



LAPORAN

STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2024 SEMESTER 1



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.

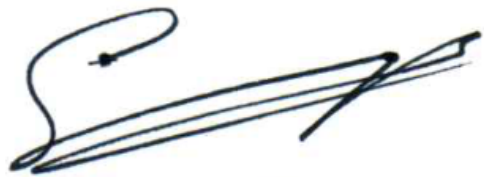
Dalam melaksanakan komitmen tersebut maka KNKT melaksanakan misi yaitu menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi serta kepercayaan masyarakat melalui:

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 Semester I Tahun 2024.

KNKT berharap agar penerbitan Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Semester I Tahun 2024 ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama dalam menyusun perencanaan dan kebijakan investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Jakarta, Agustus 2024
**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Dr. Ir. SOERJANTO TJAHHJONO

TIM PENYUSUN DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2024

Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono

Pengarah :

Ketua : Agus Priyanto
Anggota : Capt. Nurcahyo Utomo, Dipl. TSI
Gusnaedi Rachmanas, S.Pd., M.T.
Wildan, M.T.
Capt. Anggiat PTP. Pandiangan, S.SIT.,M.Mar

Penyunting :

Ketua : Saiful Bachri
Anggota : Novitha Praptiyani T.
Anggo Anurogo
R. Dani Irawan

Pelaksana :

1. Tito Alvi Nugroho
2. Pungki Sariadi
3. Tia Maryati Irfan
4. Gustaf Fathhur Rohman

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	5
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	6
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	7
6. STATUS REKOMENDASI	8
II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN	10
1. JENIS KECELAKAAN	12
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	12
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	14
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	15
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	16
6. STATUS REKOMENDASI	17
III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN	19
1. JENIS KECELAKAAN	21
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL.....	22
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	24
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	25
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	26
6. STATUS REKOMENDASI	27
IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API.....	28
1. JENIS KECELAKAAN	30
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL.....	30
3. KORBAN KECELAKAAN	32
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	33
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	34
6. STATUS REKOMENDASI	34
PENUTUP	36

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	6
TABEL V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	7
TABEL VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	8
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 ..	15
TABEL XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	16
TABEL XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	17
TABEL XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	22
TABEL XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	23
TABEL XV JUMLAH KORBAN JiWA KECELAKAAN PENERBANGAN	24
TABEL XVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	25
TABEL XVII REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	26
TABEL XVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	27
TABEL XIX JUMLAH IVESTIGASI KECELAKAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	30
TABEL XX JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	31
TABEL XXI JUMLAH KORBAN JiWA KECELAKAAN KERETA API	32
TABEL XXII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA	33
TABEL XXIII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	34
TABEL XXIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	35

DAFTAR GAMBAR

GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	3
GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	5
GRAFIK III JUMLAH KORBAN JiWA KECELAKAAN LLAJ	6
GRAFIK IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	7
GRAFIK V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	8
GRAFIK VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	9
GRAFIK VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	12
GRAFIK VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	14
GRAFIK IX JUMLAH KORBAN JiWA KECELAKAAN KAPAL	15
GRAFIK X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	16
GRAFIK XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	17
GRAFIK XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	18
GRAFIK XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	22
GRAFIK XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	24
GRAFIK XV JUMLAH KORBAN JiWA KECELAKAAN PENERBANGAN	25
GRAFIK XVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	25
GRAFIK XVII REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	26
GRAFIK XVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	27
GRAFIK XIX JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	30
GRAFIK XX JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	32
GRAFIK XXI JUMLAH KORBAN JiWA KECELAKAAN KERETA API	33
GRAFIK XXII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA	33
GRAFIK XXIII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	34
GRAFIK XXIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	35

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 Juli 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 di antaranya :

- a. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- b. Penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;

- c. Pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- d. Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- e. Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- f. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- g. Pelaksanaan klarifikasi dan monitoring/pemantauan terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- h. Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan hasil investigasi transportasi;
- i. Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
- j. Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan;
- k. Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN



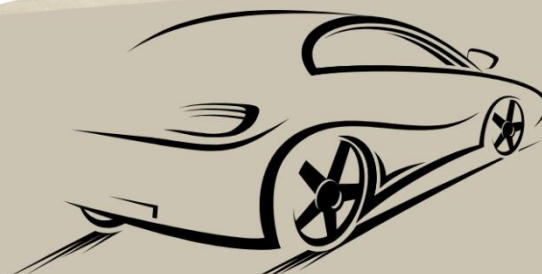
Tabrakan beruntun truk antara mobil penumpang Granmax B-1635-BKT dengan mobil bus Primajasa B-7655-TGD dan mobil penumpang Toyota Rush di Jl. Tol Cikampek KM. 58+600, Karawang Timur, Jawa Barat pada tanggal 08 April 2024



Kecelakaan tunggal mobil bus PO. Trans Putera Fajar AD 7524 OG terguling di Ciater, Subang, Jawa Barat pada tanggal 11 Mei 2024



Truk tangki terbakar di Tol Ngawi KM. 580, Jawa Timur, pada tanggal 25 Juni 2024



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.

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. Penyelenggaraan angkutan umum yang berkeselamatan sering mengalami beberapa hambatan sehingga mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan ini akan mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut, tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata, 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 salah satunya mengatur investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi antara lain tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan kereta api, kendaraan bermotor umum dengan fasilitas atau benda-benda lainnya, kendaraan bermotor umum terguling, kendaraan bermotor umum jatuh ke jurang atau sungai dan/atau kendaraan bermotor umum terbakar.

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

1. JENIS KECELAKAAN

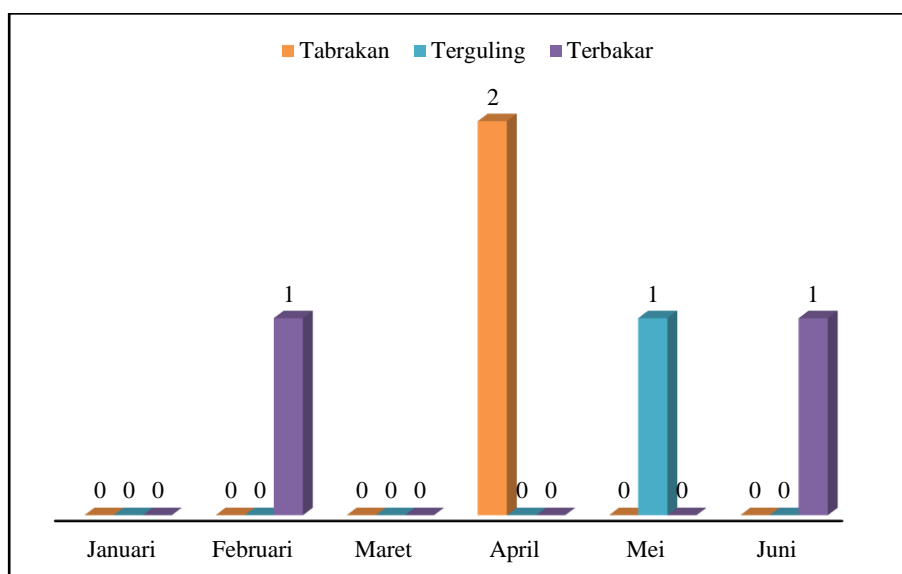
Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kendaraan ataupun dengan fasilitas/benda lainnya, kendaraan terguling, ataupun kendaraan yang terbakar. Total kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT pada Januari – Juni tahun 2024 sebanyak lima kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Di antaranya ialah :

- Kecelakaan mobil tangki terbakar di Jalan Gatot Subroto Km. 11 Kec. Dumai Selatan, Kota Dumai, Riau pada tanggal 25 Februari 2024.
- Tabrakan beruntun truk antara mobil penumpang Granmax B-1635-BKT dengan mobil bus Primajasa B-7655-TGD dan mobil penumpang Toyota Rush di Jalan Tol Cikampek KM. 58+600, Karawang Timur, Jawa Barat pada tanggal 08 April 2024.
- Kecelakaan tabrakan tunggal mobil bus PO. Rosalia Indah di Tol Batang – Semarang KM 370A, Jawa Tengah, pada tanggal 11 April 2024
- Kecelakaan tunggal mobil bus PO. Trans Putera Fajar AD 7524 OG terguling di Ciater, Subang, Jawa Barat pada tanggal 11 Mei 2024.
- Kecelakaan truk tangki terbakar di Tol Ngawi KM. 580, Jawa Timur, pada tanggal 25 Juni 2024.

