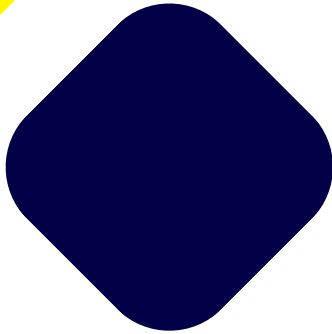
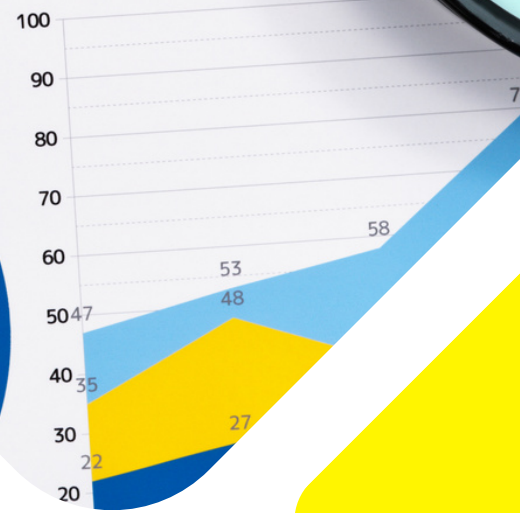
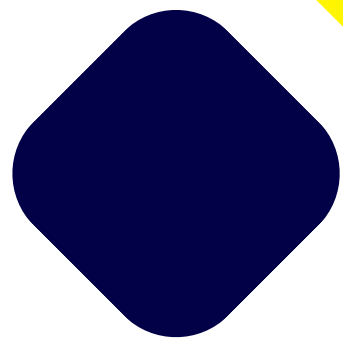


Fig.3



LAPORAN STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI 2022 SEMESTER 2



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

KATA PENGANTAR

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

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

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

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

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

Jakarta, 28 Februari 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
Anggota : Capt. Nurcahyo Utomo
Capt. Anggiat PTP Pandiangan
Wildan
Suprpto

Penyunting :

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

Pelaksana :

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

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

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR	v
PROFIL SINGKAT	vi
I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN	1
1. JENIS KECELAKAAN	3
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	4
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	6
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	7
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	8
6. STATUS REKOMENDASI.....	9
II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN	10
1. JENIS KECELAKAAN	12
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	13
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	15
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	16
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	17
6. STATUS REKOMENDASI.....	18
III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN	20
1. JENIS KECELAKAAN	22
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL	23
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	26
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	27
1. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	27
2. STATUS REKOMENDASI.....	28
IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API	30
1. JENIS KECELAKAAN	32
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL	32
3. KORBAN KECELAKAAN.....	34
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	35
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	36
6. STATUS REKOMENDASI.....	37
PENUTUP.....	39

DAFTAR TABEL

TABEL I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	3
TABEL II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	5
TABEL III JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ	6
TABEL IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	7
TABEL V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	8
TABEL VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	9
TABEL VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	12
TABEL VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	14
TABEL IX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	15
TABEL X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	16
TABEL XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	17
TABEL XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	18
TABEL XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	23
TABEL XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	25
TABEL XV JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN	26
TABEL XVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	27
TABEL XVII REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	28
TABEL XVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	29
TABEL XIX JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	32
TABEL XX JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	34
TABEL XXI JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API	35
TABEL XXII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA	36
TABEL XXIII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	36
TABEL XXIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	37

DAFTAR GAMBAR

GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	4
GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	5
GRAFIK III JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ.....	7
GRAFIK IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	7
GRAFIK V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	8
GRAFIK VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ.....	9
GRAFIK VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	13
GRAFIK VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	15
GRAFIK IX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	16
GRAFIK X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	17
GRAFIK XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	18
GRAFIK XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	19
GRAFIK XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	23
GRAFIK XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	25
GRAFIK XV JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	26
GRAFIK XVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	27
GRAFIK XVII REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	28
GRAFIK XVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	29
GRAFIK XIX JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	32
GRAFIK XX JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	34
GRAFIK XXI JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API.....	35
GRAFIK XXII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA.....	36
GRAFIK XXIII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN... ..	37
GRAFIK XXIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	38

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 ANGGKUTAN JALAN

Investigasi kecelakaan 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



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

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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

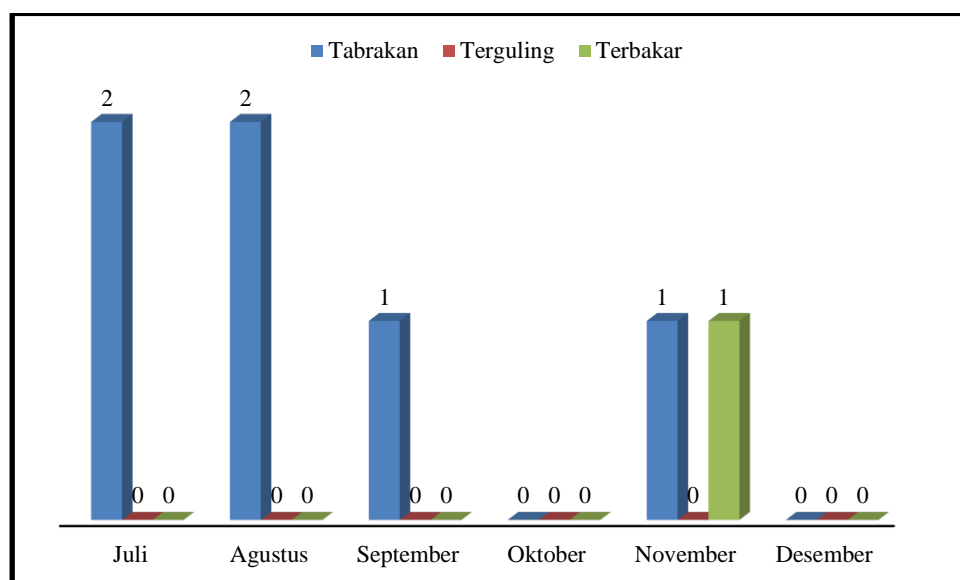
Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kendaraan ataupun dengan fasilitas/benda lainnya, kendaraan terguling, ataupun kendaraan yang terbakar. Total kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT pada Juli – Desember tahun 2022 sebanyak 7 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Diantaranya ialah :

- 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.

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

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Tabrakan	2	2	1	0	1	0	6
2.	Terguling	0	0	0	0	0	0	0
3.	Terbakar	0	0	0	0	1	0	1
Jumlah		2	2	1	0	2	0	7

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



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang di investigasi oleh KNKT selama Semester II Tahun 2022 sebanyak 7 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari semester sebelumnya yaitu Januari – Juni 2022 yang berjumlah 8 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

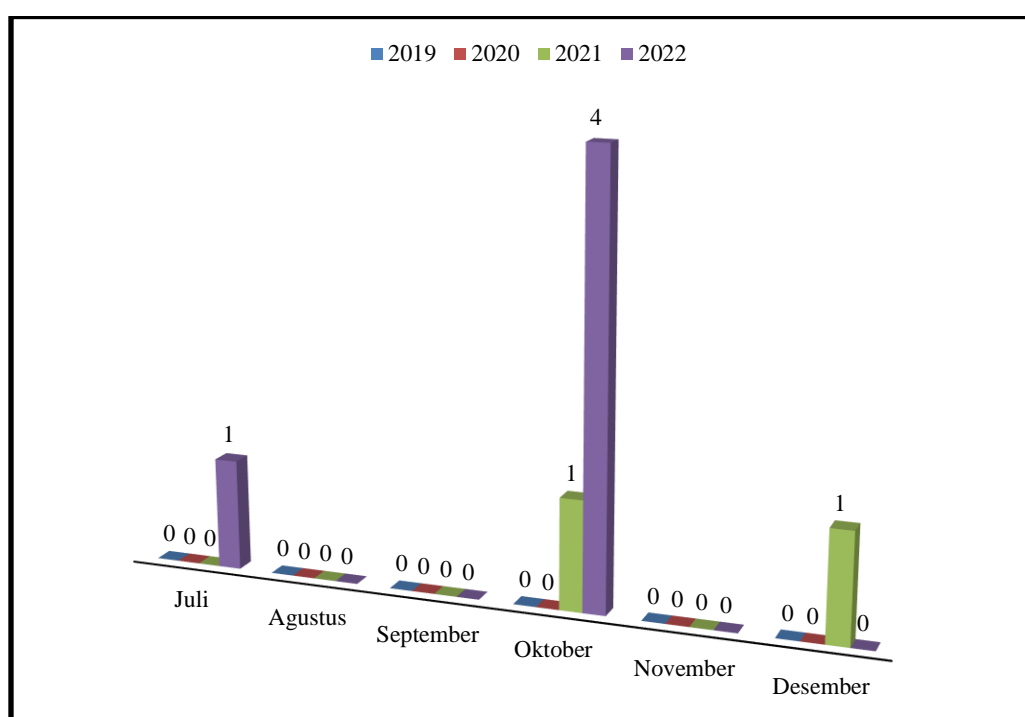
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang 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 Semester II Tahun 2022 sebanyak 7 laporan akhir. Jumlah laporan akhir yang paling banyak diselesaikan oleh KNKT yaitu kecelakaan tahun 2022 sebanyak 5 laporan. Berikut tabel dan grafik Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022.

