



BUKU STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI KNKT



2021

KATA PENGANTAR

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

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

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

Sebagai upaya memberikan pelayanan informasi dan dokumentasi investigasi kecelakaan transportasi kepada masyarakat maka KNKT memandang perlu untuk melakukan publikasi melalui penerbitan Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT Tahun 2021.

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

Jakarta, Juli 2022
**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Dr. Ir. SOERJANTO TIAHJONO

TIM PENYUSUN DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2021

Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono

Pengarah :

Ketua : Haryo Satmiko, ATD, S.Sos, M.Pd
Anggota : Herson
Capt. Nurcahyo Utomo
Wildan
Suprpto

Penyunting :

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

Pelaksana :

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

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

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
PROFIL SINGKAT	viii
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	7
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	7
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	8
6. STATUS REKOMENDASI	9
II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN.....	11
1. JENIS KECELAKAAN	13
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	14
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	17
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	17
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	18
6. STATUS REKOMENDASI	19
III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN.....	21
1. JENIS KECELAKAAN	23
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL	24
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	27
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	28
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	28
6. STATUS REKOMENDASI	29
IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API.....	31
1. JENIS KECELAKAAN	33
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL	34
3. KORBAN KECELAKAAN	36
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	37
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	37
6. STATUS REKOMENDASI	38
V. DATA STATISTIK PENDUKUNG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI.....	40
1. STATISTIK KEPEGAWAIAN KNKT	42

2. BIMBINGAN TEKNIS	43
3. SOSIALISASI.....	44
4. PERTEMUAN TINGKAT INTERNASIONAL	46
5. KERJASAMA.....	47
6. SIARAN PERS	48
PENUTUP	49

DAFTAR TABEL

TABEL I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	4
TABEL II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	5
TABEL III JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN	6
TABEL IV KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ	7
TABEL V FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	7
TABEL VI REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	9
TABEL VII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	10
TABEL VIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	14
TABEL IX JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	15
TABEL X JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN	16
TABEL XI KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL.....	17
TABEL XII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	18
TABEL XIII REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	19
TABEL XIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN.....	20
TABEL XV JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	24
TABEL XVI JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	26
TABEL XVII JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN.....	26
TABEL XVIII KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN	27
TABEL XIX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	28
TABEL XX REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	28
TABEL XXI STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN.....	30
TABEL XXII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	33
TABEL XXIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	35
TABEL XXIV LAPORAN AKHIR MODA PERKERETAAPIAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT	35
TABEL XXV KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API	36
TABEL XXVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KERETA API.....	37
TABEL XXVII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	38
TABEL XXVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	39
TABEL XXIX JUMLAH PEGAWAI KNKT MENURUT SUB BAGIAN DAN JENIS KELAMIN TAHUN 2021	42
TABEL XXX KEGIATAN SOSIALISASI INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2021	45
TABEL XXXI KEGIATAN KERJA SAMA KNKT	47
TABEL XXXII SIARAN PERS KNKT	48

DAFTAR GAMBAR

GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	4
GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	6
GRAFIK III JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN	6
GRAFIK IV KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ.....	7
GRAFIK V FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	8
GRAFIK VI REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	9
GRAFIK VII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	10
GRAFIK VIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	14
GRAFIK IX JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	16
GRAFIK X JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN.....	16
GRAFIK XI KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	17
GRAFIK XII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	18
GRAFIK XIII REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	19
GRAFIK XIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	20
GRAFIK XV JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	24
GRAFIK XVI JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	26
GRAFIK XVII JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN	27
GRAFIK XVIII KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	27
GRAFIK XIX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	28
GRAFIK XX REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	29
GRAFIK XXI STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	30
GRAFIK XXII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	33
GRAFIK XXIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	35
GRAFIK XXIV JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PERKERETAAPIAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT.....	36
GRAFIK XXV KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API.....	36
GRAFIK XXVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KERETA API.....	37
GRAFIK XXVII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	38
GRAFIK XXVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	39
GRAFIK XXIX JUMLAH PEGAWAI KNKT MENURUT SUB BAGIAN DAN JENIS KELAMIN TAHUN 2021	42
GRAFIK XXX KEGIATAN SOSIALISASI INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2021	45
GRAFIK XXXI KEGIATAN KERJA SAMA KNKT	47
GRAFIK XXXII SIARAN PERS KNKT	48

PROFIL SINGKAT

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

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 akuntable**” dengan motto *Do Not Jump to Conclusion* yang berarti tidak boleh ada satu pihak pun yang dapat menyimpulkan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi sebelum investigasi selesai.

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

KNKT merupakan lembaga non struktural bersifat mandiri yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden dan dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab atas obyektifitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi serta dikoordinasikan oleh Kementerian Perhubungan. KNKT mempunyai tugas: melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi; memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan; memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi. Dalam melaksanakan tugas maka KNKT perlu menyelenggarakan fungsinya yang tertuang di dalam Peraturan Ketua KNKT Nomor: SK/Ketua/041/XII/KNKT 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi diantaranya :

- a. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- b. Penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;
- c. Pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;

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

I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN



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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kendaraan ataupun dengan fasilitas/benda lainnya, kendaraan terguling, ataupun kendaraan yang terbakar. Total kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT selama periode tahun 2017 - 2021 berjumlah 80 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Pada Tahun 2021, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 18 kejadian dengan 11 kejadian merupakan jenis kecelakaan tabrakan. Kecelakaan yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2021 ialah :

- Mobil barang truk tronton tabrakan di Nagari Singgalang, Kec. X Koto, Kab. Tanah Datar, Sumatera Barat, tanggal 30 Desember 2020.
- Mobil bus PO. Sudiro Tungga Jaya AD 1522 BU tabrakan di Jalan Tol Pejagan-Pemalang KM 292 Jalur B, Jawa Tengah, tanggal 09 Januari 2021.
- Mobil bus PO. Arimbi Jaya Agung B 7177 BGA terbakar di Jalan Tol Tangerang-Merak, Banten, tanggal 11 Januari 2021.
- Mobil barang truk tabrakan di Jalan Soekarno-Hatta ruas Jalan Bawen-Ungaran, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, tanggal 16 Januari 2021.
- Tabrakan mobil penumpang dengan mobil bus di Jalan Lintas Medan – Pematang Siantar KM 89-90, Desa Naga Kesiangan, Kec. Tebing Tinggi, Kab. Serdang Bedagai, Sumatera Utara, tanggal 21 Februari 2021.
- Mobil bus PT Sri Padma Kencana T 7591 TB terguling di Jalan Raya Wado-Malangbong, Dusun Cilangkap RT.01/RW.06, Desa Sukajadi, Kec. Wado, Kab. Sumedang, Jawa Barat, tanggal 10 Maret 2021.
- Mobil barang truk tangki PT Pertamina B 9641 SEH terbakar di Tol Jagorawi KM 18+400, Cimanggis, Depok, Jawa Barat, tanggal 02 Mei 2021.
- Mobil barang *pick up* terguling di Jalan Raya Dusun Simpar, Desa Wringinanom, Kecamatan Poncokusumo, Kab. Malang, Jawa Timur, tanggal 26 Mei 2021.
- Mobil bus PO. Sambodo B 7314 NGA terguling di Jalan Raya Palembang-Jambi, Kec. Bayung Lencir, Kab. Musi Banyuasin, Sumatera Selatan, tanggal 27 Mei 2021.
- Mobil barang truk tabrakan di Jalan Raya Jatisawit, Kec. Bumiayu, Kab. Brebes, Jawa Tengah, tanggal 16 Juni 2021.
- Mobil penumpang merek Wuling terbakar berulang dalam 1 tahun di Bandung, Surabaya, Cirebon, Malang, dan Kolaka Sulawesi, tanggal 30 Juni 2021.
- Mobil barang truk dengan sepeda motor tabrakan di Jalan Bumiayu – Ajibarang, Desa Taraban, Kec. Paguyangan, Kab. Brebes, Jawa Tengah, tanggal 03 Juli 2021.
- Investigasi kecelakaan tabrakan berulang di turunan Kertek Wonosobo, Jawa Tengah pada bulan juli 2021.
- Mobil bus PO. Sudiro Tungga Jaya tabrakan di tol Pejagan-Pemalang KM. 308, Desa Saradan, Kab. Pemalang, Jawa Tengah, tanggal 11 Juli 2021.
- Mobil barang truk tronton tabrakan di Jalan Tegal – Purwokerto, Kec. Paguyangan, Kab. Brebes, Jawa Tengah, tanggal 12 Agustus 2021.
- Mobil barang truk terguling di Jalan Candi Ijo, Gunung Sari, Kec. Prambanan, Kab. Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta, tanggal 03 September 2021.

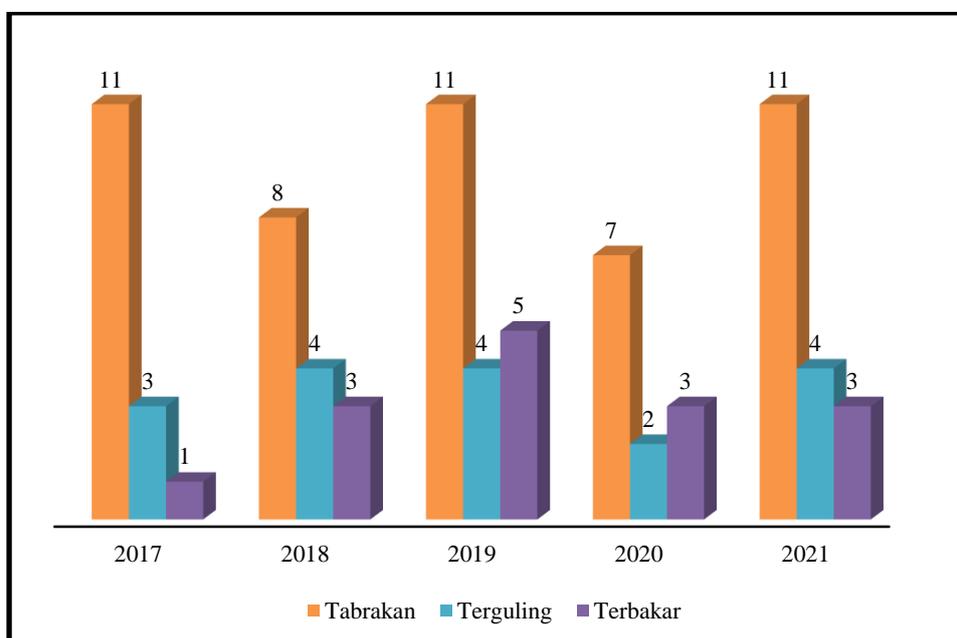
- Mobil bus tabrakan di Jalan MT. Haryono, Kota Jakarta Timur, DKI Jakarta, tanggal 25 Oktober 2021.
- Investigasi kecelakaan tabrakan mobil barang trailer berulang – ulang di jalan tol dan non tol yang berakibat tingginya tingkat fatalitas dan kerusakan perlengkapan jalan, tanggal 03 November 2021.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Jenis Kecelakaan	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Tabrakan	11	8	11	7	11	48
2.	Terguling	3	4	4	2	4	17
3.	Terbakar	1	3	5	3	3	15
Jumlah		15	15	20	12	18	80

Grafik I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

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

- 1) Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- 2) Mengundang perhatian public secara luas;
- 3) Menimbulkan polemik/kontroversi;
- 4) Menimbulkan prasarana rusak berat;

- 5) Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
- 6) Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau
- 7) Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Tahun 2021 sebanyak 18 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2020 yang berjumlah 12 kecelakaan. Selama periode tahun 2017 – 2021 jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi tahun 2019 yaitu sebanyak 20 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

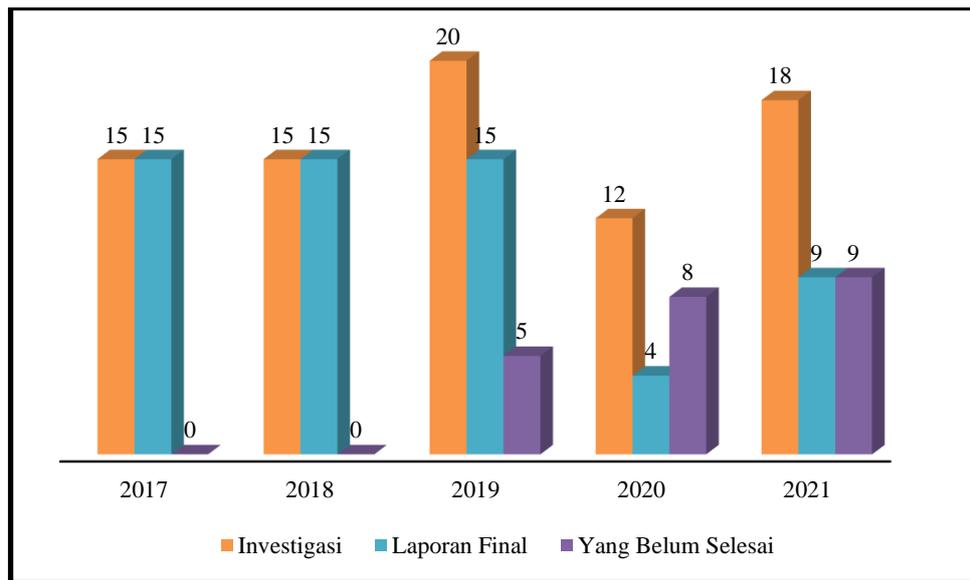
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang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

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2017 – 2021 sebanyak 58 laporan akhir. Pada kecelakaan tahun 2017 – 2018 laporan akhir investigasi kecelakaan LLAJ telah selesai keseluruhannya. Sedangkan pada kecelakaan Tahun 2021 terdapat 9 laporan yang belum diselesaikan disebabkan laporan masih dalam tahap investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Investigasi	15	15	20	12	18	80
2.	Laporan Final	15	15	15	4	9	58
3.	Yang Belum Selesai	0	0	5	8	9	22

