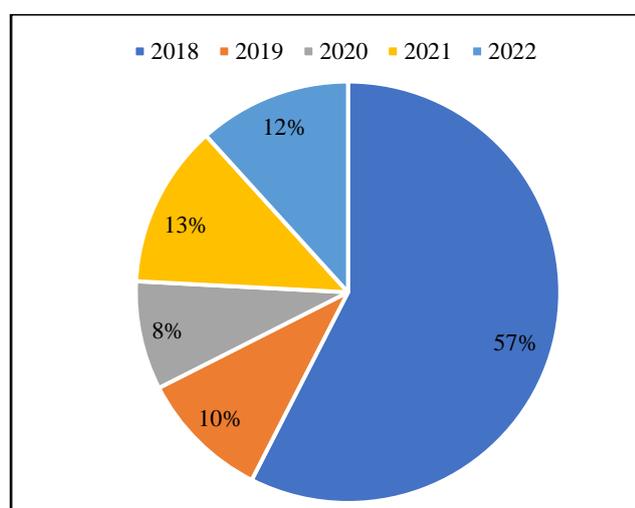
#### 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Tahun 2018 – 2022 sebanyak 120 rekomendasi. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 59 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2018 – 2022.

**Tabel XX Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan  
2018 – 2022**

No.	Unit Kerja	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen Hubud	18	1	3	2	0	24
2.	Operator Pesawat	25	6	5	13	10	59
3.	Airnav	3	0	1	0	1	5
4.	Operator bandara	4	1	1	0	3	9
5.	Organisasi Perawatan Pesawat Udara	4	2	0	0	0	6
6.	Penyedia Ground Handling	0	2	0	0	0	2
7.	Otoritas Penerbangan Sipil Luar Negeri	8	0	0	0	0	8
8.	Pabrik Pesawat	6	0	0	0	0	6
9.	Lembaga Lain	1	0	0	0	0	1
Jumlah		69	12	10	15	14	120

**Grafik XX Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan  
2018 – 2022**



## 6. STATUS REKOMENDASI

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

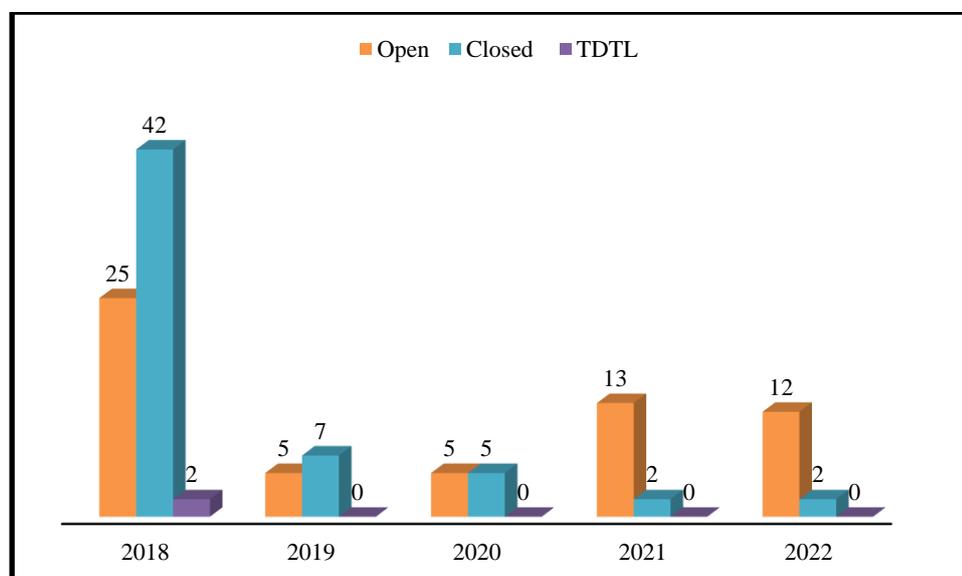
Status rekomendasi kecelakaan penerbangan yang telah dikeluarkan oleh KNKT Tahun 2018 - 2022 sebanyak 117 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 60 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 57 rekomendasi. Rekomendasi dengan status TDTL (Tidak Dapat Ditindak lanjuti) berjumlah sebanyak 2 rekomendasi. Rekomendasi TDTL sesuai dengan SK Ketua KNKT Nomor : SK-KETUA KNKT 007 TAHUN 2021 tentang Rekomendasi Keselamatan Transportasi yang Tidak Dapat Ditindaklanjuti.

Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2018 – 2022.

**Tabel XXI Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan  
2018 – 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			Open	Closed	TDTL
1	2018	69	25	42	2
2	2019	12	5	7	0
3	2020	10	5	5	0
4	2021	15	13	2	0
5	2022	14	12	2	0
<b>Total</b>		120	60	58	2
<b>PERSENTASE</b>			<b>50%</b>	<b>48%</b>	<b>2%</b>

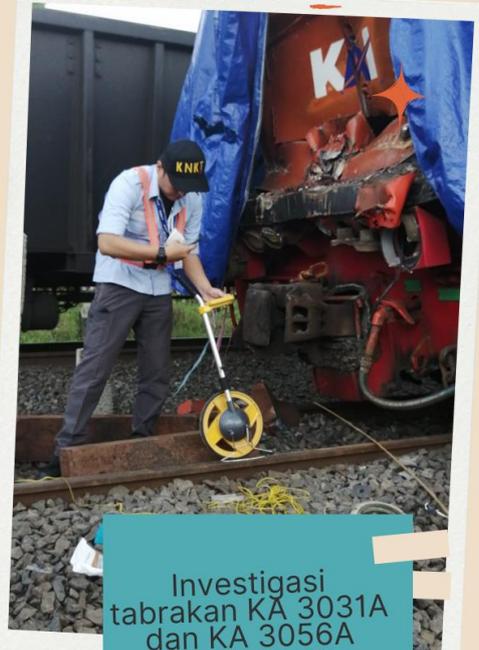
**Grafik XXI Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan  
2018 – 2022**



# IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API



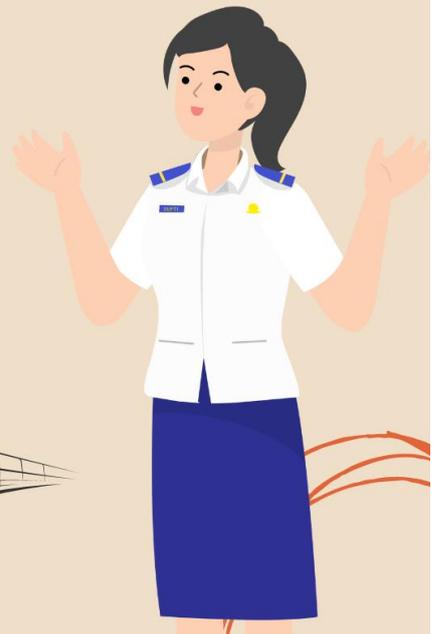
*Kecelakaan rangkaian kereta kerja proyek KEJB  
DK 102+718 Campakamekar, Padalarang,  
Bandung Barat, Jawa Barat, 18 Desember  
2022.*



Investigasi  
tabrakan KA 3031A  
dan KA 3056A  
emplasemen  
Stasiun Rengas  
Divre IV Tanjung  
Karang, 07  
November 2022.



Investigasi anjlokkan KA 3028 emplasemen  
Stasiun Penanggiran Divre III Palembang, 4  
Oktober 2022.



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

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

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

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

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

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

## 1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Total kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT selama tahun 2018 – 2022 berjumlah 29 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan anjlok, tabrakan, terbakar, dan lain – lain. Pada Tahun 2022, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 4 kecelakaan dengan 2 diantaranya merupakan jenis kecelakaan anjlok. Kecelakaan yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2021 ialah :

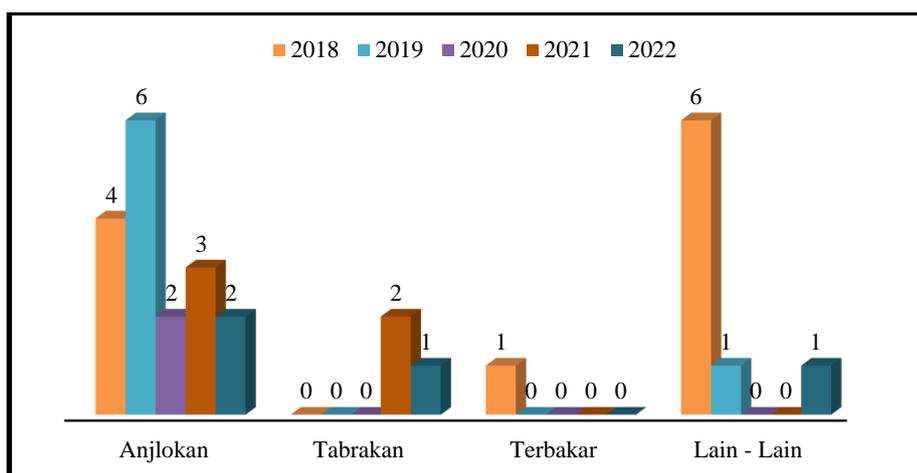
- Anjlok KA 3028 di empalsemen Stasiun Penanggiran Divre III Palembang tanggal 04 Oktober 2022
- Tabrakan PLB 3031A dengan PLB 3056A di emplasemen Stasiun Rengas Divre IV Tanjungkarang tanggal 07 November 2022 pukul 02.25 WIB
- Anjlok KA 5144 C di emplasemen Stasiun Kampungbandan, DAOP 1 Jakarta pada tanggal 26 November 2022
- Kecelakaan rangkaian kereta kerja proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) di DK 102+718 Desa Campakamekar, Padalarang, Bandung Barat Jawa Barat pada tanggal 18 Desember 2022

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel XXII Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Anjlok	4	6	2	3	2	17
2.	Tabrakan	0	0	0	2	1	3
3.	Terbakar	1	0	0	0	0	1
4.	Lain - Lain	6	1	0	0	1	8
Jumlah		11	7	2	5	4	29

**Grafik XXII Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2018 – 2022**



## 2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

### a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

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

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

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

Sehingga sesuai kedua pasal tersebut terlihat bahwa kecelakaan KA yang wajib diinvestigasi KNKT adalah 4 jenis KA (tabrakan,terguling, anjlok atau terbakar) dan dikerucutkan dengan berdasar akibat kerusakan yakni yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau rintang jalan selama lebih dari 6 jam untuk 2 arah. Berdasarkan peraturan diatas, jumlah kecelakaan kereta api yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2022 sebanyak 4 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari tahun sebelumnya, tahun 2021 yang berjumlah 5 kecelakaan.

### b. Laporan Akhir

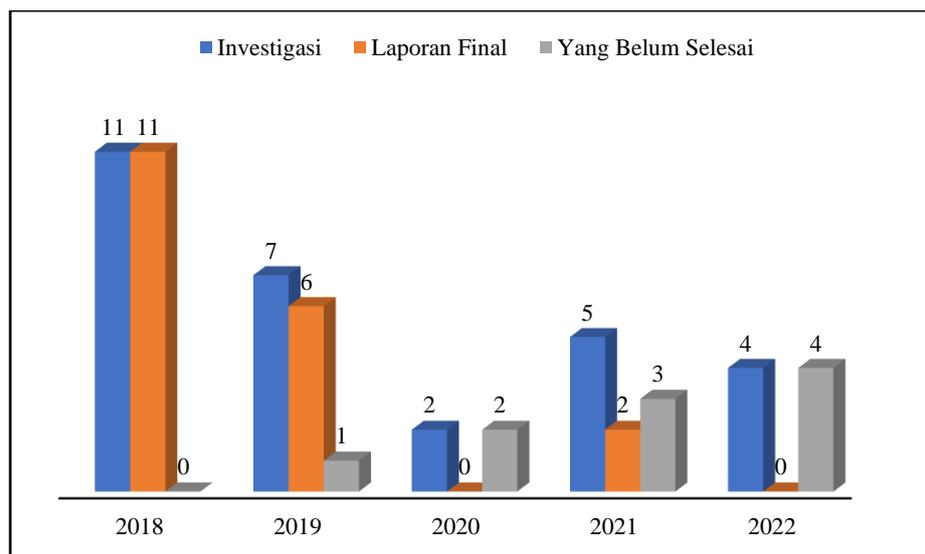
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi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

