

**LAPORAN TAHUNAN
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2015**

BAB III Kegiatan Penunjang

5. Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Program dan Realisasi

Dalam kurun waktu Tahun 2015, KNKT melaksanakan program sesuai dengan Tugas Pokok dan Fungsi. Pelaksanaan tugas utama investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi dijabarkan menjadi tugas masing-masing Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi yang dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Sub Subkom Penelitian Kecelakaan Perkeretaapian

Pada Tahun 2015, Sub-Sub Komite Penelitian Kecelakaan Perkeretaapian melaksanakan investigasi terhadap 7 (tujuh) kecelakaan Perkeretaapian dengan menghasilkan 18 rekomendasi keselamatan.

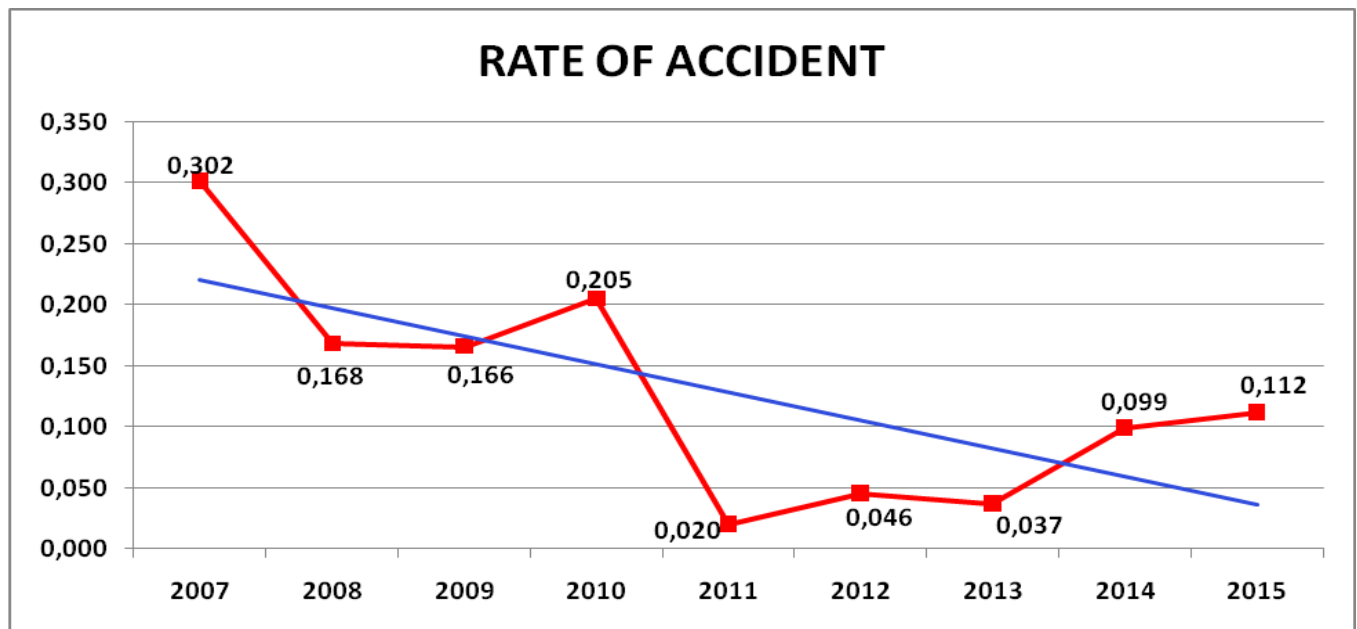
**JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN
PERKERETAAPIAN
Tahun 2015**

KECELAKAAN TRANSPORTASI KERETA API				
	Tumburan Antar KA	Anjlokkan/ Terguling	Lain-lain	Jumlah
Diinvestigasi KNKT	3	3	-	6
KORBAN				
	Meninggal	Luka-luka	Jumlah	
Total Korban	0	50	50	

Sumber : Database KNKT 31 Desember 2015

**RATE OF ACCIDENT PERKERETAAPIAN YANG DIINVESTIGASI
KNKT
TAHUN 2007 – 2015**

$$\text{Rate of Accident} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan}}{\text{Jumlah Kilo Meter Tempuh}} \times 1.000.000$$



JUMLAH KECELAKAAN	14	8	8	10	1	3	2	6	7	Raata-rata Pertumbuhan (%)
KILOMETER TEMPUH	46 414 271	47 568 579	48 188 833	48 722 833	50 140 079	65 635 028	53 961 479	60 363 012	62 618 416	4.3
RATE OF ACCIDENT	0.302	0.168	0.166	0.205	0.020	0.046	0.037	0.099	0.112	-5.8

Sumber : Database KNKT, Ditjen Perkeretaapian & PT. KAI (Persero) 31 Desember 2015

*Gambar Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2015*



Gambar : KRL 1156 menumbur KRL 1154 di St. Juanda Km 4+300, Daop I Jakarta, tanggal 23 September 2015

LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN PERKERETAPIAN
KOMITE NASIONAL KECELAKAAN TRANSPORTASI
TAHUN 2015

No	Tanggal	Nama KA	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
1.	19 Februari 2015	KA 2911 angkutan barang isi CPO	Km 10+690 emplasemen St. Titipapan yang tidak difungsikan sebagai stasiun, lintas St. Medan – St. Belawan, Medan, Divisi Regional I Sumatera Utara	Anjlokkan	Prasarana	Draft Laporan Akhir (Dalam Proses Penyusunan)	Ditjen Perkeretaapian	1. Melakukan audit keselamatan bidang Prasarana, Sarana, SDM dan Operasi; 2. Mengoperasikan Bogie Load Test yang ada di Balai Yasa Pulubrayan.
							PT. KAI	1. Meningkatkan perawatan jalan rel di lokasi kejadian; 2. Mengevaluasi Peraturan Tambahan Dinas Operasi (PTDO) Kadivreg I Sumatera Utara tentang jumlah maksimum gerbong yang berfungsi sebagai saluran (U) dalam suatu rangkaian kereta api barang dengan sistem pengereman udara tekan disamakan dengan sistem pengereman dengan menggunakan rem tangan yang diatur di Reglemen 8. 3. Membongkar wesel arah St. Belawan maupun arah St. Pulubrayan di emplasemen St. Titipapan yang sudah tidak difungsikan; 4. Sinyal St. Titipapan yang sudah tidak difungsikan supaya lengan sinyalnya di kedua arah disilang tanda tidak difungsikan. 1. Untuk keselamatan teknisi kereta api (TKA) barang, selama berdinan sebagai awak KA ditempatkan di lokomotif.
2	23 Mei 2015	KA 56 Bangunkarta dengan KA 2502A	Emplasemen St. Waruduwur, Daop III Cirebon	Tumburan	Prasarana	Draft Laporan Akhir (Dalam Proses Penyusunan)	Ditjen Perkeretaapian	1. Semua pekerjaan khususnya berkaitan dengan persinyalan baru atau modifikasi yang dikelola oleh Balai Teknik Perkeretaapian, yang telah dilakukan uji pertama dan mendapatkan sertifikat kelaikan operasi, segera disampaikan ke PT. KAI (Persero) sebagai tanda kelaikan untuk dioperasikan dan diselesaikan paling lama 2 (dua) minggu. 2. Khusus untuk St. Waruduwur, segera dilakukan penelitian bersama antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian, PT. LEN, dan PT. KAI (Persero) terhadap desain sistem persinyalan khususnya modifikasi track circuit (desain bounding plan) paling lama 2 (dua) minggu.