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

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2019	0	0	0	0	0	0	0
2.	2020	0	0	0	0	0	0	0
3.	2021	0	0	0	1	0	1	2
4.	2022	1	0	0	4	0	0	5
Total		1	0	0	5	0	1	7

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



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

- a) Tabrakan antara truk R 1862 GA dengan sepeda motor G 3333 DZ di Jalan Bumiayu – Ajibarang, Desa Taraban, Kec. Paguyangan, Kab. Brebes, Jawa Tengah, pada Sabtu 03 Juli 2021.
- b) Tabrakan mobil Transjakarta di Jalan MT Haryono, DKI Jakarta pada tanggal 25 Oktober 2021.
- c) Tabrakan beruntun truk bak tertutup B 9467 PEU terhadap 5 unit kendaraan bermotor, di Jalan Tol Manyaran Km.425+400, Kota Semarang, Jawa Tengah, 04 Februari 2022.
- d) Tabrakan mobil bus pariwisata AD 1507 EG tabrak samping lereng Bukit Bego, Wukirsari, Imogiri, Kab. Bantul, D.I. Yogyakarta pada tanggal 06 Februari 2022.
- e) Tabrakan mobil barang truk di Kabupaten Pegunungan Arfak, Papua Barat pada 13 April 2022.
- f) Tabrakan mobil bus Hino menabrak tiang reklame di Jalan Raya Tol Sumo KM 712+400 A Penompo, Jetis, Mojokerto, pada tanggal 16 Mei 2022.
- g) Tabrakan beruntun truk trailer tangki dengan 4 mobil penumpang dan 10 sepeda motor di Jalan Transyogi Cibubur, Kec. Jatisampurna, Kota Bekasi, Jawa Barat, pada tanggal 18 Juli 2022.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

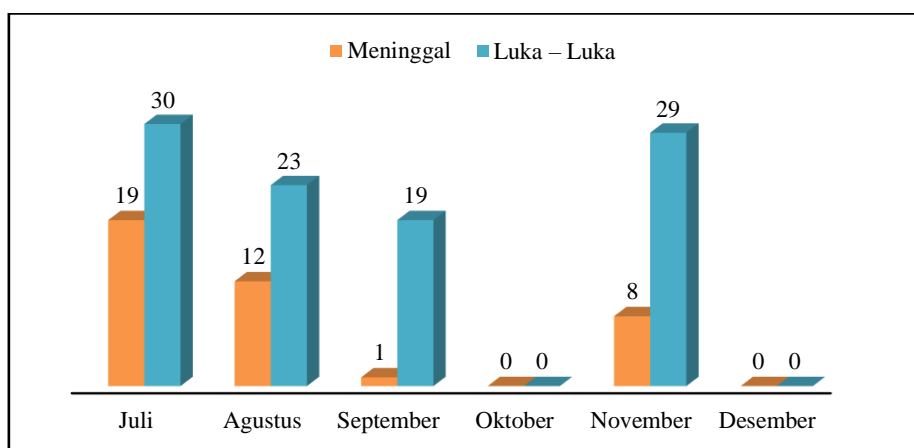
Seiring dengan kejadian kecelakaan lalu lintas maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester II tahun 2022 kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 141 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 40 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 101 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas angkutan jalan paling banyak terjadi di bulan Juli 2022 sebanyak 49 jiwa, dimana 19 orang meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ Semester II Tahun 2022.

Tabel III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester II Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Meninggal	19	12	1	0	8	0	40
2.	Luka – Luka	30	23	19	0	29	0	101
Jumlah		49	35	20	0	37	0	141

Grafik III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester II Tahun 2022



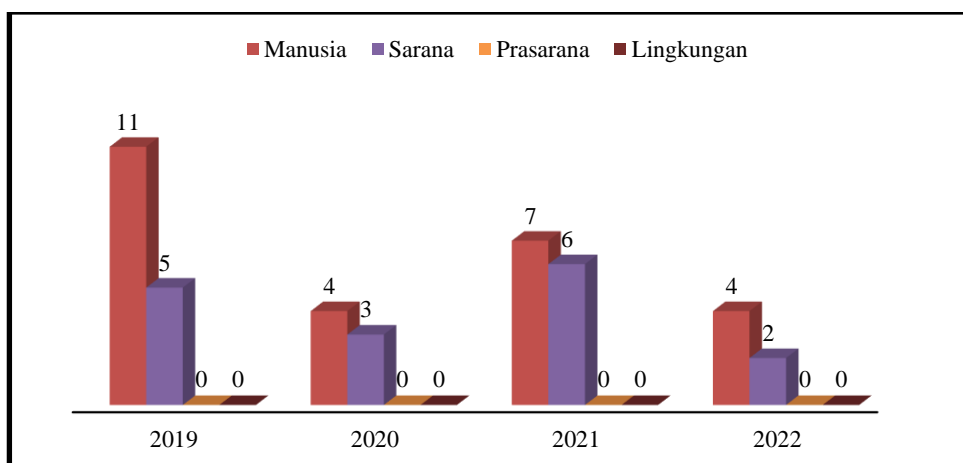
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas angkutan jalan berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor manusia, sarana, prasarana, dan lingkungan. Total faktor penyebab kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT dari 2019 hingga Semester II tahun 2022 yaitu sebanyak 42 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2019 hingga Semester II tahun 2022 yaitu sebanyak 26 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2019 - Tahun 2022 Semester II, berdasarkan tahun kejadian kecelakaan.

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

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Manusia	11	4	7	4	26
2.	Sarana	5	3	6	2	16
3.	Prasarana	0	0	0	0	0
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0

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



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

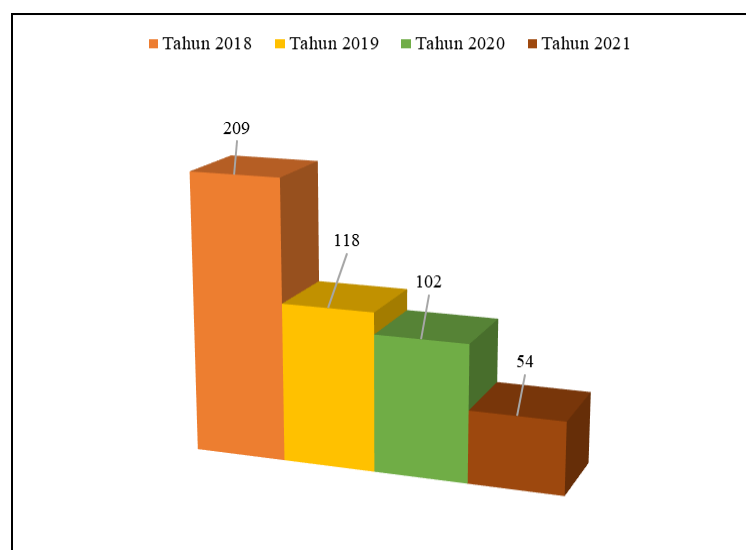
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Rekomendasi keselamatan dikirim kepada stakeholder untuk ditindaklanjuti. Rekomendasi yang dikeluarkan dihitung berdasarkan kategori instansi seperti terlampir pada tabel V. Beberapa instansi yang termasuk kategori regulator Indonesia ialah 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 2019 - Semester II Tahun 2022 sebanyak 483 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 183 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator dikeluarkan sebanyak 142 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022.

