

Media Release Laporan Final Investigasi Kecelakaan Pelayaran

Rejeki Baru Kharisma dan Anugrah Express

Terbaliknya Rejeki Baru Kharisma

Di Perairan Dermaga Tenggayu-I, Tarakan
Kalimantan Utara, Republik Indonesia
25 Juli 2017

Rejeki Baru Kharisma

- Rejeki Baru Kharisma dengan Tanda Selar: GT 6 No.454 B-14, merupakan speed boat penumpang yang digunakan sebagai angkutan penumpang dari Tanjung Selor sampai Tarakan, Pulau Bunyu, Nunukan, Sei Nyamuk, KTT, Malinau dan Berau.
- Rejeki Baru Kharisma dibangun dengan bahan konstruksi FRP di Samarinda, Kalimantan Timur pada tahun 2013.
- Rejeki Baru Kharisma dimiliki perorangan dan diageni oleh PT. Betteng Raya Sejahtera.
- Berdasarkan Pas Kecil yang diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bulungan, Kalimantan Utara ukuran tonase speed boat ini adalah 6 GT.

Rejeki Baru Kharisma

- Ukuran teknis Rejeki Baru Kharisma selengkapnya adalah sebagai berikut:

• Panjang (Length Overall)	14,50 m
• Lebar keseluruhan (Breadth)	2,40 m
• Dalam (Depth)	1,10 m
• Tonase Kotor (GT)	6 GT
• Tonase Bersih (NT)	2 NT



Kronologi Kejadian

- Tanggal 25 Juli 2017, pukul 09.05 WITA, *Rejeki Baru Kharisma* sandar di pelabuhan Tenggayu-I, Tarakan untuk mengangkut penumpang dan selanjutnya berangkat ke pelabuhan Kayan II, Tanjung Selor.
- Pukul 09.20 WITA, keagenan Rejeki Baru Kharisma mengajukan permohonan keberangkatan tujuan Tanjung Selor dengan jumlah penumpang yang tercatat di dalam manifest sebanyak 48 orang penumpang dengan 3 orang awak speed boat.
- Pukul 09.30 WITA, KSOP Tarakan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- Pukul 09.40 WITA, Rejeki Baru Kharisma berlayar kurang lebih sejauh 200 Meter dari dermaga, Juragan Rejeki Baru Kharisma menaikan putran mesin sampai 3.500 Rpm, Rejeki Baru Kharisma miring ke kiri sehingga Juragan membanting kemudi ke kanan agar dapat kembali ke posisi semula, namun usaha ini tidak berhasil, Rejeki Baru Kharisma tidak dapat dikontrol dan terbalik ke kiri.

Kronologi Kejadian

- Para penumpang dan awak speed boat selanjutnya dievakuasi dengan menggunakan speed boat regular dan non-regular milik masyarakat yang ada di sekitar pelabuhan Tenggayu-I, Tarakan.
- Lokasi kecelakaan terbaliknya Rejeki Baru Kharisma berada di sekitar perairan dermaga pelabuhan Tenggayu-I, Tarakan.

Video Detik-Detik Tenggelamnya *Rejeki Baru Kharisma*



7

Akibat Kecelakaan



Uraian	Meninggal	Selamat	Jumlah
Awak Speed Boat	-	3	3
Penumpang (Dewasa)	9	39	48
Penumpang (Anak-Anak)	1	3	4
Jumlah total	10	41	55

Lokasi kejadian

8

Permesinan Speed Boat



- Pabrik Pembuat : YAMAHA
- Jumlah : 3 Unit
- Bahan Bakar : Premium
- Siklus Kerja : 4 Langkah
- Daya Motor : 200 HP

9

Perlengkapan Peralatan Keselamatan Speed Boat



No.	Jenis Peralatan	Jumlah
1.	Pelampung penolong (<i>lifebuoys</i>)	2 buah
2.	Jaket penolong (<i>lifejackets</i>)	60 buah

10

Informasi Rute Pelayaran



- Route pelayaran dari pelabuhan Tengkyau-I, Tarakan ke Tanjung Selor berjarak kurang lebih 38 NM.
- Waktu tempuh yang dibutuhkan *speed boat* dengan kecepatan rata-rata 26 knot atau sekitar 1.30 menit hingga 2 jam dengan kondisi cuaca baik.