							PT. KAI	<p>1. Dalam melakukan modifikasi prasarana sistem persinyalan, PT. KAI (Persero) harus mengajukan rancang bangun untuk mendapatkan persetujuan Direktur Jenderal Perkeretaapian dan sebelum dioperasikan harus dilakukan uji pertama untuk mendapatkan sertifikat laik operasi.</p> <p>2. Segera melakukan pembenahan persinyalan di St. Waruduwur setelah dilakukan penelitian dan diketahui penyebabnya kecelakaan seperti pada Rekomendasi butir A.2., bekerja sama dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan PT. LEN sehingga dapat menjamin keselamatan operasi kereta api.</p> <p>3. Sistem persinyalan elektrik di St. Waruduwur sebelum prosedur sesuai Rekomendasi butir B.1. di atas selesai dilaksanakan, karena kebutuhan operasi yang mendesak, untuk meyakinkan kereta api masuk aman, PPKA diharuskan meyakinkan secara fisik posisi sarana kereta api dan meyakinkan melalui meja pelayanan bahwa kereta api telah aman masuk berhenti dan aman langsung.</p> <p>4. PT. KAI (Persero) dalam mengoperasikan kereta api wajib memasang Semboyan No. 21 Malam sesuai dengan Peraturan Dinas 3, pasal 88 tentang Semboyan No. 21 “Tanda Akhiran Kereta Api” pada malam hari : Pada gerbong atau kereta terakhir dipasang dua lampu bercahaya merah ke arah belakang dan bercahaya hijau ke arah depan dan dipasang di kanan kiri gerbong atau kereta.</p> <p>5. Memasang lampu penerangan emplasemen di St. Waruduwur.</p>
No	Tanggal	Nama KA	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
3.	15 Juni 2015	KA 3029 dengan KA 3027	Km 279+500/600 petak jalan antara St. Kotabaru - St. Metur, Sub Divre III.2 Tanjungkarang	Tumburan	Prasarana	Draft Laporan Akhir (Dalam Proses Penyusunan)	Ditjen Perkeretaapian	Melakukan audit keselamatan di wilayah Divre III Sumatera Selatan.

							PT. KAI	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan pemeriksaan dan negative check terhadap peralatan persinyalan. 2. Melengkapi dan memperbaiki sistem pendeteksi KA masuk dengan sensor kontak rel di Sub Divre III.2 Tanjungkarang. 3. Mengkaji permasalahan PPKA dan Juru Rumah Sinyal yang bertempat tinggal jauh dari stasiun untuk menghindari dinas terus-menerus yang mengakibatkan kelelahan.
No	Tanggal	Nama KA	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan		
4.	23 September 2015	KRL 1156 dengan KRL 1154	St. Juanda Km 4+300, Daop I Jakarta	Tumburan	SDM	Laporan Akhir	Ditjen Perkeretaapian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan audit keselamatan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian di Jabodetabek yang meliputi aspek Sertifikasi Awak Sarana, Sarana dan Prasarana sesuai dengan peraturan yang berlaku. 2. Meningkatkan sosialisasi dan pengawasan terhadap implementasi : <ol style="list-style-type: none"> a. PM. 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kereta dengan Penggerak Sendiri. b. PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian. c. PM. 155 Tahun 2015 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian (pengganti PM. 23 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian). d. PM. 175 Tahun 2015 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta Kecepatan Normal dengan Penggerak Sendiri (Pengganti PM. 42 Tahun 2010 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta dengan Penggerak Sendiri). 3. Melakukan pemasangan sinyal pembantu berupa sinyal pendahulu apabila sinyal utama tidak terlihat pada jalur KA lengkung dan berliku, hal ini sesuai dengan PM. 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian. 4. Memasang perangkat keselamatan kereta otomatis pada jalur kereta api di lintas Jabodetabek sesuai dengan PM. 52 Tahun 2014 tentang Perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO). 5. Melakukan revisi PM. 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian dengan menambahkan definisi mengenai “jarak tampak sinyal” agar tidak terjadi kesalahan interpretasi peraturan tersebut. 6. Melakukan revisi PM. 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan

								<p>Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian dengan menyelaraskan penggunaan istilah atau nomenklatur “sinyal pendahulu” sehingga tidak terjadi kerancuan.</p> <p>7. Berkoordinasi dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan Pemerintah Daerah setempat untuk menertibkan serta membersihkan papan reklame dan pohon-pohon besar yang keberadaannya mengganggu pandangan masinis terhadap fasilitas persinyalan khususnya di lokasi kejadian.</p>
							PT. KAI	<p>1. Melakukan sertifikasi Awak Sarana KRL sesuai PM. 155 Tahun 2015 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian, PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian dan PD. 16 B Tahun 2012 tentang Dinas Kereta Rel Listrik.</p> <p>2. Meningkatkan evaluasi dan pengawasan terhadap kompetensi dan kinerja awak sarana perkeretaapian.</p> <p>3. Mengembalikan penggunaan blok rem KRL sesuai dengan spesifikasi pabrikan dalam waktu 6 (enam) bulan.</p> <p>4. Membuat petunjuk pelaksanaan atau SOP terkait dengan kewajiban masinis membina asisten masinis sesuai ketentuan yang berlaku.</p> <p>5. Melepaskan ram pengaman pada kaca depan kabin masinis KRL dan agar selalu menggunakan <i>laminated safety glass</i> demi keselamatan awak sarana, mengacu PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian dan PM. 175 Tahun 2015 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta Kecepatan Normal dengan Penggerak Sendiri.</p> <p>6. Melepaskan atau memodifikasi penghalang sinar matahari dan papan rute sehingga tidak mengurangi ruang bebas pandang ke depan awak sarana KRL.</p> <p>7. Memasang perangkat keselamatan kereta otomatis pada KRL yang beroperasi di lintas Jabodetabek sesuai dengan PM. 52 Tahun 2014 tentang Perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO).</p> <p>8. Memasang alat perekam data yang dapat merekam waktu, kecepatan, koordinat lokasi, tekanan udara pipa pengereman dan percakapan di dalam kabin masinis sesuai Pasal 41 Ayat 1 PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian.</p> <p>9. Melakukan evaluasi dan kajian terhadap batas kecepatan kereta di wilayah Jabodetabek khususnya pada jalur lengkung yang dapat menjamin keselamatan perkeretaapian.</p> <p>10. Peraturan Dinas agar selalu diperbarui (<i>update</i>) sesuai dengan peraturan yang berlaku.</p>

No	Tanggal	Nama KA	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
5.	6 Oktober 2015	KA 3024 dengan KA 3026	Emplasemen St. Negeri Agung Km 148+216, Sub Divre III.2 Tanjungkarang	Tumburan	-	Draft Laporan Akhir (Dalam Proses Penyusunan)	Ditjen Perkeretaapian	Dalam Proses Penyusunan
							PT. KAI	Dalam Proses Penyusunan
6.	8 November 2015	KA 3025	Km 203 petak jalan antara St. Gilas - St. Sungaituha, Sub Divre III.2 Tanjungkarang	Anjlokkan	-	Draft Laporan Akhir (Dalam Proses Penyusunan)	Ditjen Perkeretaapian	Dalam Proses Penyusunan
							PT. KAI	Dalam Proses Penyusunan
7.	8 November 2015	Langsiran Bakalan KA BBR	Emplasemen stasiun kereta api pengisian batu bara/ Train Loading Station (TLS), Sub Divre III.1 Kertapati	Anjlokkan	-	Draft Laporan Akhir (Dalam Proses Penyusunan)	Ditjen Perkeretaapian	Dalam Proses Penyusunan
							PT. KAI	Dalam Proses Penyusunan

Sumber: Database KNKT 31 Desember 2015

b. Investigasi Penelitian Kecelakaan Pelayaran

Pada Tahun 2015, melaksanakan investigasi terhadap 11 kecelakaan pelayaran dan keseluruhannya masih dalam proses penyelesaian laporan investigasi.

