



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
REPUBLIK INDONESIA

# Laporan Akhir

KNKT.21.05.11.03

Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran

Tenggelamnya *Wicly Jaya Sakti*

(GT. 63 No.680/RRd)

Di Perairan Pulau Berhala, Kepulauan Riau,

Republik Indonesia

22 Mei 2021

2022

## KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa dengan telah selesainya penyusunan Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Nomor: KNKT.21.05.11.03, tentang Tenggelmnya *Wicly Jaya Sakti* (GT. 63 No.680/RRd) Di Perairan Pulau Berhala, Kepulauan Riau, pada tanggal 22 Mei 2021.

Bahwa tersusunnya Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran ini sebagai pelaksanaan dari amanah atau ketentuan Undang-undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi pasal 39 ayat 2 huruf c, menyatakan "*Laporan investigasi kecelakaan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas laporan akhir*".

Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat antara lain; informasi fakta, analisis fakta penyebab paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, serta lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya. Di dalam laporan ini dibahas mengenai kejadian kecelakaan pelayaran tentang apa, bagaimana, dan mengapa kecelakaan tersebut terjadi serta temuan tentang penyebab kecelakaan beserta rekomendasi keselamatan pelayaran kepada para pihak untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama agar tidak terulang dimasa yang akan datang. Penyusunan laporan akhir ini disampaikan atau dipublikasikan setelah meminta tanggapan dan atau masukan dari regulator, operator, pabrikan sarana transportasi dan para pihak terkait lainnya.

Demikian Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran ini dibuat agar para pihak yang berkepentingan dapat mengetahui dan mengambil pembelajaran dari kejadian kecelakaan ini.

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

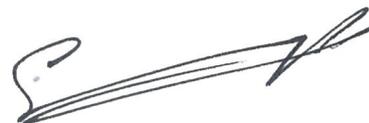
*KNKT menyadari bahwa dalam pengimplementasian suatu rekomendasi kasus yang terkait dapat menambah biaya operasional dan manajemen instansi/pihak terkait.*

*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 peradilan mana pun.*

Jakarta, 9 September 2022

KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI



Dr. Ir. SOERJANTO TJAHJONO

## INFORMASI FAKTUAL

### **Latar Belakang Investigasi**

Investigasi kecelakaan pelayaran didasarkan pada Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dengan kriteria sesuai Pasal 13, yaitu kecelakaan kapal yang wajib dilakukan Investigasi oleh KNKT adalah kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari 500 GT untuk kapal barang, yang mengakibatkan adanya korban jiwa, kerusakan atau tidak dapat beroperasinya kapal, dan atau terjadi pencemaran laut.

Kecelakaan *Wicly Jaya Sakti* (WJS) terjadi pada masa Angkutan Lebaran 2021, dimana kecelakaan tersebut telah menimbulkan korban jiwa sebanyak 8 orang. KNKT dalam penyelenggaraan angkutan lebaran menjadi Ketua Bidang Keselamatan, yang salah satu tugasnya apabila ada kecelakaan transportasi dimasa angkutan lebaran wajib untuk melakukan investigasi.

WJS dengan ukuran GT 63 yang mengalami kecelakaan di Perairan Pulau Berhala, Kepulauan Riau tidak masuk dalam kriteria PP No. 62 Tahun 2013, namun karena kecelakaan tersebut terjadi pada masa Angkutan Lebaran 2021, maka KNKT melakukan investigasi terhadap kecelakaan tersebut.

### **Kronologi Kejadian**

Pada tanggal 1 Mei 2021, kapal barang WJS tiba di perairan Talang Duku, Jambi dan sandar di Pelabuhan Pasir hingga tanggal 17 Mei 2021 untuk menunggu muatan.

Tanggal 18 Mei 2021 pukul 10.00 WIB<sup>1</sup>, WJS memulai kegiatan pemuatan barang muatan umum (*general cargo*) berupa berbagai jenis bahan sembako yang akan dibawa ke Pelabuhan Dabo Singkep, Kepulauan Riau. Muatan yang berat seperti beras, gula, dan minyak sayur diletakkan di ruang muatan (palka) sedangkan muatan yang ringan seperti aneka kue dalam kemasan plastik dan beberapa botol oksigen diletakkan di atas geladak utama serta sebagian lagi diletakan di sekitar buritan kapal.

Tanggal 20 Mei 2021, pukul 12.00 WIB, kegiatan pemuatan selesai dengan total muatan yang diangkut sebanyak 60 Ton, sesuai dengan daftar manifest muatan yang dibuat.

Pukul 14.00 WIB, keagenan kapal mengajukan surat permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Talang Duku. WJS direncanakan akan berangkat pada pukul 17.00 WIB, sesuai surat permohonan keberangkatan kapal dengan tujuan Pelabuhan Dabo Singkep.

Pukul 18.00 WIB, Nakhoda menerima informasi bahwa SPB telah terbit dan Nakhoda merencanakan kapal akan diberangkatkan pada pukul 21.00 WIB. Untuk informasi cuaca saat kapal akan berlayar, Nakhoda melihat secara visual kondisi perairan di pelabuhan dan menanyakan informasi cuaca kepada kapal yang telah berlayar sehari sebelumnya di rute pelayaran yang sama.

Pukul 21.00 WIB, WJS bertolak dari Pelabuhan Pasir Talang Duku. WJS diawaki sebanyak empat orang awak kapal dan satu orang pengikut yang merupakan pengurus perwakilan perusahaan. Kapal berlayar dengan kecepatan rata-rata 6 knot dan pada saat bertolak sarat kapal depan 1,30 meter dan sarat belakang 1,50 meter.