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2018 – 2022 sebanyak 16 laporan akhir. Pada kecelakaan Tahun 2022 belum terdapat laporan yang terbit dan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel XXIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Investigasi	11	7	2	5	4	29
2.	Laporan Final	11	6	0	2	0	19
3.	Yang Belum Selesai	0	1	2	3	4	10

**Grafik XXIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**

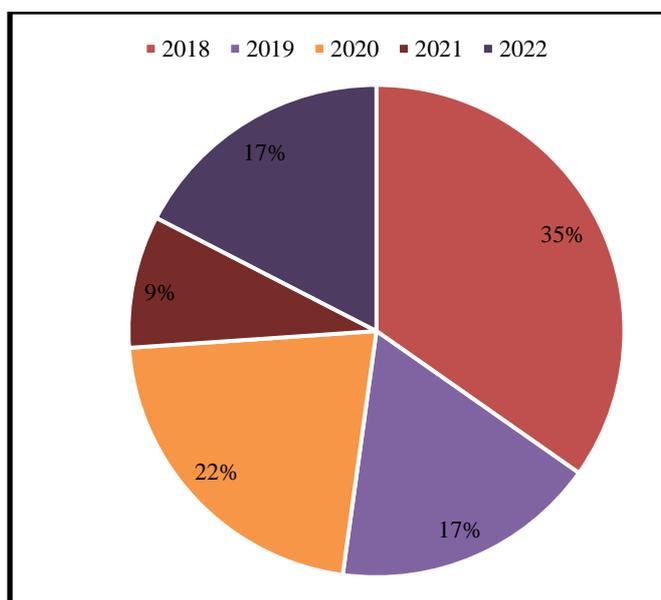


Laporan akhir moda kereta api juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2022 berjumlah 4 laporan. Jumlah ini mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, tahun 2021 yang berjumlah 2 laporan. Jumlah laporan yang dihasilkan paling banyak dihasilkan pada tahun 2018, yang berjumlah 8 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda kereta api yang terbit selama periode 2018 – 2022.

**Tabel XXIV Laporan Akhir Moda Perkeretaapian Berdasarkan Tahun Terbit 2018 – 2022**

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2018	2019	2020	2021	2022	
Laporan Final	8	4	5	2	4	23

**Grafik XXIV Jumlah Laporan Akhir Moda Perkeretaapian Berdasarkan Tahun Terbit 2018 – 2022**



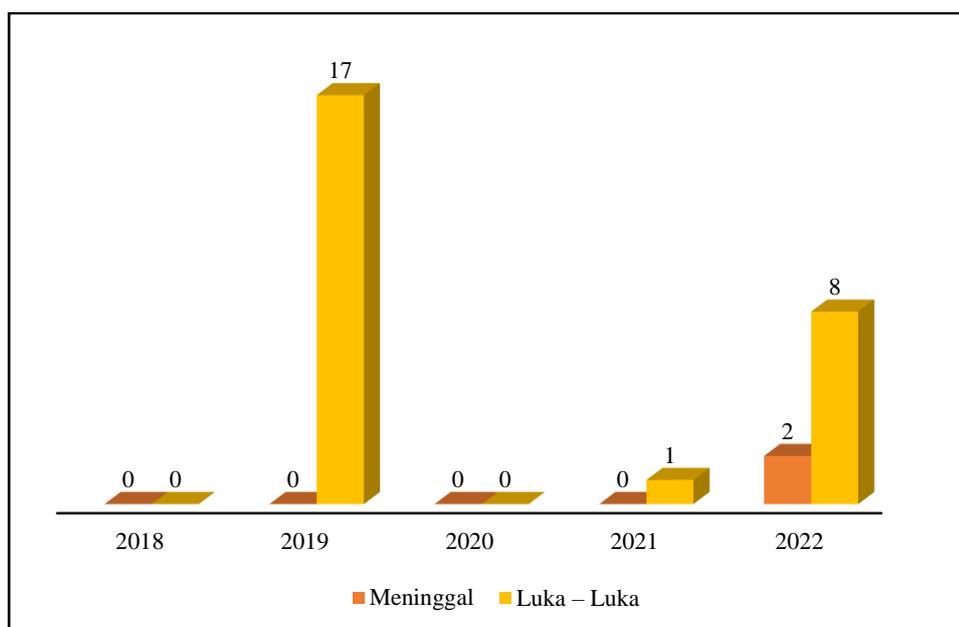
### 3. KORBAN KECELAKAAN

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. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2022 berjumlah 10 orang. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kereta api 2018 - 2022.

**Tabel XXV Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api  
2018 - 2022**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Meninggal	0	0	0	0	2	2
2.	Luka – Luka	0	17	0	1	8	26