Grafik II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

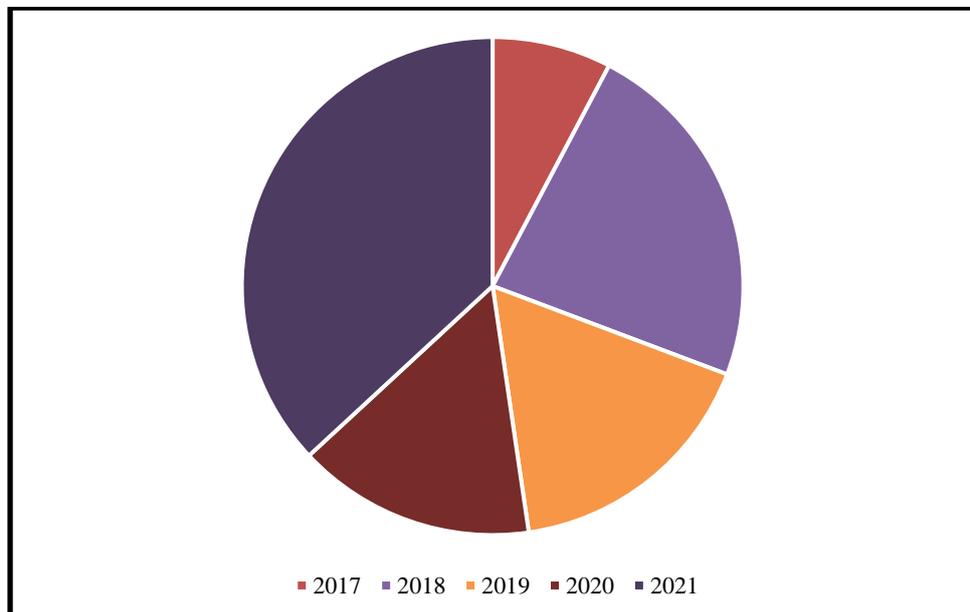


Laporan akhir moda LLAJ juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2021 mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 24 laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2017 – 2021 berjumlah 65 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ berdasarkan tahun terbit laporan 2017 – 2021.

Tabel III Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2017 - 2021

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2017	2018	2019	2020	2021	
Laporan Final	5	15	11	10	24	65

Grafik III Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2017 - 2021



3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

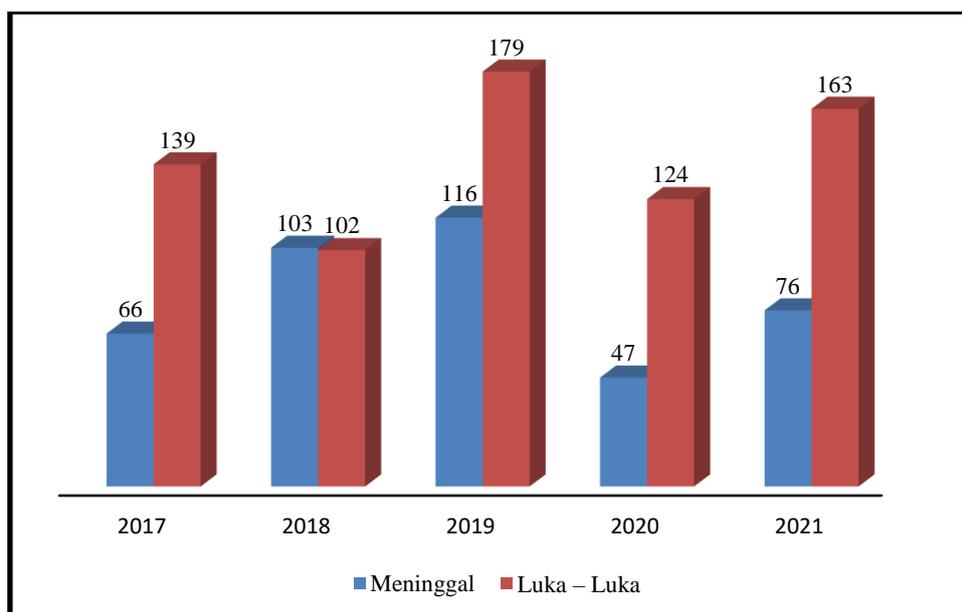
Seiring dengan kejadian kecelakaan lalu lintas maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2021 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya tahun 2020 yang hanya berjumlah 171 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2021 jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 239 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 76 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 163 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas angkutan jalan paling banyak terjadi di Tahun 2019, yaitu sebanyak 295 orang, dimana 116 orang diantaranya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ 2017 – 2021.

**Tabel IV Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ
2017 – 2021**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Meninggal	66	103	116	47	76	408
2.	Luka – Luka	139	102	179	124	163	707

**Grafik IV Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ
2017 – 2021**



4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

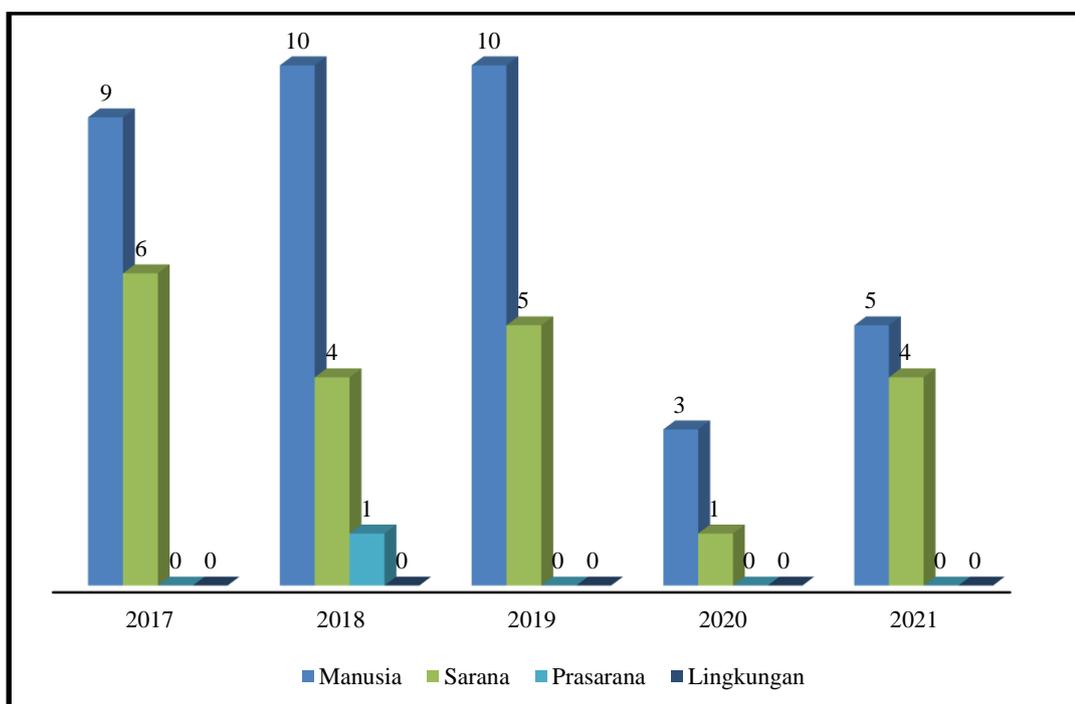
Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas angkutan jalan berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor manusia, sarana, prasarana, dan lingkungan. Total faktor penyebab kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2017 – 2021 yaitu sebanyak 58 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2017 - 2021 yaitu sebanyak 37 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2017 - 2021.

Tabel V Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan

2017 – 2021

No.	Faktor	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Manusia	9	10	10	3	5	37
2.	Sarana	6	4	5	1	4	20
3.	Prasarana	0	1	0	0	0	1
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0	0

Grafik V Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021



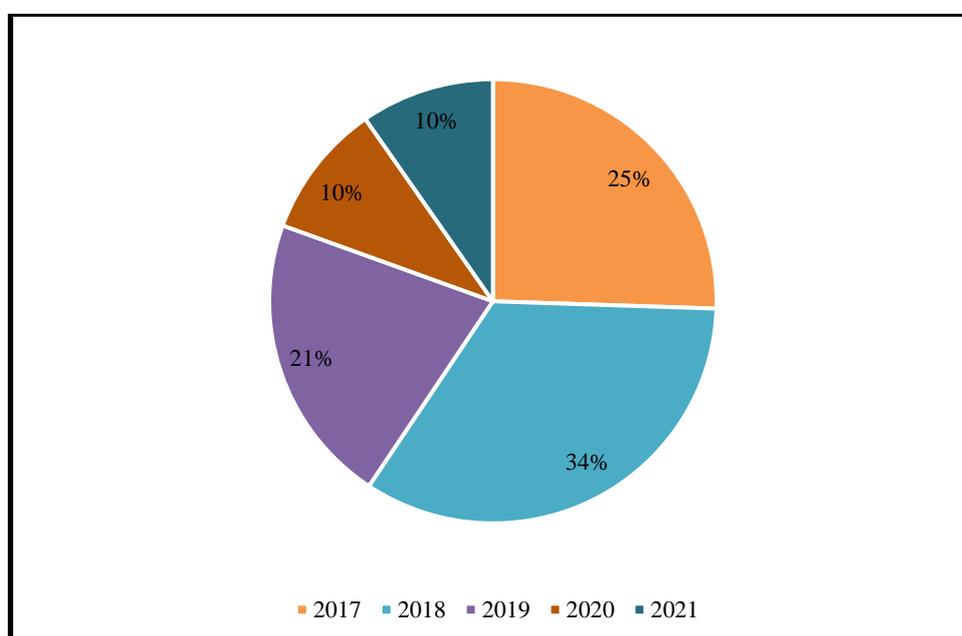
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari Tahun 2017 - 2021 sebanyak 807 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berjumlah 232 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator dikeluarkan sebanyak 267 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 - 2021.

**Tabel VI Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
2017 – 2021**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Ditjen Hubdat	61	68	56	24	23	232
2.	Dishub Provinsi	23	12	4	0	2	41
3.	Dishub Kab	0	4	5	0	8	17
4.	PT. KAI	2	0	3	0	0	5
5.	Dinas Bina Marga	2	4	0	0	2	8
6.	Ditjen Bina marga	9	9	3	0	0	21
7.	Ditjen KA	5	0	5	0	0	10
8.	POLRI	5	6	2	0	2	15
9.	Pemda	24	17	3	6	0	50
10.	Operator	51	90	52	47	27	267
11.	BPTD	0	11	2	0	10	23
12.	BBPJN	0	6	2	0	4	12
13.	Lain-lain	24	46	34	2	0	106
Total		206	273	171	79	78	807

**Grafik VI Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
2017 – 2021**



6. STATUS REKOMENDASI

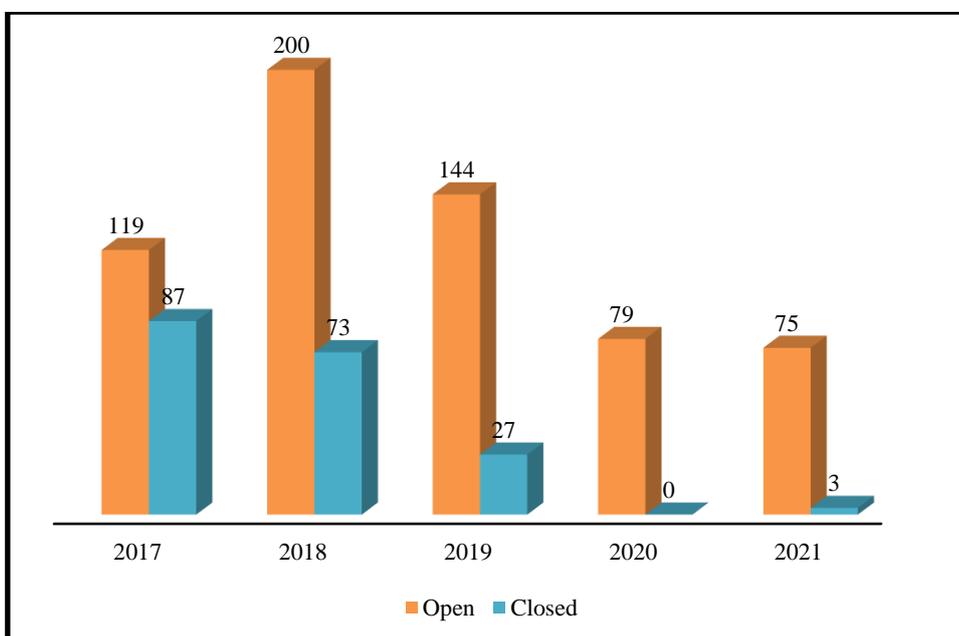
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan LLAJ yang telah dikeluarkan oleh KNKT tahun 2017 – Tahun 2021 sebanyak 807 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 617 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 190 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ 2017 – 2021.

**Tabel VII Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
2017 - 2021**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2017	206	119	87
2	2018	273	200	73
3	2019	171	144	27
4	2020	79	79	0
5	2021	78	75	3
Total		807	617	190
Persentase			76%	24%

**Grafik VII Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
2017 – 2021**



II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN



Investigasi kecelakaan terbaliknya perahu Gako pada 15 Mei 2021 di Waduk Kedung Ombo, Dukuh Bulu, Desa Wonoharjo, Kec. Kemusu, Boyolali



Investigasi kecelakaan pelayaran terbakarnya kapal Soemantri Brodjonegoro pada 6 Desember 2021 di Cilacap Jawa Tengah.

