

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi laut merupakan tulang punggung perdagangan dunia, dan perdagangan lintas laut dunia diperkirakan mencapai 8,4 miliar ton dari total barang yang dimuat pada tahun 2011 (UNCTAD, 2011). Oleh karena itu, kapal adalah sarana transportasi yang efisien dibanding transportasi lain karena dapat mengangkut jumlah muatan yang lebih besar sehingga menjadi opsi terbaik dalam bidang transportasi pengangkutan dan pemindahan barang. Berdasarkan muatan yang dibawanya kapal terbagi menjadi beberapa tipe seperti kapal *container*, kapal *tanker*, kapal *general cargo*, kapal *bulk carrier*, *cruise ship*, dan lain-lain. Kapal *tanker* adalah kapal yang dirancang khusus untuk membawa muatan bersifat *liquid* atau cair, mulai dari minyak mentah hingga bahan cair seperti *liquefied natural gas* (LNG), *liquefied petroleum gas* (LPG) dan *chemical*. Kapal *tanker* juga dapat dijadikan sebagai kapal *bunker* atau kapal yang digunakan untuk mengisi bahan bakar ke kapal lain guna mengakomodasi kapal lainnya.

Dalam industri maritim, *bunker* merupakan salah satu komponen pokok yang dapat menunjang keberlangsungan bisnis maritim. Seperti yang terjadi di area Samudera Pasifik. Dimana aktivitas dari kapal-kapal yang beroperasi di area tersebut mengharuskan mereka mempergunakan jasa *bunker* seperti kapal penangkap ikan dan kapal *reefer* yang berperan khusus dalam masalah suhu udara (*temperature-controlled*), terutama proses pendinginan yang berguna menyimpan muatan agar tetap *fresh* selama proses pengumpulan dan pengiriman ke pelabuhan. Kapal-kapal sejenis yang beroperasi di daerah tersebut cukup banyak karena tidak memungkinkan bagi mereka untuk kembali ke pelabuhan untuk mengisi bahan bakar, oleh karena itu, *bunker operation* yang sangat diperlukan bagi kapal penangkap ikan dan kapal *reefer*. *Bunker operation* dapat diartikan sebagai aktivitas mengisi bahan bakar kapal (Mahardhika K N, 2022). Pada pelaksanaan *bunker operation*,

faktor keamanan dan keselamatan merupakan hal terpenting yang harus diperhatikan karena kegiatan tersebut dilakukan di tengah laut yang memiliki potensi kecelakaan kerja lebih tinggi jika dibandingkan kegiatan *truck to ship bunker* yang dilaksanakan di dermaga pelabuhan.

Menurut Organisasi Maritim Internasional (IMO), (2002) “*Shipping is perhaps the most international of all the world’s greatest industries and one of the most dangerous.*” Atau yang dapat diartikan “Pelayaran mungkin merupakan industri terbesar di dunia yang paling mendunia dan salah satu yang paling berbahaya” mengingat keselamatan pribadi, keselamatan lingkungan, dan keselamatan komersial menempati tiga peringkat pertama dalam industri pelayaran. Keselamatan pribadi merupakan prioritas tertinggi karena mempertimbangkan pengambilan tindakan untuk mencegah hilangnya nyawa manusia. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran mengadopsi standar keselamatan yang tinggi dan memastikan bahwa semua awak kapal mengetahui dan mematuhi tindakan pencegahan keselamatan tersebut.

Seiring berjalannya waktu, orang-orang yang berada di kapal (baik sebagai penumpang maupun awak kapal) mungkin menghadapi sejumlah potensi bahaya. Diantaranya, *Man Overboard* (MOB) yang didefinisikan sebagai situasi dimana seseorang terjatuh di laut dari kapal dan membutuhkan pertolongan segera. Situasi OB dapat terjadi karena berbagai alasan seperti cuaca buruk, gelombang besar di laut, dek licin, atau kecelakaan.

Ketika seseorang terjatuh di laut, sangat penting untuk menemukan dan menyelamatkan korban secepat mungkin, karena kondisi lingkungan yang tidak bersahabat (misalnya suhu air yang dingin, ombak atau hiu) yang dapat menyebabkan orang tersebut mengalami hipotermia atau tenggelam. Selain itu, seiring dengan menurunnya suhu air, waktu yang dihabiskan untuk menyelamatkan korban menjadi lebih penting. Misalnya, pada suhu air antara 10–15,6°C, waktu yang diperkirakan untuk bertahan hidup adalah

antara 1 dan 6 jam. Durasinya berkurang menjadi 45 menit pada 0,3°C (Monahan 2005).

MOB dapat dikategorikan sebagai kecelakaan personal, meskipun memiliki tingkat kejadian yang relatif rendah dibandingkan dengan kecelakaan kapal seperti kapal terbalik, tenggelam, kandas, tabrakan, kebakaran dan meledak, namun tingkat kematiannya sama tinggi dengan jenis kecelakaan tersebut (Lucas dan Lincoln 2007).