Tabel I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Tabrakan	0	0	0	2	0	0	2
2.	Terguling	0	0	0	0	1	0	1
3.	Terbakar	0	1	0	0	0	1	2
Jumlah		0	1	0	2	1	1	5

Grafik I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Semester I Tahun 2024 sebanyak lima kecelakaan. Terlihat penurunan jumlah kecelakaan sebanyak 29% dari semester sebelumnya yaitu Juli – Desember 2023 yang berjumlah tujuh kecelakaan. Kejadian terbanyak tercatat pada bulan April dengan total dua investigasi kecelakaan.

b. Laporan Akhir

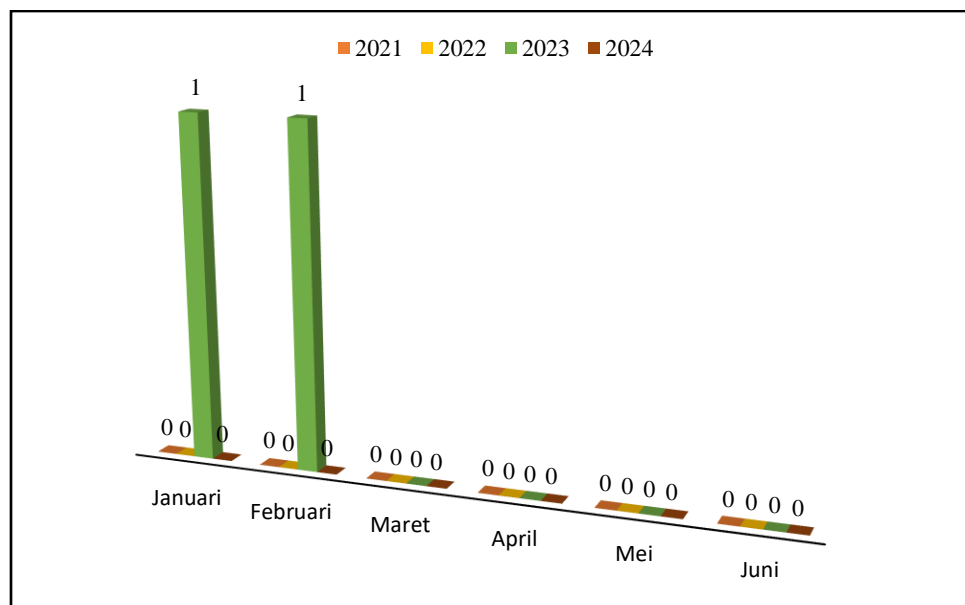
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan merupakan bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini adalah hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang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

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama Semester I Tahun 2024 sebanyak dua laporan akhir. Jumlah laporan akhir yang terbit pada Januari – Juni 2024 sama dengan semester sebelumnya Juli – Desember 2023. Berikut tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2021	0	0	0	0	0	0	0
2.	2022	0	0	0	0	0	0	0
3.	2023	1	1	0	0	0	0	2
4.	2024	0	0	0	0	0	0	0
Total		1	1	0	0	0	0	2

Grafik II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2023 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- a) Kecelakaan tabrakan beruntun di Ruas Tol Semarang – Solo KM 487, Boyolali, Jawa Tengah pada tanggal 14 April 2023.
- b) Kecelakaan tabrak belakang truk tangka T 9472 DG di Tol Cikopo – Palimanan (Cipali) KM 79+900B, Ds. Cimahi, Kec. Cempaka, Purwakarta, Jawa Barat pada tanggal 28 September 2023.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

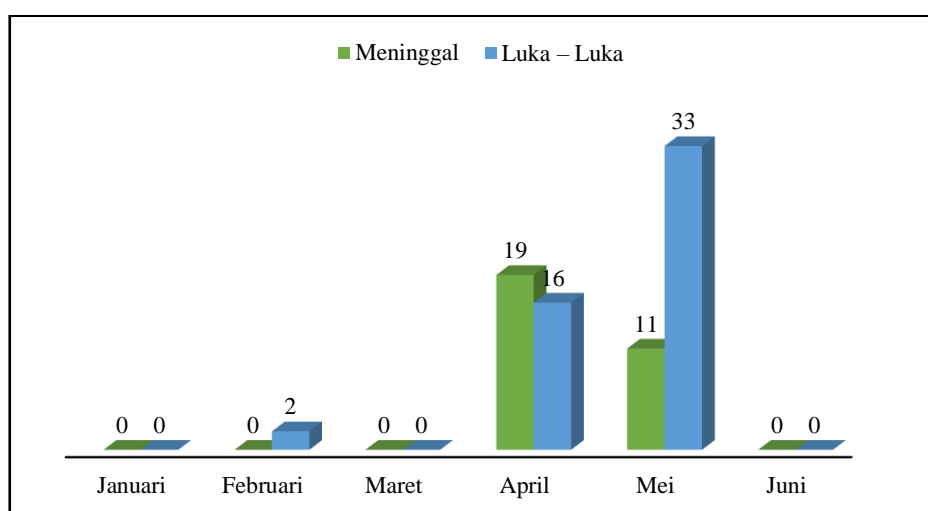
Pada kecelakaan LLAJ jumlah korban jiwa mengalami peningkatan sebesar 4% dari semester sebelumnya yang berjumlah 78 orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester I tahun 2024 jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 81 korban di mana 30 orang di antaranya meninggal dunia dan 51 lainnya mengalami luka - luka. Sementara itu, pada bulan Mei tercatat jumlah korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas angkutan jalan paling banyak terjadi yaitu mencapai 44 orang korban dengan 33 orang mengalami luka luka dan sebelas orang lainnya meninggal dunia.

Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ Semester I Tahun 2024.

Tabel III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	0	0	0	19	11	0	30
2.	Luka – Luka	0	2	0	16	33	0	51
Jumlah		0	2	0	35	44	0	81

Grafik III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester I Tahun 2024



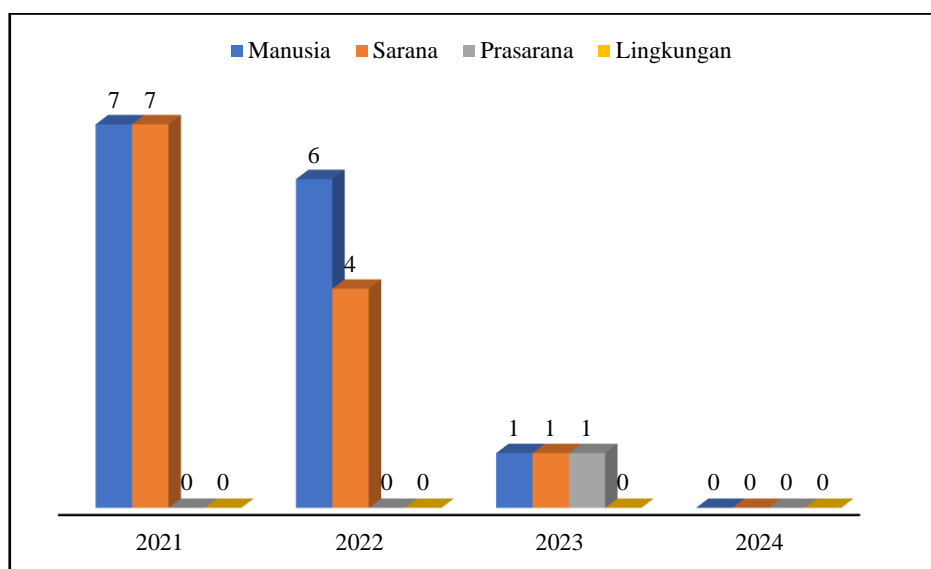
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 2021 hingga Semester I tahun 2024 yaitu sebanyak 27 faktor penyebab. Data laporan final investigasi KNKT menyimpulkan bahwa faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2021 hingga Semester I tahun 2024. Berikut ini tabel dan grafik jumlah faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2021 - Tahun 2024 Semester I, berdasarkan tahun kejadian kecelakaan.

Tabel IV Jumlah Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Manusia	7	6	1	0	14
2.	Sarana	7	4	1	0	12
3.	Prasarana	0	0	1	0	1
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0

**Grafik IV Jumlah Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

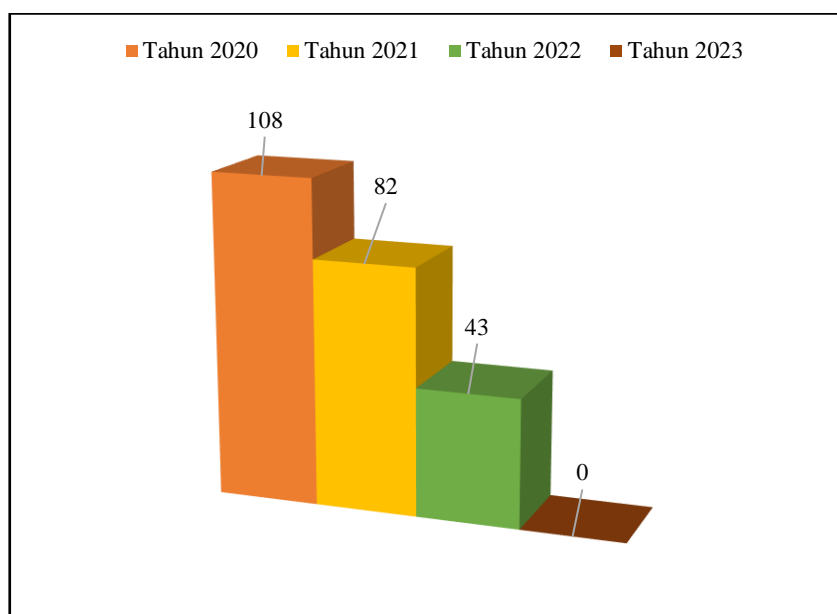
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022, salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Rekomendasi keselamatan dikirim kepada *stakeholder* untuk ditindaklanjuti. Rekomendasi yang dikeluarkan dihitung berdasarkan kategori instansi seperti terlampir pada tabel di bawah. Beberapa instansi yang termasuk kategori regulator Indonesia adalah Kementerian Perhubungan dan kementerian lainnya. Sedangkan instansi yang termasuk kedalam Kementerian PUPR di antaranya 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 2021 - Semester I Tahun 2024 tercatat sebanyak 233 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024.