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

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Regulator Indonesia	90	42	34	17	183
2.	Kementerian PUPR	19	4	10	7	40
3.	Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota	9	3	16	0	28
4.	Pemerintah Daerah	7	8	0	13	28
5.	POLRI	2	0	2	0	4
6.	BPTD	2	0	10	7	19
7.	Operator	54	50	30	8	142
8.	KAI	3	0	0	0	3
9.	Lain - Lain	23	11	0	2	36
Total		209	118	102	54	483

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



6. STATUS REKOMENDASI

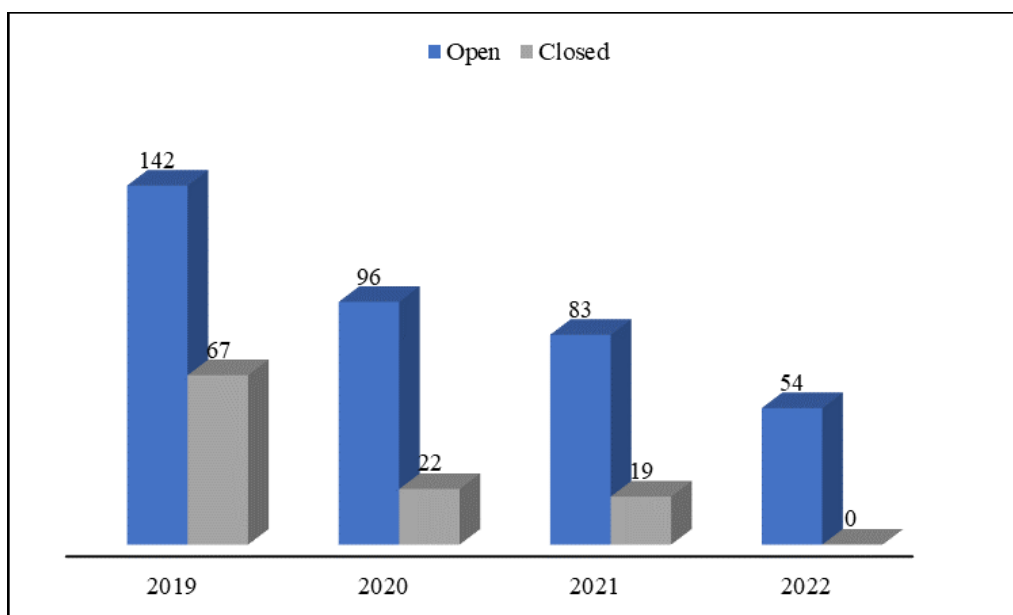
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang di investigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan LLAJ yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2019 – Semester II Tahun 2022 sebanyak 483 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 375 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 108 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester II.

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

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2019	209	142	67
2	2020	118	96	22
3	2021	102	83	19
4	2022	54	54	0
Total		483	375	108
PERSENTASE			78%	22%

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



II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN

Investigasi
Terbakarnya kapal
Sabuk Nusantara 91
di Pelabuhan
Masalembu pada
tanggal 16 September
2022



Investigasi kecelakaan
Tenggelamnya kapal Teman
Niaga di Selat Makassar pada
tanggal 22 Agustus 2022



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

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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Kapal yang di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal terbakar. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II tahun 2022 sebanyak 8 kecelakaan. Adapun kecelakaan pelayaran Semester II tahun 2022 meliputi:

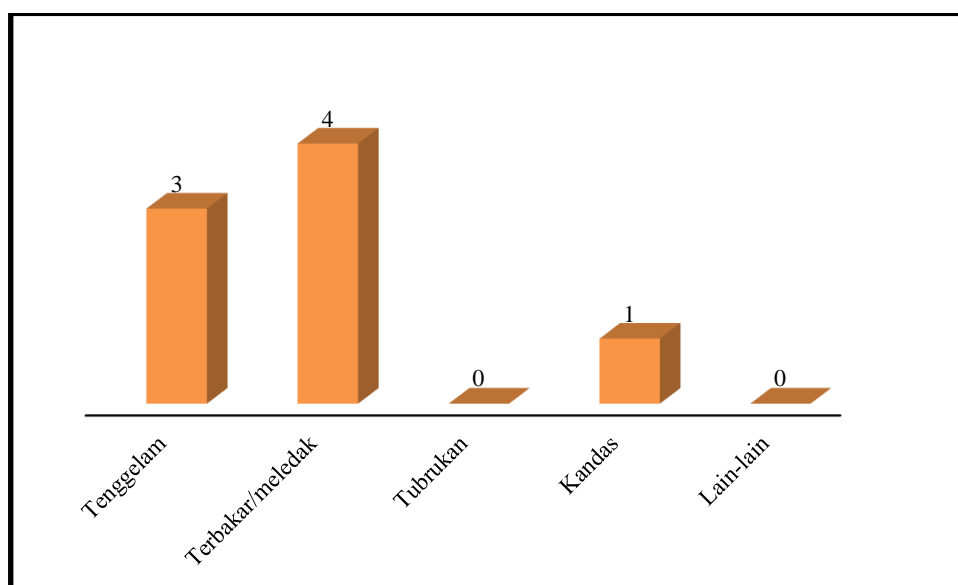
- Tenggelamnya kapal Cahaya Arafah di Perairan Halmahera Selatan pada tanggal 18 Juli 2022.
- Tenggelamnya kapal Teman Niaga di Selat Makassar pada tanggal 22 Agustus 2022.
- Terbakarnya kapal Sabuk Nusantara 91 di Pelabuhan Masalembu pada tanggal 16 September 2022.
- Terbakarnya kapal Lit Enterprise 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 Semester II Tahun 2022.

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

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

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



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

Selain itu pada pasal 14 disebutkan juga bahwa “Investigasi kecelakaan transportasi terhadap kapal asing yang mengalami kecelakaan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dilakukan atas permintaan negara bendera kapal yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan internasional dan hukum nasional”. Terakhir pada pasal 15 juga dijelaskan “Dalam hal kapal berbendera Indonesia mengalami kecelakaan di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Komite Nasional Keselamatan Transportasi melakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi di negara tempat terjadinya kecelakaan sesuai dengan ketentuan internasional”.

Dirinci kembali pada PP No 62 Tahun 2013 pasal 8 adanya 4 jenis kejadian kecelakaan yang di investigasi KNKT yakni :

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan pelayaran yang di investigasi oleh KNKT selama Semester II Tahun 2022 sebanyak 8 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya yaitu Januari – Juni 2022 yang berjumlah 5 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Oktober 2022 yaitu sebanyak 4 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

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

Total laporan akhir kecelakaan pelayaran yang dihasilkan oleh KNKT selama Semester II Tahun 2022 sebanyak 4 laporan akhir. Berikut tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan pelayaran yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan.

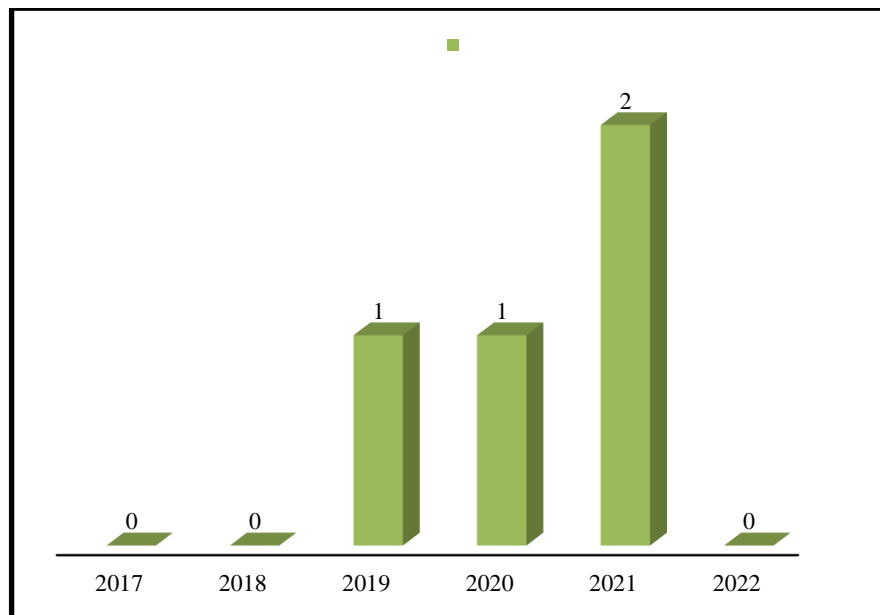
Tabel VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2017	0	0	0	0	0	0	0
2.	2018	0	0	0	0	0	0	0
3.	2019	0	1	0	0	0	0	1
4.	2020	1	0	0	0	0	0	1
5.	2021	0	0	1	0	1	0	2
6.	2022	0	0	0	0	0	0	0

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

- 1) Terbakarnya kapal Jag Leela di Galangan PT Waruna Nusa Sentana pada tanggal 11 Mei 2020.
- 2) Tenggelamnya kapal Arin Jaya di Perairan Sumenep pada tanggal 17 Juni 2019.
- 3) Tenggelamnya kapal Wicly Jaya Sakti di perairan Kuala Tungkal pada tanggal 22 Mei 2021.
- 4) Terbakarnya kapal Karya Indah di Perairan Sanana pada tanggal 29 Mei 2021.