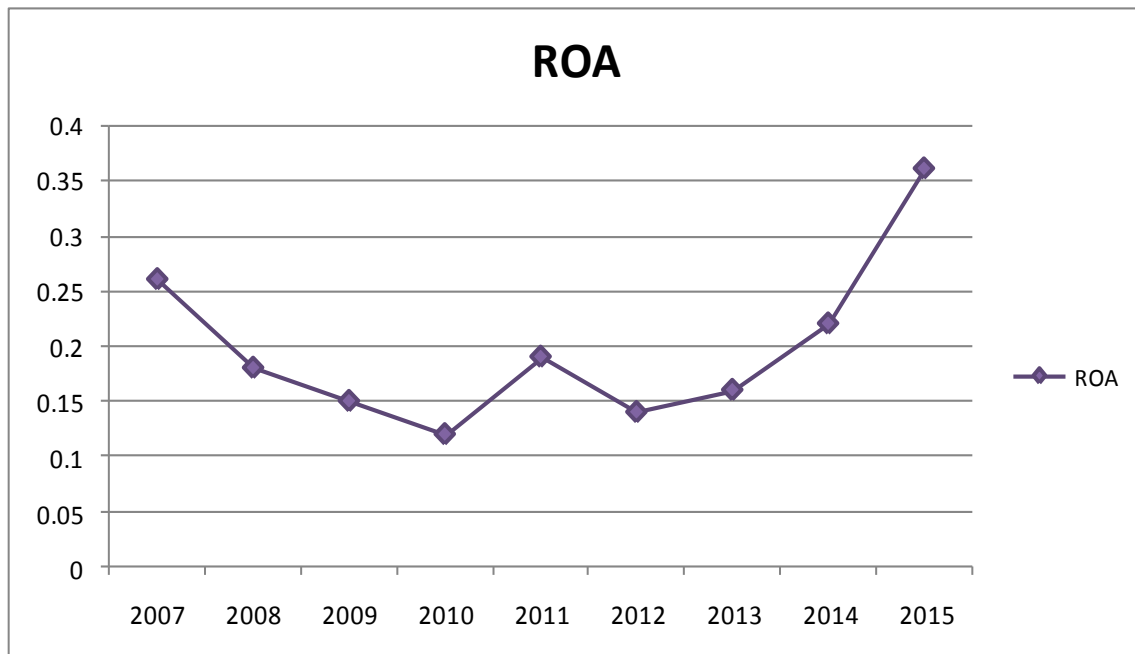
**JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN
PELAYARAN
Tahun 2015**

KECELAKAAN TRANSPORTASI PELAYARAN					
	Kapal Tenggelam	Kapal Terbakar/ Meledak	Kapal Tubrukan	Kandas	Jumlah
Diinvestigasi KNKT	3	4	3	1	11
KORBAN					
	Meninggal/ Hilang	Luka-luka			Jumlah
Total Korban	1	-			1

Sumber: Database KNKT31 Desember 2015

**RATE OF ACCIDENT (RoA)
KECELAKAAN PELAYARAN TAHUN 2007-2014**

$$\text{Rate of Accident} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan}}{\text{Jumlah Port of Call}} \times 10.000$$



Jumlah kecelakaan	7	5	4	5	6	4	6	7	11	Rata-rata pertumbuhan (%)
Port of Call	271.232	277.013	274.929	302.421	316.526	282.024	306.068	312.334	306.685	14.0
ROA	0.26	0.18	0.15	0.17	0.19	0.14	0.20	0.22	0.36	0.2

Sumber: Database KNKT 31 Desember 2015

Gambar Kecelakaan Pelayaran Tahun 2015



Tenggelamnya KM. Meratus Banjar 2 diperairan Masalembo Surabaya, Jawa Timur
Tanggal 01 September 2015



Tenggelamnya KM. Wiha Sejahtera di perairan teluk lamong Jawa Timur, tanggal 16 November 2015

**LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN
KOMITE NASIONAL KECELAKAAN TRANSPORTASI
TAHUN 2015**

No.	Tanggal	NamaKapal	Lokasi	Kategori	FaktorPenyebabUtama	Status Laporan	Rekomendasi
1	14 Mei 2015	KM. Asia Raya	Kupang, Nusa Tenggara Timur	Terbakar	-	Laporan Pendahuluan	-
2	28 Juni 2015	MT. Navigator Aries dan MV. Leo Perdana	disekitar bouy 6 Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS), Jawa Timur	Tubrukan	-	Draft Laporan Pendahuluan	-
3	01 September 2015	KM. Meratus Banjar 2	Perairan Laut Jawa, Jawa Timur	Tenggelam	-	Laporan Pendahuluan	-
4	20 September 2015	KM. Otong Kosasih	Pelabuhan Khusus Pusri, Palembang, Sumatera Selatan	Terbakar	-	Draft Laporan Pendahuluan	-
5	15 November 2015	KM. New Glory	Dermaga ICT Pelabuhan Tanjung Perak	Terbakar	-	Proses Investigasi	-
6	16 November 2015	KMP. Wihan Sejahtera	Teluk Lamong, Jawa Timur	Tenggelam	-	Proses Investigasi	-
7	21 November 2015	KM. Nusa Bintang	Perairan Sekitar Pulo Merak, Cilegon Banten	Terbakar	-	Proses Investigasi	-
8	29 November 2015	MV. Sea Prince	Perairan NongsaPura, Batam	Tubrukan	-	Proses Investigasi	-
9	04 Desember 2015	MV. Hanjin Aqua	Perairan Selat Sunda Sekitar P. Sangiang	Kandasnya	-	Proses Investigasi	-
10	16 Desember 2015	MV. Thorco Cloud dengan dengan MV. Stolt Commitment	Perairan Belakang Padang Batam	Tubrukan dan Kandasnya	-	Proses Investigasi	-
11	19 Desember 2015	MV. Marina Baru 02	Perairan Selat Bone Sulawesi Selatan	Tenggelam	-	Proses Investigasi	-

Sumber: Database KNKT 31 Desember 2015

c. Investigasi Penelitian Kecelakaan Penerbangan

Pada Tahun 2015, Sub Komite Kecelakaan Penerbangan melaksanakan investigasi terhadap 28 kecelakaan transportasi penerbangan komersial berjadwal dan tidak berjadwal dengan menghasilkan 8 rekomendasi keselamatan.

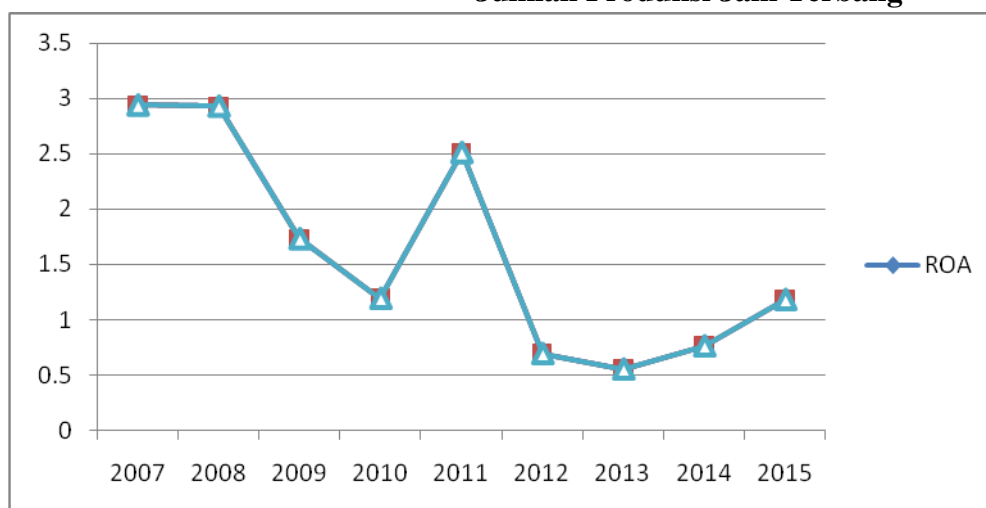
JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN KOMERSIAL BERJADWAL DAN TIDAK BERJADWAL TAHUN 2015