**Grafik XXV Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api  
2018 - 2022**



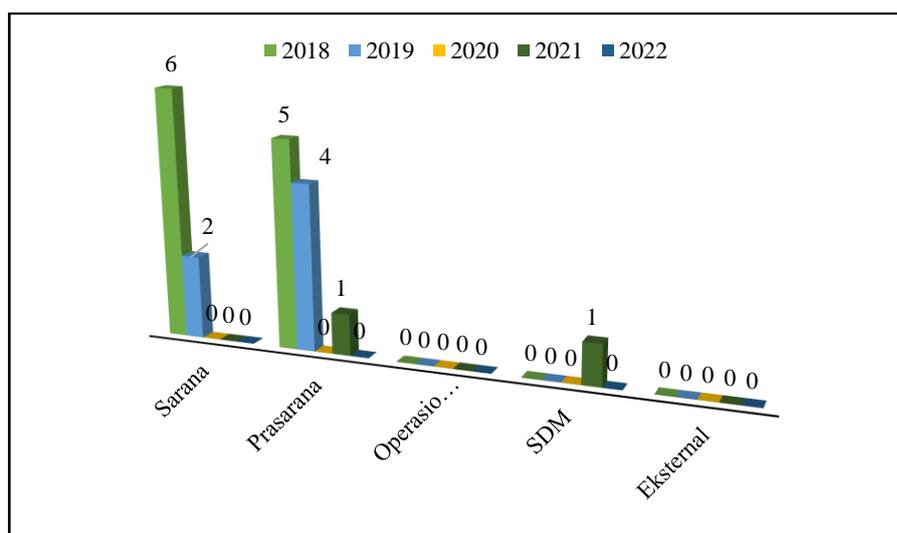
### 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 2018 - 2022 sebanyak 19 penyebab yang terdiri dari: penyebab sarana sebanyak 8 kecelakaan, dan penyebab prasarana sebanyak 10 kecelakaan. Pada kecelakaan tahun 2020 dan 2022 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan KA karna masih dalam tahap investigasi. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api 2018 – 2022. Pengelompokan penyebab kecelakaan ini dilakukan terhadap hasil investigasi kecelakaan kereta api yang telah selesai dan telah ditentukan penyebab kecelakaannya.

**Tabel XXVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api  
2018 – 2022**

No.	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Sarana	6	2	0	0	0	8
2.	Prasarana	5	4	0	1	0	10
3.	Operasional	0	0	0	0	0	0
4.	SDM	0	0	0	1	0	1
5.	Eksternal	0	0	0	0	0	0
	Jumlah	11	6	0	2	0	19

**Grafik XXVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api  
2018 - 2022**



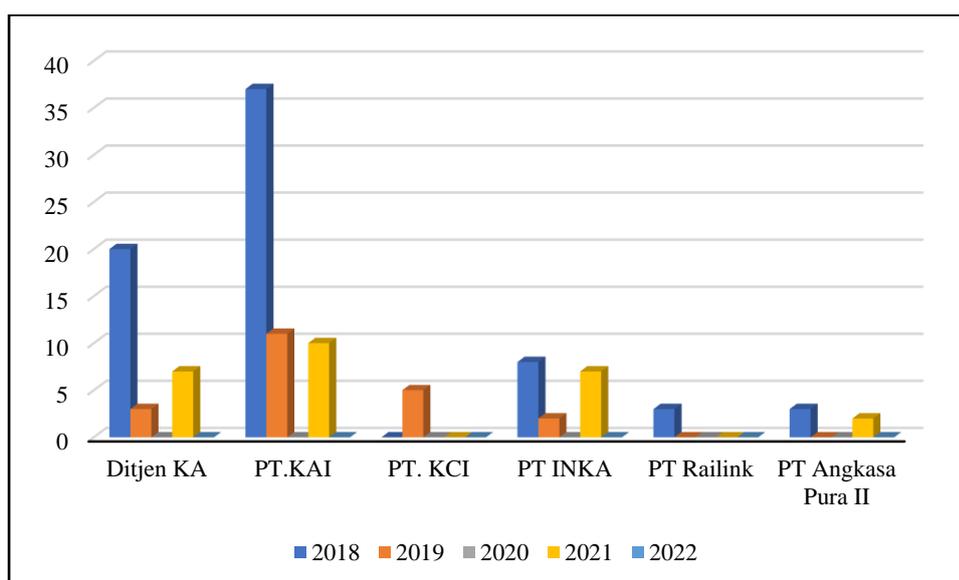
## 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2018 - 2022 sebanyak 118 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 58 rekomendasi diberikan kepada PT KAI. Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022.

**Tabel XXVII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan  
2018 – 2022**

No.	Unit Kerja	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen KA	20	3	0	7	0	30
2.	PT.KAI	37	11	0	10	0	58
3.	PT. KCI	0	5	0	0	0	5
4.	PT INKA	8	2	0	7	0	17
5.	PT Railink	3	0	0	0	0	3
6.	PT Angkasa Pura II	3	0	0	2	0	5
	Jumlah	71	21	0	26	0	118

**Grafik XXVII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2018 – 2022**



## 6. STATUS REKOMENDASI

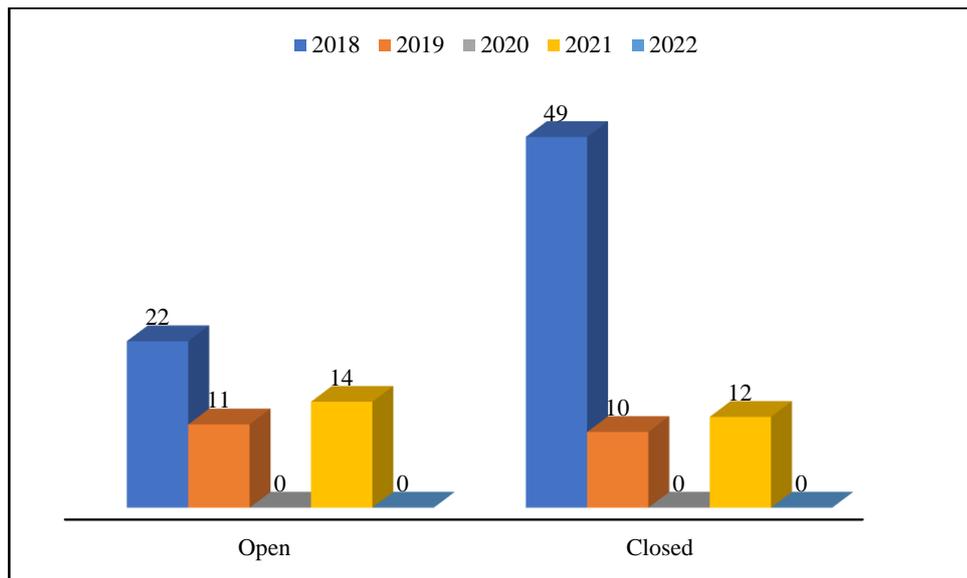
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan Kereta Api yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari Tahun 2018 - 2022 sebanyak 118 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 47 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 71 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2018 – 2022.