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

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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Kapal yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama periode 2017 – 2021 sebanyak 129 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan terbakar, tenggelam, tubrukan, kandas, dan lain-lain. Pada Tahun 2021, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 19 kejadian dengan 6 kejadian merupakan jenis kecelakaan terbakar/meledak. Adapun kecelakaan pelayaran semester II Tahun 2021 meliputi:

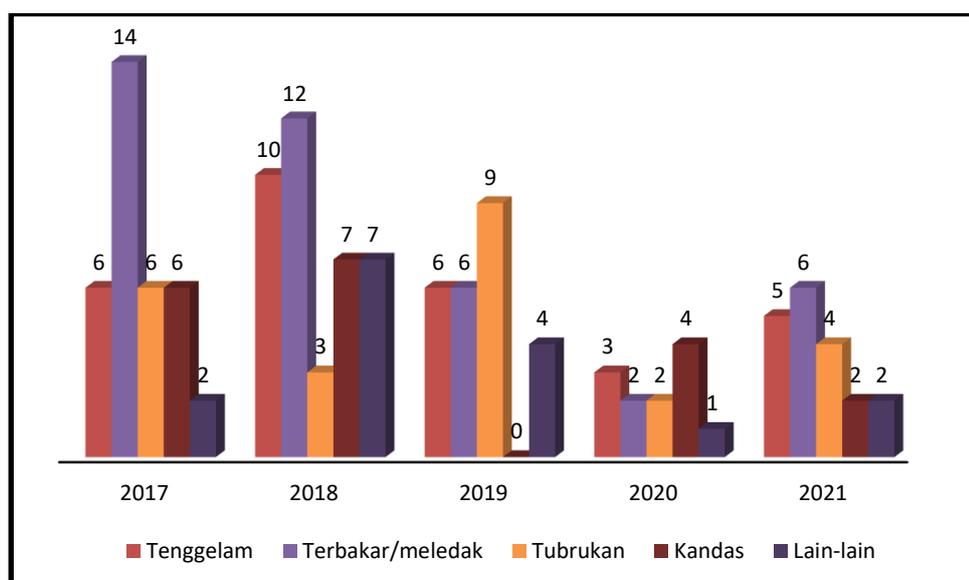
- Tubrukan Kapal Tanto Bersinar vs Mitra Jaya XIX di Alur Pelayaran Barat Surabaya pada tanggal 23 Januari 2021.
- Tubrukan Kapal Cantika Persada vs Indah 88 vs Bunga Melati XXI di Alur Pelayaran Barat Surabaya pada tanggal 30 Januari 2021.
- Kandasnya Kapal Sabuk Nusantara 62 di Perairan Meosmanggra, Sorong, Papua Barat, pada tanggal 02 Februari 2021.
- Terbakarnya Kapal Gemilang Perkasa Energy di Sungai Mahakam, Kalimantan Timur pada tanggal 11 Februari 2021.
- Tenggelamnya Kapal Bili di Sungai Sambas, Kalimantan Barat, pada tanggal 20 Februari 2021.
- Terbakarnya Kapal Fajar Baru 8 di Pelabuhan Kapal Rakyat, Sorong, Papua Barat, pada tanggal 07 Maret 2021.
- Tubrukan Kapal Habco Pioneer vs Barokah Jaya di Perairan Utara Indramayu, pada tanggal 03 April 2021.
- Kapal Asian Champion penyebab lain – lain di Pelabuhan Anyer, Banten, pada tanggal 12 April 2021.
- Tenggelamnya Kapal Jatra 1 di Pelabuhan Penyebrangan Kupang, Nusa Tenggara Timur, pada tanggal 05 April 2021.
- Tenggelamnya Perahu Gako di Waduk Kedungombo, Jawa Tengah, pada tanggal 15 Mei 2021.
- Tenggelamnya Kapal Wicly Jaya Sakti di Perairan Kuala Tungkal, Jambi, pada tanggal 22 Mei 2021.
- Terbakarnya Kapal Karya Indah di Perairan Sanana, Maluku Utara, pada tanggal 29 Mei 2021.
- Kapal Ihan Batak sebab lain – lain di Pelabuhan Ambarita, Sumatera Utara, pada tanggal 31 Mei 2021.
- Kandasnya Kapal Terubuk I di Perairan Raja Ampat, Papua Barat, pada tanggal 10 Juni 2021.
- Tenggelamnya Kapal Yunicee di Perairan Gilimanuk, Bali, pada tanggal 29 Juni 2021.
- Terbakarnya kapal Ketaling di Perairan Tanjung Balai Karimun tanggal 10 Juli 2021.
- Terbakarnya kapal Hentri-I di Perairan Kepulauan Tanimbar, Maluku, tanggal 03 September 2021.
- Tubrukan kapal Tanto Mitra dengan kapal MBP 1515 di Alur Pelayaran Sungai Barito, tanggal 13 September 2021.
- Terbakarnya kapal Soemantri Brodjonegoro di Perairan Cilacap, tanggal 01 Desember 2021.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel VIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Tenggelam	6	10	6	3	5	30
2.	Terbakar/meledak	14	12	6	2	6	40
3.	Tubrukan	6	3	9	2	4	24
4.	Kandas	6	7	0	4	2	19
5.	Lain-lain	2	7	4	1	2	16
Total		34	39	25	12	19	129

Grafik VIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017-2021



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

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

- (1) Kecelakaan kapal yang wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 meliputi :
 - a) Kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 100 (seratus *Gross Tonnage*) untuk kapal penumpang, kapal penyebrangan, dan kapal ikan;
 - b) Kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) untuk kapal barang dan kapal tangki.

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

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama Tahun 2021 sebanyak 19 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2020 yang berjumlah 12 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2018 yaitu sebanyak 39 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

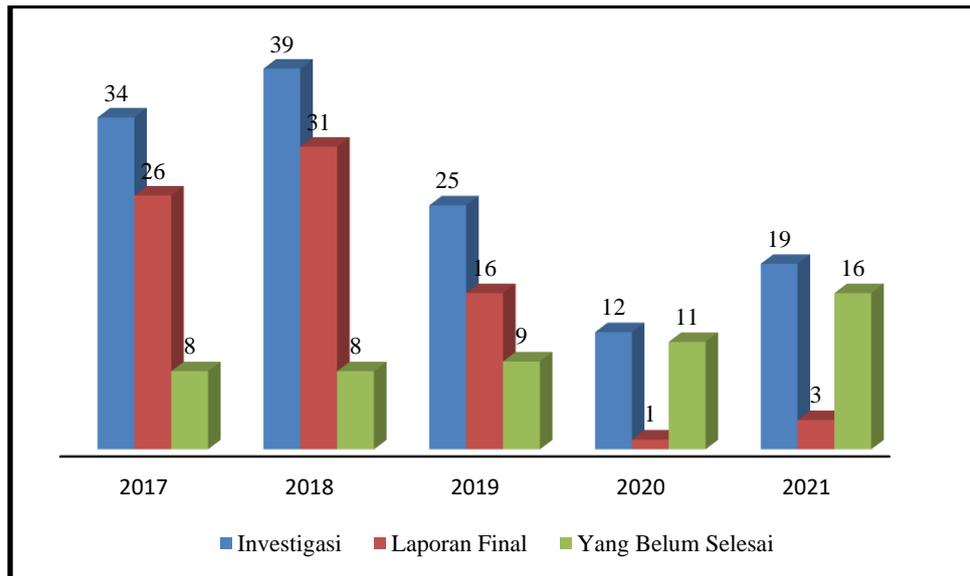
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat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

Total laporan akhir kecelakaan pelayaran yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2017 – 2021 sebanyak 77 laporan. Pada kecelakaan tahun 2017 – 2018 laporan akhir investigasi kecelakaan pelayaran yang belum selesai berjumlah masing – masing 8 laporan. Sedangkan kecelakaan Tahun 2021 terdapat 16 laporan yang belum selesai disebabkan laporan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian.

Tabel IX Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 - 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Investigasi	34	39	25	12	19	129
2.	Laporan Final	26	31	16	1	3	77
3.	Yang Belum Selesai	8	8	9	11	16	52

Grafik IX Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

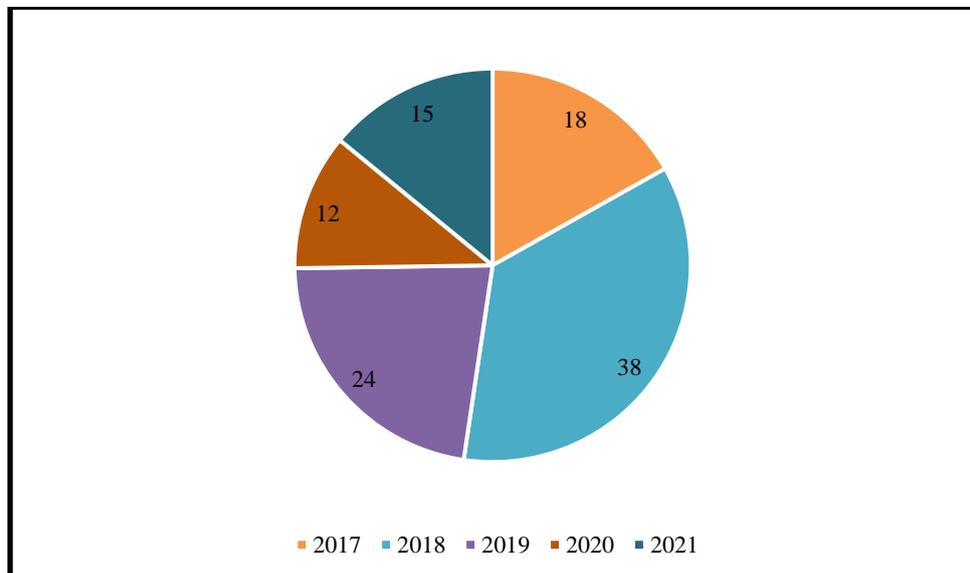


Laporan akhir moda pelayaran juga dapat diklasifikasikan menurut laporan yang terbit dalam satu tahun. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2021 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 15 laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2017 – 2021 berjumlah 107 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda pelayaran berdasarkan tahun terbit laporan 2017 – 2021.

Tabel X Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2017 - 2021

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2017	2018	2019	2020	2021	
Laporan Final	18	38	24	12	15	107

Grafik X Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2017 - 2021



3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

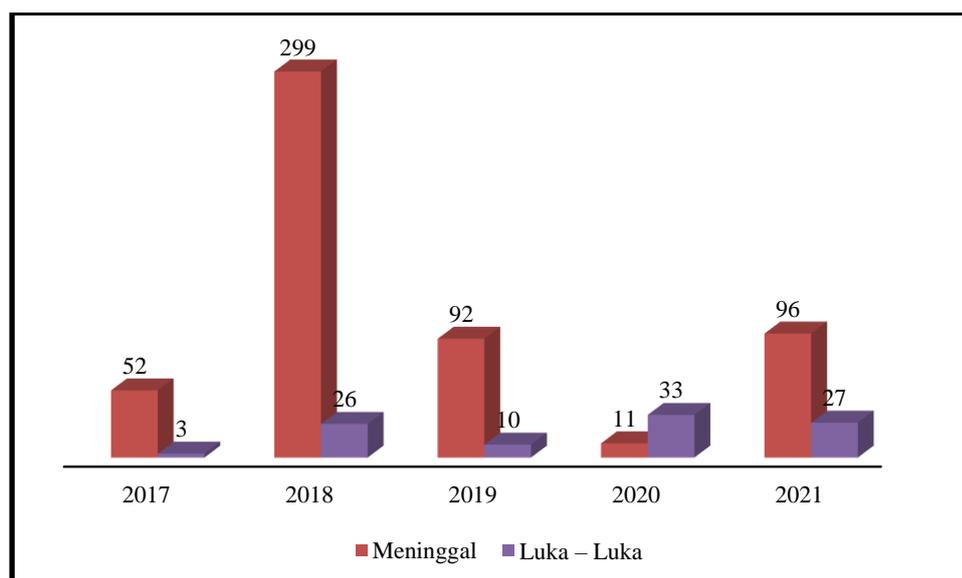
Seiring dengan kejadian kecelakaan kapal maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2021 mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya tahun 2020 yang berjumlah 44 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2021 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 123 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 96 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 27 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi pada tahun 2018 sebanyak 325 jiwa, dimana 299 orang meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal 2017 – 2021.

**Tabel XI Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
2017 – 2021**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Meninggal	52	299	92	11	96	550
2.	Luka – Luka	3	26	10	33	27	99
Jumlah		58	325	102	44	123	649

**Grafik XI Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
2017 – 2021**



4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

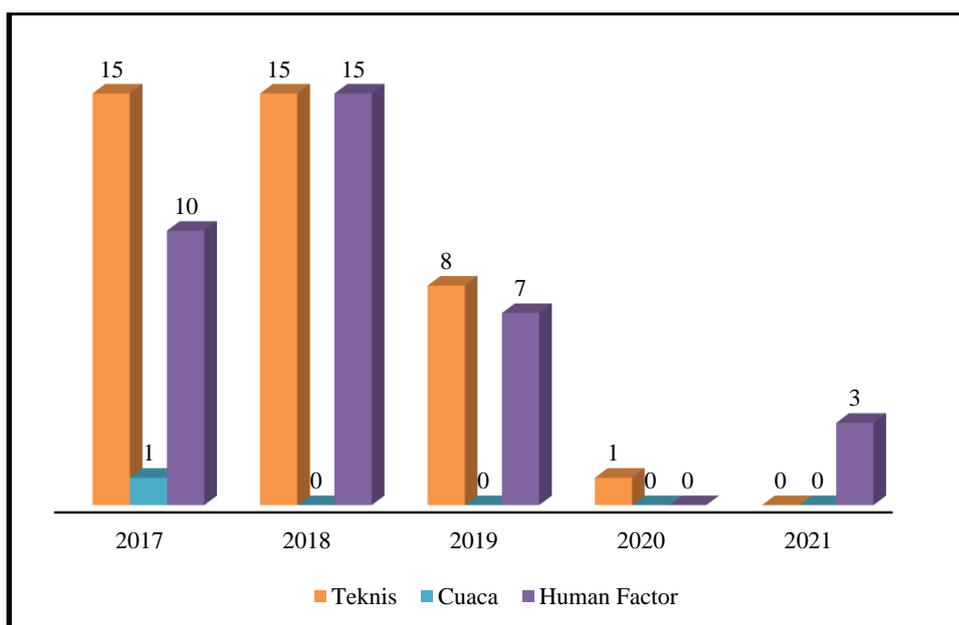
Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor teknis, cuaca, dan manusia. Total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2017 - 2021 yaitu sebanyak 75 faktor penyebab. Factor teknis merupakan factor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2017 hingga Tahun 2021 yaitu sebanyak 39 kecelakaan. Sedangkan faktor manusia juga merupakan salah satu factor yang cukup signifikan terhadap penyebab kecelakaan kapal, yang berjumlah sebanyak 35 kecelakaan. Factor cuaca merupakan factor terkecil yang mempengaruhi kecelakaan kapal.

Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2017 – 2021.

Tabel XII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Teknis	15	15	8	1	0	39
2.	Cuaca	1	0	0	0	0	1
3.	Human Factor	10	15	7	0	3	35

Grafik XII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021



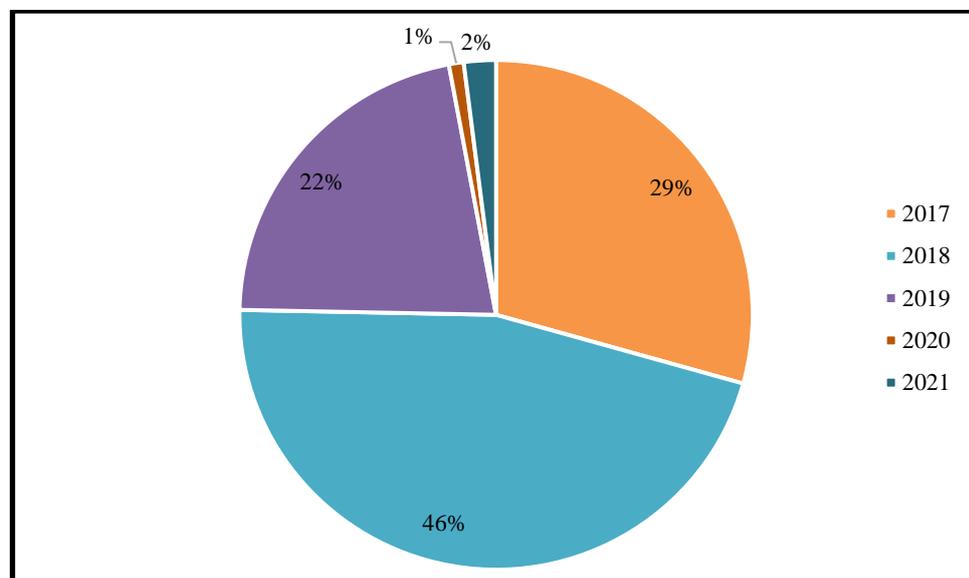
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Pelayaran dari Tahun 2017 - 2021 sebanyak 644 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 90 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 255 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 - 2021.

Tabel XIII Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 - 2021

No.	Uraian	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Regulator Indonesia	19	45	21	2	3	90
2.	Administrator Pelabuhan	36	67	19	1	0	123
3.	BPSDM	2	2	0	0	0	4
4.	Badan Klasifikasi	6	10	3	0	0	19
5.	Manajemen Pelabuhan	9	24	14	0	0	47
6.	Fasilitator Pelabuhan	7	0	2	0	0	9
7.	Pemerintah Daerah	8	14	1	0	1	24
8.	Galangan	2	0	0	0	3	5
9.	Operator Kapal	89	107	55	3	1	255
10.	Badan SAR	0	0	1	0	0	1
11.	BMKG	0	8	2	0	0	10
12.	Lain - Lain	11	19	22	0	5	57
Total		189	296	140	6	13	644

Grafik XIII Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 - 2021



6. STATUS REKOMENDASI

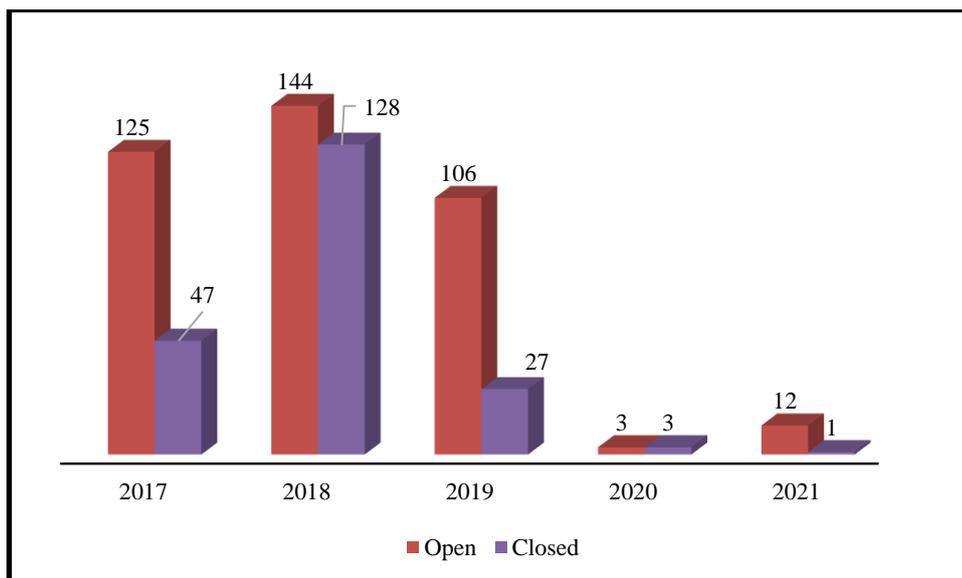
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan pelayaran yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2017 - 2021 sebanyak 644 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 61% rekomendasi, sedangkan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 32% rekomendasi. Rekomendasi dengan status TDTL (Tidak Dapat Ditindak lanjuti) berjumlah sebanyak 48 rekomendasi. Rekomendasi TDTL sesuai dengan SK Ketua KNKT Nomor : SK-KETUA KNKT 007 TAHUN 2021 tentang Rekomendasi Keselamatan Transportasi yang Tidak Dapat Ditindaklanjuti. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran 2017 – 2021.

**Tabel XIV Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
2017 – 2021**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2017	189	125	47	17
2	2018	296	144	128	24
3	2019	140	106	27	7
4	2020	6	3	3	0
	2021	13	12	1	0
Total		644	390	206	48
Persentase			61%	32%	7%

**Grafik XIV Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
2017 – 2021**



III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN



Investigasi accident Sriwijaya Air PK-CLC di sekitar Kepulauan Seribu, DKI Jakarta tanggal 09 Januari 2021



Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan di Bandar Udara Budiarto, Curug pada tanggal 13 September 2021

Moda penerbangan merupakan salah satu sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya moda ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri serta berperan sebagai pendorong dan penggerak pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Beberapa penduduk di wilayah Papua dan pulau-pulau terluar Indonesia masih sangat bergantung kebutuhan transportasinya pada moda ini.

Moda penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Dalam upaya memenuhi tujuan dimaksud maka dalam pelaksanaannya sering mengalami kendala berupa *accident* maupun *incident* yang dialami oleh pesawat udara sehingga menimbulkan kerugian baik jiwa maupun material. Jika hal ini mengalami pembiaran, maka pada akhirnya akan menurunkan tingkat keselamatan penerbangan di Indonesia.

Sebagai usaha untuk meningkatkan keselamatan penerbangan dimana telah tertuang dalam UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan khususnya BAB XVI tentang Investigasi dan Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara Pasal 357 yang menyatakan Pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia. Pelaksanaan investigasi dan penyelidikan lanjutan dilakukan oleh komite nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan merupakan institusi yang independen. Komite nasional bertugas melakukan kegiatan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, laporan akhir dan memberikan rekomendasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama. Rekomendasi wajib dan segera ditindaklanjuti oleh para pihak terkait. Komite nasional wajib melaporkan segala perkembangan dan hasil investigasinya kepada Menteri Perhubungan.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi Pasal 9 menyatakan bahwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi adalah pesawat udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas atau selama penerbangan, tabrakan antar pesawat udara atau antar pesawat udara dengan fasilitas di bandar udara, pesawat udara yang hilang atau tidak dapat ditemukan, dan pesawat udara yang mengalami kejadian serius (*serious incident*).

Kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT adalah kejadian yang masuk kategori *accident* yaitu kejadian yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau luka serius dan/atau kerusakan parah pada pesawat, atau kategori kejadian serius (*serious incident*) dimana kejadian mendekati terjadinya *accident*. Investigasi kecelakaan penerbangan KNKT dilakukan kepada kecelakaan penerbangan sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia, baik kepada pesawat yang terdaftar di Indonesia maupun pesawat sipil asing. Dalam investigasinya KNKT dapat mengikutsertakan wakil resmi dari negara asing yaitu wakil dari negara tempat pesawat udara tersebut didaftarkan, negara tempat badan usaha angkutan udara, negara tempat perancangan pesawat udara, negara tempat pembuatan pesawat udara dan negara yang memiliki ketertarikan karena ada warga negara yang menjadi korban.

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan; tabrakan antar Pesawat Udara antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara; Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan; dan/atau Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*). Total kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh selama periode 2017 – 2021 berjumlah 157 kejadian yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Pada Tahun 2021, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 20 kejadian. Adapun kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi KNKT Tahun 2021 yang merupakan kategori *accident* meliputi:

- *Accident* Sriwijaya Air PK-CLC di Sekitar Kepulauan Seribu, pada tanggal 09 Januari 2021.
- *Accident Mission Aviation Fellowship* PK-MAD di *Runway Airstrip Anggruk Distrik*, pada tanggal 07 Maret 2021.
- *Accident* Trigana Air Service PK-YSF di Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma pada tanggal 20 Maret 2021.
- *Accident* Genesa Flight Academy PK-RTO di Cibubur Lake pada tanggal 28 Mei 2021.
- *Accident* Travira Air PK-TVY di Soehanah Rig Helipad, tanggal 20 Juli 2021.
- *Accident* Balai Besar Kalibrasi PK-CAW di Bandar Udara Budiarto, Curug, tanggal 13 September 2021.
- *Accident* Rimbun Air PK-OTW di Bilogai Sugapa, Papua, tanggal 15 September 2021.
- *Accident* Smart Aviation PK-SNN di Bandar Udara Ilaga, Papua, tanggal 25 Oktober 2021.
- *Accident* Reven Global Air Transpor PK-RVH di Dagi Baru Airstrip, Papua, tanggal 29 Oktober 2021.
- *Accident* Airfast Indonesia PK-ODB di Kaliselit Area, Papua, tanggal 30 Desember 2021.

Berikut kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT Tahun 2021 dengan kategori *Serious Incident* meliputi:

- *Serious Incident* BIFA PK-ROQ di Blimbingsari Sari Airport, Banyuwangi, pada tanggal 24 Februari 2021.
- *Serious Incident* Batik Air PK-LUT di Bandara Sultan Thaha Saifuddin, Jambi pada tanggal 10 Maret 2021.
- *Serious Incident* Trigana Air Service PK-YSF di Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma pada tanggal 27 Maret 2021.
- *Serious Incident* Batik Air PK-LBI di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani, Semarang, pada tanggal 28 Maret 2021.
- *Serious Incident* Politeknik Penerbangan Indonesia PK-ARQ di Bandar Udara Budiarto, Curug, pada tanggal 30 April 2021.
- *Serious Incident* Smart Aviation PK-SNP di Bandar Udara Yuvai, Semarang, tanggal 27 September 2021.
- *Serious Incident* Jayawijaya Dirgantara PK-JRB di Bandar Udara Internasional Sentani, Papua, tanggal 22 Oktober 2021.
- *Serious Incident* Lion Air PK-LRQ di Bandar Udara Internasional Minangkabau, Sumatera Barat, tanggal 13 November 2021.
- *Serious Incident* Citilink Indonesia PK-GJR di Bandar Udara Ende, Nusa Tenggara Timur, tanggal 19 November 2021.

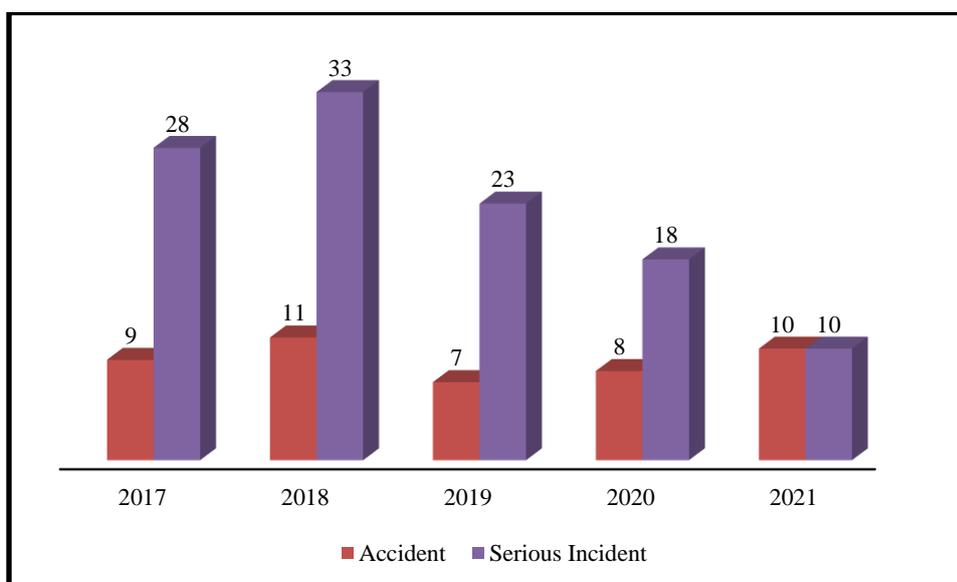
- *Serious Incident* Jayawijaya Dirgantara PK-JRW di Bandar Udara Internasional Sentani, Papua, tanggal 18 Desember 2021.