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



3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

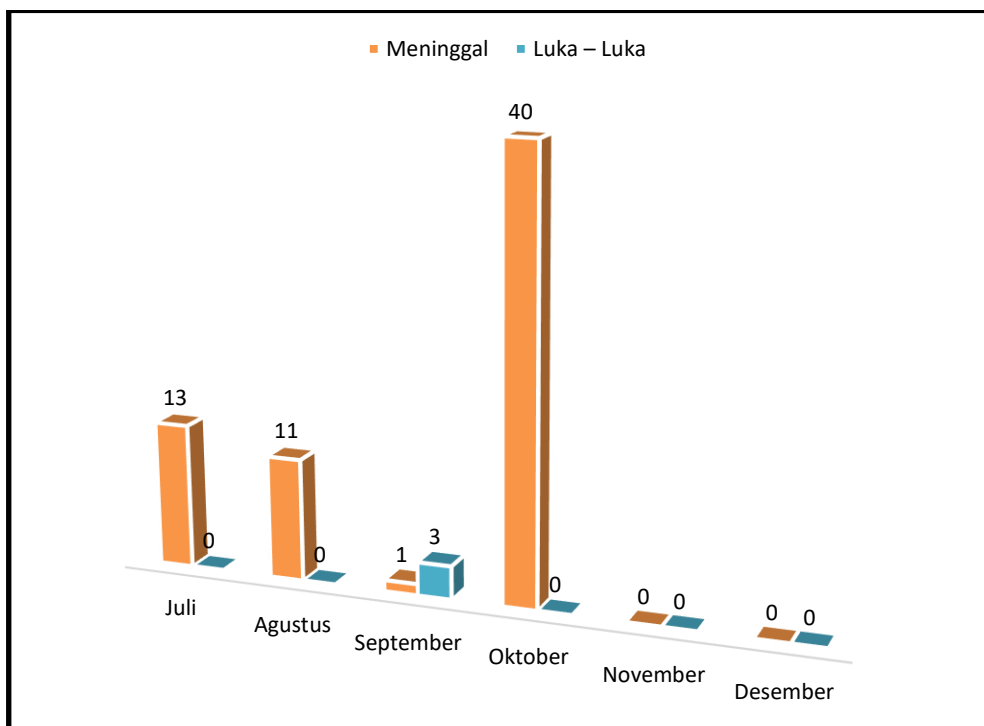
Seiring dengan kejadian kecelakaan kapal maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester II Tahun 2022 mengalami peningkatan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah 25 orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester II tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 68 korban jiwa.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi di bulan Oktober 2022 sebanyak 40 jiwa, dimana semua orang meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal Semester II Tahun 2022.

Tabel IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal Semester II Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Meninggal	13	11	1	40	0	0	65
2.	Luka – Luka	0	0	3	0	0	0	3
	Jumlah	13	11	4	40	0	0	68

Grafik IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal Semester II Tahun 2022



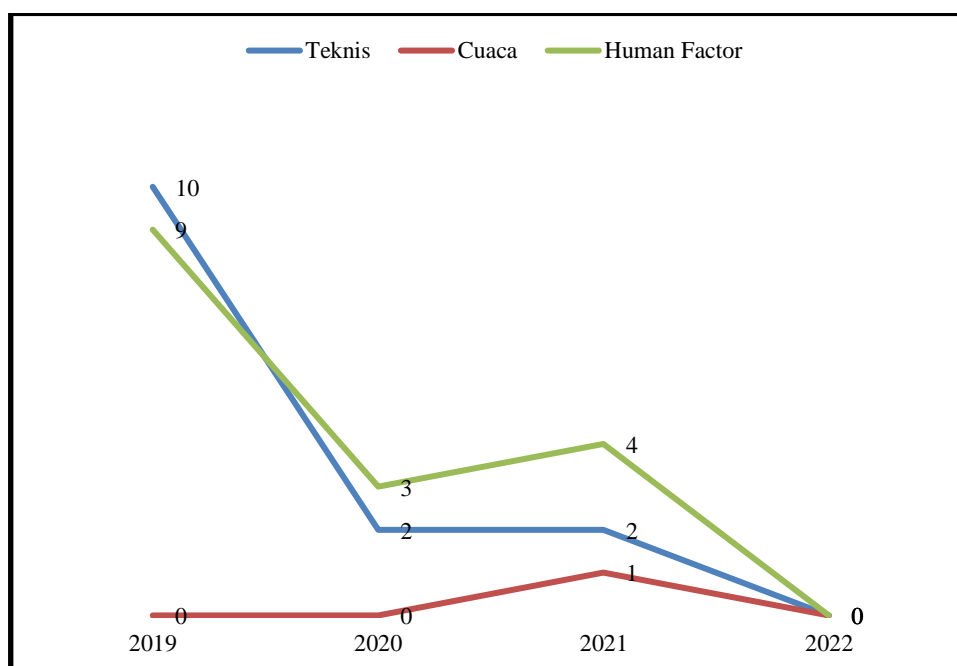
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor teknis, cuaca, dan manusia. Total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT dari 2019 hingga Semester II tahun 2022 yaitu sebanyak 31 faktor penyebab. Factor manusia merupakan factor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2019 hingga Semester II tahun 2022 yaitu sebanyak 16 kecelakaan. Sedangkan factor dominan lainnya ialah faktor teknis sebanyak 14 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester II.

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

No.	Uraian	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Teknis	10	2	2	0	14
2.	Cuaca	0	0	1	0	1
3.	Human Factor	9	3	4	0	16

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



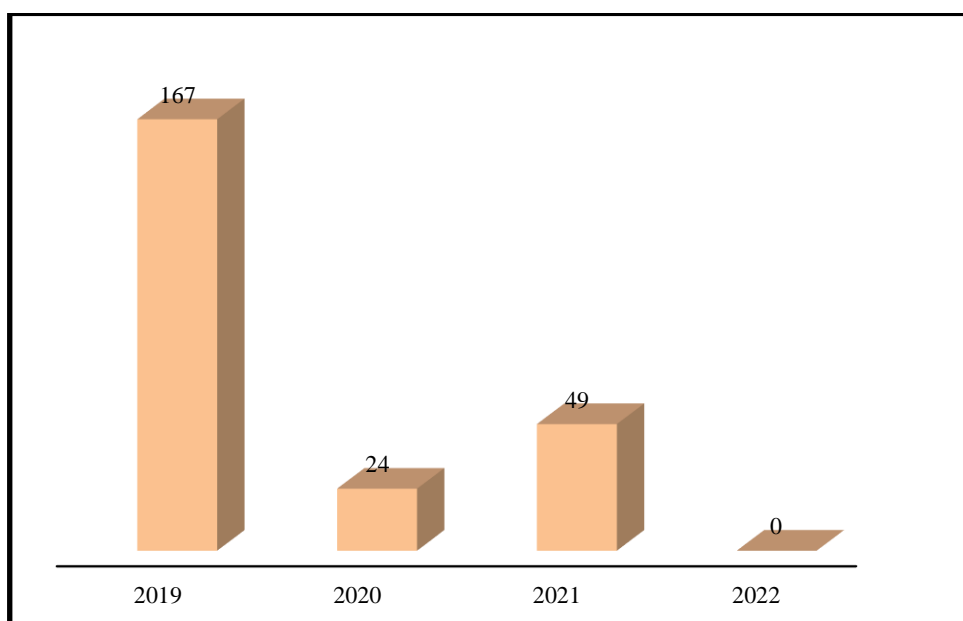
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

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 2019 - Semester II Tahun 2022 sebanyak 180 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 38 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 67 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester II.