KECELAKAAN PENERBANGAN				
	<i>Accident</i>	<i>Serious Incident</i>	<i>Incident</i>	Jumlah
Diinvestigasi KNKT	11	17	0	28
KORBAN				
	Meninggal	Luka-luka	Hilang	Jumlah
Total Korban	65	10	0	75

Sumber: Database KNKT 31 Desember 2015

RATE OF ACCIDENT PENERBANGAN

$$\text{Rate of Accident} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan}}{\text{Jumlah Produksi Jam Terbang}} \times 100.000$$



Tahun	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan rata-rata (%)
Total Kecelakaan / Accident	21 / 15	21 / 14	21 / 13	18 / 8	32 / 19	29 / 13	29 / 6	30 / 7	11	
Total Flying Hours	510.137	477.556	753.425	671.204	758.318	1.893.031	1.082.506	920.357	935.202	5.5
Total Passengers	39.162.332	37.405.437	3.808.033	47.252.237	49.722.426	59.157.897	53.811.687	60.089.282		
Rate of Accident & Serious Incident	4,12	4,40	2,79	2,68	4,22	1,53	2,68	3,26		
Rate of Accident	2,94	2,93	1,73	1,19	2,51	0,69	0,55	0,76	1.18	5.7

Database KNKT 31December 2015; Database KNKT 31December 2015 and Statistik Ditjen Hubud

Gambar Kecelakaan Penerbangan Tahun 2015



**SERIOUS INCIDENT PESAWAT BOEING 737-900 PT. BATIK AIR
DI BANDARA ADI SUTJIPTO YOGYAKARTA
PADA TANGGAL 6 NOVEMBER 2015**



**KECELAKAAAN PESAWAT PAC 750XL PT KOMALA AIR
DI BANDARA PERINTIS NINIA, PAPUA
PADA TANGGAL 12 AGUSTUS 2015**

**LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN
KOMITE NASIONAL KECELAKAAN TRANSPORTASI
TAHUN 2015**

URAIAN		Keterangan		
234				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT PT. KALSTAR AVIATION OF FLIGHT ERJ195-200; PK-KDC, ELTARI AIRPORT, KUPANG, REPUBLIC OF INDONESIA, 21 DECEMBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	KLS676 overrun in KOE, the a/c landed runway 25 at 09:46 UTC from WATE and overrun about 200 m from end of runway.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

233				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT PT. BATIK AIR OF FLIGHT B737-900; PK-LBO, ADISUTJIPTO AIRPOT, YOGYAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA, 6 NOVEMBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	During landing at RW 09 Jogja, the aircraft was overrun.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

232				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT PT. GLOBAL AVIATION OF FLIGHT CESNA 172P; PK-TGG, BUDIARTO AIRPORT, CURUG, TANGERANG-BANTEN, REPUBLIC OF INDONESIA, 6 NOVEMBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	On final ATC instruction for full stop landing . During landing roll and hasitated to full stop or Go. To avoid rw.12 applied brake left rudder, A/C swing to the left, after full stop shutdown the engine, communication with tower, request assistance.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDA SI				

231				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT PT. ENGGANG AIR OF FLIGHT C208 GRAND CARAVAN; PK-RSE, SINAK AIRPORT, PUNCAK-PAPUA, REPUBLIC OF INDONESIA, 27 OKTOBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	Swerved landing in Sinak Airport, Puncak, Papua			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDA SI				

230				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT PT. ASIAN ONE AIR OF FLIGHT TECHNAM P-2006T; PK-LTK, NUSAWIRU AIRPORT (WICN), PANGANDARAN-JAVA, REPUBLIC OF INDONESIA, 20 OKTOBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	After touchdown, the pilot feels that the aircraft is bally landing with landing gear not retarded. The aircraft stop about 400 metre from touchdown point and still in runway 07/25			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDA SI				

229				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT PT. GARUDA INDONESIA OF FLIGHT ATR-72; PK-GAF, LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT-NUSA TENGGARA, REPUBLIC OF INDONESIA, 19 OKTOBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION				
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

228				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT PT. PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA OF FLIGHT EC-130; PK-BKA, LAKE DANAU TOBA WHICH ABOUT 20-5- METRES DEPTH, NORTH SUMATRA, REPUBLIC OF INDONESIA, 12 OKTOBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	The suspected crash site (seat cushion found) location is Lake Toba which about 20 - 50 metres depth.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI	PT. PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	<ul style="list-style-type: none"> - To ensure the survival kit available on the aircraft suitable to the area of operation and the information provided on the flight plan equivalent to the aircraft condition. - To ensure the operation of the aircraft under Visual Flight Rules (VFR) conducted under the Visual Meteorological Condition (VMC). 		<ul style="list-style-type: none"> - 1. For all operation of flight personnel shall be available at destination as - dispatcher, - 2. To anticipate weather changing on route and destination refer to the - information from the information personnel, - 3. Instrument rating training at simulator and aircraft to improve the flight crew - to be able to handle marginal weather condition, - 4. Improve the High Frequency radio communication coverage, - 5. Improve the dispatcher knowledge and skill.
	DGCA	To ensure the KNKT recommendations to the air operator are implemented accordingly.		

227				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT AVIASTAR MANDIRI OF FLIGHT TWIN-OTTER/DHC6; PK-BRM, LOST CONTACT BETWEEN MASAMBA-MAKASAR, REPUBLIC OF INDONESIA, 2 OKTOBER 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	Lost contact with RDARA: 06.36 UTC between Masamba-Makasar (WAAA).			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

226				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT CARDIG AIR OF FLIGHT BOEING 737-300F; PK-BBY, WAMENA AIRPORT (WAVV), PAPUA, REPUBLIC OF INDONESIA, 28 AGUSTUS 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	L/H Main Wheel collaps after landing r/w in used 15, aircraft stopped in runway, expected due to downdraft			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI	CARDIG AIR	a. To monitor the flight crew performance. b. To review the maintenance interval related to the operating condition such as having frequent high vertical acceleration during landing.		
	WAMENA AIRPORT	a. To develop an aerodrome maintenance programme. b. To review and improve the runway inspection system. c. To install VASI on the runway 15.		At the time of issuing this preliminary report, the National Transportation Safety Committee had not been informed of any safety actions following this accident. The operator safety department issued a safety action based on the download and analysis of the DFDR of other Boeing 737 registered PK-BBC to review the operation performance, they found several vertical acceleration having excessive vertical acceleration (G force) during landing at Wamena Airport and some stabilized approach criteria were exceeded prior to land. Detail of the action to operation department dated 16 September 16, 2015 are as follow: To review the ALART/CFIT training effectiveness and

				emphases the implementation for Papua operation. Make a Notice to pilot that when unstabilize approach happen on short final a Go Around shall be conducted. To review the SOP related to DDJ – WMX operation.
	DGCA	a. To ensure that the recommendations addressed to the air operator are well implemented, as well as the other cargo operator operate in the same operation region. b. To ensure that the airport have an adequate aerodrome maintenance program and properly implemented.		

225				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT GARUDA INDONESIA OF FLIGHT BOMBARDIER CRJ 1000; PK-GRC, SULTAN HASANUDDIN INTERNATIONAL AIRPORT (WAAA), MAKASSAR, REPUBLIC OF INDONESIA, 27 AGUSTUS 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	After landed at Runway 31 MKS, PK-GRC flight GA-691 taxi in into apron and both engine flame out. MKS airport closed for about 15 minutes,			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				
224				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT GARUDA INDONESIA OF FLIGHT AIRBUS A 300 -200; PK-GPO, ABOUT POINT DEENO, AREA BRISBANE CONTROL AUSTRALIA, 27 AGUSTUS 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	PK-GPO scheduled as flight GA-717 from Melbourne to Jakarta. After 3 hours flight during cruise at DEENO point, a wine chiller in middle galley was blowed out and a metal part hit a flight attendant face. The FA victim was thread by a docter who flown as passenger. After landed at CGK, the victim sent to hospital and hospitalised until 26 Aug (still counting...)			