**Tabel V Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 - Semester I Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Regulator Indonesia	35	23	13	0	71
2.	Kementerian PUPR	12	7	0	0	19
3.	Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota	16	4	1	0	21
4.	Pemerintah Daerah	3	14	0	0	17
5.	POLRI	2	1	4	0	7
6.	BPTD	10	7	0	0	17
7.	Operator	30	24	18	0	72
8.	KAI	0	0	0	0	0
9.	Lain-Lain	0	2	7	0	9
Total		108	82	43	0	233

**Grafik V Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 - Semester I Tahun 2024**



6. STATUS REKOMENDASI

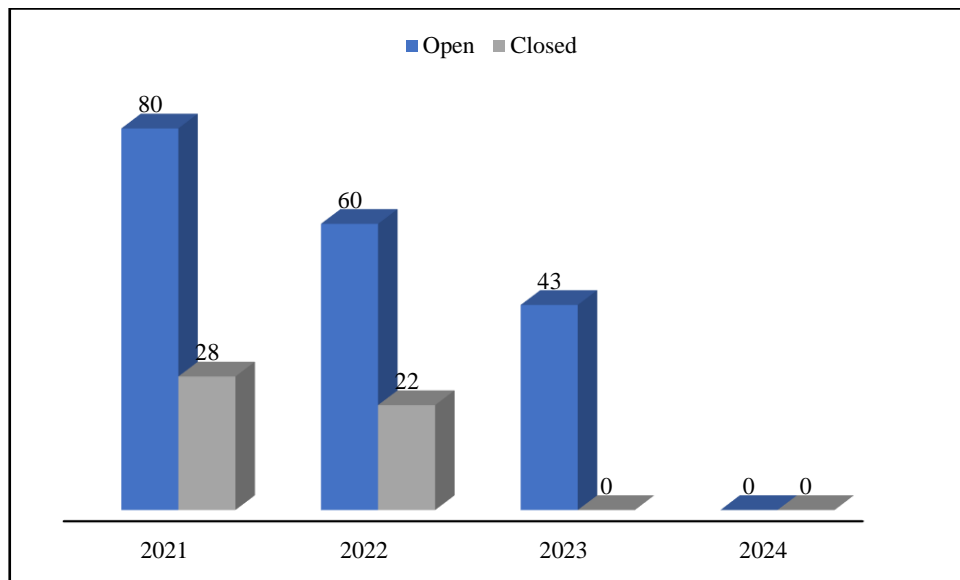
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang diberikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. *Stakeholder* yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan sebagai *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 2021 – Semester I Tahun 2024 tercatat sebanyak 233 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 183 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 50 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester I.

**Tabel VI Jumlah Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	108	80	28
2	2022	82	60	22
3	2023	43	43	0
4	2024	0	0	0
Total		233	183	50
PERSENTASE			79%	21%

**Grafik VI Jumlah Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**



II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN



Terbakarnya kapal Umsini di
Pelabuhan Soekarno Hatta,
Makassar
pada tanggal 09 Juni 2024

Moda pelayaran merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. 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. Di samping itu 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 peranannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional. Hal ini 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 dalam pelaksanaan operasionalnya sering mengalami hambatan berupa kecelakaan transportasi. Kecelakaan ini mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata. Di samping itu perlu juga dilakukan pencarian fakta (investigasi) yang berguna mencegah kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.

Salah satu upaya yang telah dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran adalah dengan memasukkan regulasi ke dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, terutama pada bagian BAB XII yang mencakup Kecelakaan Kapal serta Pencarian dan Pertolongan. Dalam Pasal 256 undang-undang tersebut, disebutkan bahwa investigasi atas kecelakaan kapal akan dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dengan tujuan untuk mengidentifikasi fakta-fakta yang relevan dan mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang serupa di masa depan.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang salah satu 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 Tonnage*) untuk kapal penumpang, kapal penyeberangan dan kapal ikan, dan kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (*Gross Tonnage*) untuk kapal barang dan kapal tangki. Selain itu Kecelakaan kapal tersebut mengakibatkan: korban jiwa, kerusakan atau tidak dapat beroperasinya kapal dan/atau fasilitas perairan dan/atau pencemaran laut.

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Kapal yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal terbakar. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester I tahun 2024 sebanyak satu kecelakaan. Adapun kecelakaan pelayaran Semester I tahun 2024 meliputi:

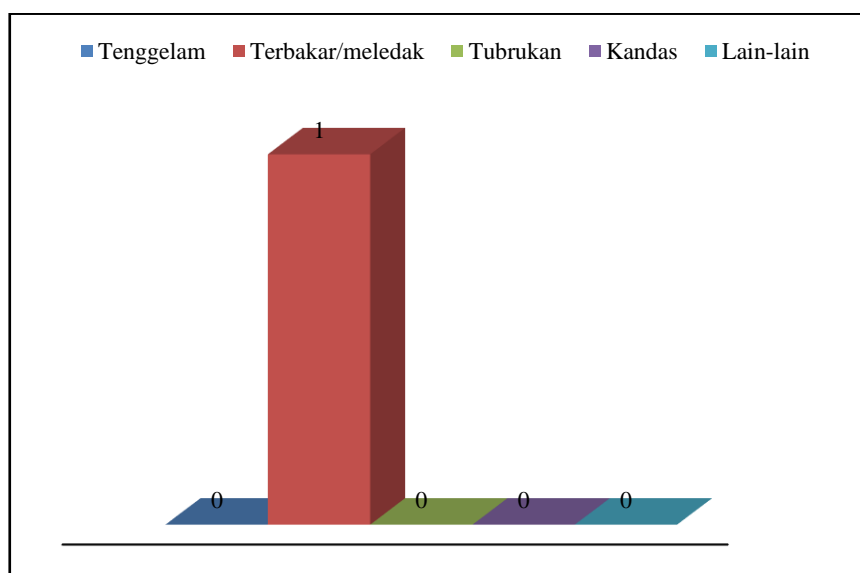
- Terbakarnya kapal Umsini di Pelabuhan Soekarno Hatta, Makassar pada tanggal 09 Juni 2024.

Berikut ini tabel dan grafik jumlah investigasi kecelakaan pelayaran berdasarkan jenis kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel VII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024

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

Grafik VII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

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

(1) Kecelakaan kapal yang wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 meliputi :

- a) Kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 100 (seratus *Gross Tonnage*) untuk kapal penumpang, kapal penyebrangan, dan kapal ikan,
- b) Kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) untuk kapal barang dan kapal tangki.

(2) Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu kecelakaan yang mengakibatkan :

- a) Korban jiwa,
- b) Kerusakan atau tidak dapat beroperasinya kapal dan/atau fasilitas di perairan,
- c) Pencemaran laut.

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama Semester I Tahun 2024 sebanyak tiga kecelakaan. Jumlah ini menurun 60% dari semester sebelum nya yaitu Juli – Desember 2023 yang berjumlah tiga kecelakaan yang merupakan kecelakaan.

b. Laporan Akhir

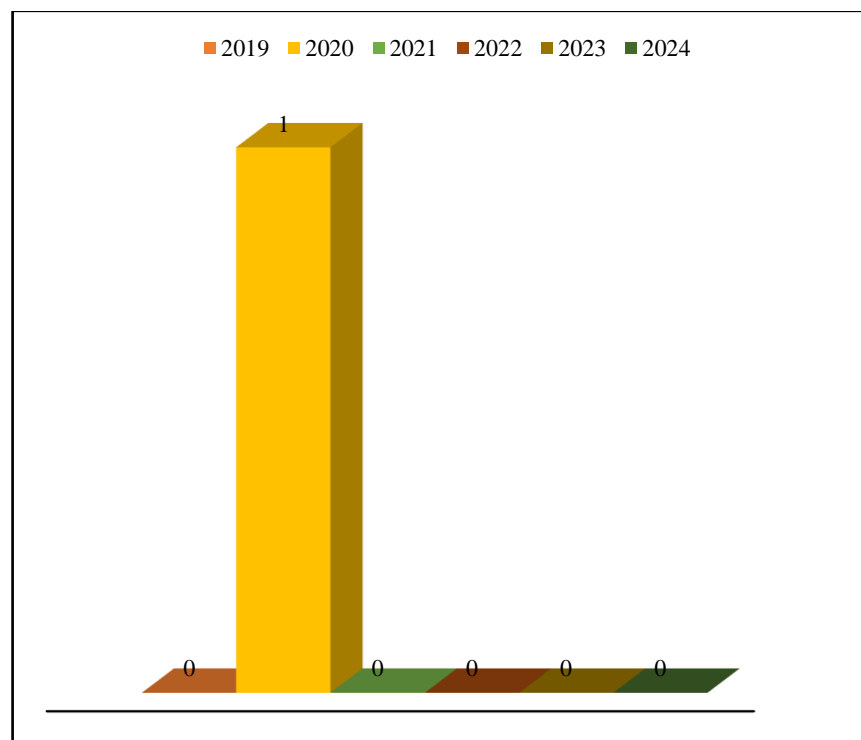
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan merupakan bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini adalah hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat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

Total laporan akhir kecelakaan pelayaran yang dihasilkan oleh KNKT selama Semester I Tahun 2024 sebanyak satu laporan akhir. Berikut tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan pelayaran yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2019	0	0	0	0	0	0	0
2.	2020	1	0	0	0	0	0	1
3.	2021	0	0	0	0	0	0	0
4.	2022	0	0	0	0	0	0	0
5.	2023	0	0	0	0	0	0	0
6.	2024	0	0	0	0	0	0	0

Grafik VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024



Laporan kecelakaan yang terbit pada semester I tahun 2024 berdasarkan tahun kejadian yaitu Kecelakaan kapal Tina I kandas di Selat Singapura pada tanggal 23 November 2020.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