Kecelakaan pesawat udara yang diinvestigasi paling banyak terjadi pada tahun 2018, yaitu sebanyak 44 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel XV Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 - 2021

No.	Uraian	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	<i>Accident</i>	9	11	7	8	10	45
2.	<i>Serious Incident</i>	28	33	23	18	10	112
Jumlah		37	44	30	26	20	157

Grafik XV Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 - 2021



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

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

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

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Tahun 2021 sebanyak 20 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2020 yang berjumlah 26 kecelakaan. Selama periode 2017 – 2021 kategori kecelakaan *Serious Incident* merupakan kategori dengan jumlah kecelakaan terbanyak yaitu 112 kejadian.

b. Laporan Akhir

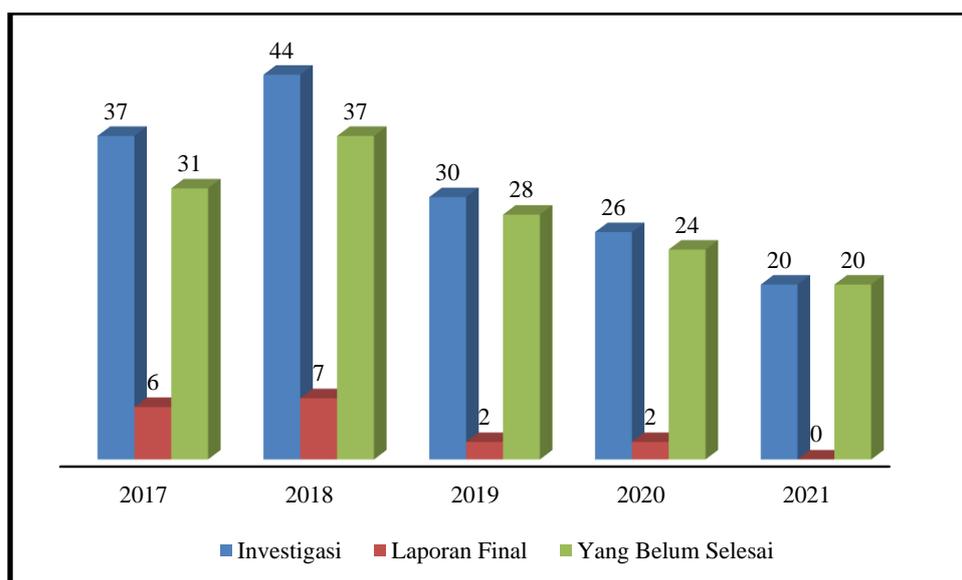
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta,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

Total laporan akhir penerbangan yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2017 – 2021 sebanyak 17 laporan. Pada kecelakaan Tahun 2021 belum terdapat laporan yang terbit, hal ini disebabkan kecelakaan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel XVI Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Investigasi	37	44	30	26	20	157
2.	Laporan Final	6	7	2	2	0	17
3.	Yang Belum Selesai	31	37	28	24	20	140

Grafik XVI Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

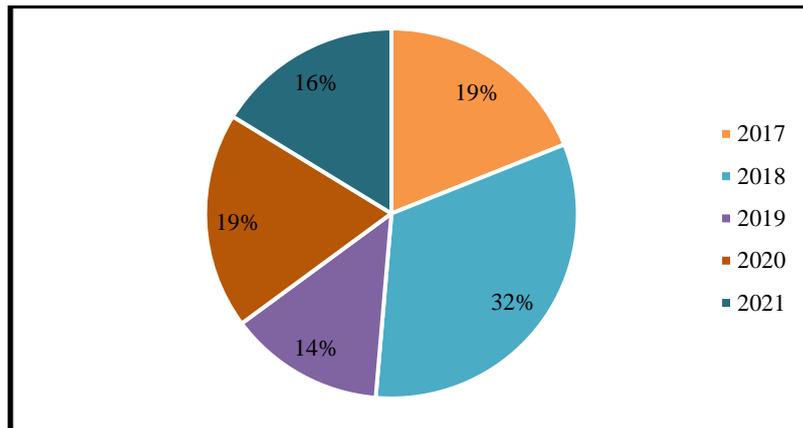


Laporan akhir moda penerbangan juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT pada Tahun 2021 tidak mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak 6 laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2017 – 2021 berjumlah 37 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda penerbangan yang terbit selama periode 2017 – 2021.

Tabel XVII Jumlah Laporan Akhir Moda Penerbangan Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2017 – 2021

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2017	2018	2019	2020	2021	
Laporan Final	7	12	5	7	6	37

Grafik XVII Jumlah Laporan Akhir Moda Penerbangan Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2017 – 2021



3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

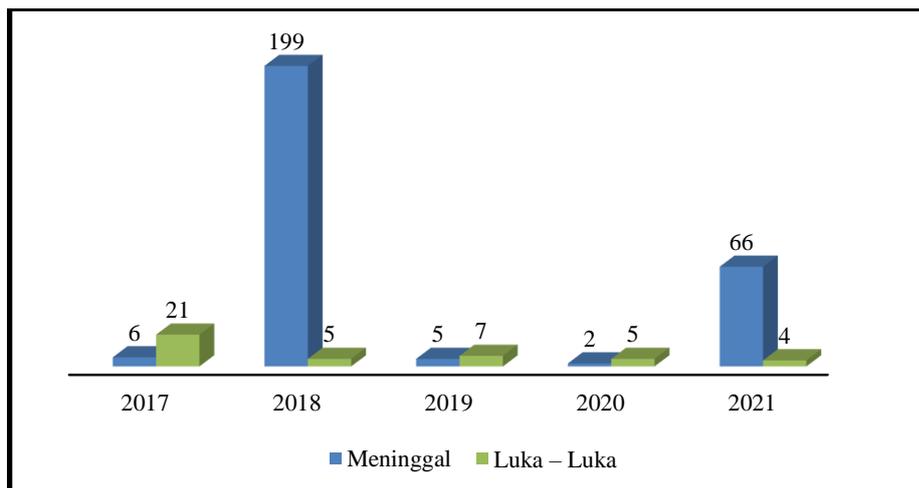
Seiring dengan kejadian kecelakaan pesawat udara maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2021 mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya yang hanya berjumlah 7 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2021 jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 66 orang korban jiwa yang meninggal dunia.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan penerbangan paling banyak terjadi di tahun 2018 yang berjumlah 204 orang, dimana 199 diantaranya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan 2017 - 2021.

Tabel XVIII Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Meninggal	6	199	5	2	66	278
2.	Luka – Luka	21	5	7	5	4	42
	Jumlah	27	204	12	7	71	320

Grafik XVIII Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan 2017 – 2021



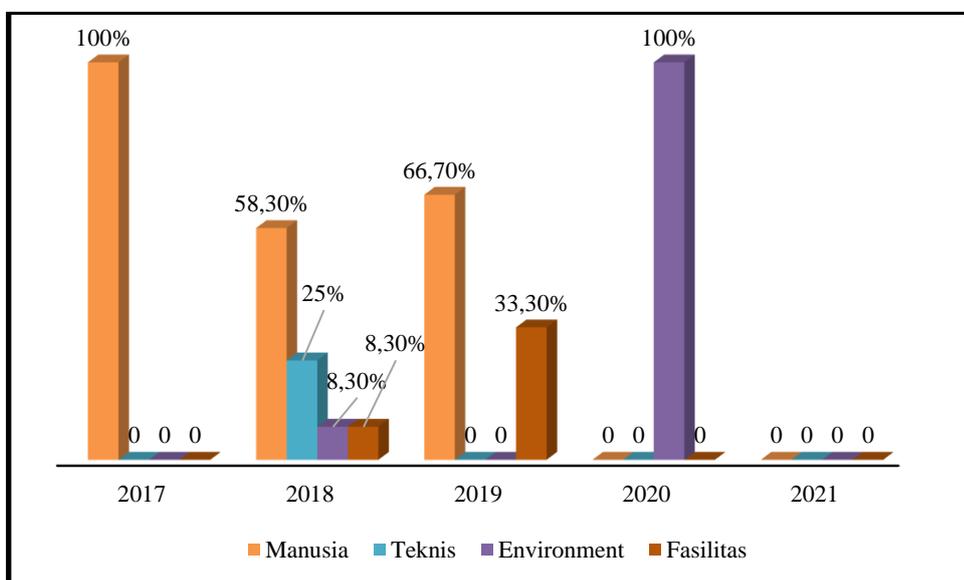
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan penerbangan berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor manusia, teknis, lingkungan (*environment*), dan fasilitas. Persentase faktor penyebab utama kecelakaan penerbangan paling dominan yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2017 - 2019 adalah faktor manusia. Sedangkan pada tahun 2020 faktor dominan penyebab kecelakaan adalah factor *environment*. Pada Tahun 2021 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan disebabkan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan 2017 - 2021.

Tabel XIX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan 2017 - 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				
		2017	2018	2019	2020	2021
1.	Manusia	100%	58,3%	66,7%	0	0
2.	Teknis	0	25%	0	0	0
3.	Environment	0	8,3%	0	100%	0
4.	Fasilitas	0	8,3%	33,3%	0	0

Grafik XIX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan 2017 - 2021



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

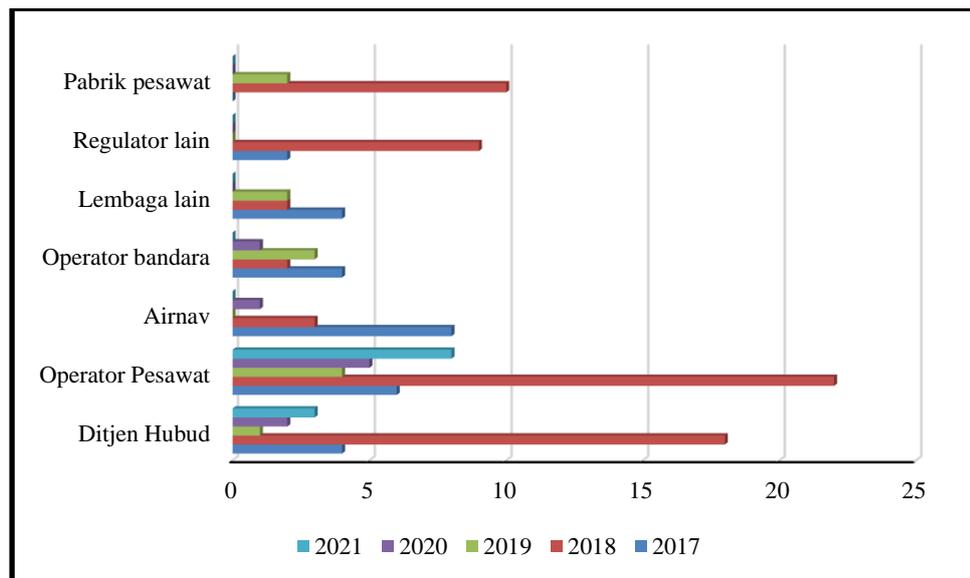
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Tahun 2017 - 2021 sebanyak 126 rekomendasi. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 45 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2017 – 2021.

Tabel XX Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan

2017 – 2021

No.	Unit Kerja	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Ditjen Hubud	4	18	1	2	3	28
2.	Operator Pesawat	6	22	4	5	8	45
3.	Airnav	8	3	0	1	0	12
4.	Operator bandara	4	2	3	1	0	10
5.	Lembaga lain	4	2	2	0	0	8
6.	Regulator lain	2	9	0	0	0	11
7.	Pabrik pesawat	0	10	2	0	0	12
Jumlah		28	66	12	9	11	126

Grafik XX Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021



6. STATUS REKOMENDASI

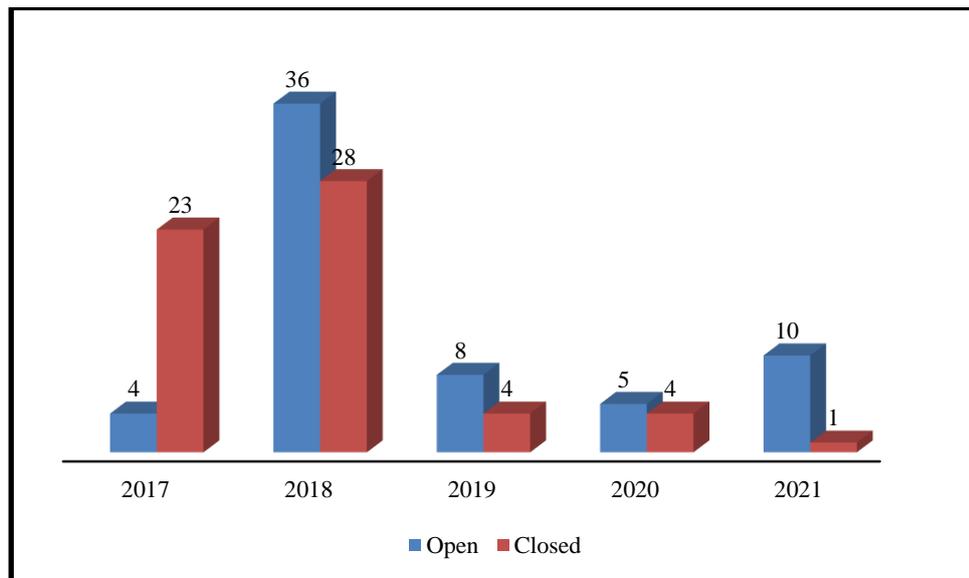
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan penerbangan yang telah dikeluarkan oleh KNKT Tahun 2017 - 2021 sebanyak 126 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 63 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 60 rekomendasi. Rekomendasi dengan status TDTL (Tidak Dapat Ditindak lanjuti) berjumlah sebanyak 3 rekomendasi. Rekomendasi TDTL sesuai dengan SK Ketua KNKT Nomor : SK-KETUA KNKT 007 TAHUN 2021 tentang Rekomendasi Keselamatan Transportasi yang Tidak Dapat Ditindaklanjuti. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2017 - 2021.