**Tabel XXVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api 2018 – 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2018	71	22	49	0
2	2019	21	11	10	0
3	2020	0	0	0	0
4	2021	26	14	12	0
5	2022	0	0	0	0
<b>Total</b>		118	47	71	0
<b>PERSENTASE</b>			<b>40%</b>	<b>60%</b>	<b>0</b>

**Grafik XXVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api  
2018 – 2022**



## V. DATA STATISTIK PENDUKUNG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI



KNKT menyelenggarakan kegiatan Media Background dengan tema "Review Keselamatan Pelayaran pada Kapal Tradisional di Indonesia" yang bertempat di Red Top Hotel, Jakarta, 21 September 2022.



KNKT bekerja sama dengan Airbus menyelenggarakan Accident/Incident Investigation Seminar 2022 yang dilaksanakan di Sheraton Bali Kuta Resorts pada 28-30 September 2022.



KNKT melaksanakan kegiatan FGD dengan tema "Meningkatkan Keselamatan LLAJ melalui Kompetensi Pengemudi Angkutan Darat." Diselenggarakan secara hybrid di Hotel Lor In Solo pada 24 Mei 2022



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

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

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

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

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

## 1. STATISTIK KEPEGAWAIAN KNKT

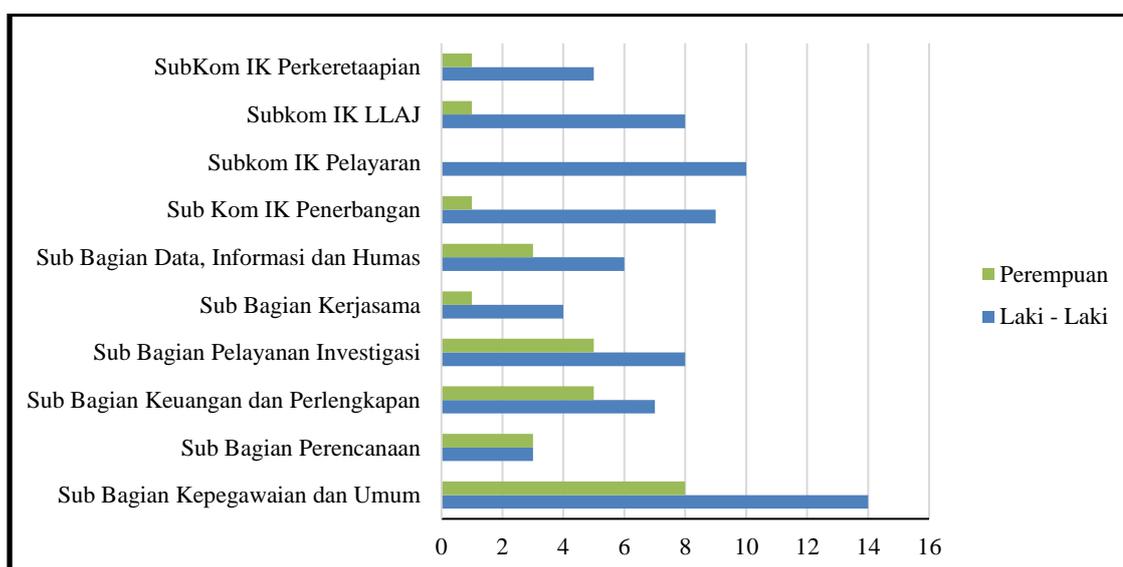
KNKT adalah lembaga non struktural di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Untuk melaksanakan tugas investigasi tersebut, KNKT menugaskan investigator terpilih serta staf pendukung yang ditempatkan di lingkungan sekretariat KNKT. Seluruh pegawai KNKT dibagi kedalam beberapa sub bagian, berikut tabel dan grafik jumlah pegawai KNKT menurut sub bagian dan jenis kelamin Tahun 2022.

**Tabel XXIX Jumlah Pegawai KNKT Menurut Sub Bagian dan Jenis Kelamin Tahun 2022**

No	UNIT KERJA KNKT	Jumlah Pegawai		
		Laki - Laki	Perempuan	Total
1	Sub Bagian Kepegawaian dan Umum	14	8	22
2	Sub Bagian Perencanaan	3	3	6
3	Sub Bagian Keuangan dan Perlengkapan	7	5	12
4	Sub Bagian Pelayanan Investigasi	8	5	13
5	Sub Bagian Kerjasama	4	1	5
6	Sub Bagian Data, Informasi dan Humas	6	3	9
7	Sub Kom IK Penerbangan	9	1	10
8	Subkom IK Pelayaran	10	0	10
9	Subkom IK LLAJ	8	1	9
10	SubKom IK Perkeretaapian	5	1	6
<b>JUMLAH</b>		<b>69</b>	<b>26</b>	<b>95</b>

\*3 orang pejabat struktural dan 4 orang anggota knkt apabila di total jumlah pegawai KNKT menjadi 109 orang

**Grafik XXIX Jumlah Pegawai KNKT Menurut Sub Bagian dan Jenis Kelamin Tahun 2022**



## 2. BIMBINGAN TEKNIS

Bimbingan teknis (Bimtek) merupakan kegiatan pelatihan yang biasanya dilaksanakan oleh Lembaga Resmi dengan tujuan untuk meningkatkan kompetensi peserta yang dimana materi yang diberikan meliputi membangun tim kerja efektif, Teknik komunikasi dalam konteks pelayanan prima, survey indeks kepuasan masyarakat dan penanganan keluhan pelanggan, tata pemerintahan yang baik dan profesionalisme aparatur, kepemimpinan, dll. Selama Tahun 2022 KNKT telah mengikuti beberapa kegiatan bimbingan teknis yang diikuti oleh investigator maupun staf Sekretariat KNKT.

