



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
REPUBLIK INDONESIA**

**FINAL**  
**KNKT.17.03.05.03**

**Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran**

**Tenggelamnya *KM. Sweet Istanbul***

**(IMO No. 9015993)**

**Area Labuh Jangkar Pelabuhan Tanjung Priok, DKI Jakarta**

**Republik Indonesia**

**20 Maret 2017**



**2017**

*Keselamatan merupakan pertimbangan utama KNKT untuk mengusulkan rekomendasi keselamatan sebagai hasil suatu penyelidikan dan penelitian.*

*KNKT menyadari bahwa dalam pengimplementasian suatu rekomendasi kasus yang terkait dapat menambah biaya operasional dan manajemen instansi/pihak terkait.*

*Para pembaca sangat disarankan untuk menggunakan informasi laporan KNKT ini untuk meningkatkan dan mengembangkan keselamatan transportasi;*

*Laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk menuntut dan menggugat di hadapan pengadilan manapun.*

Laporan ini disusun didasarkan pada:

1. Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 256 dan 257 berikut penjelasannya
2. Peraturan Pemerintah nomor 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi
3. Peraturan Presiden nomor 02 tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi
4. IMO Resolution MSC.255 (84) tentang kode investigasi kecelakaan

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)**, Gedung Perhubungan Lantai 3, Kementerian Perhubungan, Jln. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta 10110, Indonesia, pada tahun 2017.

## INFORMASI FAKTUAL

### ***Kronologi Kejadian***

Pada tanggal 20 Maret 2017 sekitar tengah hari, *KM. Sweet Istanbul* mengalami miring dan kemudian tenggelam. Kapal berada di area labuh jangkar pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Kejadian tenggelamnya kapal diketahui oleh pihak patroli KPLP Kesyahbandaran Utama Pelabuhan Tanjung Priok. Kapal pada mulanya miring ke kanan secara perlahan. Tidak ada korban jiwa maupun muatan dikarenakan kapal pada posisi tidak beroperasi. Selain itu, tidak terlihat adanya pencemaran bahan bakar kapal. Pada saat tim KNKT melakukan pemeriksaan pada tanggal 22 Maret 2017, badan kapal diperkirakan dalam posisi duduk mencapai dasar laut dan trim buritan. Haluan kapal masih terangkat.

Posisi tenggelamnya kapal tidak berada di alur pelayaran pada kedalaman sekitar 30 m.



**Gambar 1: Kondisi *KM. Sweet Istanbul* pada tanggal 22 Maret 2017**

### ***Data Kapal***

*KM. Sweet Istanbul ex Elegance* (IMO 9015993) merupakan kapal container berbendera Indonesia. Kapal dibangun dengan konstruksi baja di galangan *Sietas Kg Schiffswerft GmbH & Co., J.J.* Jerman pada tahun 1991. Pada tahun 2010, kapal dibeli oleh PT. Alkan Abadi untuk dioperasikan di Indonesia. Karena adanya permasalahan keuangan dan selanjutnya perusahaan dinyatakan pailit, maka sejak tahun 2015 kapal di bawah penguasaan bank. Kapal selanjutnya ditempatkan di area labuh jangkar sejak Maret 2015. Kapal diklaskan pada PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero). Pada Juli 2015, status klas kapal dicabut dikarenakan tidak memenuhi ketentuan survey dipersyaratkan.

*KM. Sweet Istanbul* memiliki kapasitas 372 TEUs yang juga dapat dimuati untuk muatan curah maupun kargo umum. Kapal dengan gros tonnage 3815 ini memiliki panjang keseluruhan 103 m, lebar 16.2 meter dan tinggi 8 meter. Pada sarat maksimum 6 meter, kapal memiliki bobot mati (*deadweight*) sebesar 4.665 ton.

Propulsi kapal menggunakan 1 unit mesin utama jenis diesel merk MaK 9M453C dengan daya sebesar 4079 Hp pada putaran 600 rpm. Mesin utama dimaksud menggerakkan 1 unit baling baling jenis fixed pitch propeller melalui gigi reduksi. Pada putaran baling-baling 181 rpm, kapal akan dapat melaju dengan kecepatan 14.5 knot. Daya kelistrikan kapal didapatkan dari 2 unit mesin bantu merk Volvo TAM yang masing-masing dapat menghasilkan 250 kW pada putaran mesin maksimum.

### ***Awak kapal***

Kapal dalam keadaan berlabuh tanpa awak maupun tanpa penjaga.

### ***Riwayat operasional kapal***

Sejak dibeli oleh PT. Alkan Abadi pada tahun 2010, kapal hanya dioperasikan di perairan domestik. Perbaikan kapal terakhir tercatat dilakukan pada bulan Agustus 2013 di galangan Indonesia Marina Shipyard, Gresik. Pada saat itu kapal menjalani pemeriksaan dok tahunan dan dinyatakan masih memenuhi peraturan klas.