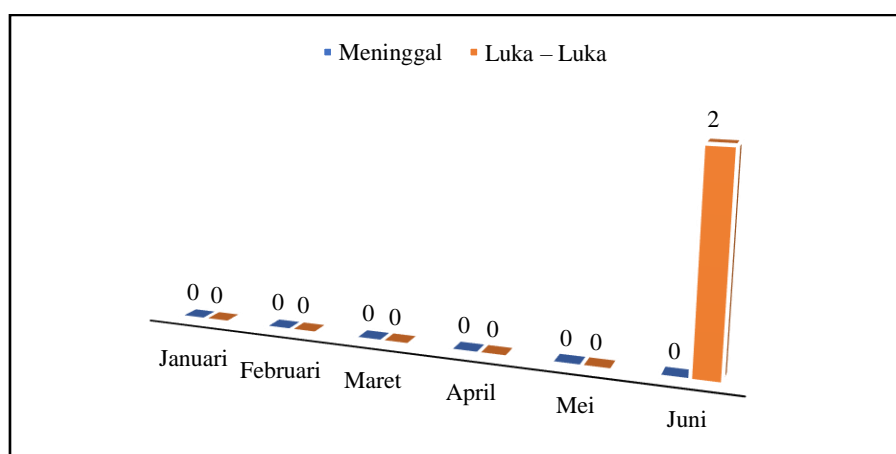
Pada kecelakaan pelayaran jumlah korban jiwa mengalami penurunan 71% dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah tujuh orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester I tahun 2024 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak dua korban jiwa yang luka - luka tanpa ada korban meninggal dunia.

Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal Semester I Tahun 2024.

**Tabel IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
Semester I Tahun 2024**

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

**Grafik IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
Semester I Tahun 2024**



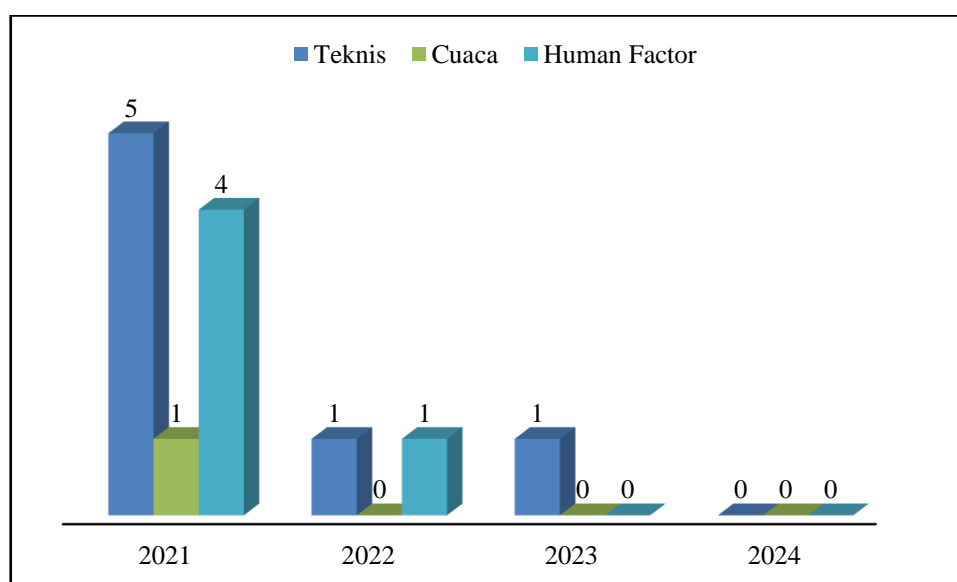
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor teknis, cuaca, dan manusia. Berdasarkan data laporan final, total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT dari 2021 hingga Semester I tahun 2024 yaitu sebanyak 13 faktor penyebab. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester I.

**Tabel X Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Teknis	5	1	1	0	7
2.	Cuaca	1	0	0	0	1
3.	Human Faktor	4	1	0	0	5

Grafik X Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

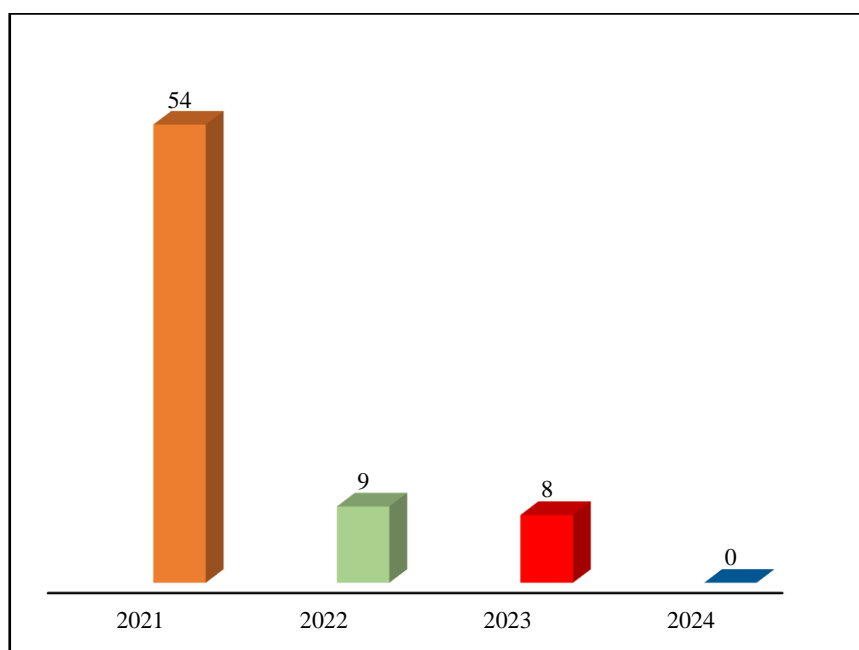
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Pelayaran dari Tahun 2021 - Semester I Tahun 2024 tercatat sebanyak 71 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah sepuluh rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 23 rekomendasi.

Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester I.

Tabel XI Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Regulator Indonesia	8	2	0	0	10
2.	Administrator Pelabuhan	10	2	0	0	12
3.	BPSDM	0	0	0	0	0
4.	Badan Klasifikasi	2	0	0	0	2
5.	Manajemen Pelabuhan	2	0	0	0	2
6.	Fasilitator Pelabuhan	0	0	0	0	0
7.	Pemerintah Daerah	1	0	3	0	4
8.	Galangan	4	0	0	0	4
9.	Operator Kapal	18	5	0	0	23
10.	Badan SAR	0	0	0	0	0
11.	BMKG	1	0	0	0	1
12.	Perusahaan Ekspedisi	0	0	0	0	0
13.	Awak Kapal	0	0	0	0	0
14.	Lain - Lain	6	0	5	0	11
15.	Service station	2	0	0	0	2
Total		54	9	8	0	71

Grafik XI Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024



6. STATUS REKOMENDASI

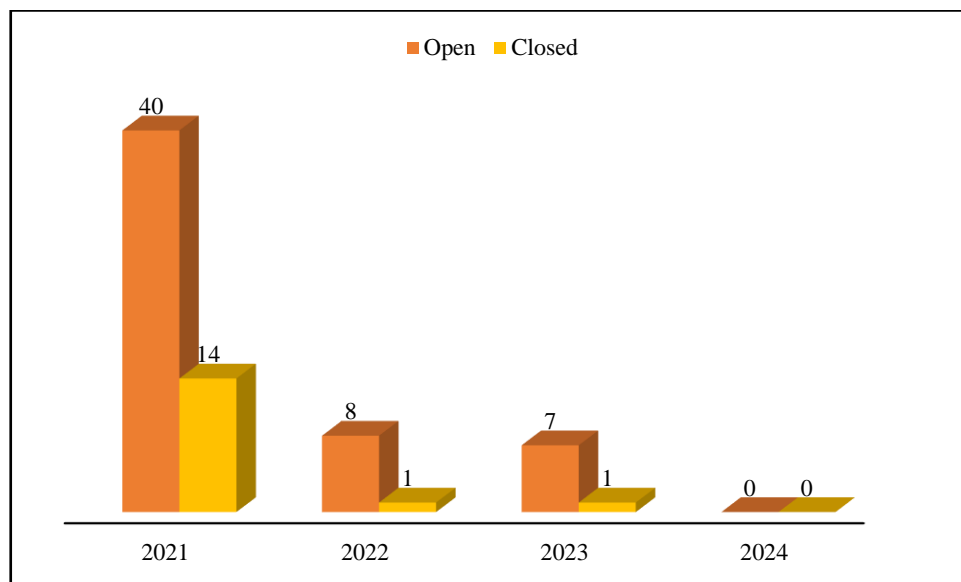
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang diberikan serta memberikan konfirmasi atau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

Status rekomendasi kecelakaan pelayaran yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2021 – Semester I Tahun 2024 tercatat sebanyak 71 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 77%, sedangkan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 23% rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester I.