		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

223				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT TRIGANA AIR SERVICE OF FLIGHT IL 251 ; PK-YRN ENROUTE WAJW SENTANI (JAYAPURA) – OKSIBIL, PAPUA, REPUBLIC OF INDONESIA, 16 AGUSTUS 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	The PK-YRN aircraft, as flight IL-257, conducted a passenger flight from Sentani Airport to Oksibil Airport. At about 15:15 LT the Oksibil Tower declared aircraft lost contact. Next day, a SAR helicopter located a wreckage aircraft at the side of Bintang Mountain, Okbape District at an altitude 8300 feet.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI	PT.TRIGANA AIR SERVICE	1. To emphasis the flight crew to comply with the company procedures such as crew briefing, checklist reading, approach procedure and visual flight rules (VFR) minima and provide monitoring system. 2. To ensure the maintenance data record up date includes the installed component.		
	DGCA	To ensure that the recommendations addressed to the air operator are well implemented.		

222				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT KOMALA AIR ; PAC750X, PK-KIG, ENROUTE WAJW (JAYAPURA)-NINIA, PAPUA, REPUBLIC OF INDONESIA, 12 AGUSTUS 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	PK-KIG collicion with a hill about 350 metres from Ninia Airstrip.landing			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

221				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT CITILINK OF FLIGHT AIRBUS A320 ; PK-GQG MINANGKABAU INTERNATIONAL AIRPORT, PADANG-SUMATRA, REPUBLIC OF INDONESIA, 2 AGUSTUS 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	PK-GQG as Flight QG-970 was landed on Runway 33 of Minagkabau Airport, Padang and drift to the left of runway center than stop aout 100 mtr from runway 33 threshold. Nil injuries. Airport closed for about 4.5 hours for the aircraft evacuation			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

220				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT KALSTAR AVIATION INDONESIA OF FLIGHT ATR72-600 ; PK-KSU RUTE SEMARANG (SRG) - SAMPIT (SMQ)-KALIMANTAN TENGAH, REPUBLIC OF INDONESIA, 20 JULI 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	After touch down MFC fault and A/C cannot controlled by rudder and nose wheel steering.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

219				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT GARUDA INDONESIA OF FLIGHT B737-800 ; PK-GFA SULTAN HASANUDDIN INTERNATIONAL AIRPORT (WAAA), MAKASSAR-SULAWESI, REPUBLIC OF INDONESIA, 2 JUNI 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	The aircraft scheduled from WIII - WAAA as GA-618. After landed at Runway 13, the aircraft overran to the right of runway. Nil injuries			

		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

218				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT LOMBOK INSTITUTE OF FLIGHT TECHNOLOGY LIBERTY XL2; PK-LLA SELAPARANG AIRPORT, MATARAM, REPUBLIC OF INDONESIA, 29 MEI 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	The Student pilot conducting a circuit training solo at Selaparang area. At the 7th touch, the nose gear was collapsed from aircraft, but the pilot likely did not notice. The ATC informed to aircraft than the aircraft hold about 10 loops to dumping remain fuel. Aircraft landed. Nil injuries			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

217				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT LION AIR B737-900; PK-LFT KUALANAMU AIRPORT, MEDAN REPUBLIC OF INDONESIA, 24 APRIL 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	During push-back to take off as scheduled to CGK, suddenly there were a visible smoke seen from the tail cone area. 13 pax injuries due to premature uncommand evacuation			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

216				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT WING ABADI AIRLINE ATR 72-600; PK-WGS SUMBAWA, NUSA TENGGARA BARAT, REPUBLIC OF INDONESIA, 20 APRIL 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	During landing at Sumbawa Airport, the aircraft experienced hard landing and bounced			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

215				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION CITILINK PK-GLL A320 DI ENROUTE HLP JAKARTA - KNO MEDAN REPUBLIC OF INDONESIA, 30 MARCH 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	The PK-GLL aircraft planned a schedule passenger flight from Halim (HLP) Jakarta to Kuala Namu (KNO) Medan. During enroute, the pilot in-command sick (fainted) than the co-pilot take over the control flight and decided return back to HLP. The aircraft landed in HLP at 16.44 LT			
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action

214				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION HEVILIFT AVIATION INDONESIA SIKORSKY S76 A; PK-FUP MAHAKAM RIVER DELTA, 53 NM NE BALIKPAPAN KALIMANTAN REPUBLIC OF INDONESIA, 21 MARCH 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	A Sikorsky S76C+ aircraft, registration PK-FUP was being operated by PT. Hevilift Aviation Indonesia on 21 March 2015 as unscheduled chartered flight by PT. Total E & P Indonesia. The flight was planned from Sepinggan, Balikpapan (BPN) – Handil – Flying Over CPU (Central Processing Unit) – Handil – Sepinggan for a survey photo flight. The aircraft took off from Sepinggan BPN at 09.17 LT (01.17 UTC). There were 8 person on board of this flight consist of two pilots, one engineer, one flight operation officer, 4 passenger. The aircraft landed at Handil at 01.36 UTC and the Engineer on board removed the passenger doors. After removing the passenger door and refueling, the aircraft took off from Handil to CPU to conduct photo flight for pipelines inspections. There were 7 persons on board. The engineer was stand by at Handil. When the aircraft reaching 1000 ft, the PIC gave the control to the Second in Command and the PIC acted a pilot monitoring. The pilot maintaining altitude 1000 feet and speed 95 knot IAS with 3 cue mode (flight director with altitude, heading and airspeed Hold). There were no aircraft technical system abnormality or problem reported prior to the departure until the time of occurrence.			

	When the aircraft 8 Nm from CPU the PIC ask the PF descend to 600 feet, the aircraft start descend 200 feet/minute. While the aircraft passing 800 feet suddenly the aircraft attitude changed un-commanded. The aircraft bank to the left, pitch up and nose down. The PF tried to lower collective pitch and reduce the aircraft speed. The PIC took over the control and tried to recover the aircraft until the aircraft impacted the tree and crash into a swamp.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI I	Pt. Hevilift Aviation Indonesia			<ol style="list-style-type: none"> 1. Revision of Company Operation Manual (COM) regarding to restriction of automation usage during special type of operations i.e Under-slung, Aerial photography with open doors and when operating under VFR condition below 1000 ft. 2. Revision of Company Training Manual (CTM) regarding to Sikorsky S-76 training syllabus by adding Chapter 2.16. The objective of recurrent training syllabus is to provide a standardized program for the initial and transition ground and flight training of Company Check Pilot and Flight instructors, to ensure their qualifications, competency and to maintain their proficiency
	DGCA	<ol style="list-style-type: none"> 1. To ensure the implementation of safety action taken by Hevilift Aviation Indonesia. 2. To review the others Sikorsky similar operation's Operator related to the training and the restriction of automation usage. 		
	DIRECTOR ATE GENERAL OF CIVIL AVIATION	<ol style="list-style-type: none"> 1. To ensure the implementation of safety action taken by Hevilift Aviation Indonesia. 2. To review the others Sikorsky similar operation's Operator related to the training and the restriction of automation usage. 		
213				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT ELANG NUSANTARA AIR THRUSH S2R - T34; PK-ELN TAJUR BARAS AIRSTRIP, KOTA WARINGIN TIMUR KALIMANTAN REPUBLIC OF INDONESIA, 13 MARCH 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	<p>The aircraft planned a series of fertilization flight to some palm plantations.</p> <p>On the 4th flight, the aircraft landing on the runway 18 Tajur Baras Airstrip and veered to the right of runway center.</p> <p>The aircraft stuck and stop by trench on the right side of the runway.</p> <p>The aircraft tail landing gear and main landing gear (right hand) were damage. All three propeller blades were bent.</p>			