Pada Tanggal 21 Mei 2021 sekitar pukul 06.00 WIB, WJS tiba di perairan Nipah Panjang dan bersandar di Pelabuhan Parit 8 Nipah Panjang, Jambi sambil menunggu air pasang. Pada saat bersandar di Pelabuhan

---

<sup>1</sup> Waktu Indonesia Bagian Barat (UTC +07.00)

## KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Wicly Jaya Sakti, Perairan Kepulauan Riau, 22 Mei 2021

---

Parit 8, terjadi penambahan awak kapal untuk jabatan Kepala Kamar Mesin (KKM) baru dan rencananya KKM yang lama akan turun di pelabuhan berikutnya. Saat kapal sandar terdapat lima orang yang naik ke kapal dengan tujuan Dabo Singkep.

Pukul 19.00 WIB, WJS melanjutkan pelayarannya menuju Pelabuhan Dabo Singkep. Saat berlayar kapal tidak langsung ke pelabuhan tujuan, tetapi singgah lagi di Pelabuhan Sungai Lokan, Jambi untuk memuat barang dan orang.

Pukul 23.00 WIB, WJS tiba di Pelabuhan Sungai Lokan dan KKM lama turun di pelabuhan ini. Kapal bersandar kurang lebih 15 menit. Saat bersandar di pelabuhan ini, beberapa orang naik ke atas kapal untuk ikut berlayar menuju Dabo Singkep.

Pada pukul 23.15 WIB, WJS melanjutkan pelayaran menuju Pelabuhan Dabo Singkep. Sebelum berlayar Nakhoda memperhatikan kondisi cuaca perairan di pelabuhan ini dan melihat bahwa kondisi laut di perairan sekitar pelabuhan tenang saat meninggalkan Pelabuhan Sungai Lokan.

Tanggal 22 Mei 2021 sekitar pukul 02.00 WIB, angin bertiup kencang dari selatan dan laut berombak. Nakhoda memegang kemudi untuk mengendalikan kapal, tetapi Nakhoda sulit menentukan posisi kapal karena GPS tidak berfungsi (*error*) dan kompas tidak ada di atas kapal.



**Gambar 1 : Lokasi Tenggelamnya Wicly Jaya Sakti**

Pada pukul 05.30 WIB, kondisi cuaca semakin memburuk. Hujan deras, angin kencang, dan gelombang tinggi menerpa WJS. Berdasarkan perkiraan Nakhoda, haluan kapal pada saat itu mengarah ke Timur Laut dan gelombang menerpa haluan kapal terus menerus, serta angin kencang. Melihat kondisi ini Nakhoda memutuskan mencari tempat aman untuk berlindung dan menuju Pulau Berhala, Kepulauan Riau yang telah dilalui sebelumnya.

Gelombang air laut yang tinggi naik hingga ke geladak utama dan tergenang di sebelah kiri kapal, sehingga WJS miring. Nakhoda memerintahkan membuang muatan yang ada di geladak utama. Pada saat itu, sebagian air laut mulai masuk ke palka dan kamar mesin.

Karena kondisi semakin memburuk, pengurus kapal dan Nakhoda memerintahkan awak kapal untuk membagikan jaket dan pelampung penolong kepada pelayar. Akan tetapi jumlah jaket penolong hanya tersedia 8 buah sehingga tidak semua pelayar mendapatkan jaket penolong. Saat kapal semakin miring

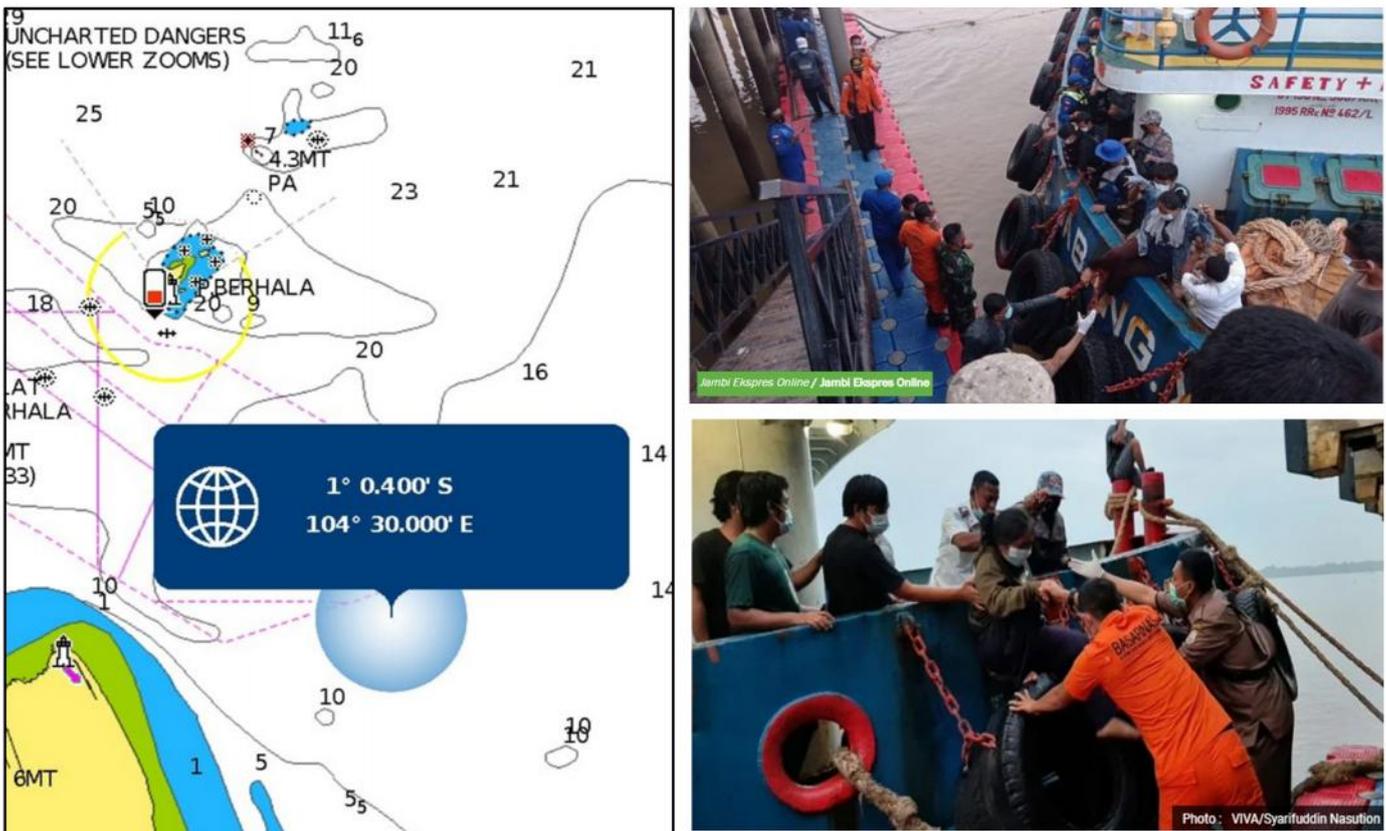
dan akan tenggelam, para pelayar melompat ke laut. Saat tenggelam haluan kapal masuk terlebih dahulu ke dalam laut.