Kecelakaan MOB dapat terjadi dalam berbagai kondisi dan kejadian selanjutnya dapat berlangsung dalam berbagai cara tergantung pada dinamika kejadian dan perubahan kondisi. Misalnya, 40% kecelakaan MOB terjadi saat kapal tidak berlayar (Cicek and Gonel, 2020). Oleh karena itu kru kapal harus cepat dan tanggap menyikapi kejadian MOB. Tindakan awal harus cepat dan tepat, Keterlambatan atau kesalahan tindakan dapat mengakibatkan hal-hal yang fatal karena kesulitan menemukan lokasi korban (Baldauf et al., 2011). Terampilnya para kru kapal dalam menghadapi keadaan darurat khususnya MOB merupakan sebuah keharusan yang umumnya dilakukan tidak hanya untuk mengikuti prosedur keselamatan tetapi juga sebagai kewajiban kemanusiaan dan hukum (PBB, 1982).

Fatalnya kecelakaan MOB dapat dibuktikan dalam beberapa kasus, seperti kasus kapal MT. Ocean Success pada 04 Maret 2018 pukul 06.38 waktu setempat di bagian barat Singapura, salah satu kru kapal yaitu *Bosun* terjatuh ke laut saat menyiapkan tangga untuk *boarding pilot*. Operasi pencarian dan penyelamatan diluncurkan. Sekitar pukul 06.45 waktu setempat, regu penyelamat menemukan *Bosun* tidak bergerak di dalam air. Upaya penyelamatan dan pertolongan pertama telah dilakukan tetapi tidak berhasil. *Bosun* secara resmi dinyatakan meninggal pada 10.23 waktu setempat oleh petugas medis setempat. (Ministry of Transport Singapore, 2018).

Hal serupa juga terjadi pada saat *service boat* LEO 38 ingin melakukan *crew change* dengan MT. Agios Nikolas di *Eastern Bunkering Alpha Anchorage*, Singapura pada 17 Mei 2022 pukul 21.15 waktu setempat.

Sebelum kejadian, Nakhoda LEO 38 telah dengan selamat menaikkan kru ke kapal tanker dan menunggu tiga teknisi turun dari kapal *tanker* untuk dibawa ke darat. Saat turun dari kapal *tanker*, teknisi pertama dengan selamat menyeberang dari tangga akomodasi kapal *tanker* dan memasuki kabin kapal. Ketika teknisi kedua menyeberang dari akomodasi ke dek LEO 38, kapal tiba-tiba bergoyang dan menyebabkan teknisi ke 2 jatuh ke laut, mengetahui jaket pelampung teknisi tidak mengembang kru lain segera melemparkan *lifebuoy* ke arah teknisi tersebut. Namun setelah sekitar 10 menit berada di air, pegangan teknisi tersebut terlepas dari *lifebuoy* yang menyebabkan teknisi tersebut menghilang dari pandangan dan ditemukan kembali pada 21 Mei 2022 (sekitar empat hari kemudian) di perairan dekat Batam, Indonesia. *The Transport Safety Investigation Bureau* mengatakan bahwa kejadian yang dialami LEO 38 kemungkinan disebabkan oleh gelombang besar yang secara tiba-tiba menghantam kapal dan tas punggung teknisi tersebut diperkirakan memiliki bobot sekitar 10kg yang menyebabkannya kehilangan keseimbangan dan terjatuh ke laut, kemudian *Manual Activation Lifejacket* (jaket pelampung dengan aktivasi manual) milik teknisi yang ditemukan tidak mengembang dikirim untuk pengujian di *The Health Sciences Authority* dan ditemukan dalam kondisi berfungsi. Tidak jelas apakah teknisi tersebut mengalami disorientasi atau dalam keadaan panik dan tidak terbiasa dengan *Manual Activation Lifejacket* sehingga membuat kasus ini menjadi lebih buruk. (Ministry of Transport Singapore, 2022).

Selain itu, sikap acuh tak acuh kru kapal terhadap *safety equipment* dapat menuntun mereka kepada situasi yang lebih buruk ketika saat atau sebelum terjadinya MOB seperti kasus yang pernah terjadi di kapal yang berada di bawah bendera Singapura ini, MT. Maersk Patras. Kasus MOB ini terjadi di st. Lawrence river, Quebec, Canada pada 19 Mei 2019 pukul 09.30 waktu setempat. Saat itu MV. Maersk Patras sedang menuju Escoumins *pilot station* untuk sampai ke pelabuhan Montreal, Canada. Karena tidak tersedianya *stevedores* untuk melakukan *lashing* dan *unlashing* peti kemas,

