

REKOMENDASI SEGERA

Nomor : KNKT/001/1 / 1 /REK.KL/11

1. SINOPSIS

Pada tanggal 28 Januari 2011, pukul 03.19 WIB, *KMP. Laut Teduh-2* berangkat dari Dermaga-I pelabuhan penyeberangan Merak menuju Pelabuhan penyeberangan Bakauheni. Kapal melaju dengan kecepatan rata-rata 5 knot .

Pukul 03.50 WIB, kapal telah sampai di sekitar Pulau Tempurung atau 5 Nmil dari pelabuhan Merak. Nakhoda menyampaikan berita kebakaran kepada *Ship traffic controller* melalui saluran komunikasi STC 8250.

Sekitar pukul 04.00 WIB, mengetahui adanya informasi kebakaran, 2 orang awak kapal yang sedang bertugas di *upper deck* segera berupaya untuk menentukan titik kebakaran. Pemeriksaan selanjutnya menuju ke *car deck* dan menemukan salah satu kendaraan telah mengeluarkan asap. Pemadaman segera dilakukan dengan menggunakan APAR (alat pemadam api ringan) jenis CO2 dan *dry powder*. Kebakaran yang terjadi menimbulkan asap hitam tebal dan mempersulit proses pemadaman. Awak kapal tidak berhasil memadamkan api dan selanjutnya berupaya untuk melakukan evakuasi. Kebakaran selanjutnya menyambar ke kendaraan lain dan meluas ke konstruksi *upper deck* berikut kendaraan yang berada di atasnya.

Sebagian penumpang sudah ada yang berupaya evakuasi ke luar kapal. 1 unit *lifeboat* diturunkan beserta sekitar 30 pelayar di atasnya serta 3 unit ILR (*inflatable life raft*) diturunkan. Kebakaran juga meluas ke mesin bantu kapal yang berada di *upper deck* dan menyebabkan kapal mengalami *black out* (listrik padam). Kebakaran terus meluas dan mencapai ruang akomodasi penumpang yang berada di geladak ketiga hingga ke anjungan kapal.

Kecelakaan ini mengakibatkan 27 orang meninggal, 22 orang dirawat inap, 241 luka ringan dan 137 lainnya selamat. Kondisi konstruksi kapal di bagian *car deck*, *upper deck*, ruang akomodasi serta anjungan beserta seluruh muatan kendaraan yang ada di dalamnya mengalami rusak berat. *KMP. Laut Teduh-2* selanjutnya kandas di perairan Anyer atau 5 Nmil sebelah selatan pelabuhan Merak.

2. REKOMENDASI

Rekomendasi segera Komite Nasional Keselamatan Transportasi atas kejadian tersebut dalam sinopsis diberikan kepada:

A. REGULATOR/ADMINISTRATOR PELABUHAN

- Meningkatkan pengawasan terhadap proses penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB);
- Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan (SMK) di atas kapal.

B. REGULATOR/ PENYELENGGARA PELABUHAN PENYEBERANGAN

- Mengupayakan sistem pemantauan untuk dapat mengetahui jumlah dan identitas penumpang secara tepat yang berada di atas kapal;
- Pengawasan terhadap sistem pemuatan diantaranya penerapan jarak antara kendaraan di dek kendaraan, berat dan tinggi muatan maksimum di setiap kendaraan truk serta pengawasan terhadap penempatan kendaraan di kapal (stowage plan) untuk kepentingan stabilitas kapal;
- Melakukan pengawasan terhadap barang-barang yang dimuat di dalam kendaraan terutama barang-barang yang berkategori barang berbahaya.

C. OPERATOR KAPAL PENYEBERANGAN

- Menerapkan aturan secara ketat untuk melarang keberadaan penumpang baik penumpang biasa maupun sopir/kernet di geladak kendaraan, larangan merokok di geladak kendaraan dan menjalankan mesin kendaraan selama pelayaran;
- Meningkatkan peran DPA dalam hal pelaksanaan dan pengawasan sistem manajemen keselamatan kapal;
- Peningkatan kemampuan awak kapal dengan melaksanakan pelatihan kondisi darurat secara berkesinambungan, khususnya kemampuan pengendalian penumpang kondisi darurat crowd and crisis management;
- Meningkatkan sistem ronda/jaga keliling untuk memantau potensi-potensi bahaya utamanya di geladak kendaraan;
- Pengaturan jarak antara kendaraan sesuai ketentuan yang berlaku;
- Melaksanakan sistem perawatan dan pemeliharaan sesuai ketentuan-ketentuan dan buku petunjuk (*manual book*).

Jakarta, 8 Februari 2011

**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



TATANG KURNIADI