Total bimbingan teknis yang dilakukan oleh KNKT selama Tahun 2022 sebanyak 12 Bimbingan teknis yang diselenggarakan oleh KNKT maupun dari Kementerian Perhubungan atau Lembaga Resmi Lainnya yaitu:

1. Bimbingan teknis *Media Handling Training*.
2. Bimbingan teknis *Report Writing*.
3. Bimbingan teknis *Safety Riding*.
4. Bimbingan teknis "*Life Saving Appliances*".
5. Bimbingan teknis *Basic Investigation Training Phase 1*.
6. Bimbingan teknis *Blood Borne Pathogen*.
7. Bimbingan teknis *Basic Investigation Training Phase 2*.
8. Pelatihan Safety Riding sebagai bentuk implementasi kerjasama antara KNKT dengan PT Astra Honda Motor.
9. *The Fifth International Accident Investigation Forum* di Singapura.
10. Bimbingan teknis pengujian kendaraan bermotor di Sentul.
11. Diklat instruktur pengemudi pengoperasian rem kendaraan berat di Kampus Poltrada Bali.
12. Bimbingan teknis pemeriksaan dan analisis kecelakaan KA di Yogyakarta.

## 3. SOSIALISASI

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

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

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

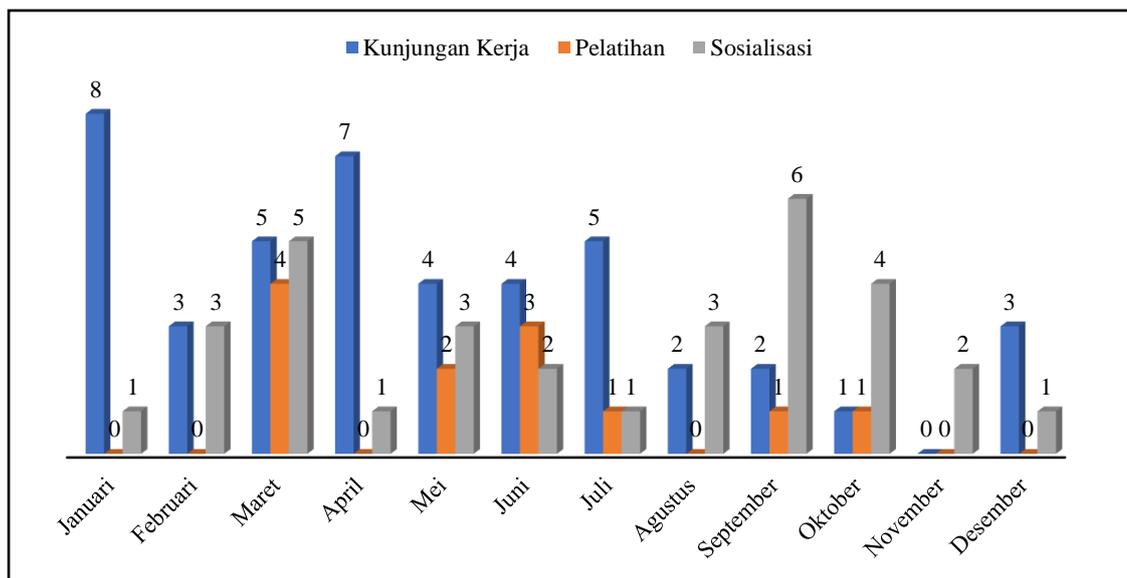
Total kegiatan diluar investigasi yang diikuti oleh KNKT selama Tahun 2022 kurang lebih sebanyak 88 kegiatan yang dibagi kedalam kategori kunjungan kerja, pelatihan/bimbingan teknis, dan sosialisasi. Kategori pelaksanaan kunjungan kerja berupa kunjungan kerja Ketua KNKT, Diskusi dengan instansi maupun Lembaga lain, monitoring transportasi, inspeksi fasilitas transportasi, rapat koordinasi, peninjauan lokasi keselamatan transportasi, penandatangan nota kesepahaman dan lain – lain. Kategori pelatihan berupa pengujian teknis, bimbingan teknis, pelatihan moda transportasi keselamatan, narasumber bimbingan teknis, diklat, dan sebagainya. Sedangkan kategori sosialisasi dibagi kedalam seminar, workshop, Kegiatan *Accident Review Forum* (ARF), *Focuss Group Discussion* (FGD), dan *Media Release* dengan melibatkan Instansi, Lembaga dan Badan Usaha yang bergerak di Bidang Keselamatan dan Transportasi. Berikut tabel dan grafik kegiatan lain diluar investigasi yang diikuti oleh KNKT.

Berikut tabel dan grafik kegiatan sosialisasi investigasi kecelakaan transportasi Tahun 2022.

**Tabel XXX Kegiatan Sosialisasi Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2022**

No.	Bulan	Tahun 2022			
		Kunjungan Kerja	Pelatihan	Sosialisasi	Total
1.	Januari	8	0	1	9
2.	Februari	3	0	3	6
3.	Maret	5	4	5	14
4.	April	7	0	1	8
5.	Mei	4	2	3	9
6.	Juni	4	3	2	9
7.	Juli	5	1	1	7
8.	Agustus	2	0	3	5
9.	September	2	1	6	9
10.	Oktober	1	1	4	6
11.	November	0	0	2	2
12.	Desember	3	0	1	4
<b>Total</b>		44	12	32	88

**Grafik XXX Kegiatan Sosialisasi Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2022**



Pada Tahun 2022 KNKT mengadakan Accident Review Forum sebanyak 1 kali dan 1 kegiatan tambahan yaitu :

- a) Kegiatan ARF (Accident Review Forum) bidang penerbangan bekerja sama dengan Airbus terkait *Accident/Incident Investigation Seminar 2022*, yang dilaksanakan di Sheraton Bali Kuta Resorts pada 28 – 30 September 2022.
- b) Kegiatan implementasi Kerjasama antara ITS Surabaya dengan KNKT terkait *Safemode Symposium – Human Factors in Maritime Safety*, yang dilaksanakan pada tanggal 24 – 25 Oktober 2022 di Grand Mercure Kemayoran Jakarta.