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

No.	Uraian	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Regulator Indonesia	27	12	14	0	53
2.	Administrator Pelabuhan	16	0	0	0	16
3.	BPSDM	0	0	0	0	0
4.	Badan Klasifikasi	3	0	2	0	5
5.	Manajemen Pelabuhan	5	0	0	0	5
6.	Fasilitator Pelabuhan	22	0	0	0	22
7.	Pemerintah Daerah	2	0	1	0	3
8.	Galangan	0	0	0	0	0
9.	Operator Kapal	63	9	14	0	86
10.	Badan SAR	1	0	0	0	1
11.	BMKG	2	0	1	0	3
12.	Lain - Lain	26	3	17	0	46
Total		167	24	49	0	240

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



6. STATUS REKOMENDASI

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

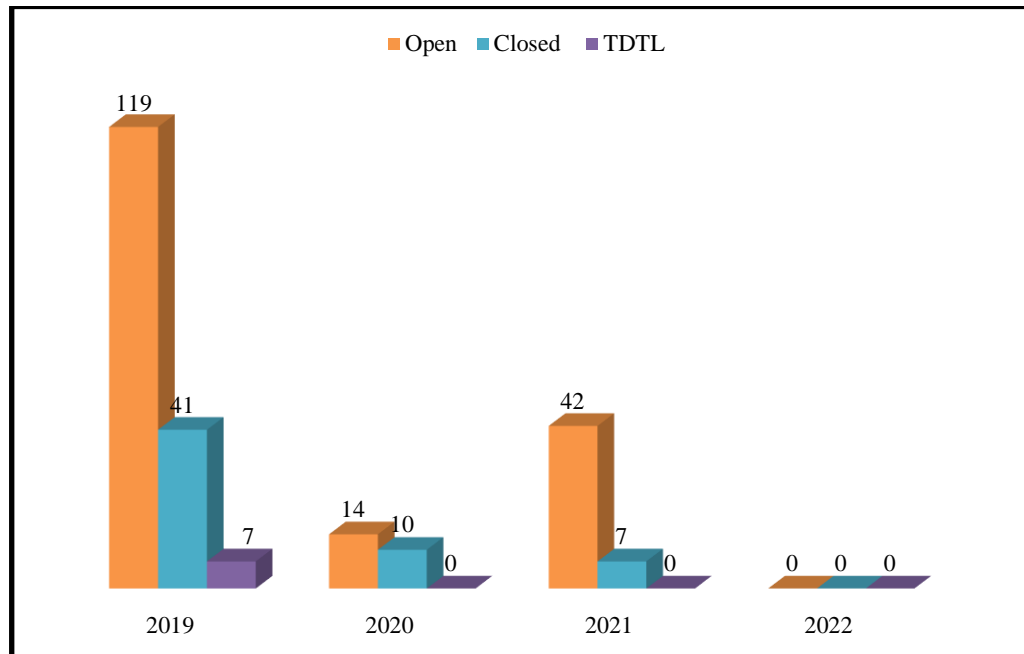
Berikut ini tabel Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester II.

Tabel XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2019	167	119	41	7
2	2020	24	14	10	0
3	2021	49	42	7	0
4	2022	0	0	0	0
Total		240	175	58	7
Persentase			73%	24%	3%

Status rekomendasi kecelakaan pelayaran yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2019 – Semester II Tahun 2022 sebanyak 240 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 73%, sebanyak 3% dari keseluruhan rekomendasi merupakan rekomendasi TDTL atau rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti. Berikut ini grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester II.

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



III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN

Investigasi *Accident*
Rimbun Air PK-
OTY di Bandar
Udara Moanemani,
Papua terjadi pada
tanggal 23
Desember 2022



Investigasi *Accident*
Sinarmas Super Air PK-
PND di Kajui Airstrip,
Gunung Mas, Palangkaraya
terjadi pada tanggal 17
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 di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan; tabrakan antar Pesawat Udara antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara; Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat ditemukan; dan/atau Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*). Total kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II tahun 2022 sebanyak 12 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Adapun kecelakaan penerbangan Semester II tahun 2022 yang merupakan kategori *accident* meliputi:

- *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.*

Adapun kecelakaan penerbangan Semester II tahun 2022 yang merupakan kategori *Serious Incident* meliputi:

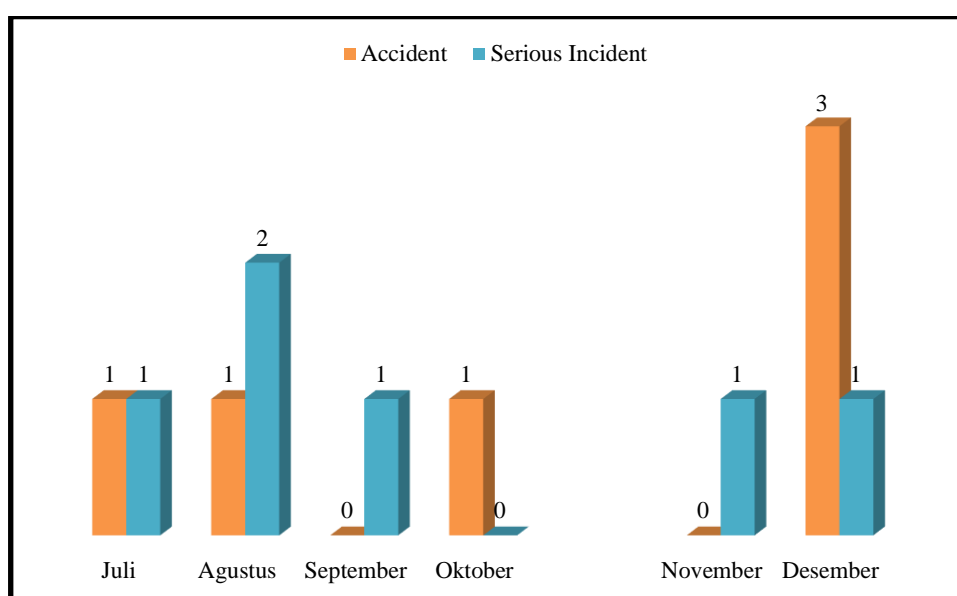
- *Serious Incident Citilink Indonesia PK-GLW di Bandara International Juanda Surabaya yang terjadi pada tanggal 21 Juli 2022.*
- *Serious Incident Wings Abadi Airline PK-WGL di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali terjadi pada tanggal 03 Agustus 2022.*
- *Serious Incident Asia Cargo Airlines PK-YGV di Bandara 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 Aviasi PK-VPJ di Fly Bali Heliport, Ungasan Bali terjadi pada tanggal 01 Desember 2022.*

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

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

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	<i>Accident</i>	1	1	0	1	0	3	6
2.	<i>Serious Incident</i>	1	2	1	0	1	1	6
Jumlah		2	3	1	1	1	4	12

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



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

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

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan penerbangan yang di investigasi oleh KNKT selama Semester II Tahun 2022 sebanyak 12 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya yaitu Januari – Juni 2022 yang berjumlah 8 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Desember 2022 yaitu sebanyak 4 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

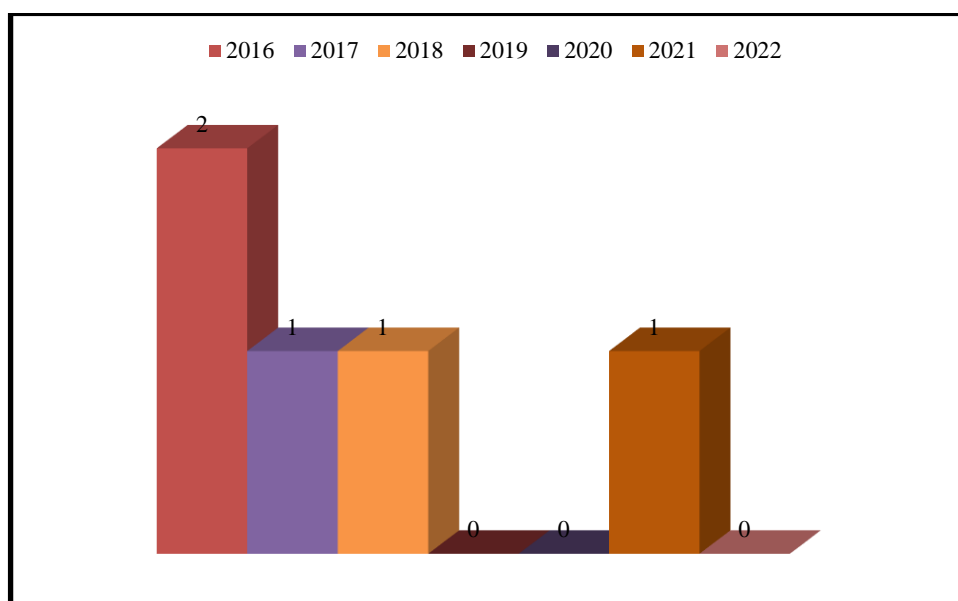
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta,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

Total laporan final yang dihasilkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan pada Semester II Tahun 2022 yaitu sebanyak 5 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester II tahun 2022.