Sesuai surat persetujuan berlayar, pelayaran terakhir kapal tersebut dari Pantoloan, Sulawesi Tengah menuju pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta pada bulan Maret 2015.

Setibanya di Jakarta, keagenan kapal sempat mengajukan permohonan berlayar dengan tujuan Banjarmasin pada bulan April 2015. Namun selanjutnya SPB dimaksud dibatalkan karena PT. Alkan Abadi telah dinyatakan pailit oleh Pengadilan Negeri Surabaya dan kapal dialihkan kepemilikannya pada bank. Selanjutnya kapal tetap berada di area labuh jangkar pelabuhan Tanjung Priok.

### ***Tenggelamnya kapal***

Peristiwa tenggelamnya kapal merupakan kondisi dimana kapal mengalami kehilangan daya apung akibat bertambahnya berat kapal.

Akses-akses utama ke dalam lambung kapal di bawah garis air seperti halnya kotak laut (seachest), tabung poros baling-baling (stern tube) dapat mejadi akses bagi air laut untuk masuk ke kapal. KNKT tidak dapat melakukan pemeriksaan lebih detail ke kapal karena kapal sudah berada di bawah air. Namun demikian, ditinjau dari urutan kejadian, kapal miring ke kanan dan trim buritan terlebih dahulu sebelum akhirnya tenggelam sepenuhnya. Hal ini menunjukkan adanya akumulasi beban di daerah tersebut. Dengan demikian dapat diperkirakan bahwa terdapat kerusakan pada bagian buritan kanan yang menyebabkan air laut masuk ke dalam kapal. Potensi kerusakan paling terlihat adalah korosi.

Sesuai dengan data pelibungan terakhir di tahun 2013, kapal mendapatkan perawatan bawah air yang diperkirakan dapat bertahan dari bahaya korosi selama 3 tahun (sesuai dengan jadwal pelibungan besar berikutnya). Meskipun demikian perawatan secara berkala di atas kapal oleh awak kapal terus harus dilakukan. Dengan tidak adanya awak kapal maupun perhatian dari pemilik kapal, kontruksi kapal akan sangat rentan terhadap bahaya korosi. Kapal dalam kondisi 2 tahun tanpa perawatan akan terjadi degradasi struktur yang umumnya akibat korosi baik dari sisi dalam maupun sisi luar kapal.

Potensi penambahan air laut juga bisa didapat selain dari adanya kebocoran di lambung kapal, masuknya air ke dalam kapal bisa juga adanya hampasan gelombang maupun dari air hujan. Tutup palka yang tidak kedap juga dapat menyebabkan masuknya air ke dalam palka. Hal ini akan dapat menimbulkan korosi internal selain faktor kelembaban dan udara laut yang korosif.

### ***Potensi kejadian serupa***

Selain *KM. Sweet Istanbul*, pada pemeriksaan patroli KPLP Syahbandar Tanjung Priok bulan Februari 2017 mendapati 35 kapal yang labuh jangkar di perairan Tanjung Priok dengan waktu labuh rata-rata 1 tahun. Hal demikian harus mendapatkan perhatian dari para pemilik. Hal demikian tentunya akan menjadi beban pengawasan bagi otoritas terkait dan jika tidak dilakukan penertiban bukan tidak mungkin tenggelamnya *KM. Sweet Istanbul* dapat terjadi pada kapal-kapal lain yang labuh jangkar di area tersebut.

## **KESIMPULAN**

---

Penyebab tenggelamnya kapal besar kemungkinan diakibatkan adanya penambahan bobot kapal dari masuknya air laut ke dalam kapal melalui kerusakan akibat korosi pada bagian lambung kanan belakang. Hal ini juga disebabkan kurangnya perawatan kapal setelah 2 tahun tanpa ada awak kapal dan perawatan yang cukup dari pihak penanggung jawab kapal.

## **SUMBER INFORMASI DAN REFERENSI TERKAIT**

---

Kantor Kesyahbandaran Utama Pelabuhan Tanjung Priok

Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok

Pengadilan Negeri Surabaya

PT. Biro Klasifikasi Indonesia Persero

Marinetraffic.com

IHS fairplay (ship database)

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

*KM. Sweet Istanbul*, Area Labuh Jangkar Tanjung Priok, 21 Maret 2017

---

**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI REPUBLIK INDONESIA**

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta 10110 INDONESIA

Phone : (021) 351 7606 / 384 7601 Fax : (021) 351 7606 Call Center : 0812 12 655 155

website 1 : <http://knkt.dephub.go.id/webknkt/> website 2 : <http://knkt.dephub.go.id/knkt/>

email : [knkt@dephub.go.id](mailto:knkt@dephub.go.id)

ISBN  
BARCODE