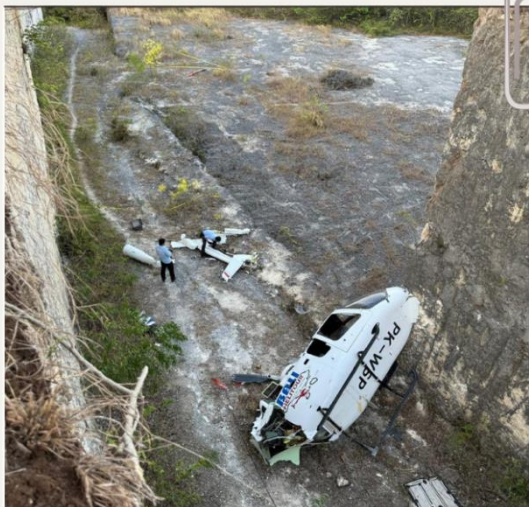
Tabel XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	54	40	14
2	2022	9	8	1
3	2023	8	7	1
4	2024	0	0	0
Total		71	55	16
Persentase			77%	23%

**Grafik XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**



III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN



Accident klub
penerbang
Indonesia
(Indonesia Flying
Club) PK-IFP di
Near Sunburst
Field, Tangerang
Selatan, Banten
pada tanggal 19
Mei 2024

ACCIDENT WHITESKY AVIATION PK-WSW DI
HALMAHERA UTARA PADA TANGGAL 20
FEBRUARI 2024



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 usaha untuk mencapai tujuan yang dimaksud, pelaksanaannya sering dihadapkan pada berbagai kendala berupa kecelakaan atau insiden yang terjadi pada pesawat udara, yang menyebabkan kerugian baik dalam hal kehilangan nyawa maupun kerusakan material. Jika masalah ini dibiarkan terus berlanjut tanpa tindakan tegas, maka keselamatan penerbangan di Indonesia akan mengalami penurunan secara signifikan. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengatasi permasalahan tersebut dengan langkah-langkah yang tepat guna meningkatkan standar keselamatan dan kualitas penerbangan secara keseluruhan.

Dalam upaya meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia, Pemerintah telah menetapkan ketentuan melalui Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya pada BAB XVI yang mengatur tentang Investigasi dan Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara. Pasal 357 dalam undang-undang tersebut menyatakan bahwa Pemerintah bertanggung jawab untuk melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan terhadap setiap kecelakaan dan kejadian serius yang melibatkan pesawat udara sipil di wilayah Republik Indonesia. Untuk melaksanakan tugas ini, telah dibentuk sebuah komite nasional yang bertindak secara independen dan berada di bawah tanggung jawab langsung Presiden. Tugas utama komite nasional adalah melakukan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, menyusun laporan akhir, dan memberikan rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama di masa mendatang. Pentingnya rekomendasi tersebut diakui, dan pihak-pihak terkait diwajibkan untuk segera mengambil tindakan berdasarkan rekomendasi tersebut. Selain itu, komite nasional juga berkewajiban untuk secara berkala melaporkan perkembangan dan hasil investigasi mereka kepada Menteri Perhubungan. Hal ini menjadi langkah penting dalam menciptakan penerbangan yang lebih aman dan mengutamakan keselamatan bagi penumpang dan awak pesawat.

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*) di mana kejadian mendekati terjadinya *accident*. Investigasi kecelakaan penerbangan KNKT dilakukan kepada kecelakaan penerbangan sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia, baik kepada pesawat yang terdaftar di Indonesia maupun pesawat sipil asing. Dalam investigasinya KNKT dapat mengikutsertakan wakil resmi dari negara asing yaitu wakil dari negara tempat pesawat udara tersebut didaftarkan, negara tempat badan usaha angkutan udara, negara tempat perancangan pesawat udara, negara tempat pembuatan pesawat udara dan negara yang memiliki ketertarikan karena ada warga negara yang menjadi korban.

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan, tabrakan antar Pesawat Udara antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara, Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan, dan/atau Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*). Total kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester I tahun 2024 sebanyak 14 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Adapun kecelakaan penerbangan Semester I tahun 2024 yang merupakan kategori *accident* meliputi:

- *Accident* Smart Cakrawala Aviation PK-SNJ di Bandar Udara Ilaga, Papua pada tanggal 04 Februari 2024.
- *Accident* Genesa Dirgantara PK-RTM di Bandar Udara Nusawiru, Pangandaran, Jawa Barat pada tanggal 12 Februari 2024.
- *Accident* Whitesky Aviation PK-WSW di Halmahera Utara pada tanggal 20 Februari 2024.
- *Accident* Smart Cakrawala Aviation PK-SNE di 5Nm dari Bandar Udara Binuang, Kalimantan Utara pada tanggal 08 Maret 2024.
- *Accident* klub penerbang Indonesia (*Indonesia Flying Club*) PK-IFP di *Near Sunburst Field*, Tangerang Selatan, Banten pada tanggal 19 Mei 2024.

Adapun kecelakaan penerbangan Semester I tahun 2024 yang merupakan kategori *Serious Incident* meliputi:

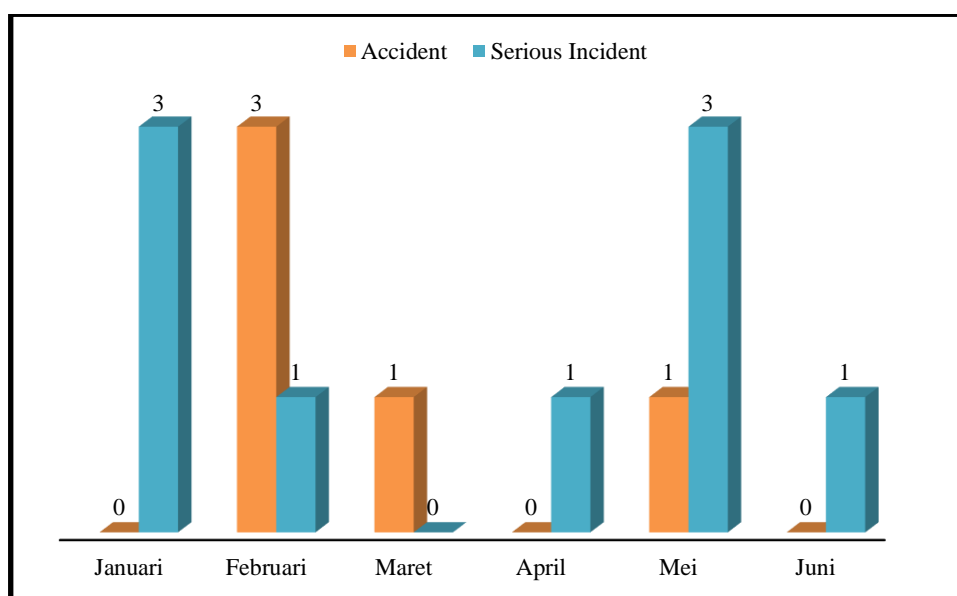
- *Serious Incident* Semuwa Aviassi Mandiri PK-SMS di Bandar Udara Ilaga, Papua pada tanggal 02 Januari 2024.
- *Serious Incident* Batik Air Indonesia PK-LUV di Near Bandung, Jawa Barat pada tanggal 25 Januari 2024.
- *Serious Incident* Asi Pudjiastuti Aviation (Susi Air) PK-BVK di Welarek, Papua pada tanggal 26 Januari 2024.
- *Serious Incident* Indonesia AirAsia PK-AZL di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Denpasar, Bali pada tanggal 08 Februari 2024.
- *Serious Incident* Batik Air Indonesia PK-BDF di Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya, Jawa Timur pada tanggal 05 April 2024.
- *Serious Incident* Garuda Indonesia ER-BOS di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar pada tanggal 15 Mei 2024.
- *Serious Incident* Reven Global Air Transport PK-RVE di Beoga, Papua pada tanggal 20 Mei 2024.
- *Serious Incident* Super Air Jet PK-STD di Bandar Udara Weda, Maluku pada tanggal 25 Mei 2024.
- *Serious Incident* API Banyuwangi PK-APA di Bandar Udara Blimbingsari, Banyuwangi, Jawa Timur pada tanggal 14 Juni 2024

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel XIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	<i>Accident</i>	0	3	1	0	1	0	5
2.	<i>Serious Incident</i>	3	1	0	1	3	1	9
Jumlah		3	4	1	1	4	1	14

Grafik XIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

- (1) Pesawat Udara asing yang mengalami kecelakaan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

- (2) Investigasi kecelakaan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat mengikutsertakan wakil resmi dari negara (*accredited representative*) tempat Pesawat Udara didaftarkan, negara tempat badan usaha Angkatan udara, negara tempat perancang Pesawat Udara, dan negara tempat pembuat Pesawat Udara, sepanjang tidak bertentangan dengan kepentingan nasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Semester I Tahun 2024 sebanyak 14 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya yaitu Juli – Desember 2023 yang berjumlah sebelas kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Februari dan Mei yaitu sebanyak empat kecelakaan.

b. Laporan Akhir

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

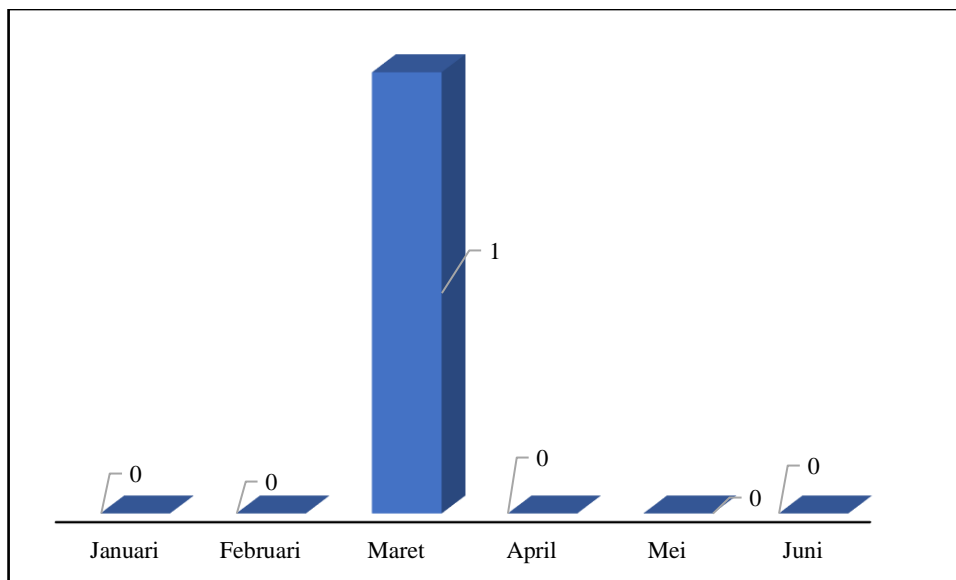
Total laporan final yang dihasilkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Semester I Tahun 2024 yaitu sebanyak satu laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester I tahun 2024.