**Tabel XXI Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
2017 – 2021**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			Open	Closed	TDTL
1	2017	28	4	23	1
2	2018	66	36	28	2
3	2019	12	8	4	0
4	2020	9	5	4	0
5	2021	11	10	1	0
Total		126	63	60	3
PERSENTASE			50%	48%	2%

**Grafik XXI Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
2017 – 2021**



IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API



Tabrakan LRT Jabodebek TS-29/TS-20 di Km. 12+800 petak jalan Stasiun Ciracas – Stasiun Harjamukti, DAOP 1 Jakarta, tanggal 25 Oktober 2021.



Tumburan Plb 3061 dan Plb 3055 di emplasemen Stasiun Penanggiran, Divre III Palembang, tanggal 11 Desember 2021

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

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

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

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

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

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

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Total kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT selama tahun 2017 – 2021 berjumlah 32 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan anjlok, tabrakan, terbakar, dan lain – lain. Pada Tahun 2021, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 5 kecelakaan dengan 3 diantaranya merupakan jenis kecelakaan anjlok. Kecelakaan yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2021 ialah :

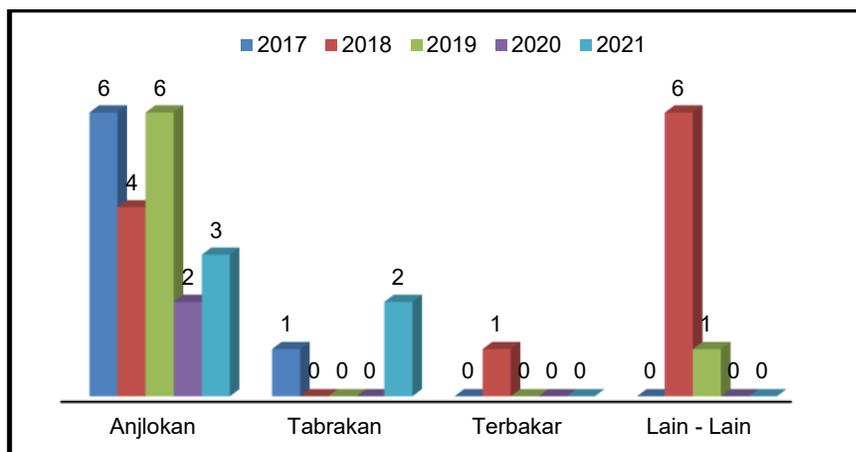
- Anjlok Ex KA 3077 (60) untuk KA 3022 di Emplasemen Tanjungenimbaru Divre III Palembang, pada tanggal 22 Februari 2021.
- Anjlok KA 3029 di KM 348+7 Jalur hilir petak jalan Giham – Blambanganumpu Divre IV Tanjungkarang
- Tabrakan LRT Jabodebek TS-29/TS-20 di Km. 12+800 petak jalan Stasiun Ciracas – Stasiun Harjamukti, DAOP 1 Jakarta, tanggal 25 Oktober 2021.
- Anjlok KA 3991A di jalur 2 emplasemen Stasiun Peninjawan, Divre IV Tanjung Karang tanggal 12 November 2021.
- Tumburan Plb 3061 dan Plb 3055 di emplasemen Stasiun Penanggiran, Divre III Palembang, tanggal 11 Desember 2021.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel XXII Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Anjlok	6	4	6	2	3	21
2.	Tabrakan	1	0	0	0	2	3
3.	Terbakar	0	1	0	0	0	1
4.	Lain - Lain	0	6	1	0	0	7
Jumlah		7	11	7	2	5	32

Grafik XXII Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2017 – 2021



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

a. Investigasi Kecelakaan

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

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

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

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

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

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

Sehingga sesuai kedua pasal tersebut terlihat bahwa kecelakaan KA yang wajib diinvestigasi KNKT adalah 4 jenis KA (tabrakan,terguling, anjlok atau terbakar) dan dikerucutkan dengan berdasar akibat kerusakan yakni yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau rintang jalan selama lebih dari 6 jam untuk 2 arah. Berdasarkan peraturan diatas, jumlah kecelakaan kereta api yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2021 sebanyak 5 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya, tahun 2020 yang berjumlah 2 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

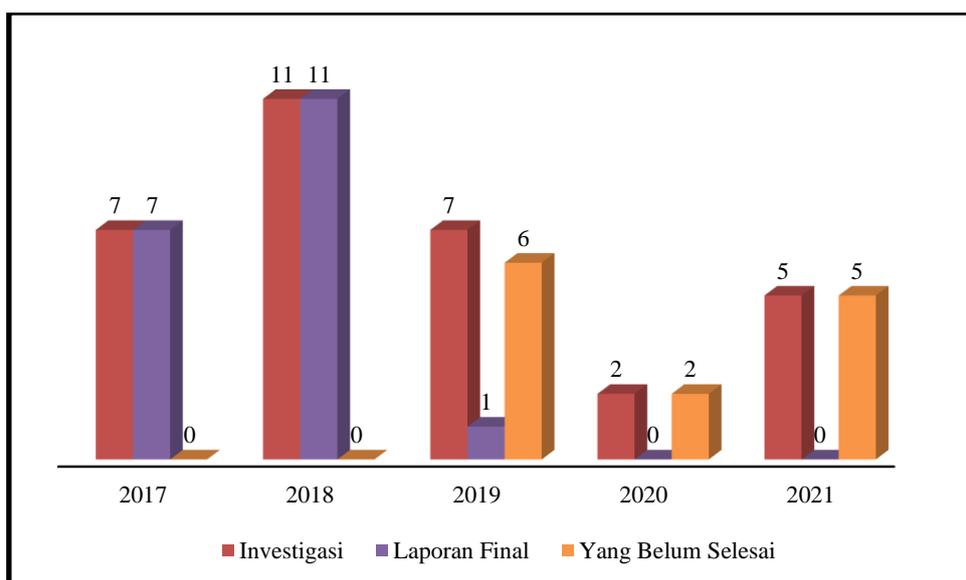
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi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

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2017 – 2021 sebanyak 19 laporan akhir. Pada kecelakaan Tahun 2021 belum terdapat laporan yang terbit dan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel XXIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Investigasi	7	11	7	2	5	32
2.	Laporan Final	7	11	1	0	0	19
3.	Yang Belum Selesai	0	0	6	2	5	13

Grafik XXIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

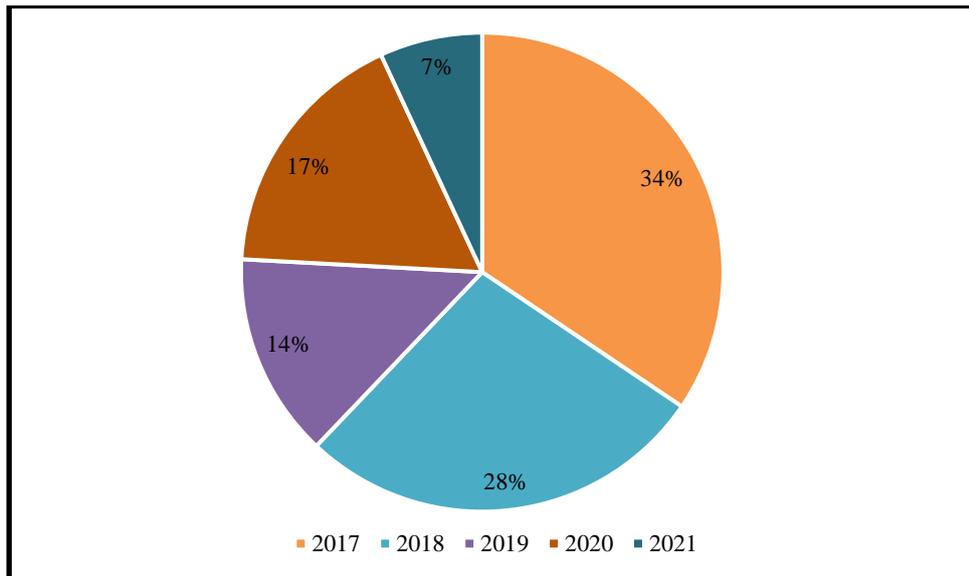


Laporan akhir moda kereta api juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2021 berjumlah 2 laporan. Jumlah ini mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, tahun 2020 yang berjumlah 5 laporan. Jumlah laporan yang dihasilkan paling banyak dihasilkan pada tahun 2017, yang berjumlah 10 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda kereta api yang terbit selama periode 2017 – 2021.

Tabel XXIV Laporan Akhir Moda Perkeretaapian Berdasarkan Tahun Terbit 2017 – 2021

Uraian	Tahun Terbit Laporan					Total
	2017	2018	2019	2020	2021	
Laporan Final	10	8	4	5	2	29

**Grafik XXIV Jumlah Laporan Akhir Moda Perkeretaapian Berdasarkan Tahun Terbit
2017 – 2021**



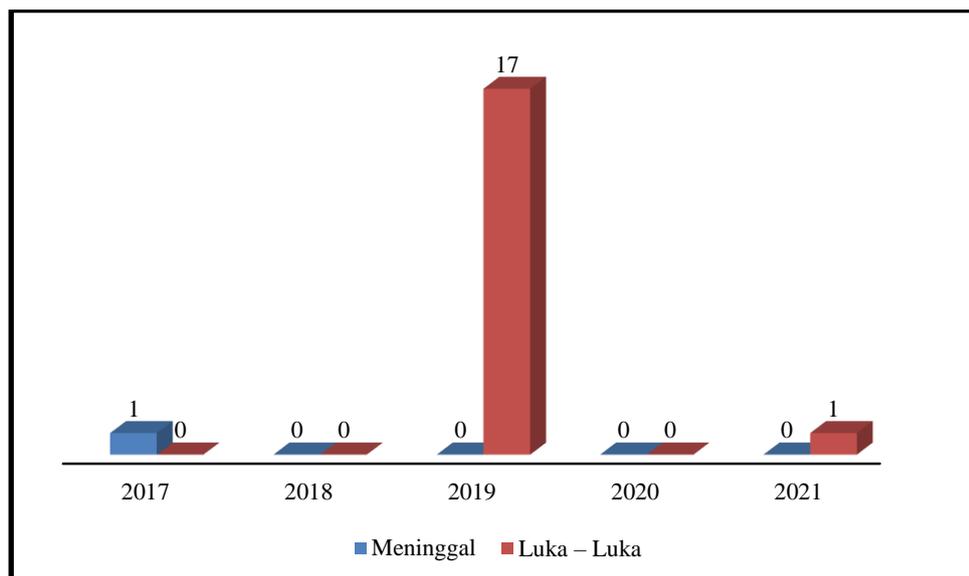
3. KORBAN KECELAKAAN

Seiring dengan kejadian kecelakaan kereta api maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2021 cukup menggembirakan dimana jumlah korban hanya berjumlah 1 orang korban luka - luka. Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kereta api 2017 - 2021.

**Tabel XXV Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api
2017 - 2021**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Meninggal	1	0	0	0	0	1
2.	Luka – Luka	0	0	17	0	1	18

**Grafik XXV Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api
2017 - 2021**



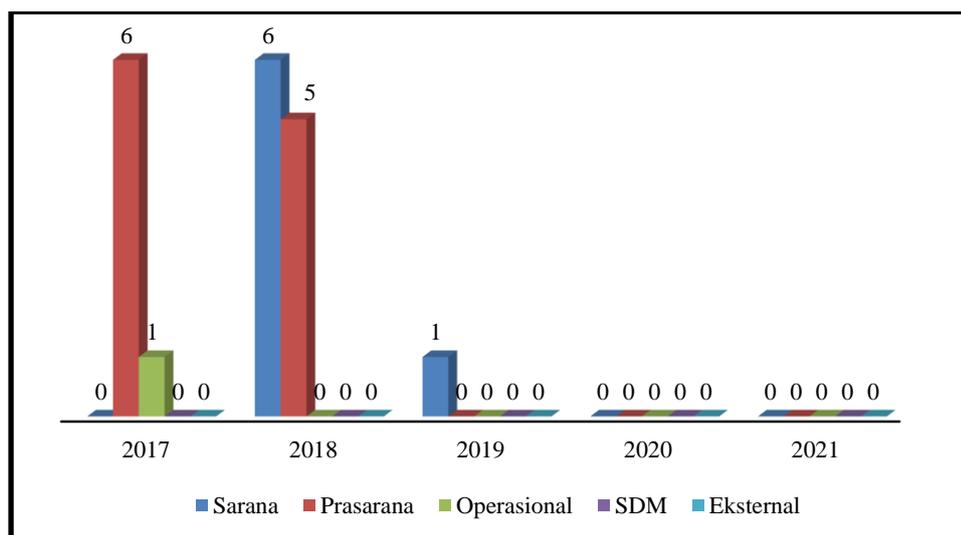
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 2017 - 2021 sebanyak 18 penyebab yang terdiri dari: penyebab sarana sebanyak 7 kecelakaan, dan penyebab prasarana sebanyak 11 kecelakaan. Pada Tahun 2021 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan KA karna masih dalam tahap investigasi. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api 2017 – 2021. Pengelompokan penyebab kecelakaan ini dilakukan terhadap hasil investigasi kecelakaan kereta api yang telah selesai dan telah ditentukan penyebab kecelakaannya.