Pukul 06.00 WIB, WJS tenggelam di sekitar perairan Pulau Berhala, Kepulauan Riau atau pada koordinat sekitar  $01^{\circ}49'0,75''$  LS dan  $104^{\circ}30'0,53''$  BT.

### **Pertolongan dan Evakuasi Pelayar**

Pada hari yang sama, pukul 07.00 WIB, kapal tunda *Sabang XXI* yang berlayar dengan tujuan Pulau Batam melintas di perairan kejadian dan melihat banyak muatan yang terapung di permukaan laut. Awak kapal *Sabang XXI* menduga ada kapal yang tenggelam di sekitar perairan kejadian tersebut. Nakhoda *Sabang XXI* memerintahkan Mualim I untuk mendekati muatan yang bersebaran di permukaan laut dan menemukan adanya pelayar WJS yang terapung-apung dengan menggunakan jaket penolong, papan kayu dan jerigen, sedang meminta pertolongan.

Selanjutnya awak *Sabang XXI* melakukan upaya pertolongan dan evakuasi. Sejumlah 18 penyintas berhasil diselamatkan. Kurang lebih selama satu jam *Sabang XXI* berputar-putar untuk mencari penyintas lain yang mungkin masih terapung di sekitar lokasi kejadian. Selanjutnya penyintas yang berjumlah 18 orang dievakuasi oleh *Sabang XXI* dan dibawa menuju pelabuhan terdekat yaitu Kampung Laut, Jambi, yang dapat ditempuh sekitar 11 jam dari lokasi tenggelamnya WJS.



**Gambar 2 : Evakuasi korban tenggelamnya Wicly Jaya Sakti**

## Akibat Kecelakaan Kapal



Gambar 3 : Kegiatan pencarian dan pertolongan Wicly Jaya Sakti

Akibat tenggelamnya *WJS*, menyebabkan meninggal delapan orang. Pengurus perusahaan kapal yang ikut berlayar mengalami luka pada punggung telapak kaki kanan dan mendapatkan 40 jahitan. Kerugian material berupa tenggelamnya *WJS* (*total loss*) beserta muatannya. Dari hasil laporan diketahui jumlah pelayar sebanyak 26 orang, dengan rincian korban yang dievakuasi selamat sejumlah 18 orang dan hilang 8 orang.

Dalam operasi pencarian dan pertolongan oleh Basarnas Jambi, ditemukan korban yang hilang seluruhnya dan dalam keadaan telah meninggal dunia. Korban ditemukan dalam kondisi tanpa mengenakan jaket penolong.

## Awak Kapal

Pada saat kejadian, *WJS* diawaki oleh empat orang awak kapal termasuk Nakhoda dan seorang pengikut yang merupakan pengurus dari pemilik kapal. Nakhoda memiliki sertifikat kompetensi kepelautan berupa SKK 60 mill yang diperoleh pada tahun 2018. Yang bersangkutan memulai karier kepelautannya pada tahun 1989 sebagai juru mudi dan memiliki pengalaman sebagai nakhoda sejak tahun 2003 untuk kapal-kapal tradisional dengan bahan dasar kayu. Nakhoda mulai bergabung di atas *WJS* pada awal April tahun 2021. Semua awak *WJS* tidak memiliki perjanjian kerja laut dan semua awak *WJS* direkrut oleh pemilik kapal.

## Data Utama Kapal



Gambar 4 : Wicly Jaya Sakti

*WJS* merupakan tipe kapal barang dengan tanda selar GT. 63 No.680/RRd yang dibangun dengan konstruksi dasar kayu di Nipah Panjang, Jambi pada tahun 2019.

Untuk berolah gerak, kapal dilengkapi sebuah mesin diesel merek Mitsubishi tipe 8DC80 dengan daya 300 PK yang menggerakkan satu baling-baling jenis kisaran tetap. Sistem kemudi digerakkan secara mekanis yang dikontrol dari ruang kemudi kapal.

Pada saat kejadian, WJS dimiliki secara perorangan dan diageni oleh perusahaan pelayaran rakyat PT Riau Andi's cabang Jambi. Awak kapal bekerja atas arahan pengurus yang bertanggung jawab langsung ke Pemilik perorangan.

WJS memiliki ukuran panjang (*length*) 19,08 meter, lebar (*breadth*) 6,00 meter, tinggi (*depth*) 2,40 meter, tinggi sarat (*draft*) 1,91 meter, tinggi lambung timbul (*freeboard*) 48.7 cm. Sedangkan ukuran tonase kotor (*gross tonnage*) 63 dan tonase bersih (*nett tonnage*) 19.