kapal-kapal yang menuju pelabuhan Montreal biasanya akan menyuruh kru kapal untuk melakukan tugas-tugas ini selama perjalanan sungai dari/ke pelabuhan. Mualim dua yang tidak menggunakan *safety harness* dan *floatation device* saat proses *unleashing* peti kemas di barisan terluar kapal tiba-tiba terjatuh ke laut. Di bawah koordinasi dari *Maritime Rescue Coordination Centre Quebec SubCentre* upaya pencarian yang memakan waktu hampir sembilan jam dengan kapal dan helikopter disekitarnya tidak membuahkan hasil. Investigasi mengungkapkan bahwa tindakan *unleashing* yang telah dilakukan Mualim dua tersebut sangat berbahaya dan tidak efektif karena tidak diberlakukannya tindakan pencegahan kecelakaan kerja diatas kapal yang menyebabkannya terjatuh ke laut. (Ministry of Transport Singapore, 2019).

Berdasarkan data diatas kita mengetahui betapa fatalnya kasus MOB, namun pada prakteknya masih ada saja kru kapal yang tidak tahu harus melakukan apa ketika terjadi MOB karena minimnya pengetahuan tentang keselamatan dan menghiraukannya. Mengingat rasio terjadinya kecelakaan MOB ini sangatlah kecil dibandingkan keadaan darurat maritim lainnya. (Marine Accident Investigation Branch, 2015) Hal ini membuat latihan mengatasi terjadinya MOB jarang dilakukan dan mengakibatkan kurang tanggap dan terampilnya kru padahal kecelakaan MOB merupakan keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan manusia.

Oleh karena itu, semua kru kapal memiliki peranan penting dalam proses penyelamatan MOB yang terjadi diatas kapal. Sebagaimana hal yang sudah dipaparkan peneliti bahwa betapa pentingnya proses penyelamatan MOB, sehingga peneliti tertarik untuk membahas topik ini yang sudah disusun dengan judul **“Analisa Proses Penyelamatan *Man Overboard* (MOB) di MT. New Harmony Pada Saat Proses *Stern Line Bunkering* (SLB) dengan MT. Taiyo Maru”**.

1.2. Ruang lingkup masalah

Fokus penelitian bertujuan untuk memberi batasan mengenai tema masalah yang diangkat oleh peneliti sebagai bahan penelitian. Penentuan fokus penelitian lebih mengarah pada upaya yang dilakukan pada saat proses terjadinya MOB. Berdasarkan latar belakang, peneliti memberikan batasan ruang lingkup dari penelitian yang akan dilakukan. Peneliti berfokus pada faktor penyebab terjadinya MOB di MT. New Harmony, upaya proses penyelamatan MOB di MT. New Harmony dan upaya pencegahan terjadinya MOB di MT. New Harmony.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan peneliti diatas, peneliti menentukan pokok permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Faktor apakah yang menjadi penyebab terjadinya *Man Overboard* di MT. New Harmony?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan kru MT. New Harmony dalam proses penyelamatan *Man Overboard*?
3. Upaya apa yang dilakukan kru dalam mencegah terjadinya *Man Overboard* di MT. New Harmony?

1.4. Tujuan Penelitian

Peneliti menentukan pokok permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *Man Overboard* di MT. New Harmony.
2. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan ketika terjadinya *Man Overboard* di MT. New Harmony.
3. Untuk mengetahui upaya pencegahan yang dilakukan kru untuk mencegah terjadinya *Man Overboard* di MT. New Harmony.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat Penelitian yang akan didapat dalam pembuatan karya tulis ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi institusi

Bagi institusi dan civitas akademika pelayaran serta perusahaan, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan dapat dijadikan referensi serta dapat menambah koleksi kepustakaan di Politeknik Maritim Negeri Indonesia Semarang. Selain itu penelitian ini juga diharapkan sebagai tambahan ilmu yang bermanfaat bagi Mahasiswa/i POLIMARIN Semarang.

2. Bagi pembaca

Menambah wawasan pembaca tentang hal-hal yang berkaitan dengan MOB dan sebagai bahan pertimbangan khususnya bagi penumpang, perwira kapal, serta perusahaan pelayaran dalam upaya pencegahan terjadinya MOB untuk meningkatkan keselamatan penumpang di MT. New Harmony.

3. Bagi Perusahaan

Sebagai acuan meningkatkan kemampuan para kru dan *Officer* di kapal, kepada seluruh armada dan awak kapal agar terus meningkatkan pengetahuan mengenai *Man Overboard* (MOB) terutama di *tanker management* perusahaan Jie Sheng guna menghindari adanya insiden MOB di atas kapal.

4. Bagi peneliti

Sebagai persyaratan kelulusan untuk mendapatkan ijazah Diploma IV jurusan Nautika di Politeknik Maritim Negeri Maritim Indonesia Semarang, Serta bekal pengalaman yang diharapkan bermanfaat untuk dimasa yang akan datang guna membantu kelancaran bekerja.