Kegiatan Forum Group Discussion yang dilaksanakan oleh KNKT selama Tahun 2022 berjumlah 3 kegiatan, diantaranya ialah :

- a) Forum Group Discussion bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan dengan tema “Meningkatkan Keselamatan LLAJ melalui Kompetensi Pengemudi Angkutan Darat” pada tanggal 24 Mei 2022 di Solo, Jawa Tengah.
- b) Forum Group Discussion bidang pelayaran dengan tema “Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sebagai Upaya Mencegah Kebakaran Kapal di Pelabuhan Perikanan” pada tanggal 04 Agustus 2022 di Tegal, Jawa Tengah.
- c) Forum Group Discussion bidang Perkeretaapian dengan tema “Upaya Peningkatan Keselamatan Melalui Manajemen Perawatan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian” pada tanggal 12 September 2022 di Jakarta.

Kegiatan sosialisasi seperti *Media Release* dilakukan sebanyak 4 kali, 1 Forum Kehumasan dan 1 *Media Background* selama Tahun 2022, yaitu :

- a) Pelaksanaan kegiatan Media Rilis dengan tema “Hasil Investigasi Kecelakaan Tabrakan Beruntun Truk Tronton di Simpang Rapak, Balikpapan, Kalimantan Timur” pada tanggal 23 Juni 2022 di Kantor Walikota Balikpapan.
- b) Kegiatan Media Background dengan tema “Review Keselamatan Pelayaran pada Kapal Tradisional di Indonesia” pada tanggal 21 September 2022 di Jakarta.
- c) Kegiatan Media Rilis moda Lalu Lintas Angkutan Jalan dengan tema “Hasil investigasi kecelakaan tabrakan beruntun truk tangki pertamina di Cibubur, Bekasi, Jawa Barat” pada tanggal 18 Oktober 2022 di Ruang Aula kantor KNKT Jakarta.
- d) Kegiatan Media Rilis Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182 di Ruang Aula Kantor KNKT pada tanggal 10 November 2022.
- e) Kegiatan Forum Kehumasan dan Media Rilis “Keselamatan Bus Pariwisata di Indonesia, Studi Kasus Kecelakaan Bus Wisata di Bukit Bego Bantul” pada tanggal 30 November 2022 di Yogyakarta.
- f) Kegiatan Media Rilis Capaian Kinerja KNKT Tahun 2022 di Ruang Aula Kantor KNKT pada tanggal 14 Desember 2022

#### 4. PERTEMUAN TINGKAT INTERNASIONAL

Selama Tahun 2022 KNKT juga melaksanakan kegiatan Kerjasama dengan instansi/Lembaga luar negeri, diantaranya ialah :

- Kunjungan tim *Australian Transport Safety Bureau (ATSB)* dan tim *Indonesia Transport Safety Assistance Package (ITSAP)* dalam rangka pembahasan kegiatan prioritas program ITSAP pada tanggal 11 April 2022.
- Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan KNKT menghadiri *The Fifth International Accident Investigation Forum* di Singapura pada tanggal 18 – 20 Mei 2022.
- Kunjungan tim *Defence Threat Reduction Agency (DTRA) US Embassy* ke Indonesia pada tanggal 06 – 10 Juni 2022 di ruang rapat KNKT.
- Ketua KNKT menjadi pembicara pada acara *2022 Southeast Asia Regional Safety Symposium* yang diselenggarakan oleh *Boeing Company* di Hotel Park, Kebon Sirih, pada tanggal 23 – 24 Agustus 2022.
- Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan KNKT menjadi pembicara dalam Seminar Tahunan *International Society Of Air Safety Investigators (ISASI)* pada tanggal 30 Agustus – 1 September 2022 di Pullman Brisbane Australia.

- KNKT bekerja sama dengan Airbus terkait *Accident/Incident Investigation Seminar 2022*, yang dilaksanakan di Sheraton Bali Kuta Resorts pada 28 – 30 September 2022.

## 5. KERJA SAMA

Total kerja sama yang dilakukan oleh KNKT selama Tahun 2018 - 2022 sebanyak 27 kerjasama. Penyelenggaraan kerjasama (*Memorandum Of Understanding/MoU*) dengan lembaga lain oleh KNKT selama Tahun 2022 sebanyak 11 kerjasama yang terdiri dari :

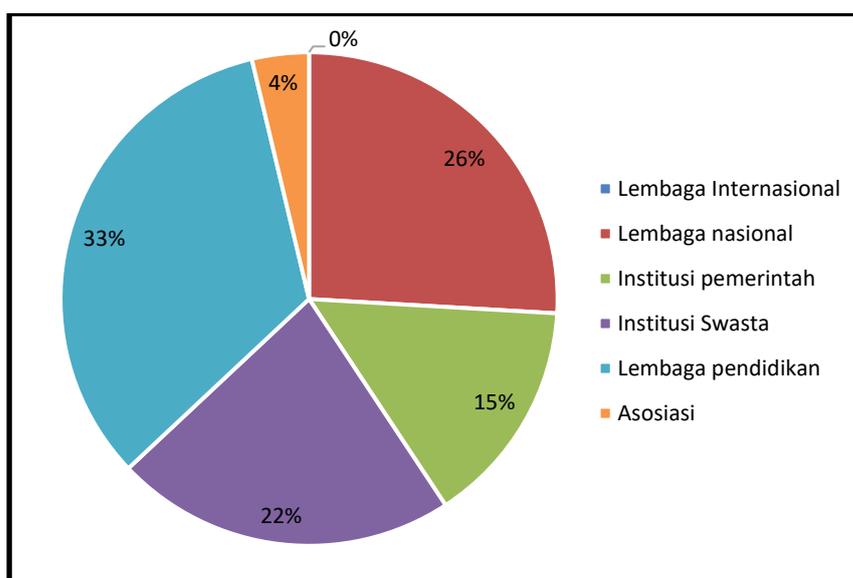
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan PT Astra Honda Motor dalam rangka pengembangan program keselamatan berkendara roda dua di Jakarta tanggal 11 Februari 2022.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan BASARNAS dalam rangka Cepat Tanggap Indonesia Maju yang diselenggarakan di Gedung BASARNAS, Jakarta pada tanggal 23 Februari 2022.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) yang dilaksanakan pada tanggal 24 Maret 2022 di Surabaya, Jawa Timur.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Akademi Manajemen Yogyakarta (AMAYO) pada tanggal 31 Maret 2022 di Yogyakarta.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Politeknik Transportasi Darat Bali yang diselenggarakan pada 13 Mei 2022 di Kampus 2 Tabanan Poltrada Bali.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dalam rangka penelitian dan pengembangan keselamatan transportasi jalan di Indonesia pada tanggal 14 Mei 2022 di Bali.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan PT KCIC dalam rangka peningkatan keselamatan penyelenggaraan kereta api kecepatan tinggi Jakarta – Bandung di Auditorium KCIC, Halim Jakarta pada tanggal 05 Juli 2022.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Fakultas Teknik Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta pada tanggal 22 Juli 2022 di Ruang Aula KNKT.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan *Indonesia Air Traffic Controllers Association (IATCA)* DI Hotel Aryaduta Lippo Karawaci, pada tanggal 29 Juli 2022.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan BNPB pada tanggal 14 Oktober 2022 di Balikpapan, Kalimantan Timur.