### **Rencana Umum Kapal**

WJS dibangun memiliki satu geladak utama dan satu ruang muat (palka). Bangunan atas serta kamar mesin terletak di bagian buritan. Ruang kemudi terdapat di bangunan atas bagian depan. Akses ke dalam bangunan atas kapal melalui tiga pintu di kanan, kiri, dan belakang kapal.

WJS mempunyai satu ruang muat (palka) yang berada di depan bangunan atas. Akses pemuatan melalui ambang palka yang ada di tengah geladak utama. Untuk proses bongkar muat menggunakan tenaga awak kapal dan buruh pelabuhan yang mengatur susunan muatan. Tutup palka menggunakan papan yang disusun rapat di atas ambang palka dan terpal plastik agar kedap cuaca. Sistem pengikatan (pengunci) tutup palka menggunakan tali yang dipasang pada kedua ujung papan tutup palka dan diikat pada konstruksi ambang palka dan terpal plastik juga diikat pada konstruksi ambang palka agar tidak terbuka. Antara ruang muat dengan kamar mesin terdapat pembatas (sekat), namun sekat ini dibuat tidak kedap air sehingga air laut yang masuk ke kamar mesin dapat dengan mudah masuk ke palka dan demikian juga sebaliknya.



**Gambar 5 : Bentuk Wicly Jaya Sakti dari tengah dan belakang**

### **Peralatan Navigasi, Komunikasi dan Perlengkapan Keselamatan Kapal**

WJS dilengkapi peralatan navigasi dan komunikasi berupa sebuah *Global Positioning System* (GPS) dan sebuah radio VHF. Di atas kapal juga tersedia peralatan keselamatan berupa 8 jaket penolong dan 4 pelampung penolong. Pada saat berlayar, radio VHF dalam kondisi hidup dan diatur di Saluran 16.

### **Sertifikat dan Surat-Surat Kapal**

WJS telah memiliki beberapa sertifikat dan surat-surat kapal yang masih berlaku sampai dengan kejadian kapal tenggelam, yaitu:

- a) Pas Besar yang diterbitkan di Bagansiapiapi pada tanggal 31 Agustus 2020 oleh KSOP Kelas V Bagansiapiapi.

## KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Wicly Jaya Sakti, Perairan Kepulauan Riau, 22 Mei 2021

---

- b) Surat Ukur Dalam Negeri yang diterbitkan di Nipah Panjang pada tanggal 11 Agustus 2020, oleh KUPP Kelas III Nipah Panjang.
- c) Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Sementara yang diterbitkan di Talang Dukuh, Jambi dan berlaku sampai dengan 29 Juni 2021, oleh KSOP Kelas III Talang Dukuh, Jambi.
- d) Sertifikat Keselamatan Kapal Barang dengan Ukuran Tonase Kotor GT 35 s.d. < GT 175 yang diterbitkan di Nipah Panjang pada tanggal 30 September 2020 berlaku sampai dengan 29 September 2021, oleh KUPP Kelas III Nipah Panjang.
- e) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang yang diterbitkan di Talang Dukuh, Jambi pada tanggal 26 April 2021 dan berlaku sampai dengan 29 Juni 2021, oleh KSOP Kelas III Talang Dukuh, Jambi.

Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar. Untuk mendapat SPB, kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. Penerbitan SPB diatur sesuai dengan PM 82 Tahun 2014 tentang tata cara penerbitan SPB. Dalam pada pasal 9, Syahbandar harus melakukan pemeriksaan dan validasi surat-surat dan dokumen kapal.

Keagenan kapal mengajukan surat permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada KSOP Kelas III Talang Dukuh, Jambi, sesuai *Master Sailing Declaration* dan Surat Permohonan keberangkatan kapal yang ditandatangani agen WJS dengan tujuan pelabuhan Dabo Singkep. SPB telah diterbitkan pada tanggal 20 Mei 2021 pukul 14.00 WIB, oleh Syahbandar KSOP Kelas III Talang Dukuh, Jambi.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL), telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor SE 7 Tahun 2021 tentang perubahan Nomenklatur Daerah Pelayaran Pada sertifikat Keselamatan Kapal tertanggal 28 April 2021, yang ditujukan kepada semua KSOP. Adapun isi Surat Edaran tersebut berupa mengingat bunyi Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, berdasarkan kondisi geografis dan meteorologi ditetapkan daerah pelayaran dengan urutan sebagai berikut:

- a. Daerah Pelayaran Semua Lautan adalah pelayaran untuk semua laut di dunia.
- b. Daerah Pelayaran Perairan Indonesia adalah laut territorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
- c. Daerah Pelayaran Lokal adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 750 (tujuh ratus lima puluh) mil laut dari suatu pelabuhan tujuan.
- d. Daerah Pelayaran Terbatas adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 100 (seratus) mil laut dari suatu pelabuhan tujuan.
- e. Daerah Pelayaran Pelabuhan adalah perairan di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.
- f. Daerah Pelayaran Perairan Sungai dan Danau meliputi sungai, danau, waduk, kanal, terusan dan rawa.

### **Informasi Muatan dan Pelayar**

Jumlah orang tidak tercatat di dalam manifes, tetapi dari data pencarian dan pertolongan yang dilakukan oleh Basarnas Provinsi Jambi diketahui jumlah total pelayar sebanyak 26 orang dan muatan tertera di manifes seberat 60 ton.

Saat WJS bersandar di Pelabuhan Nipah Panjang dan Sungai Lokan, beberapa orang naik ke kapal dari dermaga dan ada juga dari sisi sungai dengan tujuan Dabo Singkep. Orang tersebut nantinya akan membayar sejumlah uang kepada awak kapal saat akan turun di pelabuhan Dabo Singkep.