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

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2016	0	1	0	0	1	0	2
2.	2017	0	0	0	0	1	0	1
3.	2018	0	0	0	0	0	1	1
4.	2019	0	0	0	0	0	0	0
5.	2020	0	0	0	0	0	0	0
6.	2021	0	0	0	0	1	0	1
7.	2022	0	0	0	0	0	0	0

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



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

- a) *Final report serious incident* Hong Kong Airlines B-INE di Sekitar Kota Banjarmasin pada tanggal 07 Mei 2016
- b) *Final report serious incident* Perkasa Flight School PK-PBH di Bandara Tunggal Wulung, Cilacap terjadi pada tanggal 19 Oktober 2016;
- c) *Final report serious incident* Garuda Indonesia PK-GPM di Bandara Internasional Hongkong, terjadi pada tanggal 22 November 2017;

- d) *Final report accident* BP3 Banyuwangi PK-BYK di Bandara Bimbing Sari, Banyuwangi terjadi pada tanggal 30 Juli 2018;
- e) *Final report accident* Sriwijaya Air PK-CLC di sekitar Kepulauan Seribu terjadi pada tanggal 09 Januari 2021.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

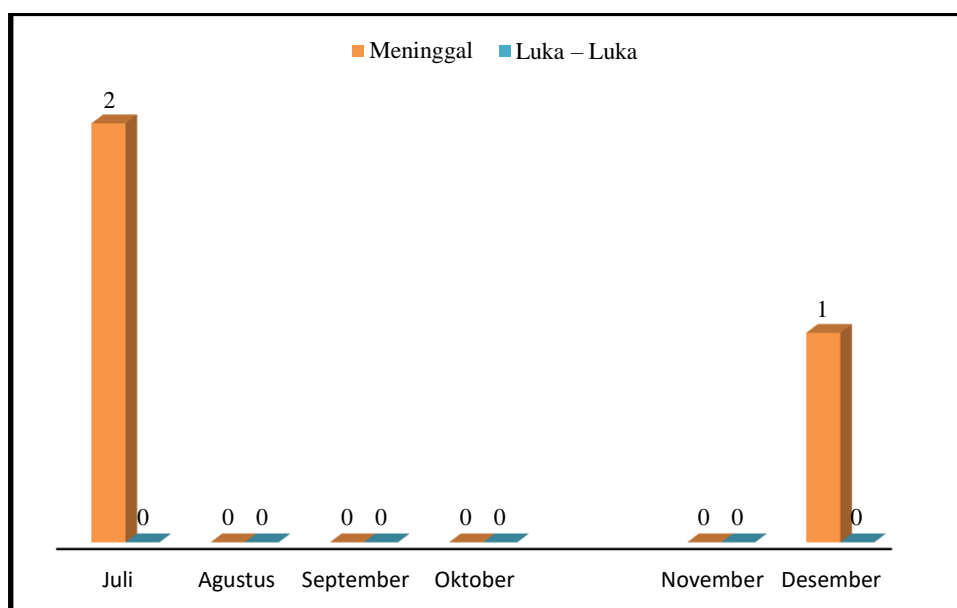
Seiring dengan kejadian kecelakaan pesawat udara maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester II Tahun 2022 cukup menggembirakan dimana jumlah korban mengalami penurunan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah 7 orang korban jiwa.

Korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II Tahun 2022 sebanyak 3 korban, dimana semua korban tersebut meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan Semester II Tahun 2022.

Tabel XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester II Tahun 2022

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

Grafik XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester II Tahun 2022



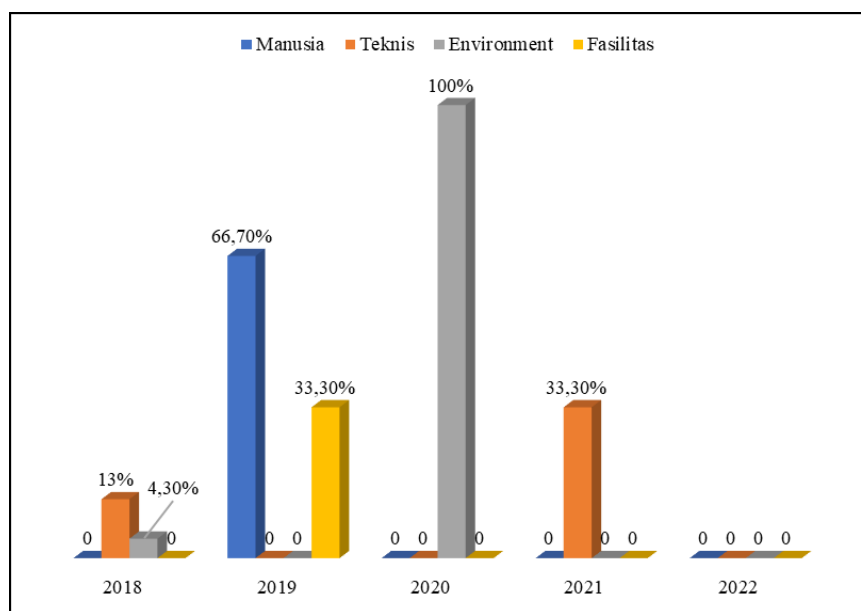
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan penerbangan berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor manusia, teknis, lingkungan (*environment*), dan fasilitas. Faktor penyebab utama kecelakaan penerbangan paling dominan yang diinvestigasi oleh KNKT Tahun 2018 – Semester II Tahun 2022 adalah faktor manusia. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Tahun 2018 – Semester II Tahun 2022.

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

No.	Uraian	Tahun				
		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 XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan Tahun 2018 – Semester II Tahun 2022



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

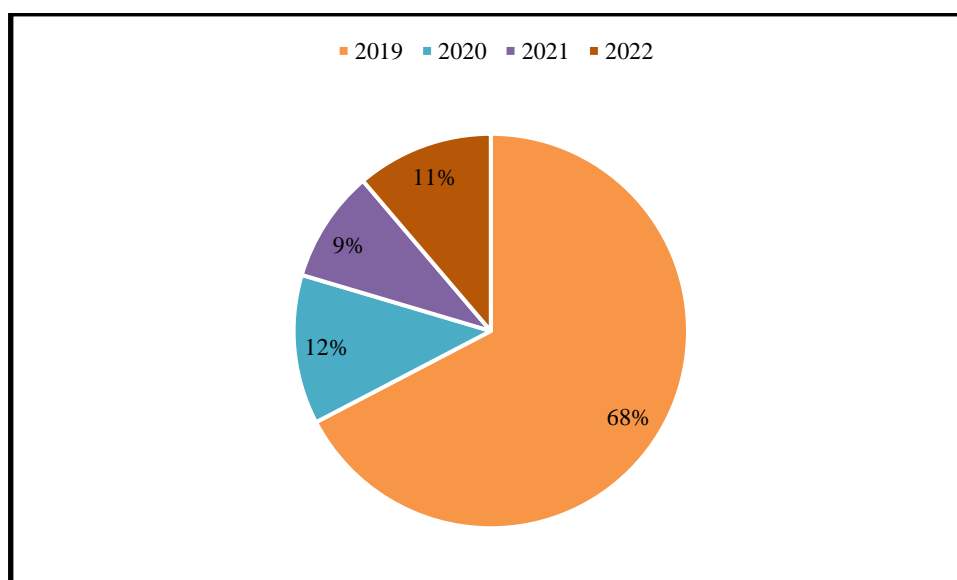
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022 sebanyak 51 rekomendasi. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 34 rekomendasi.

Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022.

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

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen Hubud	1	3	2	0	6
2.	Operator Pesawat	6	5	13	10	34
3.	Airnav	0	1	0	1	2
4.	Operator bandara	1	1	0	3	5
5.	Organisasi Perawatan Pesawat Udara	2	0	0	0	2
6.	Penyedia Ground Handling	2	0	0	0	2
7.	Otoritas Penerbangan Sipil Luar Negeri	0	0	0	0	0
8.	Pabrik Pesawat	0	0	0	0	0
9.	Lembaga lain	0	0	0	0	0
Jumlah		12	10	15	14	51

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



6. STATUS REKOMENDASI

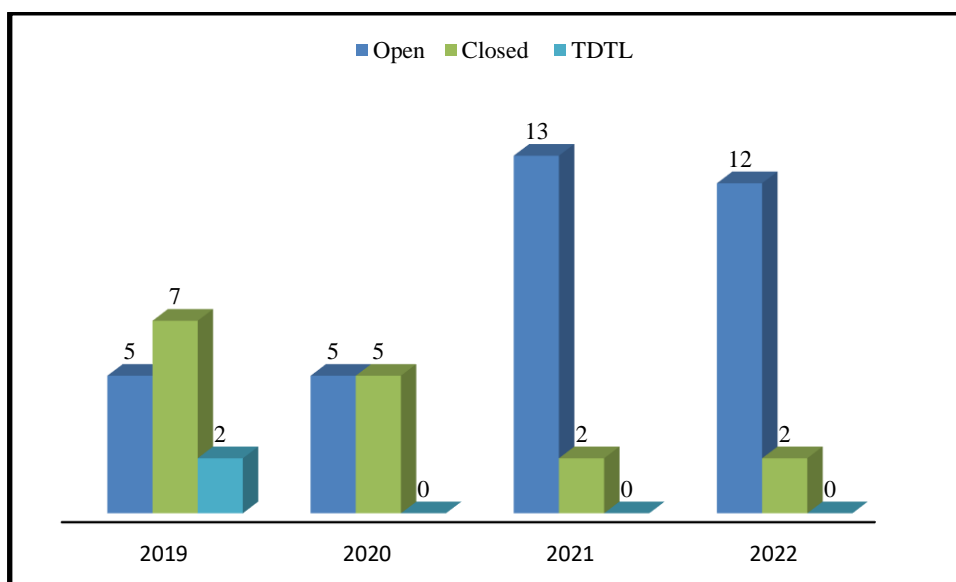
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang di investigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan penerbangan yang telah dikeluarkan oleh KNKT Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022 sebanyak 51 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 35 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 16 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022.