Berikut tabel dan grafik kegiatan kerja sama KNKT periode 2018 – 2022.

**Tabel XXXI Kegiatan Kerja Sama KNKT**

No.	Uraian	Tahun					Total
		2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Lembaga Internasional	0	0	0	0	0	0
2.	Lembaga nasional	0	0	5	0	2	7
3.	Institusi pemerintah	1	1	0	1	1	4
4.	Institusi Swasta	0	3	0	0	3	6
5.	Lembaga pendidikan	1	2	0	1	5	9
6.	Asosiasi	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>		<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>27</b>

**Grafik XXXI Kegiatan Kerja Sama KNKT**



## 6. SIARAN PERS

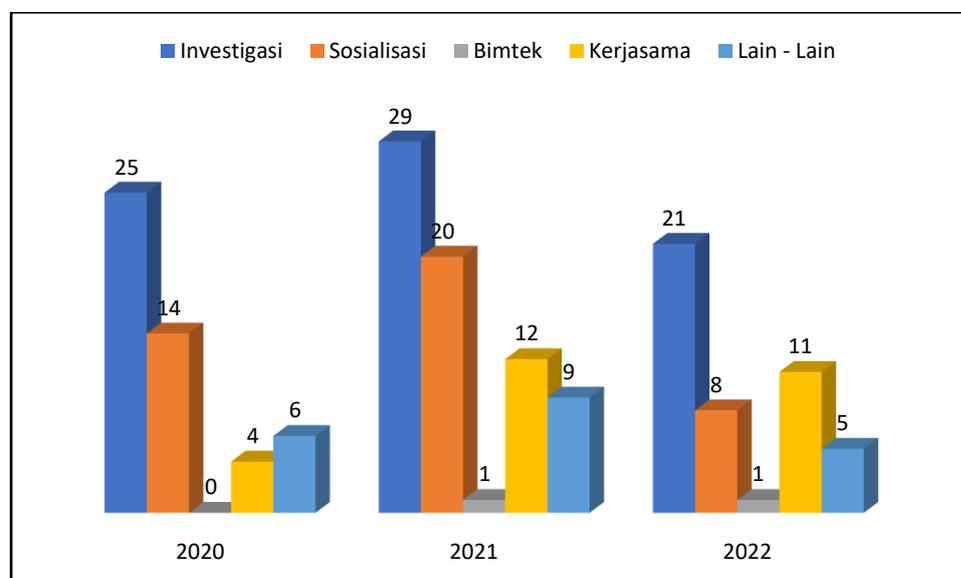
Salah satu publikasi kinerja KNKT kepada masyarakat melalui penerbitan siaran pers yang merupakan bahan pemberitaan KNKT baik melalui media massa maupun median sosial. Total siaran pers yang diterbitkan oleh KNKT selama tahun 2022 sebanyak 46 siaran pers terdiri dari siaran pers investigasi kecelakaan ataupun rekomendasi keselamatan, Sosialisasi, Bimtek, Kerjasama dan Lain-lain.

Berikut tabel dan grafik siaran pers yang terbit pada tahun 2020 – 2022.

**Tabel XXXII Siaran Pers KNKT  
2020 – 2022**

No.	Uraian	Tahun			Total
		2020	2021	2022	
1.	Investigasi/rekomendasi	25	29	21	75
2.	Sosialisasi	14	20	8	42
3.	Bimtek	0	1	1	2
4.	Kerjasama	4	12	11	27
5.	Lain-lain <sup>1</sup>	6	9	5	20
<b>Total</b>		<b>49</b>	<b>71</b>	<b>46</b>	<b>166</b>

**Grafik XXXII Siaran Pers KNKT  
2020 – 2022**



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

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Pada Tahun 2022, KNKT telah melaksanakan investigasi kecelakaan sebanyak 52 kecelakaan yang terdiri dari kecelakaan LLAJ sebanyak 29%, kecelakaan pelayaran sebanyak 25%, kecelakaan penerbangan sebanyak 38% dan kecelakaan Kereta Api sebanyak 8%. Jumlah kecelakaan yang di investigasi KNKT Tahun 2022 menurun dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 yang berjumlah 62 kejadian.

Sejak Tahun 2018 – Tahun 2022 KNKT telah menghasilkan rekomendasi sebanyak 1537 rekomendasi yang terdiri dari: rekomendasi LLAJ sebanyak 49,2%, rekomendasi kereta api sebanyak 7,7%, rekomendasi penerbangan sebanyak 7,8%, dan rekomendasi pelayaran sebanyak 35,3%. Pada kecelakaan Tahun 2022 KNKT mengeluarkan 68 rekomendasi dari seluruh moda kepada stakeholder terkait untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang sama terulang kembali.

### **B. Saran**

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