11

Analisis Terbaliknya *Rejeki Baru Kharisma*

- Muatan yang diletakkan di atas atap ruang penumpang menyebabkan titik berat semakin tinggi, sehingga stabilitas *speed boat* berkurang. Indikasi ini terlihat dari rekaman video amatir ketika *Rejeki Baru Kharisma* berbelok meninggalkan dermaga pelabuhan sudah miring ke kiri dengan periode olengan yang lambat.
- Juragan *Rejeki Baru Kharisma* menaikkan putaran mesin sampai 3.500 Rpm, haluan speed boat terangkat naik dari permukaan air (kondisi planing).
- Pada kondisi planing semakin miring ke kiri, sehingga juragan refleks cikar kanan agar dapat kembali ke posisi semula.
- Namun usaha ini tidak berhasil karena *Rejeki Baru Kharisma* tidak dapat dikontrol, sehingga muatan dan penumpang yang duduk berhadapan di sisi kanan tergeser ke sisi kiri akibat dari gaya sentrifugal yang diakibatkan refleks cikar kanan oleh Juragan *speed boat*.
- Kondisi ini menyebabkan bergesernya titik berat (G) ke sisi kiri sehingga *speed boat* miring ke kiri dan terbalik (*capsize*).

12

Prosedur Keadaan Darurat

- Sesuai Instruksi Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.008/1/II/DJPL-17 tentang *Kewajiban Nahkoda Dalam Penanganan Penumpang Selama Pelayaran*, Nahkoda wajib memastikan semua penumpang kapal tradisional memakai jaket penolong (*life jacket*).
- Juga terdapat keharusan awak kapal melakukan *safety briefing* dengan menunjukkan jalur keluar darurat (*emergency escape*), jika kapal tenggelam atau terbakar.
- Pada saat kejadian sebagian penumpang tidak mengenakan jaket penolong dan juga tidak tersedia jaket penolong untuk anak-anak.
- Pada saat *Rejeki Baru Kharisma* terbalik, sebagian besar penumpang keluar dari pintu belakang ruang penumpang.
- Penumpang yang lain keluar dari pintu depan tetapi terkendala pintu tidak dapat dibuka dengan mudah.
- Penumpang yang terperangkap di dalam ruang penumpang mengalami kesulitan keluar karena tidak terdapat pintu atau jendela darurat.

13

Kesimpulan - Faktor Kontribusi

- *Rejeki Baru Kharisma* berangkat dari dermaga dengan kondisi miring ke kiri akibat distribusi muatan yang berat pada sisi kiri atas ruang penumpang.
- Saat juragan *Rejeki Baru Kharisma* menambah putaran mesin sampai 3.500 Rpm, haluan speed boat terangkat naik dari permukaan air dan kondisi *speed boat* semakin miring ke kiri.
- Juragan *speed boat* refleks cikar kemudi ke kanan agar dapat kembali ke posisi semula. Namun usaha ini tidak berhasil, *Rejeki Baru Kharisma* tidak dapat dikendalikan.
- Muatan dan penumpang yang duduk berhadapan di sisi kanan tergeser ke sisi kiri akibat dari gaya sentrifugal yang diakibatkan refleks cikar kemudi kanan. Kondisi ini menyebabkan bergesernya titik berat ke sisi kiri sehingga *speed boat* semakin miring ke kiri dan kemudian terbalik (*capsize*).

14

Kesimpulan – Temuan

- Sertifikat *speed boat* dalam keadaan laik ditunjukkan dengan surat dan sertifikat yang masih berlaku.
- Sertifikat juragan berupa SKK 60 masih berlaku.
- Cuaca pada saat kejadian dalam keadaan cerah.
- *Speed boat* tidak mempunyai gambar rencana umum dan gambar teknik yang lain.
- Tidak terdapat pintu/jendela darurat yang bertuliskan "Emergency Exit" pada kedua sisi *speed boat* yang ukurannya memadai untuk kepentingan evakuasi keadaan darurat.
- Pintu pada ruang akomodasi dibuka ke arah atas dari sisi dalam.
- Tangki bahan bakar digunakan sebagai tempat duduk penumpang.

15

Kesimpulan – Temuan (lanjutan)

- Tangki bahan bakar digunakan sebagai tempat duduk penumpang.
- Ruang kendali kemudi berada di buritan *speed boat*.
- Terdapat akses jalur evakuasi yang menyempit sehingga memperlambat proses evakuasi.
- Pada ruang penumpang depan dan belakang tempat duduk penumpang dengan posisi berhadapan.
- Data-data manifest penumpang tidak sesuai dengan identitas penumpang (KTP) dan menggunakan nama panggilan.
- Pengelolaan pelabuhan tidak mengawasi penumpang yang naik ke atas *speed boat* dan setiap penumpang yang akan berangkat dengan *speed boat* ditandai oleh adanya tiket perorangan dan atas nama sendiri sesuai identitasnya.