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

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2019	12	5	7	0
2	2020	10	5	5	0
3	2021	15	13	2	0
4	2022	14	12	2	0
Total		51	35	16	0
PERSENTASE			69%	31%	0%

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



IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API



Anjlokkan KA 3028 di empalsemen Stasiun Penanggiran Divre III Palembang tanggal 04 Oktober 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



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

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

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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan kereta api yang di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, kereta api terbakar, dan lain – lain. Pada Semester II tahun 2022 kecelakaan kereta api yang di investigasi oleh KNKT berjumlah 4 kecelakaan, diantaranya ialah :

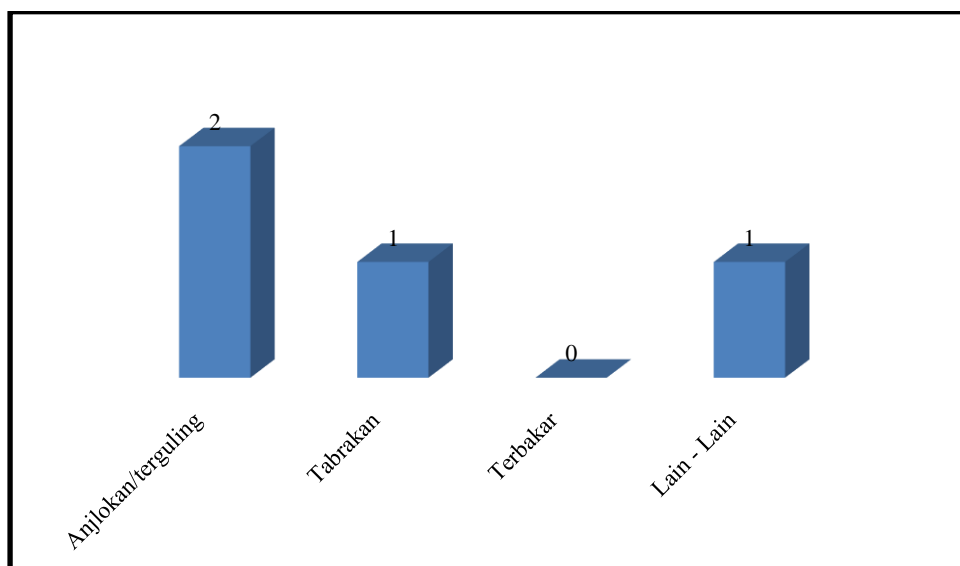
- Anjlokan KA 3028 di empalsemen Stasiun Penanggiran Divre III Palembang tanggal 04 Oktober 2022
- Tabrakan PLB 3031A dengan PLB 3056A di emplasemen Stasiun Rengas Divre IV Tanjungkarang tanggal 07 November 2022 pukul 02.25 WIB
- Anjlokan KA 5144 C di emplasemen Stasiun Kampungbandan, DAOP 1 Jakarta 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 Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2022.

Tabel XIX Jumlah Ivestigasi Kecelakan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Anjlokan/Terguling	0	0	0	1	1	0	2
2.	Tabrakan	0	0	0	0	1	0	1
3.	Terbakar	0	0	0	0	0	0	0
4.	Lain - Lain	0	0	0	0	0	1	1
Jumlah		0	0	0	1	2	1	4

Grafik XIX Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 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, terdapat 4 kecelakaan kereta api yang di investigasi KNKT pada Semester II tahun 2022. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya, yaitu Januari – Juni 2022 dimana tidak ada kecelakaan yang di investigasi.

b. Laporan Akhir

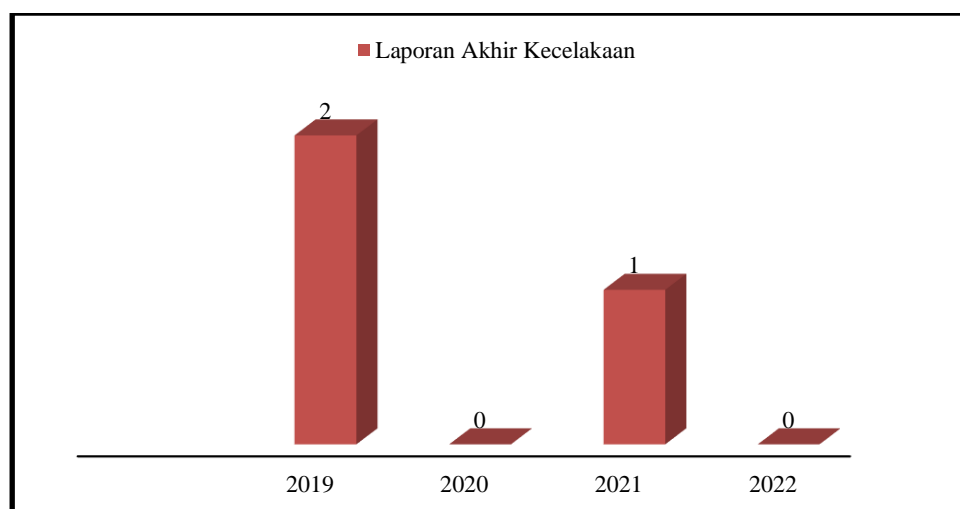
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi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

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT terhadap kecelakaan kereta api Semester II tahun 2022 sebanyak 3 laporan akhir. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester II tahun 2022.

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

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2019	1	1	0	0	0	0	2
2.	2020	0	0	0	0	0	0	0
3.	2021	0	0	0	0	0	1	1
4.	2022	0	0	0	0	0	0	0

Grafik XX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022



Judul laporan kecelakaan kereta api yang terbit pada tahun 2022 yaitu :

- Laporan akhir anjlokkan KA 2511A (Angkutan Kargo dengan GD) di Km 59+5/6 jalur hilir petak jalan antara St. Sedadi – St. Karangjati, Daop 4 Semarang terjadi pada tanggal 04 Agustus 2019
- Laporan akhir anjlokkan KA 2704 Ketapang Service (Angkutan Semen) di Km 52+6/8 emplasemen St. Doplang Daop 4 Semarang terjadi pada tanggal 12 Desember 2019
- Laporan akhir anjlokkan ex KA 3077 di emplasemen Stasiun Tanjungenimbaru, Divre III Palembang Provinsi Sumatera Selatan terjadi pada tanggal 21 Februari 2021

3. KORBAN KECELAKAAN

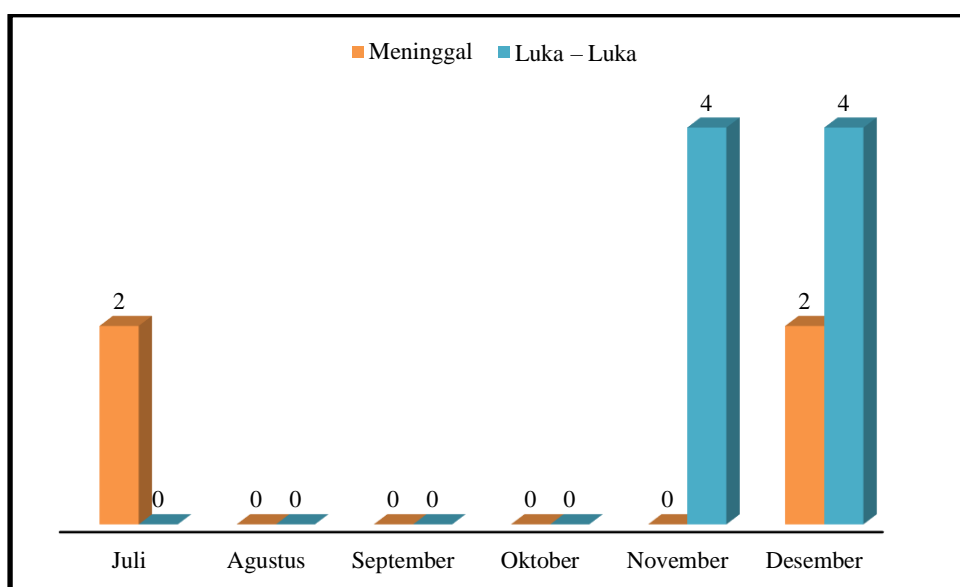
Seiring dengan kejadian kecelakaan kereta api maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka.