Tabel XXVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api 2017 – 2021

No.	Uraian	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Sarana	0	6	1	0	0	7
2.	Prasarana	6	5	0	0	0	11
3.	Operasional	1	0	0	0	0	1
4.	SDM	0	0	0	0	0	0
5.	Eksternal	0	0	0	0	0	0
	Jumlah	7	11	1	0	0	18

Grafik XXVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api 2017 - 2021



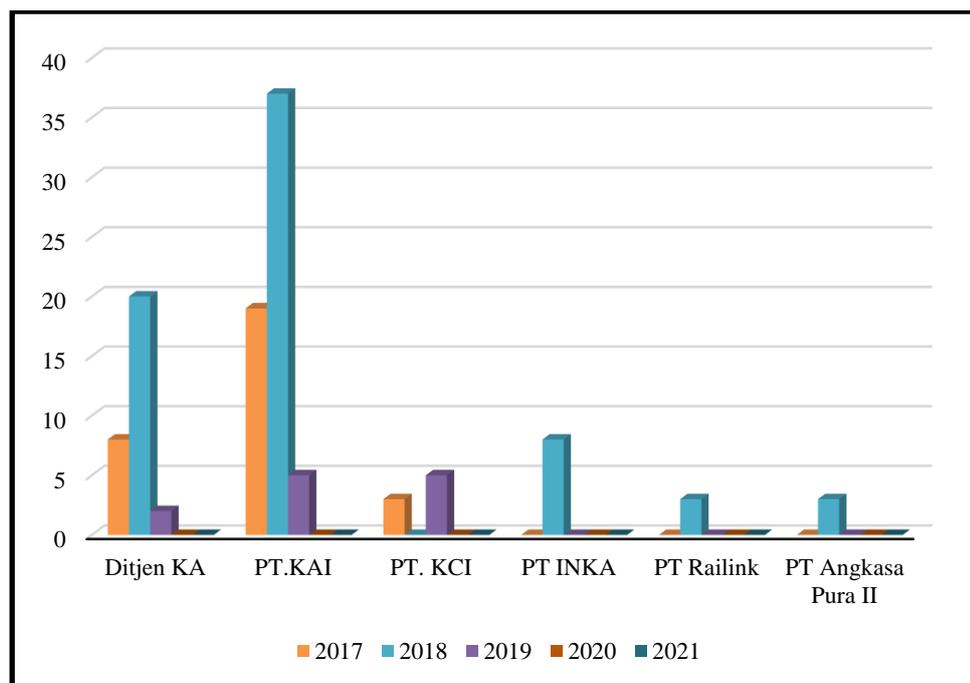
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2017 - 2021 sebanyak 113 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 61 rekomendasi diberikan kepada PT KAI. Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021.

Tabel XXVII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 – 2021

No.	Unit Kerja	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Ditjen KA	8	20	2	0	0	30
2.	PT.KAI	19	37	5	0	0	61
3.	PT. KCI	3	0	5	0	0	8
4.	PT INKA	0	8	0	0	0	8
5.	PT Railink	0	3	0	0	0	3
6.	PT Angkasa Pura II	0	3	0	0	0	3
Jumlah		30	71	12	0	0	113

Grafik XXVII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2017 - 2021



6. STATUS REKOMENDASI

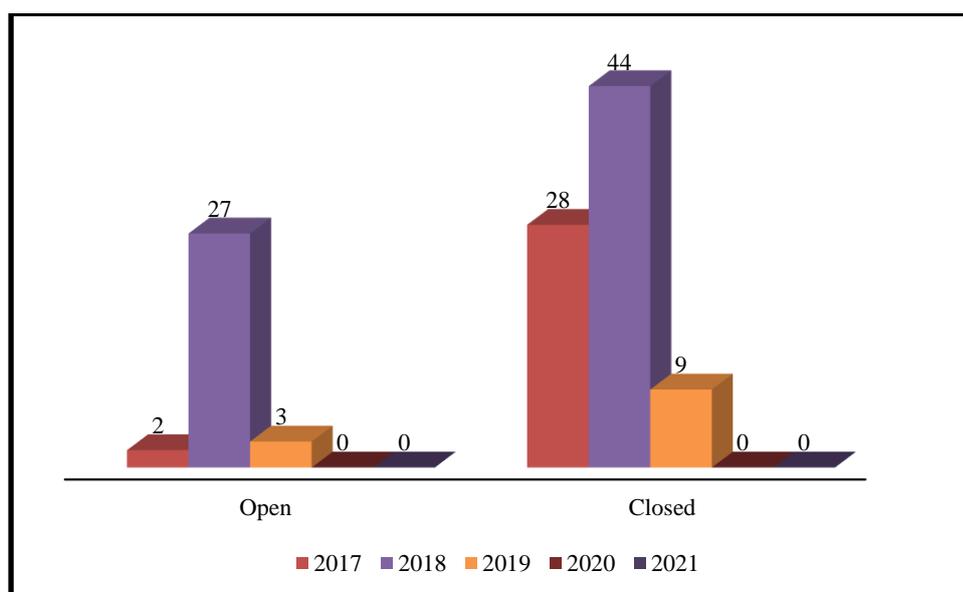
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan Kereta Api yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari Tahun 2017 - 2021 sebanyak 113 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 32 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 81 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2017 – 2021.

**Tabel XXVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
2017 - 2021**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			Open	Closed	TDTL
1	2017	30	2	28	0
2	2018	71	27	44	0
3	2019	12	3	9	0
4	2020	0	0	0	0
5	2021	0	0	0	0
Total		113	32	81	0
PERSENTASE			28%	72%	0

**Grafik XXVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
2017 - 2021**



V. DATA STATISTIK PENDUKUNG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI



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

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

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

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

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

1. STATISTIK KEPEGAWAIAN KNKT

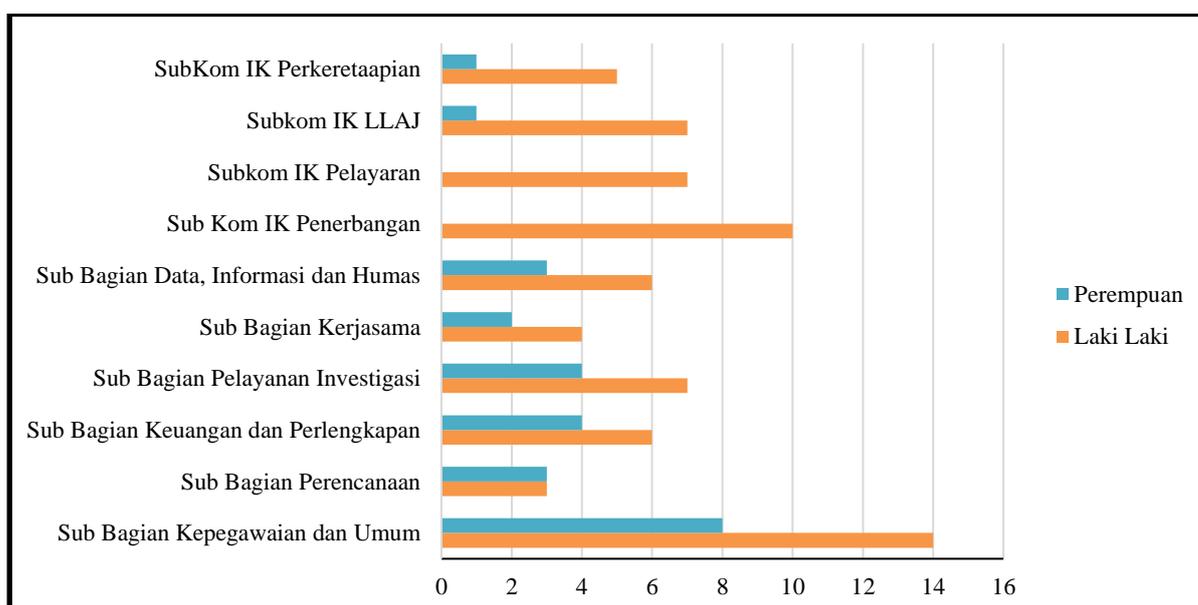
KNKT adalah lembaga non struktural di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Untuk melaksanakan tugas investigasi tersebut, KNKT menugaskan investigator terpilih serta staf pendukung yang ditempatkan di lingkungan sekretariat KNKT. Seluruh pegawai KNKT dibagi kedalam beberapa sub bagian, berikut tabel dan grafik jumlah pegawai KNKT menurut sub bagian dan jenis kelamin Tahun 2021.

Tabel XXIX Jumlah Pegawai KNKT Menurut Sub Bagian dan Jenis Kelamin Tahun 2021

No	UNIT KERJA KNKT	Jumlah Pegawai		
		Laki - Laki	Perempuan	Total
1	Sub Bagian Kepegawaian dan Umum	14	8	22
2	Sub Bagian Perencanaan	3	3	6
3	Sub Bagian Keuangan dan Perlengkapan	6	4	10
4	Sub Bagian Pelayanan Investigasi	7	4	11
5	Sub Bagian Kerjasama	4	2	6
6	Sub Bagian Data, Informasi dan Humas	6	3	9
7	Sub Kom IK Penerbangan	10	0	10
8	Subkom IK Pelayaran	7	0	7
9	Subkom IK LLAJ	7	1	8
10	SubKom IK Perkeretaapian	5	1	6
JUMLAH		69	26	95

*3 orang pejabat struktural dan 4 orang anggota knkt apabila di total jumlah pegawai KNKT menjadi 102 orang

Grafik XXIX Jumlah Pegawai KNKT Menurut Sub Bagian dan Jenis Kelamin Tahun 2021



2. BIMBINGAN TEKNIS

Bimbingan teknis (Bimtek) merupakan kegiatan pelatihan yang biasanya dilaksanakan oleh Lembaga Resmi dengan tujuan untuk meningkatkan kompetensi peserta yang dimana materi yang diberikan meliputi membangun tim kerja efektif, Teknik komunikasi dalam konteks pelayanan prima, survey indeks kepuasan masyarakat dan penanganan keluhan pelanggan, tata pemerintahan yang baik dan profesionalisme aparatur, kepemimpinan, dll. Selama Tahun 2021 KNKT telah mengikuti beberapa kegiatan bimbingan teknis yang diikuti oleh investigator maupun staf Sekretariat KNKT.

Total bimbingan teknis yang dilakukan oleh KNKT selama Tahun 2021 sebanyak 22 Bimbingan teknis yang diselenggarakan oleh KNKT maupun dari Kementerian Perhubungan atau Lembaga Resmi Lainnya yaitu:

1. Bimbingan Teknis Bloodborne Pathogen Training.
2. Bimbingan Teknis Human Factor for Transport Safety Investigation.
3. Bimbingan Teknis Analysis Investigation.
4. Bimbingan Teknis Basic Investigation.
5. Bimbingan Teknis Tata Cara Penyelenggaraan dan Penilaian SPIP, dan Implementasi Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
6. Pelatihan Renstra dan AKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
7. Pembekalan Sistem Administrasi Perkantoran dan Penggunaan Bahasa Indonesia yang baik dan benar di lingkungan KNKT.
8. Pendidikan dan Pelatihan Sekretaris yang Efektif Kementerian Perhubungan.
9. Pelatihan Tentang Mobil Listrik.
10. Uji Kompetensi Jabatan Fungsional Arsiparis.
11. Pelatihan Tim Penguji UPPKB DISHUB Prov. DKI Jakarta di PT HMSI.
12. *Capacity building safety* motor dan mobil listrik.
13. Diklat Pengadaan Barang dan Jasa Tingkat Dasar.
14. Pendidikan dan Pelatihan *Public Speaking* Kementerian Perhubungan.
15. Pembelajaran E-Learning Jabatan Fungsional Pranata an Analisis Pengelolaan APBN Angkatan III Tahun 2021.
16. Workshop meningkatkan keselamatan angkutan BBM/LPG dengan sistem SmartMT.
17. Pelatihan "*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*" (MARPOL).
18. Pelatihan Persiapan Audit IMSAS(Imo State Audit Scheme) tahun 2023.
19. Workshop Keselamatan.
20. Pelatihan "Handling Hazardous Material Accident In Highway".
21. Pelatihan "Handling Hazardous Material Accident In Highway".
22. Bimbingan Teknis ICAO USOAP PQ Edisi 2020 dan Pengisian secara Online.

3. SOSIALISASI

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

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

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

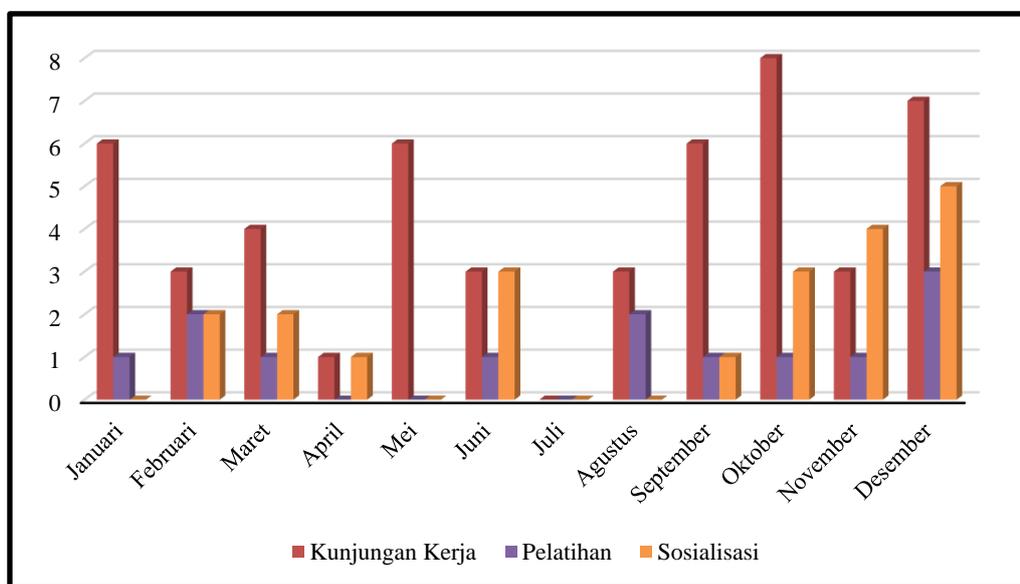
Total kegiatan diluar investigasi yang diikuti oleh KNKT selama Tahun 2021 kurang lebih sebanyak 84 kegiatan yang dibagi kedalam kategori kunjungan kerja, pelatihan, dan sosialisasi. Kategori pelaksanaan kunjungan kerja berupa kunjungan kerja Ketua KNKT, Diskusi dengan instansi maupun Lembaga lain, monitoring transportasi, inspeksi fasilitas transportasi, rapat koordinasi, peninjauan lokasi keselamatan transportasi, penandatangan nota kesepahaman dan lain – lain. Kategori pelatihan berupa pengujian teknis, pelatihan moda transportasi keselamatan, investigasi keselamatan operasional bus transjakarta, dan sebagainya. Sedangkan kategori sosialisasi dibagi kedalam seminar, workshop, Kegiatan *Accident Review Forum* (ARF), *Focuss Group Discussion* (FGD), dan *Media Release* dengan melibatkan Instansi, Lembaga dan Badan Usaha yang bergerak di Bidang Keselamatan dan Transportasi. Berikut tabel dan grafik kegiatan lain diluar investigasi yang diikuti oleh KNKT.

