



Komite Nasional Keselamatan Transportasi KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



Gedung Kementerian Perhubungan Lt.3
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5
JKT 10110, INDONESIA

Phone: (021) 3517606
Fax : (021) 3517606

Website : www.dephub.go.id/knkt
Email : knkt@dephub.go.id

Ref: KNKT.12.09.03.03

Jakarta, 29 April 2013

Media Release

Perihal : Laporan akhir investigasi kecelakaan laut tubrukan antara KMP. Bahuga Jaya dengan MV. Norgas Cathinka di Perairan Selat Sunda (4Nm sebelah timur Pulau Rimau Balak), tanggal 26 September 2012

Pada pukul 03.05 WIB tanggal 26 September 2012, KMP. Bahuga Jaya berangkat dari dermaga 3 pelabuhan Merak menuju Bakauheni. Pelayaran tersebut adalah pelayaran reguler (terjadwal). Pelayaran direncanakan ditempuh selama sekitar 2 jam dengan kecepatan dinas 10 knot. Nakhoda, Mualim I dan Juru Mudi berada di anjungan kapal. Setelah kapal mencapai kecepatan dinasnya, Nakhoda Bahuga Jaya meninggalkan anjungan.

Pada saat yang bersamaan, MV. Norgas Cathinka juga sedang dalam perjalanannya melintasi selat sunda untuk menuju Singapore. Anjungan MV. Norgas Cathinka diawaki oleh Mualim Jaga dan Juru Mudi Jaga.

Pada pukul 0420, MV. Norgas Cathinka bergerak dengan haluan 049 (T) dengan kecepatan 11 knots. Pada saat itu, radar MV. Norgas Cathinka mendeteksi 3 kapal lain yang akan melintasi haluannya dan bergerak ke arah timur yaitu MV Caitlyn dan 2 kapal lain yang dideteksi sebagai target 98 dan target 99. Selain itu, tampak juga 2 kapal lain yang bergerak ke arah barat dan akan melintasi arah haluannya. Selanjutnya terdeteksi sebagai kapal Bahuga Jaya dan Gelis Rauh.

Pukul 0436, kapal terakhir dari tiga kapal yang bergerak ke timur yaitu ferry MV Caitlyn tepat melewati arah lintasan haluan Norgas Cathinka pada jarak 1 Nm. Pada saat itu Bahuga Jaya masih berada pada lintasan potensi tubrukan dengan baringan 074 (T) dengan jarak 2 mil laut.

Pukul 0440, Mualim Jaga di MV. Norgas Cathinka memutuskan untuk mengambil tindakan menghindari tubrukan. Dengan menggunakan autopilot, Mualim Jaga mengubah haluan kapal menjadi 050°. Pada saat yang sama, untuk menghindari

tubrukan, Mualim Jaga di KMP. Bahuga Jaya memerintahkan juru mudi untuk merubah kemudi ke kiri 20°.

Pada pukul 0441, Mualim Jaga MV. Norgas Cathinka, dengan menggunakan kemudi autopilot, merubah haluan dari 055 menjadi 060°. Juru Mudi jaga yang berdiri di dekat kemudi dapat melihat bahwa KMP. Bahuga Jaya sedang mengubah arah haluannya ke arah kiri. Jarak antara kedua kapal pada saat itu sudah kurang dari 1 mil laut.

Pada pukul 0442:42, Jarak kedua kapal telah kurang dari 0.5 mil laut. Mualim Jaga KMP. Bahuga Jaya memerintahkan untuk cikir kiri. Pada saat yang bersamaan, Mualim Jaga di MV. Norgas Cathinka mengubah kemudi otomatis menjadi manual untuk mempercepat perubahan haluan kapal ke kanan.

Pada pukul 0443, arah haluan MV. Norgas Cathinka 066° (T) dan tetap berbelok ke kanan. KMP. Bahuga Jaya berada pada jarak 0.3 mil laut dan berbelok secara cepat ke arah kiri. Kedua kapal bergerak saling mendekat dan diperkirakan akan saling bertubrukan dalam waktu kurang dari 1 menit.

Pada pukul 0443:12, Mualim Jaga Bahuga Jaya memanggil MV. Norgas Cathinka melalui radio VHF di channel 16. Mualim Jaga memanggil nama kapal "Norgas Cathinka" sebanyak 3 kali, namun tidak mendapat respon dari MV. Norgas Cathinka. Mualim Jaga Norgas Cathinka yang sedang memegang kendali kemudi mendengar panggilan tersebut namun tidak memahami maksudnya. Jarak antara kedua kapal pada saat itu sudah kurang dari 0.25 mil laut.

Pada pukul 0443:42, jarak antara KMP. Bahuga Jaya dan MV. Norgas Cathinka sekitar 100 m. Mualim Jaga MV. Norgas Cathinka melakukan cikir kanan untuk mencegah terjadinya tubrukan.

Pada pukul 0444:12, haluan MV. Norgas Cathinka 135° (T) dan tetap berbelok ke kanan dengan cepat. Beberapa detik kemudian, haluan kiri MV. Norgas Cathinka menubruk dinding atas bagian kanan KMP. Bahuga Jaya tepat berada di daerah bawah anjungan.

Pada pukul 0444:27, KMP. Gelis Rauh yang berada di belakang Bahuga Jaya, melakukan panggilan darurat (mayday) melalui radio VHF di channel 16.