		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				
212				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT Deraya Air Bae ATP-F; PK-DGB Wamena Airport, Papua REPUBLIC OF INDONESIA, 4 MARCH 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	The aircraft planned a cargo flight from Sentani Airport (WJG) to Wamena airport (WJW). After the touch down at Runway 33, the aircraft run to the right of runway. The aircraft stop near taxiway "D" intersection and blocked the runway. The aircraft nose landing gear and main landing gear (Left hand) were collapsed. The left wing, included engine and propeller, were damage			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				
211				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION FLYBEST FLIGHT ACADEMY CESSNA 152; PK-KFB HANG NADIM AIRPORT, BATAM SUMATRA REPUBLIC OF INDONESIA, 10 FEBRUARY 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	PK-KFB on a solo cross country training BTH- TNJ-BTH. After traing, the aircraft requets land at BTH and clearence to land RW 04. The aircraft land at RW 04 and bounce than crah with fire. The pilot student evacuated with nil injured			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION GARUDA INDONESIA ATR 72-600; PK-GAG LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT REPUBLIC OF INDONESIA, 03 FEBRUARY 2015			
SINOPSIS	<p>An ATR 72-600, registration PK-GAG, on 03 February 2015, was being operated by PT. Garuda Indonesia as a passenger schedule flight with flight number GA7040 from Ngurah Ray International Airport of Bali to Lombok International Airport of West Nusa Tenggara.</p> <p>The aircraft departed from Ngurah Ray Airport at 09:10 UTC. On board in this flight were 34 persons consisting of three pilots, two flight attendances and 29 passengers. The Second in Command (SIC) who was under line training acted as Pilot Flying (PF) and the Pilot in Command (PIC) acted as Pilot Monitoring (PM) and the third pilot who occupied the cockpit observer seat was also a pilot under line training.</p> <p>At 0952 UTC, the aircraft touched down and bounced three times with left wing up and rolled to the right about 2°. The aircraft travelled out of the runway for about 180 meters and stopped at approximate 15 meters on the right side of the runway 13.</p> <p>After the aircraft stop, the pilot called several “mayday” to the Lombok Tower controller and requested for assistance. The pilot then shut off the engines by activation the engine fire handle. The flight attendant contacted the pilot and asked for passenger evacuation, the PIC instructed to evacuate the passenger via left door.</p> <p>The Lombok Tower controller pressed the crash bell and the Airport Rescue and Fire Fighting (ARFF) team arrived few minutes later and assisted the passenger evacuation. No one injured on this occurrence.</p> <p>The investigation concluded that the contributing factors to this serious incident are:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Two transfer of control at critical altitude without clear statement might have made that pilots not aware who has the full control of the flight and jeopardize the flight when the pilot receive the control not fully aware to the condition of the flight. 2. The handling of the aircraft after bounce was contrary to the wind condition, and the application of the right rudder and cross wind condition might have made the aircraft turned to the right. <p>Prior to issue this draft final report, the Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) has received a Notice to Flight Crew regarding to safety actions taken by the operator following this serious incident.</p> <p>Following the investigation of this serious incident, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) issued several safety recommendations addressed to PT. Garuda Indonesia, Lombok International Airport, and Directorate General of Civil Aviation.</p>			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI	PT. GARUDA INDONESIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. At the initial stage of the investigation and studied from the phase of when below 500 ft the PIC took over the control while giving several instructions to the SIC to follow on the controlling and landing the aircraft. The KNKT recommends that the Operator shall review the standard call out applied during the final phase; 2. At the initial stage of investigation found that the evacuation procedure was triggered by the flight attendant and the implementation was not in accordance with FCOM Chapter 2.04.05. As such the Operator should evaluate their crew acknowledgement to this particular evacuation procedure at soonest possible. 	<ol style="list-style-type: none"> a) The handling of the aircraft was contrary to the wind condition. The KNKT recommends that the operator shall emphasize the crosswind handling. b) In the preliminary report of this investigation, KNKT issued recommendation related to standard call out on final. In addition, investigation identified two change over control of the flight at critical phase of flight without clear statements. This condition may also extend to the other instructors within the company. Therefore, KNKT recommends to review the policy of change over control at critical altitude. 	<p>At the time of issuing this preliminary report, the Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) has received a Notice to Flight Crew regarding to safety actions taken by PT. Garuda Indonesia following this serious incident.</p> <p>The Notice to Flight Crew Number 004/15 Subject: Safety Alertness Regarding Critical Phase of flight. Issued on 09 February 2015 by VP Operation.</p> <p>The detail of the operation safety action was on the appendices of this report.</p>
	Lombok International		Refer to analysis chapter 2.3 of this report, the KNKT recommends that the airport operator should improve	

	l Airport, PT. AngkasaPura 1		the surfaces runway strip condition to comply with existing regulation.	
	Directorate General Civil Aviation (DGCA)		Refer to analysis chapter 2.1, 2.2 and 2.3 of this report, the KNKT recommends that DGCA should oversight the implementation of recommendation addressed to the air operator, to ensure the effectiveness of the operators safety improvement and to facilitate the recommendation addressed to airport operator.	

209

KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION STPI CURUG PIPER WARRIOR PA 161; PK-AEH BUDIARTO AIRPORT, CURUG, TANGERANG JAVA REPUBLIC OF INDONESIA, 10 JANUARY 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	PK-AEH on a solo circuit training. After 2x touch and go, the aircraft landed at RW 30 and swing to the right of runway.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action
PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDASI				

208

KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION TRIGANA AIR SERVICE DE HAVILLAND DHC 6-300; PK-YRU ENAROTALI AIRSTRIP PAPUA REPUBLIC OF INDONESIA, 11 JANUARY 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	During landed at EWI, the aircraft bounced and swing to the right of airstrip			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action

PIHAK YANG TERKAIT REKOMENDA SI				
--	--	--	--	--

207				
KEJADIAN KECELAKAAN	AIRCRAFT SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION GARUDA INDONESIA BOEING 737-800 ; PK-GEH ENROUTE JAKARTA – SEMARANG JAVA REPUBLIC OF INDONESIA, 7 JANUARY 2015			
SINOPSIS/ DESCRIPTION	During enroute CGK - SRG, the cabin altitude warning actived and the flight crew experience ear pain. The flight crew requested emergency descent to 14000ft and approved by ATC.			
		Rekomendasi Segera	Rekomendasi	Safety Action

d. Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pada Tahun 2015, Sub-Sub Komite Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melaksanakan investigasi terhadap 5 (lima) kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan jalan dengan menghasilkan 5 (lima) laporan final serta 3 (tiga) draft laporan final dan 22 rekomendasi keselamatan.

**JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TAHUN 2015**

KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN				
	Tabrakan	Terguling	Terbakar	Jumlah
Diinvestigasi KNKT	2	3	0	5
KORBAN				
	Meninggal	Luka-luka	Hilang	Jumlah
Total Korban	70	141	0	211

Sumber : Database KNKT 31 Desember 2015

**TREN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN YANG DIINVESTIGASI KNKT
TAHUN 2007- 31 DES 2015**



Sumber : Database KNKT 31 Desember 2015

TAHUN	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Jumlah kecelakaan Yg Diinvestigasi KNKT	8	6	9	3	7	8	8	5	5

*Gambar Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Tahun 2015*



mobil barang Dump Truk DS-9675-AB
masuk jurang di Jl. Alternatif Perumnas III
Waena-Entrop Kota Jayapura, Papua, 11
Januari 2015



Kecelakaan tunggal mobil bus PO.Rukun Sayur
AD-1543-CF di Jalan Tol Palikanci KM 202
Cirebon, Jawa Barat, 14 Juli 2015

LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TAHUN 2015

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
1.	11 Januari 2015		Kecelakaan tunggal mobil barang Dump Truk DS-9675-AB masuk jurang di Jl. Alternatif Perumnas III Waena-Entrop Kota Jayapura, Papua	Terguling	-	Draft Final	a. Dinas Perhubungan Provinsi Papua	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan sosialisasi tentang keselamatan lalulintas dan angkutan jalan kepada pengusaha-pengusaha angkutan, baik PO Bus maupun mobil barang. 2. Berkoordinasi dengan kepolisian daerah dan Dinas PU Bina Marga Provinsi Papua untuk melakukan kajian bersama dan penilaian terhadap kelayakan operasional jalan terhadap jalan yang baru dibangun.
							b. Dinas Perhubungan Kota Jayapura	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berkoordinasi dengan pihak kepolisian kota Jayapura untuk melakukan sosialisasi, penertiban dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan tidak sesuai peruntukannya. 2. Melengkapi unit pelaksana teknis pengujian kendaraan bermotor dengan gedung dan alat uji mekanis serta sumber daya manusia penguji yang kompeten dan memadai. 3. Melengkapi rambu-rambu peringatan dan larangan pada jalan alternatif Perumnas III Waena – Entrop sejauh 400 m sebelum dan sesudah titik lokasi terjadinya kecelakaan. 4. Memasang guardrail pada ruas-ruas jalan yang kondisi kiri dan kanan terdapat jurang dan sungai. 5. Melengkapi jalan dengan pembuatan marka jalan tengah dan tepi pada ruas ajalan alternatif Perumnas III Waena-Entrop.

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
							c. Dinas PU Bina Marga Kota Jayapura	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan pengaspalan / overlay jalan alternatif yang baru dibangun yaitu pada ruas jalan alternatif Perumnas III Waena – Entrop. 2. Melengkapi jalan dengan pembuatan bahu jalan.
2.	20 Februari 2015		Kecelakaan Tunggal Mobil Bus B-7222-KGA Terguling di Jl. Tol Jatingaleh KM 9+300, Semarang	Terguling	-	Draft Final	a. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat b. Dinas Perhubungan Kota Bekasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan sosialisasi tentang keselamatan berlalulintas kepada pengusaha-pengusaha angkutan, baik PO Bus maupun mobil barang; 2. Melaksanakan pemeriksaan terhadap masa berlakunya ijin operasional baik untuk bus pariwisata maupun bus-bus dengan ijin trayek tetap; 3. Berkoordinasi dengan Polda Jawa Barat untuk melaksanakan pembinaan terhadap para pengusaha PO Bus maupun mobil barang yang ada di wilayahnya. <ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan audit terhadap sistem manajemen operasional PO Bus yang berada di wilayah pembinaanya terutama pada peninjauan jam kerja pengemudi; 2. Melaksanakan pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan perundangundangan yang berlaku; 3. Pemeriksaan teknis terhadap kendaraan mobil bus yang akan diberangkatkan dari terminal pemberangkatan.

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
							c. PT. Jasa Marga, Tbk	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memasang rambu-rambu peringatan batas kecepatan pada lokasi yang rawan terjadi kecelakaan di ruas Tol Jatingaleh yang memudahkan untuk dilihat dan dipahami oleh pengemudi; 2. Memasang guardrail pada ruas-ruas jalan yang kondisi kiri dan kanan terdapat tebing; 3. Melengkapi ruas-ruas jalan Tol Jatingaleh yang terindikasi black spot dengan suatu peralatan pengukur kecepatan; 4. Memasang pita pengaduh (rummble strip) pada lokasi-lokasi rawan kecelakaan di Tol Jatingaleh.
							d. Manajemen PO. Bus Sang Engon	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menerapkan sistem manajemen keselamatan (safety management system I SMS); 2. Menyediakan pengemudi cadangan untuk durasi mengemudi bus antar kota yang melebihi jam kerja maksimum pengemudian sesuai UU No. 22 Tahun 2009 dan jugs PP No. 44 Tahun 1993 yakni selama 4 jam (waktu mengemudi pertama) dan istirahat selama 1 jam dan dilanjutkan 4 jam mengemudi berikutnya; 3. Memperhatikan batas waktu habisnya masa uji berkala dan ijin operasional pariwisata armada busnya.

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
3.	14 Juli 2015		Kecelakaan tunggal mobil bus PO.Rukun Sayur AD-1543-CF di Jalan Tol Palikanci KM 202 Cirebon, Jawa Barat	Tabrakan	-	Draft Final	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menetapkan kebijakan pengesahan tipe mobil baru khususnya mobil bus melalui uji tipe fisik sesuai KM No. 9 Th. 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor melalui pemodelan komputer untuk crashworthiness dan 3 (tiga) tahun terhitung sejak dikeluarkannya rekomendasi ini dilakukan uji fisik. 2. Menginstruksikan kepada penyelenggara pengujian berkala untuk melakukan pengujian sesuai dengan PP No. 55 Th. 2012 tentang Kendaraan dan PM No. 133 Th. 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, dan dilakukan pemeriksaan kondisi superstructure. Disarankan untuk dilakukan uji berkala setiap 1 (satu) tahun tetapi dilakukan secara lebih detail dan komprehensif untuk kelaikan kendaraan. 3. Menerapkan peraturan tentang kewajiban pemasangan perangkat Event Data Recorder (EDR) pada kendaraan mobil bus agar penyebab kecelakaan LLAJ mejadi lebih mudah dan akurat diketahui. 4. Merevisi UU No. 22 Th. 2009 tentang LLAJ terkait jam kerja pengemudi serta pengaturan waktu istirahat yang disesuaikan dengan UU No. 13 Th. 2003 tentang Ketenagakerjaan. 5. Mengkaji ulang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, No. SK.7234/AJ.401/DRJT/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan untuk masalah guardrail agar berfungsi lebih efektif. 6. Membuat peraturan terkait pemasangan peredam tumbukan pada objek-objek yang merupakan hazard (tiang JPO) pada jalan tol sesuai PP No.15 Th. 2005 tentang Jalan Tol Pasal 5 Ayat 5.

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
								<p>7. Dalam menerbitkan ijin rehabilitasi body kendaraan khususnya mobil bus agar dilakukan pemeriksaan sesuai dengan spesifikasi teknis.</p> <p>8. Memberlakukan kewajiban penggunaan sabuk keselamatan pada setiap kursi penumpang di mobil bus, dalam waktu 2 (dua) tahun.</p> <p>9. Untuk mobil penumpang baru harus dilakukan uji tipe sesuai standar ASEAN NCAP.</p>
							b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PU dan Perumahan Rakyat	<p>1. Menghindari semaksimal mungkin pemasangan tiang penyangga jembatan yang diletakkan di median jalan tol sesuai PP No. 15 Th. 2005 tentang Jalan Tol Pasal 41 Ayat</p> <p>2. Memasang peredam tumbukan pada objek-objek yang merupakan hazard (tiang JPO) pada jalan tol sesuai dengan PP No. 15 Th. 2005 tentang Jalan Tol Pasal 5 Ayat 5.</p> <p>3. Mengevaluasi ulang keefektifan guardrail agar dapat meningkatkan keselamatan jalan tol.</p>
							c. Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan	<p>1. Mengkaji ulang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, No. SK.7234/AJ.401/DRJT/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan untuk masalah guardrail agar berfungsi lebih efektif.</p> <p>2. Meneliti peredam tumbukan pada objek-objek yang merupakan hazard (seperti tiang JPO) pada jalan tol sesuai dengan PP No. 15 Th. 2005 tentang Jalan Tol Pasal 5 Ayat 5.</p>