WJS paling sering mengangkut muatan kopra dari pulau-pulau untuk di bawah ke Jambi atau Pulau Batam. Dari informasi pengurus kapal, berat muatan yang pernah dibawa oleh WJS mencapai 100 ton, sehingga

pengurus kapal menyakini bahwa WJS tenggelam bukan karena disebabkan muatan berlebihan tetapi karena cuaca buruk.

### **Informasi Cuaca**

Di Pelabuhan Nipah Panjang belum tersedia informasi cuaca perairan. Stasiun Meteorologi terdekat ada di Stasiun Meteorologi Hang Nadim Batam. Berdasarkan keterangan awak kapal, cuaca perairan di lokasi kejadian hujan deras, angin kencang dari arah Selatan, dan gelombang tinggi. Dari pengamatan yang dilakukan oleh awak kapal tinggi gelombang saat itu mencapai 3,0 meter.

Sehubungan dengan kejadian tenggelamnya WJS di perairan Pulau Berhala, Kepulauan Riau pada tanggal 22 Mei 2021 sekitar pukul 06.00 WIB, BMKG telah menyampaikan analisis kondisi cuaca dan tinggi gelombang untuk kejadian tersebut.

- a. Berdasarkan analisis pola angin, pada tanggal 22 Mei 2021 pada pukul 04.00 WIB hingga 07.00 WIB kecepatan angin 4–10 knots atau 7–19 km/jam dari arah Selatan–Barat Daya.
- b. Berdasarkan analisis model gelombang, pada tanggal 22 Mei 2021 pukul 04.00 WIB hingga 07.00 WIB tinggi gelombang di sekitar lokasi kejadian 0.2–0.5 meter.
- c. Berdasarkan analisis citra satelit pada tanggal 22 Mei 2021 pukul 05.30 WIB hingga 06.30 WIB dapat diinformasikan bahwa di sekitar lokasi kejadian kondisi cuaca **Hujan Lebat**.
- d. Berdasarkan analisis arus laut, pada tanggal 22 Mei 2021 pukul 04.00 WIB hingga 07.00 WIB kecepatan arus di sekitar lokasi kejadian 5–20 cm/s ke arah Barat Laut–Utara
- e. Stasiun Meteorologi Hang Nadim Batam telah mendiseminasikan Prakiraan Cuaca Wilayah Pelayanan yang berlaku tanggal 21 Mei 2021 pukul 19.00 WIB–Tanggal 22 Mei 2021 pukul 07.00 WIB melalui website maritime.bmkg.go.id

### **Informasi Pelabuhan**

Pelabuhan Nipah Panjang berada di desa Parit 8 Muara Sungai Batang Hari, Kabupaten Tanjung Jabung Timur, Provinsi Jambi. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan Pengumpan Lokal Sungai dengan kedalaman pada saat pasang 6,0 meter dan pada saat surut 3,0–4,0 meter serta belum dioperasikan. Hal ini disebabkan belum ada infrastruktur jalan. Pemerintah Daerah Jambi merencanakan akan membangun jalan 1,70 Km kearah Pelabuhan Nipah Panjang.

Pelabuhan ini dikelilingi pulau-pulau kecil, sehingga kolam pelabuhan tenang, aman. Pelabuhan Nipah Panjang juga merupakan salah satu pelabuhan yang melayani arus keluar-masuk kapal barang di wilayah Timur Provinsi Jambi dan berbatasan langsung dengan Provinsi Kepulauan Riau.

Untuk mendukung tugas dan fungsinya, Kantor UPP Kelas III Nipah Panjang telah berusaha mempersiapkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang mempunyai pengetahuan, keahlian, dan keterampilan sehingga dapat bekerja secara profesional. Namun Kantor UPP Nipah Panjang belum dapat sepenuhnya menempatkan petugas untuk mengawasi kegiatan kapal-kapal di pelabuhan.

Keterbatasan jumlah SDM di UPP ini dengan lima wilayah kerja sampai Sungai Lokan, mengakibatkan pengawasan terhadap kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan kurang termonitor. Di Pelabuhan Nipah Panjang atau Sungai Lokan belum tersedia kapal penumpang yang beroperasi dari Nipah Panjang atau Sungai Lokan menuju Dabo Singkep atau sebaliknya. Pelabuhan penyeberangan resmi hanya ada satu yaitu Kuala Tungkal yang jaraknya dari Nipah Panjang sekitar 8-10 jam via jalan darat.

### ***Penyebab Tenggelamnya Kapal***

WJS bertolak dari pelabuhan Talang Dukuh, Jambi dengan tujuan Dabo Singkep, Kepulauan Riau setelah mendapat SPB yang diterbitkan oleh KSOP Kelas III Talang Dukuh, Jambi, sesuai surat permohonan SPB yang dibuat oleh agen kapal.

Dalam pelayaran menuju Dabo Singkep, Kepulauan Riau, WJS singgah di dua pelabuhan yaitu Pelabuhan Nipah Panjang dan Sungai Lokan. Pada saat bersandar di perairan Nipah Panjang, lima orang naik ke kapal dengan tujuan Pelabuhan Dabo Singkep. Begitu juga saat bersandar di Pelabuhan Sungai Lokan, beberapa orang ikut berlayar dengan tujuan Dabo Singkep.

Saat kapal berlayar dari Pelabuhan Sungai Lokan menuju Dabo Singkep, cuaca memburuk, angin bertiup kencang dan gelombang tinggi 3,0 meter menurut pengamatan awak kapal menerpa WJS. Gelombang air laut yang mencapai tinggi 3,0 meter, naik hingga ke geladak utama dan tergenang di sebelah kiri kapal, sehingga menyebabkan WJS miring ke kiri. Sebagian air laut mulai masuk ke ruang palka dan kamar mesin. Beberapa menit kemudian WJS semakin miring ke kiri, selanjutnya kapal terbalik dan tenggelam akibat kapal kehilangan daya apung. Saat tenggelam haluan kapal masuk terlebih dahulu ke dalam laut.