Tabel XIV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2011-2015	0	0	0	0	0	0	0
2.	2016	0	0	0	0	0	0	0
3.	2017	0	0	0	0	0	0	0
4.	2018	0	0	0	0	0	0	0
5.	2019	0	0	0	0	0	0	0

6.	2020	0	0	0	0	0	0	0
7.	2021	0	0	0	0	0	0	0
8.	2022	0	0	1	0	0	0	1
9.	2023	0	0	0	0	0	0	0

Grafik XIV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024



Laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2023 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan yaitu *Final report Accident Whitesky Aviation PK-WSU do Fly Bali Heliport, Ungasan, Bali* pada tanggal 12 Juli 2022.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

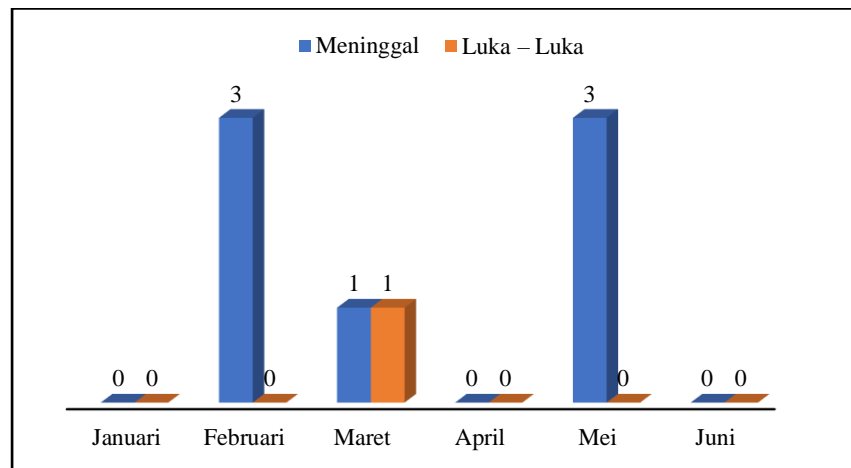
Kecelakaan pesawat udara seringkali menyebabkan korban meninggal dunia ataupun luka – luka. Jumlah korban jiwa pada Semester I Tahun 2024 mengalami peningkatan dibandingkan semester sebelumnya yang tidak memiliki jumlah korban jiwa.

Korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester I Tahun 2024 sebanyak delapan korban, di mana tujuh korban tersebut meninggal dunia dan satu orang mengalami luka - luka. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan Semester I Tahun 2024.

Tabel XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	0	3	1	0	3	0	7
2.	Luka - Luka	0	0	1	0	0	0	1
Jumlah		0	3	2	0	3	0	8

Grafik XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester I Tahun 2024



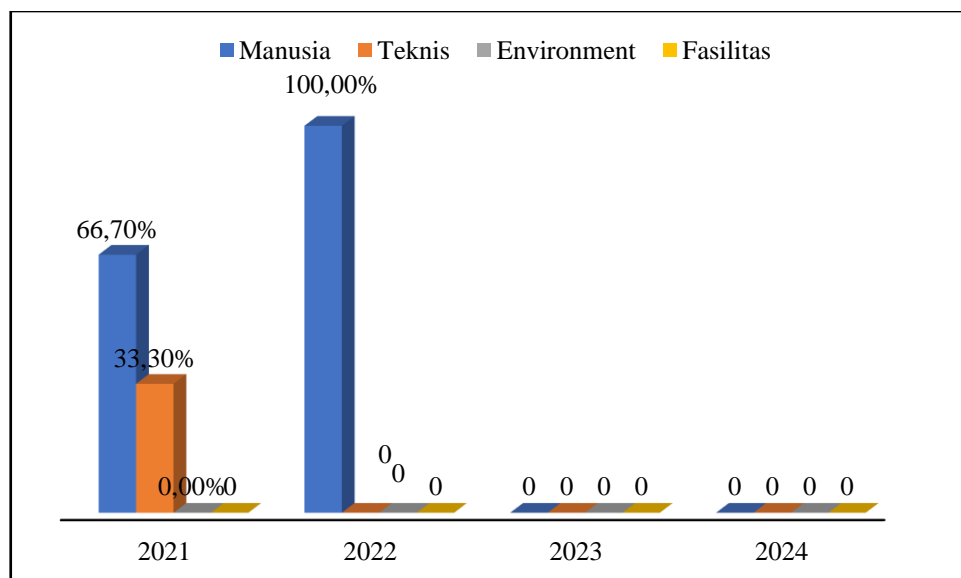
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Hasil investigasi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengungkapkan bahwa kecelakaan penerbangan dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain faktor manusia, teknis, lingkungan, dan fasilitas. Namun, yang paling dominan dan menyumbang persentase terbesar dalam penyebab kecelakaan penerbangan yang telah diinvestigasi oleh KNKT dari Tahun 2021 hingga Semester I Tahun 2024 adalah faktor manusia. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024.

Tabel XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Tahun			
		2021	2022	2023	2024
1.	Manusia	66.7%	100%	0	0
2.	Teknis	33.3%	0	0	0
3.	Environment	0	0	0	0
4.	Fasilitas	0	0	0	0

Grafik XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024



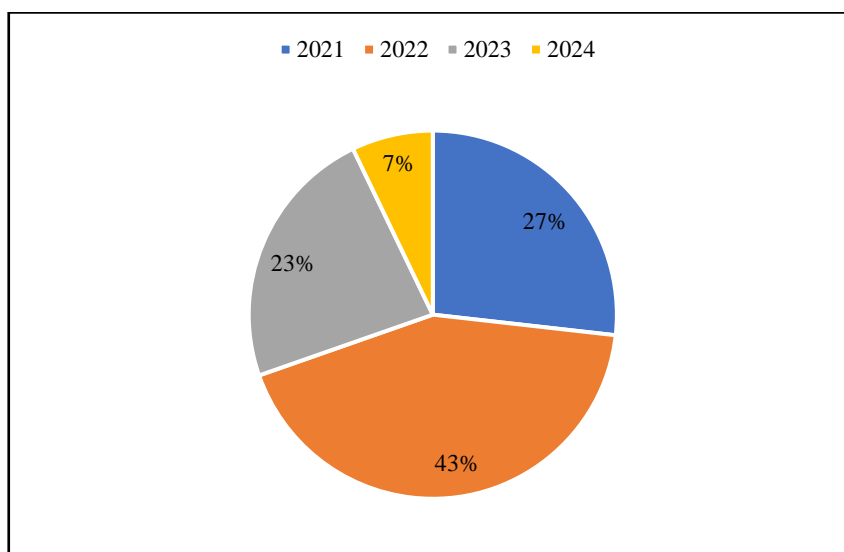
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

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. Dalam rentang waktu dari Tahun 2021 hingga Semester I Tahun 2024, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tercatat telah mengeluarkan sebanyak 56 rekomendasi sebagai hasil dari investigasi kecelakaan penerbangan. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 38 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel XVII Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Ditjen Hubud	2	1	2	0	5
2.	Operator Pesawat	13	18	4	3	38
3.	Airnav	0	1	2	0	3
4.	Operator bandara	0	3	3	0	6
5.	Organisasi Perawatan Pesawat Udara	0	0	0	0	0
6.	Penyedia Ground Handling	0	0	0	0	0
7.	Otoritas Penerbangan Sipil Luar Negeri	0	1	0	0	1
8.	Pabrik Pesawat	0	0	0	0	0
9.	Lembaga lain	0	0	2	1	3
Jumlah		15	24	13	4	56

Grafik XVII Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024



6. STATUS REKOMENDASI

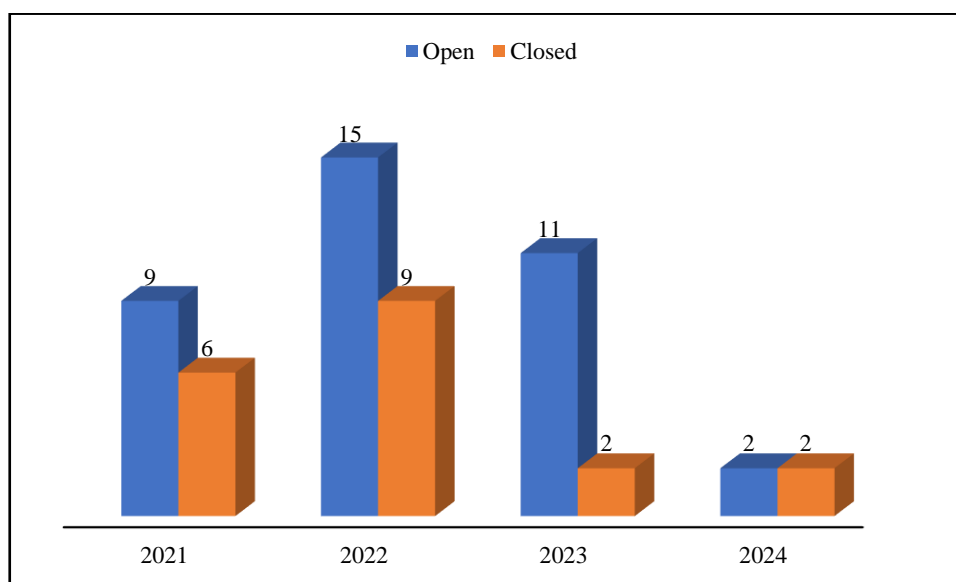
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau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

Status rekomendasi kecelakaan penerbangan yang telah dikeluarkan oleh KNKT Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024 tercatat sebanyak 56 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 36 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 21 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024.