Jumlah korban jiwa pada Semester II Tahun 2022 meningkat dibandingkan semester sebelumnya. Korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II Tahun 2022 sebanyak 10 korban, dimana 2 diantaranya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan Semester II Tahun 2022.

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

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Meninggal	0	0	0	0	0	2	2
2.	Luka – Luka	0	0	0	0	4	4	8
	Jumlah	0	0	0	0	4	6	10

Grafik XXI Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api Semester II Tahun 2022



4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

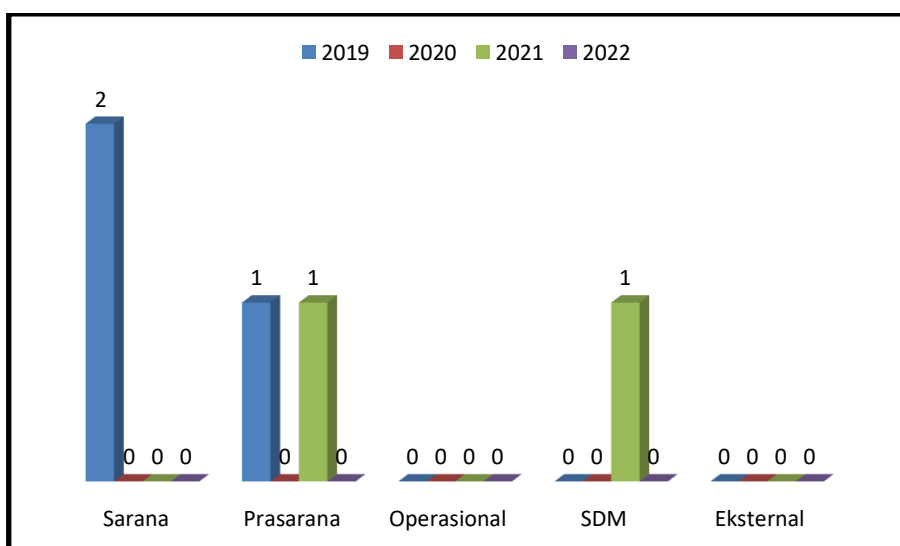
Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan kereta api berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor sarana, prasarana, operasional, SDM, dan eksternal. Total faktor penyebab utama kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2019 – Semester II tahun 2022 sebanyak 2 penyebab yang terdiri dari: penyebab sarana sebanyak 1 kecelakaan, dan penyebab SDM sebanyak 1 kecelakaan. Pada tahun 2022 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan KA karna belum ada kecelakaan kereta api yang di investigasi oleh KNKT.

Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2019 – Semester II tahun 2022. Pengelompokan penyebab kecelakaan ini dilakukan terhadap hasil investigasi kecelakaan kereta api yang telah selesai dan telah ditentukan penyebab kecelakaannya.

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

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

**Grafik XXII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan KA
Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022**



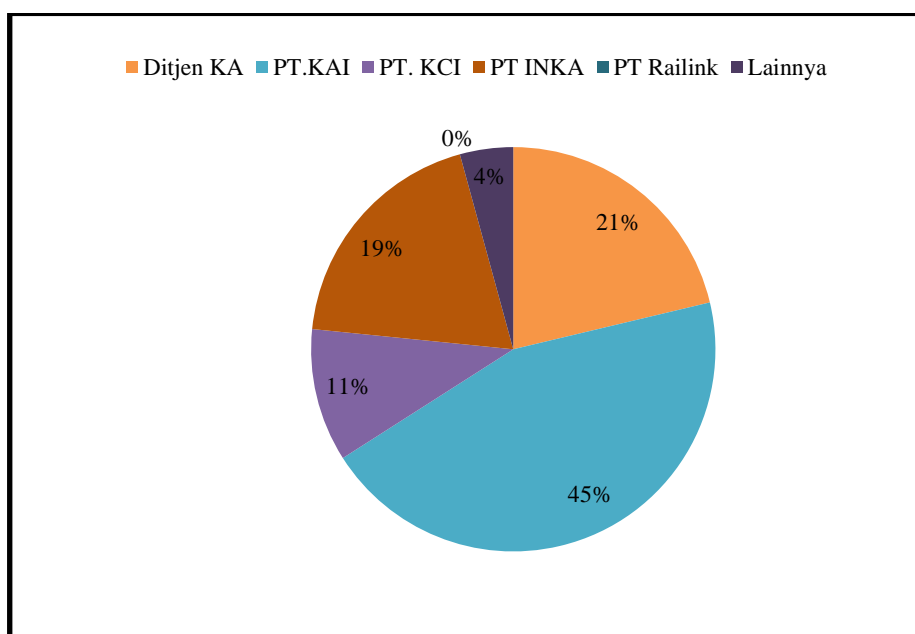
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

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 2019 – Semester II Tahun 2022 sebanyak 47 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 29 rekomendasi diberikan kepada PT KAI. Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022.

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

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen KA	3	0	7	0	10
2.	PT.KAI	11	0	10	0	21
3.	PT. KCI	5	0	0	0	5
4.	PT INKA	2	0	7	0	9
5.	PT Railink	0	0	0	0	0
6.	Lainnya	0	0	2	0	2
Jumlah		21	0	26	0	47

Grafik XXIII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2022



6. STATUS REKOMENDASI

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

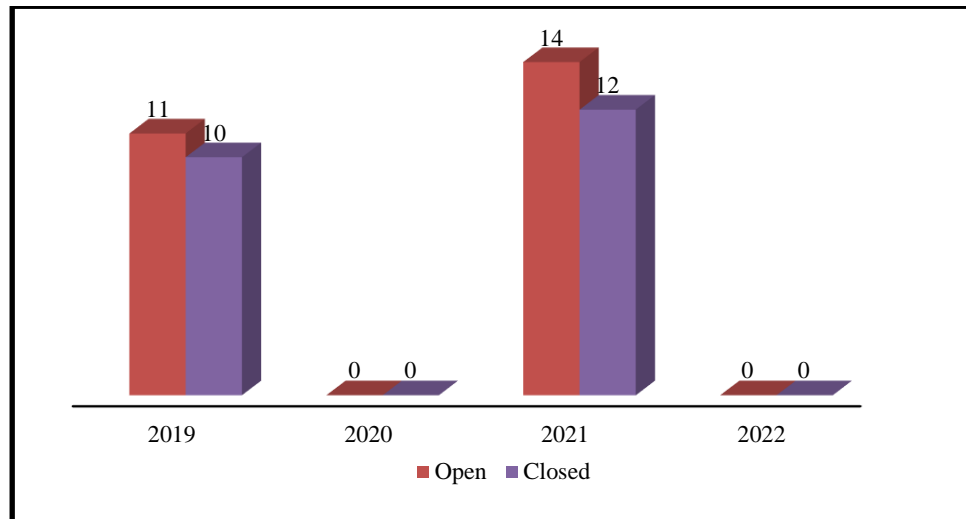
Berikut ini tabel Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022.

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

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2019	21	11	10	0
2	2020	0	0	0	0
3	2021	26	14	12	0
4	2022	0	0	0	0
Total		47	25	22	0
PERSENTASE			53%	47%	0

Status rekomendasi kecelakaan Kereta Api yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari Tahun 2019 – Semester II tahun 2022 sebanyak 47 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 25 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 22 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022

**Grafik XXIV Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022**



PENUTUP

A. Kesimpulan

Pada Semester II tahun 2022, KNKT telah melaksanakan investigasi kecelakaan sebanyak 31 kecelakaan yang terdiri dari kecelakaan LLAJ sebanyak 7 (23%), kecelakaan pelayaran sebanyak 8 (26%), kecelakaan penerbangan sebanyak 12 (39%) dan kecelakaan Kereta Api sebanyak 4 (13%) kejadian. Jumlah kecelakaan Semester II tahun 2022 meningkat daripada semester sebelumnya pada Semester I tahun 2022 yaitu sebanyak 21 kecelakaan.

Sejak Tahun 2019 – Semester II Tahun 2022 KNKT telah menghasilkan rekomendasi sebanyak 821 rekomendasi yang terdiri dari: rekomendasi LLAJ sebanyak 483 (59%), rekomendasi kereta api sebanyak 47 (6%), rekomendasi penerbangan sebanyak 51 (6%) dan rekomendasi pelayaran sebanyak 240 (29%).

B. Saran

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

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