16

Kesimpulan – Temuan (lanjutan)

- Berdasarkan pengamatan di lapangan terutama untuk proses pemberangkatan *speed boat* di pelabuhan di Tenggayu-1, Tarakan yang dikelola oleh Pemerintah Daerah setempat, ditemukan kurang optimalnya proses pengawasan terhadap keberangkatan *speed boat*.
- Tidak tersedia jaket penolong yang diperuntukan bagi anak-anak.
- *Kill cord* tidak dipergunakan sebagaimana fungsinya.
- Awak *speed boat* tidak pernah mengikuti pelatihan tentang keselamatan dan tindakan penanganan gawat darurat.
- Awak *speed boat* tidak memiliki sertifikat keterampilan BST (*basic safety training*) di mana pelatihan tersebut melatih awak *speed boat* agar trampil menyelamatkan diri, memahami pencegahan dan pemadaman kebakaran serta pertolongan pertama pada kecelakaan.

17

Rekomendasi

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN.

- Membuat peraturan tentang Petunjuk Teknis dan Administratif pembuatan *speed boat* (kapal cepat bermesin tempel) untuk mengangkut penumpang yang dapat dipergunakan oleh *Marine Inspector* dalam melakukan pengecekan terhadap kelayakan *speed boat*, yang berisikan tentang pembuatan dan pengesahan gambar teknik, persyaratan konstruksi, perlengkapan peralatan keselamatan, sistem permesinan motor tempel dan kelistrikan serta pengawakannya.
- Membuat prosedur atau tata cara pendataan penumpang yang akan naik *speed boat* sehingga operator *speed boat* memiliki panduan atau juknis yang seragam.

18

Rekomendasi (lanjutan)

KSOP KELAS III TARAKAN

- Agar melaksanakan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Surat Edaran Nomor: UM.003/13/16/DK.16 tentang Peningkatan Keselamatan *Speed boat* Kecepatan Tinggi.
- Melakukan pengawasan terhadap Surat Instruksi Dirjen Perhubungan laut Nomor: UM.008/1/11/DJPL-17 tentang kewajiban nakhoda dalam penanganan penumpang selama pelayaran.

20

Rekomendasi (lanjutan)

DINAS PERHUBUNGAN KOTA TARAKAN

- Memastikan proses embarkasi dan debarkasi penumpang yang dimulai dengan pembelian tiket, penumpang naik ke *speed boat* dengan menunjukan tiket yang dimiliki serta memastikan nama-nama yang tertera pada tiket tersebut sesuai dengan identitas yang dimiliki, sehingga tercipta tata kelola pelabuhan yang baik dan aman.

21

Rekomendasi (lanjutan)

DINAS PERHUBUNGAN KOTA TARAKAN

- Agar melaksanakan segera peningkatan sistem pelayanan terhadap kegiatan transportasi laut yang berada di dermaga Tenggayu-I, Tarakan sesuai surat nomor: UM.003/6/16/KSOP.TRK.17 tertanggal 27 Juli 2017, yang meliputi hal-hal :
 - Penertiban penjualan tiket untuk tidak berada di dermaga, harus berada di loket yang telah disiapkan dan meminta identitas penumpang yang akan berangkat.
 - Penertiban orang-orang yang tidak berkepentingan yang berada di dermaga
 - Penertiban kendaraan-kendaraan yang berada di dalam dermaga
 - Penggunaan atribut/tanda pengenalan bagi setiap petugas loket, agen dan awak *speed boat*
 - Penertiban pemeriksaan di Pos penjagaan sebelum masuk ke dermaga agar orang-orang yang tidak berkepentingan di larang masuk.
 - Pembuatan dan perberlakuan Pas Pelabuhan.

21

Rekomendasi (lanjutan)

DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BULUNGAN

- Memastikan gambar *speed boat* telah diperiksa dan disahkan sebelum menerbitkan surat-surat dan sertifikat *speed boat*.
- Memastikan agar terdapat pintu/jendela darurat yang bertuliskan "Emergency Exit" pada kedua sisi *speed boat* yang ukurannya memadai untuk kepentingan evakuasi keadaan darurat.
- Agar tidak menggunakan tangki bahan bakar sebagai tempat duduk penumpang karena sangat berbahaya bagi keselamatan penumpang.
- Agar pintu masuk pada ruang akomodasi dibuka searah jalur evakuasi penumpang.
- Agar tempat duduk penumpang dengan posisi berhadapan pada ruang penumpang depan dan belakang agar dirubah posisi tempat duduk dengan mengarah ke depan.

22

Rekomendasi (lanjutan)

PEMILIK / OPERATOR *SPEED BOAT*

- Agar awak *speed boat* memiliki sertifikat keterampilan BST (*basic safety training*).
- Meningkatkan perawatan terhadap peralatan keselamatan di atas *speed boat*.
- Memastikan bahwa seluruh awak *speed boat* menggunakan seragam yang mudah dikenali penumpang sebagai awak *speed boat*.
- Agar akses jalur evakuasi yang menyempit yang dapat memperlambat proses evakuasi dirubah, sehingga tidak menghalangi jalur evakuasi ketika terjadi kecelakaan.
- Menyusun penempatan dan pembuatan jalur evakuasi penumpang yang jelas agar akses keluar lebih efektif untuk penyelamatan diri.
- Adanya perencanaan prosedur dan alur evakuasi yang baik dapat membantu penumpang menghadapi kondisi darurat di *speed boat*.