**Tabel XVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	15	9	6
2	2022	24	15	9
3	2023	13	11	2
4	2024	4	2	2
Total		56	37	19
PERSENTASE			66%	34%

**Grafik XVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**



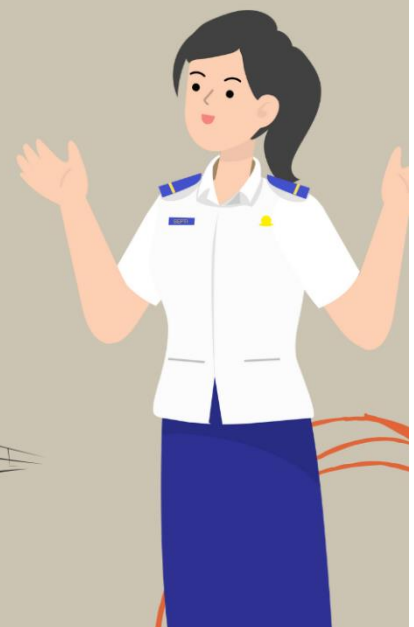
IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API



**ANJLOKAN KA 75A (PANDALUNGAN) DI
EMPLASEMEN ST. TANGGULANGIN, DAOP 8
SURABAYA PADA TANGGAL 14 JANUARI 2024**



**Tabrakan KA 350 (Commuter Line
Bandung Raya) dan 65A Turangga
di M 181+700 petak jalan antara
Stasiun Cicalengka – Stasiun
Haurpugur
tanggal 05 Januari 2024**



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.

Permintaan pengguna moda kereta api terus meningkat seiring waktu karena moda transportasi ini memiliki berbagai keuntungan. Selain mampu menekan biaya angkut, kereta api juga menawarkan alokasi waktu tempuh yang dapat diprediksi serta tingkat keselamatan yang tinggi. Operator kereta api berupaya semaksimal mungkin untuk memenuhi permintaan yang tinggi ini. Namun, dalam memenuhi kebutuhan moda kereta api, tidak hanya penting untuk meningkatkan sarana dan prasarana saja, tetapi juga faktor keselamatan harus menjadi perhatian utama, baik ketika penumpang berada di dalam rangkaian kereta maupun di dalam stasiun. Jika peningkatan faktor keselamatan ini diabaikan, akan berdampak pada peningkatan angka kecelakaan yang berpotensi mengancam keselamatan para penumpang. Oleh karena itu, selain memperluas dan memperbaiki fasilitas kereta api, upaya untuk meningkatkan aspek keselamatan harus menjadi prioritas agar moda transportasi kereta api tetap menjadi pilihan yang aman dan andal bagi masyarakat.

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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Total kecelakaan perkeretaapian yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester I Tahun 2024 sebanyak dua kecelakaan. Adapun kecelakaan perkeretaapian semester I Tahun 2024 meliputi :

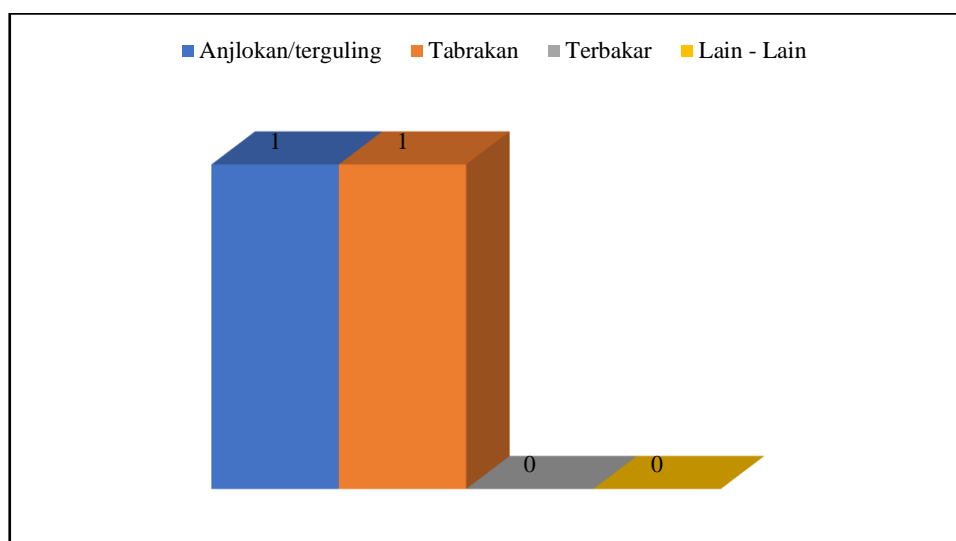
- Tabrakan KA 350 (Commuter Line Bandung Raya) dan 65A Turangga di M 181+700 petak jalan antara Stasiun Cicalengka – Stasiun Haurpugur, Daop 2 Bandung pada tanggal 05 Januari 2024.
- Anjlokan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya pada tanggal 14 Januari 2024.

Berikut ini tabel Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel XIX Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024

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

Grafik XIX Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2024



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, kecelakaan kereta api yang diinvestigasi KNKT pada Semester I tahun 2024 yaitu sebanyak dua kecelakaan. Jumlah ini meningkat 50% dari semester sebelumnya, yaitu Juli – Desember 2023 yang berjumlah satu kecelakaan.

b. Laporan Akhir

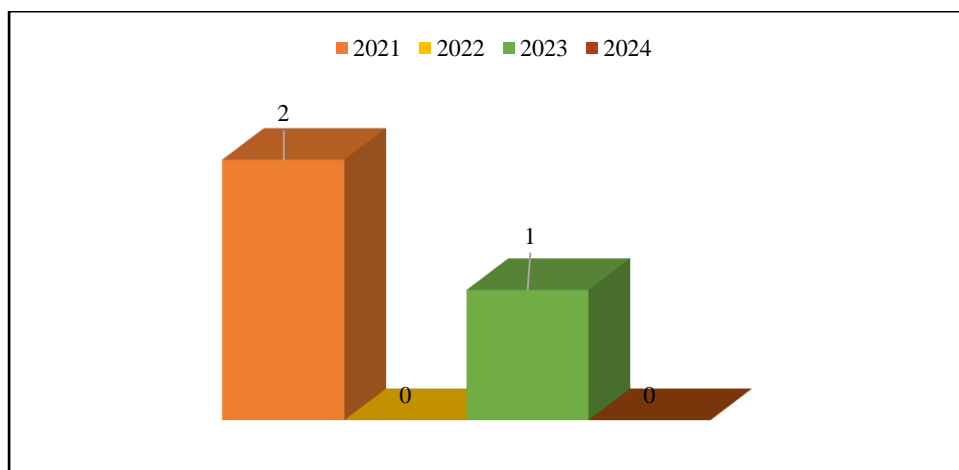
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi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

Total laporan akhir investigasi kecelakaan perkeretaapian yang dihasilkan oleh KNKT pada semester I tahun 2024 sebanyak empat laporan akhir. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan semester I tahun 2024.

Tabel XX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2021	0	0	0	0	0	0	0
2.	2022	0	1	0	0	0	0	1
3.	2023	0	0	0	1	0	0	1
4.	2024	0	2	0	0	0	0	2

Grafik XX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2024 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- 1) Anjlokan KA D1/5144C Commuter Line di KM. 1 + 603,5 emplasemen St Kampung Bandan Jakarta pada tanggal 26 November 2023.
- 2) Anjlokan KA 17 Semeru di KM 520+4 petak jalan Stasiun Sentolo – Wates Daop 6 Yogyakarta pada tanggal 17 Oktober 2023.
- 3) Tabrakan KA 350 CL Bandung dan KA 65A Turangga di Km 181+700 petak jalan Cicalengka - Haurpugur, Daop 2 Bandung Jawa Barat pada tanggal 05 Januari 2024.
- 4) Anjlokan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya pada tanggal 14 Januari 2024

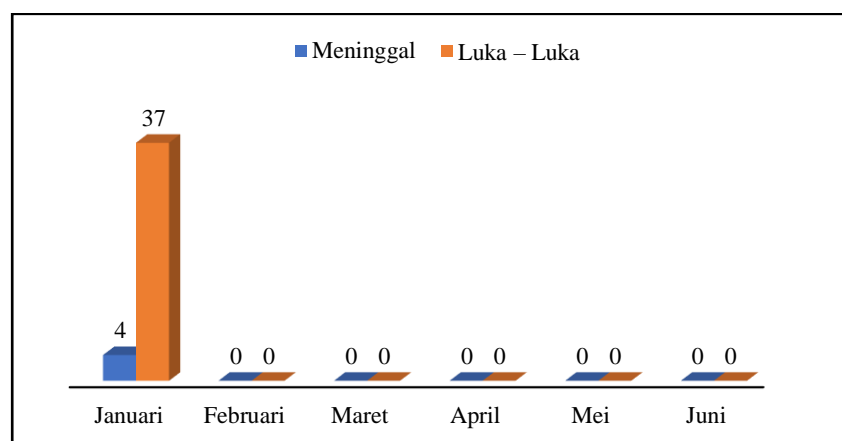
3. KORBAN KECELAKAAN

Dampak tragis dari kecelakaan kereta api adalah hilangnya nyawa dan terjadinya luka-luka pada para korban. Pada Semester I Tahun 2024 jumlah korban jiwa meningkat 22% dari semester sebelumnya yang berjumlah 32 orang korban jiwa. Sedangkan pada semester I tahun 2024 jumlah korban jiwa kecelakaan perkeretaapian yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 41 orang korban jiwa dimana 37 orang mengalami luka – luka dan 4 lainnya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan perkeretaapian Semester I Tahun 2024.