Berikut tabel dan grafik kegiatan sosialisasi investigasi kecelakaan transportasi Tahun 2021.

Tabel XXX Kegiatan Sosialisasi Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2021

No.	Bulan	Tahun 2021			
		Kunjungan Kerja	Pelatihan	Sosialisasi	Total
1.	Januari	6	1	0	7
2.	Februari	3	2	2	7
3.	Maret	4	1	2	7
4.	April	1	0	1	2
5.	Mei	6	0	0	6
6.	Juni	3	1	3	7
7.	Juli	0	0	0	0
8.	Agustus	3	2	0	5
9.	September	6	1	1	8
10.	Oktober	8	1	3	12
11.	November	3	1	4	8
12.	Desember	7	3	5	15
Total		50	13	21	84

Grafik XXX Kegiatan Sosialisasi Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2021



Pada Tahun 2021 KNKT mengadakan Accident Review Forum sebanyak 3 kali yaitu :

- a) Kegiatan ARF (Accident Review Forum) bidang perkeretaapian Tahun 2021 terkait penanganan keselamatan di Perlintasan Sebidang antara Pusat dan Daerah, pada Senin, 25 Oktober 2021.
- b) Kegiatan ARF (Accident Review Forum) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait keselamatan kelistrikan mobil bus, yang dilaksanakan pada tanggal 18 Maret 2021.
- c) Kegiatan ARF (Accident Review Forum) Bidang Pelayaran terkait keselamatan pelayaran kapal pengangkut muatan curah padat (Nickel Ore), yang dilaksanakan pada tanggal 16 Juni 2021.

Kegiatan Forum Group Discussion yang dilaksanakan oleh KNKT selama Tahun 2021 berjumlah 3 kegiatan, diantaranya ialah :

- a) Forum Group Discussion bidang perkeretaapian dengan tema “Keselamatan Jembatan Kereta Api” yang dilaksanakan di Aula Pelabuhan Tanjung Intan, Pelindo 3, Cilacap, pada tanggal 21 Juni 2021.
- b) Forum Group Discussion bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan dengan tema “Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Guna Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” pada 28 Oktober 2021.
- c) Forum Group Discussion bidang pelayaran dengan tema “Peningkatan Sistem Keselamatan Kapal Perikanan” di Pelabuhan Juwana, Pati, Jawa Tengah pada tanggal 17 November 2021.

Kegiatan sosialisasi seperti *Media Release* dilakukan sebanyak 3 kali selama Tahun 2021, yaitu :

- a) Pelaksanaan kegiatan Media Release laporan final tenggelamnya kapal MV Nur Allya pada Jum’at, 5 Februari 2021 di Ruang Aula KNKT.
- b) Pelaksanaan kegiatan Media Release laporan pendahuluan investigasi kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ182 rute Jakarta-Pontianak yang terjadi di Sekitaran Kepulauan Seribu pada 09 Januari 2021.
- c) Kegiatan Press Statement KNKT terkait penemuan Cockpit Voice Recorder (CVR) pesawat Sriwijaya Air SJ182 PK-CLC rute Jakarta-Pontianak pada 31 Maret 2021.
- d) Kegiatan Media Release moda Lalu Lintas Angkutan Jalan dengan tema “Kecelakaan Lalu Lintas Jalan disebabkan oleh Faktor Geometrik Jalan (Studi Kasus Investigasi Tabrakan Beruntun Ruas Jalan Solo Ngawi, Tikungan Harmoko Musi Banyuasin, Tebing Breksi Sleman Jogja)” di Jakarta pada tanggal 12 Oktober 2021.
- e) Kegiatan Media Release dengan topik “Capaian Kinerja KNKT Tahun 2021” di Gedung KNKT, Jakarta pada tanggal 20 Desember 2021.

4. PERTEMUAN TINGKAT INTERNASIONAL

Selama Tahun 2021 KNKT mengadakan 1 kali pertemuan tingkat internasional yang merupakan pelaksanaan simulasi dan diskusi kecelakaan pesawat udara Boeing 737-500 yang dioperasikan oleh Sriwijaya Air, registrasi PK-CLC di Kepulauan Seribu, Jakarta. Dalam Pertemuan Tingkat International yang dilaksanakan di Henderson Las Vegas, Nevada Amerika Serikat pada tanggal 26 Oktober – 4 November 2021. Pelaksanaan simulator testing di Las Vegas Flight Academy untuk pemeriksaan authothrottle cruise split monitor.

5. KERJASAMA

Total kerjasama yang dilakukan oleh KNKT selama Tahun 2017 - 2021 sebanyak 28 kerjasama. Penyelenggaraan kerjasama (*Memorandum Of Understanding/MoU*) dengan lembaga lain oleh KNKT selama Tahun 2021 sebanyak 3 kerjasama yang terdiri dari :

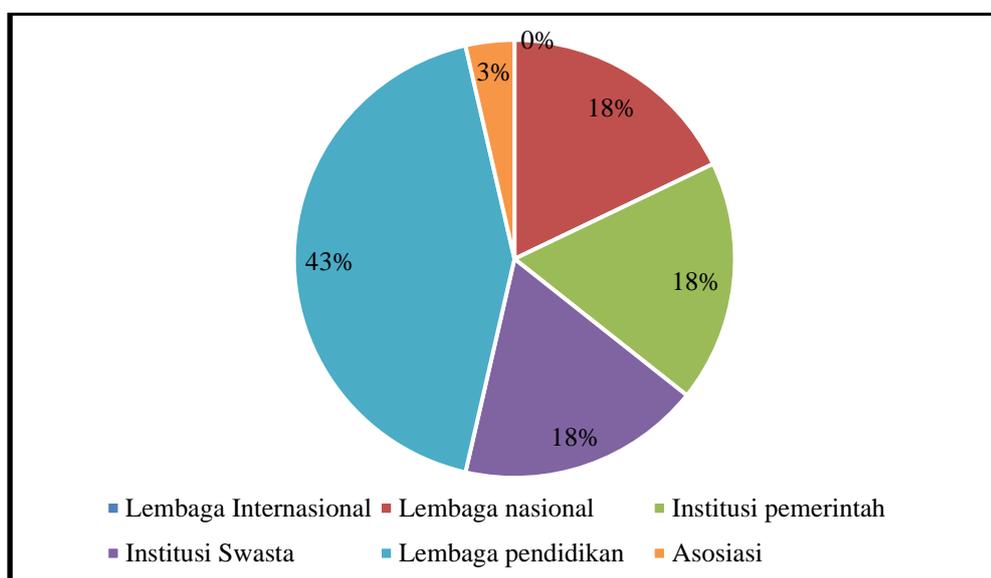
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Ikatan Pilot Indonesia (IPI) tentang peningkatan keselamatan penerbangan di Jakarta tanggal 25 Maret 2021.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan PT Angkasa Pura II tentang Penelitian dan Pengembangan Penggunaan Aplikasi Teknologi Bandar Udara dalam rangka Peningkatan Keselamatan Operasi Penerbangan tanggal 21 Juni 2021.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Institut Teknologi Sumatera (ITERA) yang dilaksanakan pada tanggal 6 Oktober 2021 di Gedung A Kampus Institut Teknologi Sumatera.

Berikut tabel dan grafik kegiatan kerja sama KNKT periode 2017 – 2021.

Tabel XXXI Kegiatan Kerja Sama KNKT

No.	Uraian	Tahun					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Lembaga Internasional	0	0	0	0	0	0
2.	Lembaga nasional	0	0	0	5	0	5
3.	Institusi pemerintah	2	1	1	0	1	5
4.	Institusi Swasta	2	0	3	0	0	5
5.	Lembaga pendidikan	8	1	2	0	1	12
6.	Asosiasi	0	0	0	0	1	1
Total		12	2	6	5	3	28

Grafik XXXI Kegiatan Kerja Sama KNKT



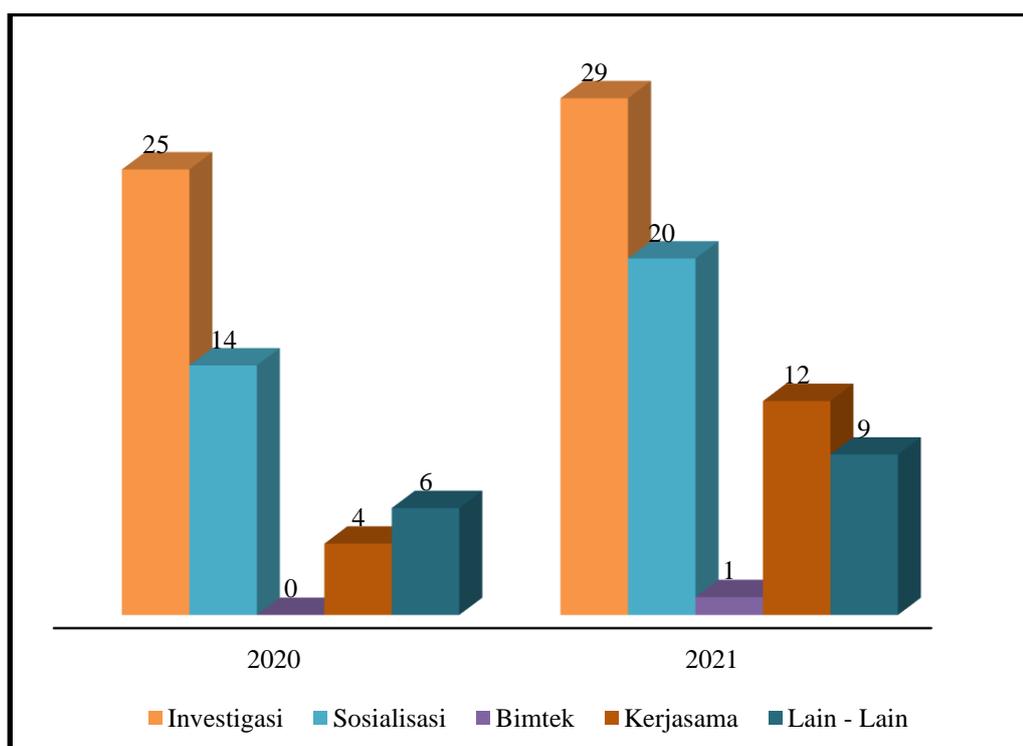
6. SIARAN PERS

Salah satu publikasi kinerja KNKT kepada masyarakat melalui penerbitan siaran pers yang merupakan bahan pemberitaan KNKT baik melalui media massa maupun median sosial. Total siaran pers yang diterbitkan oleh KNKT selama tahun 2021 sebanyak 71 siaran pers terdiri dari siaran pers investigasi kecelakaan, Sosialisasi, Bimtek, Kerjasama dan Lain-lain. Berikut tabel dan grafik siaran pers tahun 2020 – 2021.

**Tabel XXXII Siaran Pers KNKT
2020 – 2021**

No.	Uraian	Tahun		Total
		2020	2021	
1.	Investigasi	25	29	54
2.	Sosialisasi	14	20	34
3.	Bimtek	0	1	1
4.	Kerjasama	4	12	16
5.	Lain-lain ¹	6	9	15
Total		49	71	120

**Grafik XXXII Siaran Pers KNKT
2020 – 2021**



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

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pada Tahun 2021, KNKT telah melaksanakan investigasi kecelakaan sebanyak 62 kecelakaan yang terdiri dari kecelakaan LLAJ sebanyak 29%, kecelakaan pelayaran sebanyak 31%, kecelakaan penerbangan sebanyak 32% dan kecelakaan Kereta Api sebanyak 8%. Jumlah kecelakaan yang di investigasi KNKT Tahun 2021 meningkat dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2020 yang berjumlah 52 kejadian.

Sejak Tahun 2017 – Tahun 2021 KNKT telah menghasilkan rekomendasi sebanyak 1690 rekomendasi yang terdiri dari: rekomendasi LLAJ sebanyak 48%, rekomendasi kereta api sebanyak 7%, rekomendasi penerbangan sebanyak 7%, dan rekomendasi pelayaran sebanyak 38%. Pada Tahun 2021 KNKT mengeluarkan 102 rekomendasi dari seluruh moda kepada stakeholder terkait untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang sama terulang kembali.

B. Saran

Buku statistik investigasi kecelakaan transportasi Tahun 2021 yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ini bertujuan untuk dapat meningkatkan pelayanan informasi kepada publik, penyampaian dokumentasi secara transparan, serta akuntabel.

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