Telah menjadi perhatian bahwa sangat berisiko gelombang tinggi dan kecepatan angin terhadap keselamatan pelayaran kapal kayu tradisona, jika tinggi gelombang di atas 1,25 meter dan kecepatan angin lebih dari 15 knot. WJS yang memiliki tinggi lambung timbul hanya 48,7 cm sangat berbahaya berlayar pada tinggi gelombang tersebut, karena air laut dapat naik sampai ke geladak kapal dan tergenang di ruang-ruang kapal, sehingga kapal kehilangan daya apung dan akhirnya tenggelam. Informasi pengurus kapal yang sering ikut berlayar bersama WJS, sejak WJS berlayar pertama kali sampai saat ini, belum pernah menemukan gelombang tinggi seperti yang terjadi pada hari itu.

### ***Pelayar Yang Menjadi Korban***

Korban yang selamat adalah orang-orang yang menggunakan jaket penolong dan mereka yang memiliki kemampuan berenang, serta yang memperoleh alat apung (jerigen, papan kayu dan sebagainya). Peralatan keselamatan berupa jaket dan pelampung penolong tidak mencukupi tersedia di atas kapal, karena peralatan keselamatan hanya cukup untuk seluruh awak kapal. Banyaknya pelayar yang tidak mengenakan alat keselamatan karena terbatasnya jumlah alat keselamatan yang ada. Jaket penolong tersedia hanya 8 buah dan 4 buah pelampung penolong, sedangkan jumlah pelayar sebanyak 26 orang.

Dalam operasi penyelaman dan pencarian korban tenggelamnya WJS oleh Basarnas, ditemukannya delapan orang yang meninggal dunia berjenis kelamin perempuan dan semua korban dalam kondisi tanpa menggunakan jaket penolong.

Penyelamatan yang dilakukan oleh kapal tunda *Sabang XXI* setelah satu jam WJS tenggelam juga menemukan beberapa orang yang tidak menggunakan peralatan keselamatan. Kemungkinan besar yang tidak memiliki kemampuan berenang atau mengapung, tenggelam dengan cepat dan meninggal. Beberapa korban selamat berhasil mencapai papan kayu yang terapung untuk bertahan menunggu pertolongan. Sementara itu korban selamat lainnya menggunakan jerigen yang ada di atas kapal sebagai pelampung.

### ***Pengoperasian Kapal Barang Sebagai Kapal Angkutan Orang***

WJS merupakan kapal kayu tradisional yang digunakan untuk mengangkut barang yang dioperasikan secara perorangan. Kapal ini telah memiliki dokumen yang menyatakan tipe kapal barang. Kapal ini telah dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan seperti jaket dan pelampung penolong yang mencukupi untuk keseluruhan awak kapal.

WJS adalah kapal barang yang dioperasikan tidak sesuai dengan peruntukannya, dimana kapal justru digunakan untuk mengangkut orang. Saat WJS sandar di Pelabuhan Nipah Panjang, Nakhoda seharusnya melapor ke Syahbandar untuk mengurus SPB yang baru, tetapi pihak kapal tidak melapor dan secara diam-diam mengangkut orang.

Penggunaan kapal barang untuk angkutan orang tanpa dilengkapi dokumen dan perlengkapan keselamatan yang cukup, memiliki risiko yang tinggi terhadap kehilangan nyawa manusia dan harta benda. Risiko tinggi kehilangan nyawa karena kapal barang beroperasi hanya dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan yang cukup untuk awak kapalnya saja.

WJS adalah kapal barang yang sebenarnya tidak diizinkan untuk membawa orang namun di Pelabuhan Nipah Panjang dan Sungai Lokan belum tersedianya angkutan kapal penumpang menuju Dabo Singkep. Masyarakat yang ada di daerah tersebut tidak mempunyai pilihan untuk menggunakan kapal penumpang. Pelabuhan penyeberangan resmi yang terdekat hanya ada satu yaitu di Kuala Tungkal yang jaraknya dari Nipah Panjang sekitar 8-10 jam via jalan darat. Tidak terdapat pilihan lain bagi masyarakat pengguna jasa yang ingin ke Pelabuhan Dabo Singkep selain menggunakan kapal barang yang ada di sekitar daerah tersebut. Kapal barang sejenis *WJS* banyak beroperasi dan digunakan untuk mengangkut orang serta menjadi tumpuan transportasi masyarakat kepulauan.

### ***Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal***

Keagenan kapal mengajukan surat permohonan penerbitan SPB kepada KSOP Kelas III Talang Duku dengan tujuan Pelabuhan Dabo Singkep sesuai Surat Permohonan keberangkatan kapal yang dibuat oleh agen kapal. Namun dalam pelayarannya WJS menyinggahi Pelabuhan Nipah Panjang dan Sungai Lokan untuk mengambil barang dan orang.

Nakhoda dan pengurus perusahaan tidak mengetahui bahwa berlakunya SPB hanya dari satu pelabuhan keberangkatan ke pelabuhan tujuan. Ketika WJS singgah di Pelabuhan Nipah Panjang atau Pelabuhan Sungai Lokan, maka otomatis SPB kapal sudah tidak valid dan tidak berlaku lagi. Nakhoda harus mengajukan SPB baru jika kapal akan berlayar. Hal ini sesuai dengan peraturan PM 82 tahun 2014 pada pasal 5, yang menyatakan bahwa SPB berlaku hanya 24 (dua puluh empat) jam dari waktu diterbitkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran.