Tabel XXI Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api Semester I Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	4	0	0	0	0	0	4
2.	Luka - Luka	37	0	0	0	0	0	37
Jumlah		41	0	0	0	0	0	41

**Grafik XXI Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api
Semester I Tahun 2024**



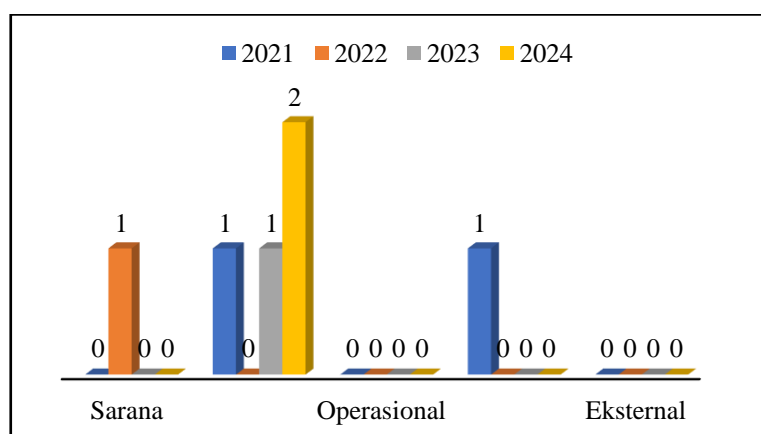
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 2021 – Semester I tahun 2024 sebanyak enam penyebab yang terdiri dari: penyebab prasarana sebanyak empat kecelakaan, dan penyebab SDM serta operasional sebanyak satu kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2021 – Semester I tahun 2024. 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 2021 – Semester I Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Sarana	0	1	0	0	1
2.	Prasarana	1	0	1	2	4
3.	Operasional	0	0	0	0	0
4.	SDM	1	0	0	0	1
5.	Eksternal	0	0	0	0	0
Jumlah		2	1	1	2	6

**Grafik XXII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan KA
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

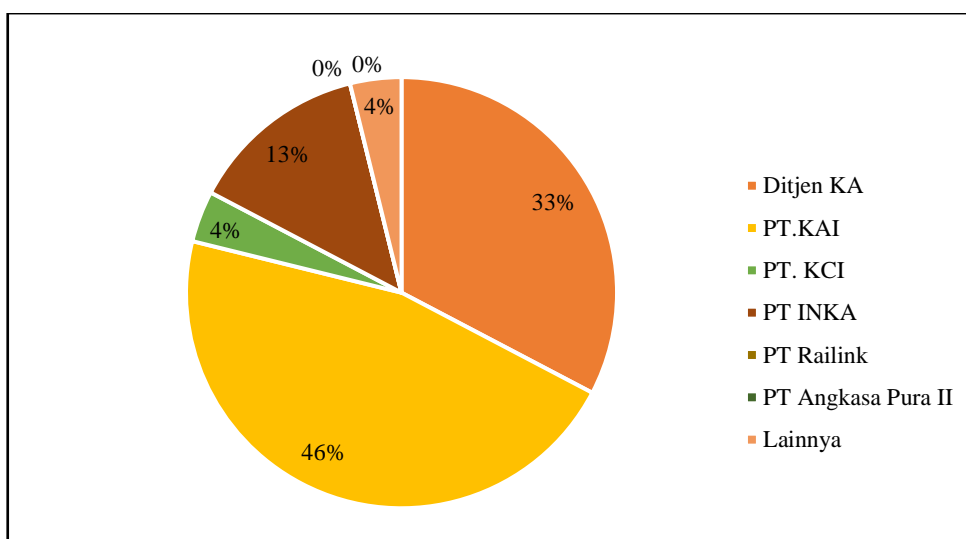
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024 tercatat sebanyak 52 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 24 rekomendasi diberikan kepada PT KAI.

Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024.

Tabel XXIII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Ditjen KA	7	3	2	5	17
2.	PT.KAI	10	4	3	7	24
3.	PT. KCI	0	2	0	0	2
4.	PT INKA	7	0	0	0	7
5.	PT Railink	0	0	0	0	0
6.	PT Angkasa Pura II	0	0	0	0	0
7.	Lainnya	2	0	0	0	2
Jumlah		26	9	5	12	52

Grafik XXIII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2024



6. STATUS REKOMENDASI

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

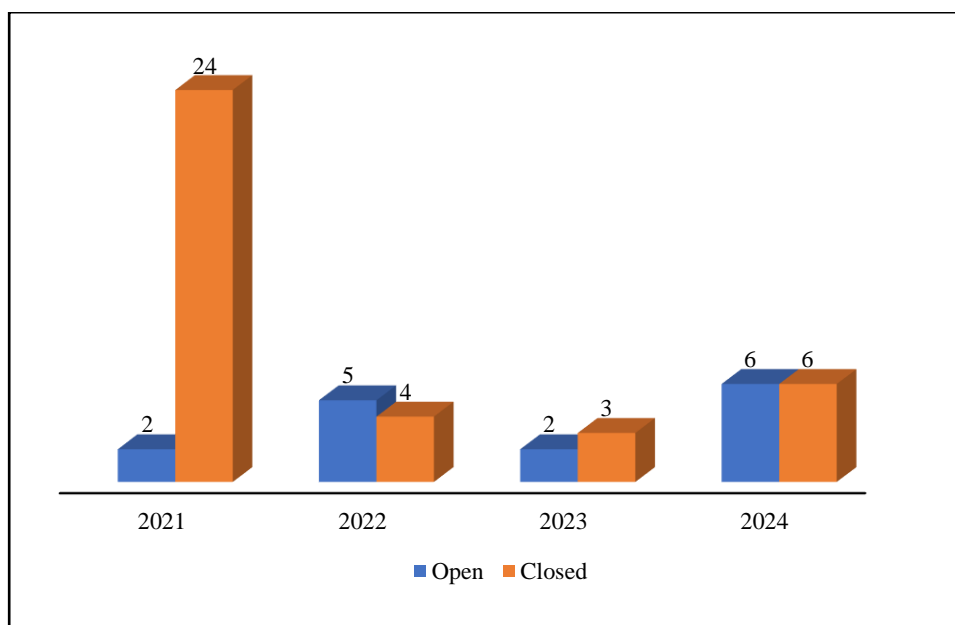
Status rekomendasi kecelakaan Kereta Api yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari Tahun 2021 – Semester I tahun 2024 sebanyak 52 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 15 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 37 rekomendasi.

Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024.

**Tabel XXIV Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	26	2	24
2	2022	9	5	4
3	2023	5	2	3
4	2024	12	6	6
Total		52	15	37
PERSENTASE			29%	71%

**Grafik XXIV Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024**



PENUTUP

A. Kesimpulan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah melaksanakan investigasi kecelakaan yang terjadi selama Semester I tahun 2024. Dalam periode tersebut, KNKT telah menginvestigasi total 22 kecelakaan yang meliputi kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) sebanyak lima kejadian, kecelakaan pelayaran sebanyak satu kejadian, kecelakaan penerbangan sebanyak 14 kejadian, dan kecelakaan Kereta Api sebanyak dua kejadian. Terlihat peningkatan sebesar 4% dibandingkan dengan Semester II tahun 2023 yang berjumlah 21 kecelakaan.

Sejak Tahun 2021 – Semester I Tahun 2024 KNKT telah mengeluarkan sejumlah rekomendasi kepada *stakeholder* terkait untuk mencegah terulangnya kecelakaan. Hingga saat ini, total 412 rekomendasi telah diberikan oleh KNKT kepada *stakeholder* selama tahun 2021 hingga Semester I tahun 2024. Rekomendasi tersebut terbagi dengan proporsi 57% atau 233 rekomendasi diberikan kepada *stakeholder* moda LLAJ, 17% atau 71 rekomendasi kepada *stakeholder* moda pelayaran, 14% atau 56 rekomendasi kepada *stakeholder* moda penerbangan, dan sisanya sebanyak 13% atau 52 rekomendasi diberikan kepada *stakeholder* kereta api.

B. Saran

Laporan statistik investigasi kecelakaan Semester I Tahun 2024 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. Maka dari itu penulis akan memperbaiki kualitas isi dengan berpedoman pada banyak sumber serta kritik membangun dari pembaca.