Nakhoda Bahuga Jaya yang mengetahui kejadian tubrukan segera menuju ke anjungan. Selanjutnya Nakhoda meminta bantuan kepada Stasiun Pengendali Operasi (STC/Ship Traffic Controller) Bakauheni. 10 kapal Ro-Ro yang sedang beroperasi tiba di lokasi tubrukan untuk membantu mengevakuasi korban. Dari pelaksanaan operasi SAR, didapatkan 206 korban selamat dan 7 orang korban jiwa. MV. Norgas Cathinka mengalami kerusakan ringan pada struktur haluan.

Dari hasil analisis diketahui bahwa tubrukan tersebut telah menyebabkan muatan kendaraan di geladak kendaraan Bahuga Jaya bergeser ke kiri. Akibat dari pergeseran ini kapal mulai miring ke kiri. Pada saat ini diperkirakan air laut mulai memasuki geladak kendaraan utama melalui bukaan di dinding kapal. Kondisi yang demikian tersebut selanjutnya mempengaruhi stabilitas kapal.

Akibat adanya penambahan beban dimaksud, Bahuga Jaya selanjutnya terus miring ke kiri. Pada pukul 0525, tampilan AIS (Automatic Identification System) KMP. Bahuga Jaya menghilang dari radar MV. Norgas Cathinka. KMP. Bahuga Jaya tenggelam pada posisi $05^{\circ} 52.764' \text{ LS}/105^{\circ} 51.108' \text{ BT}$ di kedalaman 79 m.

Pukul 0530, setelah bergerak sekitar 5 mil laut dari lokasi tubrukan, MV. Norgas Cathinka mengubah arah haluan ke kanan dan kembali ke lokasi tubrukan yang selanjutnya berlabuh jangkar di sekitar lokasi tersebut.

Investigasi menemukan adanya inkonsistensi dalam penerapan aturan pencegahan tubrukan (P2TL/COLREGs: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) oleh masing-masing kapal pada saat kejadian.

Pada saat MV. Norgas Cathinka memasuki lintas penyeberangan Merak-Bakauheni, Kapal berhadapan dengan 5 kapal ferry lain yang melintasi haluannya. Pada saat 3 kapal ferry yang bergerak ke arah timur menuju Merak melintasi haluannya, Norgas Cathinka diwajibkan untuk mempertahankan haluannya sampai dengan ferry yang terakhir yaitu KMP. Caitlyn melewati haluannya. Selanjutnya MV. Norgas Cathinka juga diharuskan untuk menghindari KMP. Bahuga Jaya.

Dari analisis data VDR, diketahui bahwa pukul 0436 MV. Caitlyn melintasi haluan Norgas Cathinka dengan jarak sekitar 1 Nm. Pada 0440 atau sekitar 4 menit berikutnya, Mualim Jaga Norgas Cathinka mulai merubah haluan kapal ke kanan. Namun demikian, perubahan haluan yang diambil oleh MV. Norgas Cathinka terlalu pelan dan tidak cukup signifikan untuk memberikan kejelasan sikap olah gerak pada kapal-kapal lainnya.

Kondisi demikian sangat dimungkinkan telah menyebabkan Mualim Jaga KMP. Bahuga Jaya menjadi ragu-ragu dan selanjutnya mengasumsikan bahwa MV. Norgas Cathinka masih mempertahankan arah haluan dan kecepatannya. Untuk menghindari tubrukan, selanjutnya Mualim Jaga KMP. Bahuga Jaya mengambil tindakan merubah haluan kapal ke arah kiri. Namun demikian, perubahan haluan ke kiri ini tidak sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut.

Pada saat Mualim Jaga Norgas Cathinka merubah haluan ke kanan, yang bersangkutan juga mengasumsikan bahwa Bahuga Jaya masih mempertahankan haluan dan kecepatan, seperti yang telah ditentukan dalam COLREGs. Namun demikian, Bahuga Jaya telah berbelok ke kiri dan mengarah langsung ke Norgas Cathinka.

Selain hal-hal tersebut diatas, KNKT juga mengidentifikasi pola pengaturan lalu lintas yang diterapkan di lintas merak – bakauheni berpotensi untuk menyebabkan adanya penumpukan kapal ferry di satu titik. Kondisi demikian dapat meningkatkan potensi tubrukan antar kapal.

Dari temuan-temuan dimaksud, KNKT telah mengeluarkan rekomendasi-rekomendasi keselamatan kepada para pihak terkait sebagai upaya pencegahan kecelakaan yang serupa di masa mendatang, antara lain:

Adanya pemisahan alur lintas penyeberangan bagi kapal-kapal ferry yang menuju ke Merak dan Kapal yang menuju ke Bakauheni;

Menentukan pola operasi kapal ferry secara tepat dengan mempertimbangkan kondisi kapal seperti halnya aspek kecepatan untuk mencegah adanya penumpukan kapal di satu lokasi;

Kepada operator kapal ferry, KNKT merekomendasikan untuk meningkatkan kemampuan komunikasi navigasi dan pemahaman terhadap P2TL/COLREGs. Selain itu, KNKT juga merekomendasikan bagi para perwira jaga untuk meningkatkan kewaspadaan terutama pada saat kapal akan melintasi ALKI.

Kepada perusahaan Norgas Carrier, KNKT menyampaikan rekomendasi untuk meningkatkan implementasi system manajemen keselamatan terutama perihal pengawakan anjungan, penerapan COLREG dan prosedur pengawasan keliling

**KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**
Ketua

TATANG KURNIADI
MARSEKAL MUDA TNI (Purn.)