Syahbandar juga dapat menunda keberangkatan kapal sesuai PM 82 Tahun 2014 pada pasal 10, di mana untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal atau pertimbangan cuaca. Sebelum menerbitkan SPB, syahbandar melakukan penilaian terhadap kondisi cuaca apakah cuaca memungkinkan kapal tersebut berlayar dalam kondisi aman.

### ***Pengawasan Pelabuhan Dan Keselamatan Kapal***

Terbatasnya sumber daya manusia (SDM) di UPP Nipah Panjang dengan lima wilayah kerja sampai Sungai Lokan, mengakibatkan pengawasan terhadap kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan kurang termonitor. Terdapat beberapa orang naik ke kapal dari sisi sungai, bukan dari sisi darat yang tidak diketahui oleh petugas di UPP Nipah Panjang.

Kurangnya pengawasan ini memberikan keleluasaan kepada Nakhoda kapal-kapal barang untuk mengangkut muatan dan juga orang ke atas kapal. Pengelola pelabuhan wilayah kerja UPP Nipah Panjang sudah seharusnya melakukan sterilisasi area pelabuhan untuk mencegah pihak-pihak yang tidak berkepentingan memasuki wilayah tersebut, sehingga tidak terdapat lagi orang-orang yang dengan bebas masuk ke pelabuhan hingga ke dermaga.

Selain itu perlu dilakukan sosialisasi dan pengendalian secara menyeluruh terhadap angkutan orang yang menggunakan kapal barang di Pelabuhan Nipah Panjang atau Sungai Lokan. Pengendalian ini ditujukan

terhadap kapal-kapal barang yang mengangkut orang untuk dikembalikan lagi kepada fungsi utamanya yaitu membawa muatan barang.

Pengawasan keselamatan kapal oleh syahbandar juga perlu mengedukasi kepada Nakhoda kapal-kapal kayu tradisional, dimana saat berlayar jika terkena cuaca buruk atau mendapat informasi tentang cuaca buruk, maka Nakhoda kapal agar segera berlindung di tempat yang aman dengan ketentuan kapal harus tetap siap digerakkan. Setiap kapal yang berlindung wajib segera melaporkan kepada syahbandar dan Stasiun Radio Pantai (SRPOP) terdekat, dengan menginformasikan posisi kapal, kondisi cuaca, dan kondisi kapal serta hal-hal penting lainnya.

### ***Sertifikat Garis Muat Kapal***

WJS telah memiliki sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Sementara yang di terbitkan di Talang Dukuh, Jambi dan berlaku sampai dengan 29 Juni 2021. WJS telah diperiksa dan lambung timbul yang dinyatakan telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 39 Tahun 2016 tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan.

Pada sertifikat tersebut terdapat catatan dimana menjelaskan bahwa daerah pelayaran kapal sesuai dengan PP 51 tahun 2002 tentang perkapalan Pasal 8 ayat b. Perlu diketahui bahwa PP 51 Tahun 2002 telah diganti dengan Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang diundangkan di Jakarta pada tanggal 2 Februari 2021.

DJPL juga telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor SE 7 Tahun 2021 yang ditujukan kepada semua KSOP dan UPP. Surat Edaran tersebut mengatur tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, berdasarkan kondisi geografis dan meteorologi daerah pelayaran untuk kapal WJS. Seharusnya dengan diterbitkan Surat Edaran Nomor SE 7 Tahun 2021, maka KSOP atau UPP dapat menerbitkan sertifikat Nasional Garis Muat Kapal Sementara yang baru.

\* yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-gais yang ditarik dari titik Lintang 10° 00'00" Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Tiwan dan garis-garis yang ditarik antara Tanjung Tiwan dengan anjung Baturampo di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai Tanjung San Augustin ke titik Lintang 00° 00'00" dan Bujur 140° 00'00" Timur, titik Lintang 02° 35'00" Selatan dan Bujur 141° 00'00" Timur ditarik ke Selatan hingga ke titik 09° 10'00" Selatan dan Bujur 141° 00'00" Timur, ke titik Lintang 10° 00'00" Selatan dan Bujur 140° 00'00" Timur, ke titik Lintang 10° 11'00" Selatan dan Bujur 121° 00'00" Timur, ke titik Lintang 09° 30'00" Selatan dan Bujur 105° 00'00" Timur, ke titik Lintang 02° 00'00" Utara dan Bujur 094° 00'00" Timur ke titik Lintang 06° 30'00" Utara dan Bujur 094° 00'00" sampai dengan titik Lintang 10° 00'00" Utara di Pantai Barat Malaysia atau Near Coastal Voyage (sesuai PP. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan Pasal 8 ayat b).

**Gambar 6: Catatan Dalam Sertifikat Garis Muat Sementara**

## KESIMPULAN

### **Temuan-Temuan**

Temuan yang didapat selama proses investigasi bukan dimaksudkan untuk menyalahkan terhadap organisasi atau individu. Temuan yang disusun dalam laporan ini adalah merupakan hal-hal yang signifikan yang bersifat positif maupun negatif yang didapatkan selama proses investigasi. Adapun temuan selama proses investigasi adalah sebagai berikut:

1. Kapal memiliki surat-surat dan sertifikat yang masih berlaku.
2. *WJS* merupakan jenis kapal kayu tradisional penggangkut barang yang dibangun di Nipah Panjang pada tahun 2019.
3. Nakhoda memiliki SKK 60.
4. Tidak tersedia peralatan navigasi kompas dan peta laut (kertas) di atas kapal.
5. Jaket penolong tersedia hanya 8 buah dan 4 buah pelampung penolong, sedangkan jumlah pelayar sebanyak 26 orang.
6. Nakhoda tidak melaporkan kedatangan kapal di Pelabuhan Nipah Panjang dan Sungai Lokan.
7. Nakhoda dan pengurus perusahaan tidak mengetahui bahwa berlakunya SPB hanya dari satu pelabuhan keberangkatan ke pelabuhan tujuan.
8. Belum tersedia berita cuaca perairan di Pelabuhan Nipah Panjang dari BMKG saat kapal akan berlayar. Nakhoda hanya melihat secara visual kondisi perairan di pelabuhan dan menanyakan informasi cuaca kepada kapal yang telah berlayar sehari sebelumnya di rute pelayaran yang sama.
9. Di pelabuhan Nipah Panjang atau Sungai Lokan belum tersedia kapal penumpang yang beroperasi dari Nipah Panjang atau Sungai Lokan menuju Dabo Singkep atau sebaliknya.
10. Terbatasnya SDM di UPP Nipah Panjang dengan lima wilayah kerja sampai Sungai Lokan, mengakibatkan pengawasan terhadap kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan kurang termonitor.