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
								3. Melakukan penelitian tentang uji tipe mobil bus agar memenuhi persyaratan crashworthiness secara internasional. 4. Melakukan kajian pengaruh puasa terhadap tingkat kebugaran, reaksi dan antisipasi menghadapi kondisi-kondisi kritis bagi pengemudi angkutan umum ditinjau dari aspek kesehatan dan agama.
							d. Manajemen PO. Rukun Sayur	1. Menerapkan safety manajemen system. 2. Memberikan bimbingan dan penyuluhan tentang keselamatan terhadap seluruh pegawai dan pengemudi. 3. Melengkapi perlengkapan setiap kendaraan dengan segitiga pengaman.
							e. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Dalam penertiban izin insidentil agar dilakukan pemeriksaan teknis secara lengkap terhadap mobil-mobil yang diajukan.
							f. Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kabupaten Karanganyar	1. Melakukan pengujian berkala kendaraan sesuai dengan PP No.55 Th. 2012 tentang Kendaraan dan PM No. 133 Th. 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. 2. Melakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap armada Perusahaan Otobus yang berada di wilayah pembinaannya terkait dengan perlengkapan dan kelengkapan teknis kendaraan yang bersangkutan.
4.	3 Desember 2015		Kecelakaan Tunggal Mobil Elf B-8378-OU di ruas Tol Cipali Km. 307 Cirebon, Jawa Barat	Terguling	-	Rekomendasi Segera		

No	Tanggal	Operator	Lokasi	Kategori	Faktor Penyebab Utama	Status Laporan	Pihak Yang Bersangkutan	Isi Rekomendasi
5.	6 Desember 2015,		Kecelakaan antara MetroMini Jurusan Kalideres Grogol dengan Commuter Line di Perlintasan Sebidang Muara Angke	Terguling	-	Dalam Proses Investigasi		

e. Pelaksanaan Seminar/Workshop/Sosialisasi yang di selenggarakan oleh KNKT Tahun 2015:

1) Pelaksanaan Seminar/Workshop/Sosialisasi yang diselenggarakan oleh KNKT Tahun 2015 :

- a) Sosialisasi Pencegahan dan Investigasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2015 di Jakarta pada tanggal 2 September 2015, dengan jumlah peserta 100 orang;
- b) Sosialisasi Preventif Kecelakaan Transportasi Jalan Tahun 2015 di Bogor, Jawa Barat, dengan jumlah peserta 100 orang;
- c) Sosialisasi Preventif Kecelakaan Transportasi Kereta Api Tahun 2015 di Bogor, Jawa Barat pada tanggal 30 September 2015, dengan jumlah peserta 100 Orang;
- d) Sosialisasi Pencegahan dan Investigasi kecelakaan Pelayaran Tahun 2015 di Banten, pada tanggal 7 Oktober 2015, dengan jumlah peserta 100 orang.

2) Kegiatan Training yang diselenggarakan oleh KNKT :

- a) *Fundamental Marine Investigation Course (FMED)*, Tanggal 24-26 Februari 2015 di Banjarmasin, Kalimantan Selatan, dengan jumlah peserta 42 orang;
- b) *Fundamental Marine Investigation Course (FMED)*, Tanggal 26-28 Mei 2015 di Makassar, Sulawesi Selatan, dengan jumlah peserta 34 orang;
- c) *Advanced Road Safety Investigation Course*, Tanggal 25-29 Mei 2015, Jakarta, dengan jumlah peserta 50 orang.
- d) *Fundamental Marine Investigation Course (FMED)*, tanggal 15 s.d 17 September 2015 di Medan, Sumatra Utara, dengan Jumlah peserta 40 orang;
- e) *Fundamental Marine Investigation Course (FMED)*, tanggal 24 s.d 26 Nopember 2015 di Bali, dengan Jumlah peserta 40 orang

3) Kegiatan Kunjungan /Pertemuan Tingkat International yang telah dihadiri :

- a) Menghadiri *The MH370 Investigators and Accredited Representative (AR) Team Meeting*, di Putrajaya, Malaysia pada tanggal 9-11 Febtuari 2015;
- b) Menghadiri *The 8th China-ASEAN Working Group Meeting on Regional Air Services Arrangements*, Nanjing, Republik Rakyat Tiongkok pada tanggal 15 s.d 21 Maret 2015;

- c) Mengikuti investigasi dengan Tim CAD Hongkong terkait serious incident pesawat Airbus A 330-223 Registrasi B-LNF di Hongkong pada tanggal 2 s.d 6 Mei 2015;
- d) Menghadiri *Maritime Safety Tribunal (KMST)* di Seoul, Korea Selatan pada tanggal 11 s.d 12 Juni 2015;
- e) Mengikuti *16th Indonesia Transport Safety Assistance Package (ITSAP) Project Review Group Meeting* di Gold Coast, Australia pada tanggal 8 s.d 11 Juni 2015;
- f) Menghadiri *Asia Pacific Regional Aviation Safety Team (APRAST) 3rd Meeting Of The Asia Pacific Accident Investigation Group (APAC AIG/3)* dan *ICAO Regional Accident Investigation Workshop, Asia and Pacific Regions* di Colombo, Srilangka pada tanggal 22 s.d 27 Juni 2015;
- g) Menghadiri *The MH370 Investigators and Accredited Representative (AR) Team Meeting* di Kuala Lumpur, Malaysia pada tanggal 27 s.d 29 Juli 2015;
- h) Pertemuan *Marine Accident Investigators Forum in Asia (MAIFA)* ke-18 di Singapore pada tanggal 4 s.d 6 Agustus 2015;
- i) Menghadiri *Internatioan Society of Air Safety Investigators (ISASI) Annual Seminar* Tahun 2015, di Augsburg, Jerman pada tanggal 22 ss.d 28 Agustus 2015.
- j) Pertemuan MAIIF ke-24, Internatioanl Conference on the Safety Investigation of Marine Casualty ke-4 di Turkey pada tanggal 8 s.d 10 September 2015

4) Penyelenggaraan *Memorandum of Understanding (MoU)* antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Organisasi Professional atau Pendidikan :

- a) MoU dengan Universitas Pakuan tentang Program Peningkatan SDM di Bidang Manajemen Investigasi Safety Kecelakaan Transportasi dan Pertukaran Informasi di Bogor pada tanggal 17 Februari 2015;
- b) Mou dengan Yayasan Adi Upaya tentang Program Pelaksanaan Pendidikan dan Pelatihan di Bekasi pada tanggal 25 Maret 2015;
- c) MoU dengan Basarnas tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi di Jakarta pada tanggal 17 April 2015;
- d) MoU dengan BP2TD Bali tentang Program Peningkatan SDM di Bidang Manajemen Investigasi Safety Kecelakaan Transportasi dan Pertukaran Informasi di Gianyar, Bali pada tanggal 24 April 2015;

- e) MoU dengan Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto tentang Program Pemanfaatan SDM dan Pertukaran Informasi di Yogyakarta pada tanggal 21 Mei 2015;
- f) MoU dengan Universitas Nurtanio Bandung tentang Program Pemanfaatan SDM dan Pertukaran Informasi di Bandung pada tanggal 21 Mei 2015;
- g) MoU dengan Universitas Suryadarma tentang Program Pemanfaatan SDM dan Pertukaran Informasi di Jakarta pada tanggal 21 Mei 2015;
- h) MoU dengan PPNS Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi di Jakarta pada tanggal 17 Juni 2015;
- i) MoU dengan Polri tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi di Jakarta pada tanggal 1 September 2015;
- j) MoU dengan Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) tentang Pemanfaatan Sumber Daya Dalam Rangka Peningkatan Keselamatan Pelayanan Navigasi Penerbangan di Tangerang pada Tanggal 2 Oktober 2015;
- k) MoU dengan Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) Surabaya di Surabaya pada tanggal 8 Oktober 2015;
- l) MoU dengan Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSPT) di Bidang Pendidikan, Penelitian, Pengkajian dan Pengabdian Kepada Masyarakat di Bandung pada tanggal 27 Oktober 2015;
- m) MoU dengan PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) tentang Program Pemanfaatan Sumber Daya Dalam Rangka Peningkatan Keselamatan Transportasi Laut di Jakarta pada tanggal 27 Oktober 2015.