23

Terbaliknya Anugrah Express

Di Perairan Sungai Kayan, Tarakan
Kalimantan Utara, Republik Indonesia
01 Januari 2018

24

Kronologi Kejadian

- Pada tanggal 1 Januari 2018 sekitar pukul 08.15 WITA *Anugrah Express* bertolak dari Pelabuhan Kayan II, Tanjung Selor menuju Pelabuhan Tengayu I, Tarakan. Di atas kapal terdapat 43 penumpang dewasa, 5 penumpang anak-anak, barang bawaan penumpang, dan 3 awak kapal.
- Juragan (Nakhoda) mulai memacu kapal pada kecepatan normal pelayaran sekitar 30 knot. Cuaca pada saat itu cerah dan penglihatan visual dalam kondisi baik.
- Di luar perkiraan, ketika kapal telah menempuh perjalanan sekitar 2 Nm dari Pelabuhan Kayan II, Juragan melihat adanya kayu yang berada di depan agak ke kiri. Pada saat itu jarak antara kapal dan kayu sekitar 10 m. Kayu terlihat sesaat mengapung dan sesaat tenggelam. Kayu tersebut berukuran panjang ± 2 m, pada posisi melintang terhadap arah laju kapal.

25

Kronologi Kejadian (lanjutan)

- Melihat situasi tersebut, Juragan segera mengurangi kecepatan, kemudian memposisikan tuas kontrol kecepatan pada posisi netral. Namun demikian, tubrukan dengan kayu tidak terhindarkan.
- Posisi kayu yang berada di depan agak ke kiri membuat kapal sisi kiri terangkat lebih tinggi ketika menubruk kayu. Akibatnya, penumpang di buritan kiri yang duduk menyamping menghadap ke kanan rentan terhempas ke kanan. Selanjutnya, penumpang di ruang penumpang buritan terkonsentrasi ke sisi kanan. Perlahan, buritan kanan kapal mulai oleng ke arah kanan dan terus rebah ke arah kanan hingga lunas kapal berada di atas permukaan air. Sebagian penumpang, terutama yang berada di buritan, langsung meloncat ketika kapal mulai rebah dan sebagian lain terperangkap di dalam kapal.

26

Akibat Kecelakaan

- Sembilan penumpang meninggal dunia.



Pelabuhan Kayan II (no. 1), lokasi kejadian (no. 2), dan lokasi kapal ditambatkan (no. 3)

27

Kesimpulan - Temuan

- Terbaliknya *Anugrah Express* akibat adanya pergeseran penumpang di ruang penumpang buritan dan barang bawaan di atas kapal setelah kapal menubruk kayu. Pergeseran titik berat ini membuat momen oleng yang lebih besar daripada momen penagak kapal.

28

Kesimpulan - Faktor Kontribusi

- Kebersihan Sungai Kayan dari keberadaan kayu, baik olahan maupun limbah, sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran kapal cepat, mengingat kecepatan kapal mencapai 30 knot.
- Posisi duduk penumpang yang menyamping menyebabkan penumpang rentan bergeser ke sisi yang berlawanan ketika kapal oleng.
- Kapal cepat tidak memiliki ruang khusus untuk barang bawaan penumpang di sekitar ruang penumpang, sehingga barang diletakkan di atas kapal.
- Komunikasi antarkapal maupun kapal dengan stasiun radio pantai tidak berperan baik untuk menyebarluaskan kondisi perairan dan cuaca, serta pesan keselamatan kepada kapal-kapal yang melintas.

29

Kesimpulan - Faktor Kontribusi (lanjutan)

- Sebagian korban jiwa adalah penumpang yang tidak mengenakan jaket penolong ketika berada di kapal karena merasa tidak nyaman dan sempit ketika duduk dengan mengenakan jaket penolong.
- Pengetahuan awak kapal dalam menghadapi situasi darurat belum terlihat secara maksimal.

30

Terima Kasih



Gedung Perhubungan Lt. 3
Jl. Medan Merdeka Timur no. 5, Jakarta
10110 Indonesia
Telp. +62-21-384-7601
Fax. +62-21-351-7606
Email. KNKT@dephub.go.id; marine.knkt@dephub.go.id
Alt. Email: marine.knkt@gmail.com
Web. <http://www.dephub.go.id/knkt>