### **Faktor Kontribusi**

Faktor kontribusi adalah sesuatu yang mungkin menjadi penyebab kejadian. Dalam hal ini semua tindakan, kelalaian, kondisi atau keadaan yang jika dihilangkan atau dihindari maka kejadian dapat dicegah atau dampaknya dapat dikurangi. Faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan tenggelamnya *WJS* adalah sebagai berikut:

1. Saat berlayar dari pelabuhan Sungai Lokan menuju Dobo Singkep cuaca memburuk. Hujan deras, angin kencang dan gelombang tinggi hingga 3,0 meter, naik hingga ke geladak utama dan tergenang di sebelah kiri kapal sehingga menyebabkan kapal miring ke kiri. Air laut masuk ke ruang palka dan kamar mesin sehingga kapal semakin miring ke kiri, hingga selanjutnya kapal terbalik dan tenggelam akibat kehilangan daya apung.
2. Kapal kayu tradisional penggangkut barang yang digunakan untuk membawa orang dimana kapal memiliki keterbatasan jumlah peralatan keselamatan.

## **REKOMENDASI**

Berdasarkan penyebab dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan tenggelamnya *WJS*, maka Komite Nasional Keselamatan Transportasi merekomendasikan hal-hal berikut ini, kepada pihak-pihak terkait untuk selanjutnya dapat diterapkan sebagai upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang serupa di masa mendatang.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, Pasal 47 menyatakan bahwa pihak terkait wajib menindaklanjuti rekomendasi keselamatan yang tercantum dalam laporan akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi.

### ***Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan***

1. Melakukan evaluasi penyelenggaraan keselamatan pelayaran dan pola operasi angkutan laut dengan kapal kayu tradisional muatan barang dari atau ke pulau-pulau dengan mempertimbangkan langkah-langkah menurunkan risiko yang muncul dari pengoperasian kapal barang yang membawa orang.
2. Sosialisasi prosedur keselamatan kepada operator dan masyarakat pulau-pulau tentang keselamatan berlayar.

Sampai dengan diterbitkannya laporan akhir investigasi kecelakaan ini, KNKT tidak mendapatkan masukan atau tanggapan terhadap rekomendasi dimaksud.

**Status: Open**

### ***Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III – Nipah Panjang***

1. Memastikan petugas syahbandar mengawasi pengoperasian kapal-kapal kayu tradisional pengangkut barang agar tidak menggunakan kapal barang untuk mengangkut orang.
2. Memastikan seluruh perlengkapan alat bantu navigasi harus tersedia dan berfungsi baik sesuai petunjuk teknis NCVS, SK Dirjen Hubla Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 sebelum menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal Barang dengan ukuran GT 35 sampai dengan < GT 175.
3. Menerbitkan brosur keselamatan, sticker himbauan, atau sejenisnya tentang penggunaan perlengkapan keselamatan untuk kapal-kapal kayu tradisional baik pengangkut penumpang maupun barang, serta kepada para pengguna jasa masyarakat kepulauan.
4. Bekerjasama dan Pemerintah Daerah untuk mengambil langkah-langkah keselamatan guna menurunkan resiko yang ada dari pengoperasian angkutan kapal barang sebagai kapal penumpang, dan memberikan edukasi dan advokasi kepada para Nakhoda kapal dan pengguna jasa angkutan khususnya masyarakat di pulau-pulau tentang keselamatan pelayaran.

Sampai dengan diterbitkannya laporan akhir investigasi kecelakaan ini, KNKT tidak mendapatkan masukan atau tanggapan terhadap rekomendasi dimaksud.

**Status: Open**

### ***Nakhoda/Agen PT Riau Andi's cabang Jambi***

1. Memastikan kapal barang dioperasikan sesuai dengan peruntukannya.
2. Memastikan laporan kedatangan dan keberangkatan kapal disampaikan ke otoritas pelabuhan.

3. Mematuhi aturan berlakunya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) hanya dari satu pelabuhan keberangkatan ke pelabuhan tujuan (sekali pelayaran) yang disebutkan dalam surat permohonan penerbitan SPB.
4. Memastikan Nakhoda memperoleh dan mengetahui cuaca perairan pelayarannya sebelum kapal bertolak.
5. Memastikan Nakhoda selalu memantau cuaca perairan selama pelayarannya baik kepada Stasiun Radio Pantai (SROP) atau kapal-kapal lain yang ada disekitarnya.

Sampai dengan diterbitkannya laporan akhir investigasi kecelakaan ini, KNKT tidak mendapatkan masukan atau tanggapan terhadap rekomendasi dimaksud.

**Status: Open**

## SUMBER INFORMASI

KSOP Kelas III Talang Dukuh, Jambi;  
BASARNAS Provinsi Jambi;  
UPP Kelas III Nipah Panjang;  
Awak dan pengurus Kapal *Wicly Jaya Sakti*.

**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI**

*Wicly Jaya Sakti, Perairan Kepulauan Riau, 22 Mei 2021*

---

**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