

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

MV.Stanford Provider adalah salah satu kapal *supply* milik perusahaan Stanford Marine Group yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan *offshore* termasuk bahan bakar dan minyak tetapi tidak dirancang untuk untuk mengangkut semen, *barite* dan *bentonite*,Kapal MV.Stanford Provider dicarter oleh perusahaan BUMN milik pemerintah Abu Dhabi yaitu *ZADCO Development company* yang bergerak khusus dibidang *offshore* di area Abu Dhabi. Kemampuan yang baik untuk olah gerak di kapal *supply* oleh muallim tentunya akan mengurangi kerusakan-kerusakan dan kecelakaan yang berarti dapat mempengaruhi kelancaran operasional kapal. Adapun obyek penelitiannya yaitu:

1. Data Kapal / Pesawat / Permesinan

Untuk menunjang dan guna kelengkapan penelitian ini penulis samapaikan data-data kapal / pesawat / permesinan dikapal sebagai berikut:

Principle particulars:

<i>Year Built</i>	<i>: November 2008</i>
<i>Builder</i>	<i>: Aquarius Marine</i>
<i>Call Sign</i>	<i>: J8B4135</i>
<i>Official No.</i>	<i>: 10608</i>

Class : ABS(America Birou of Shipping)
Flag : Kingstown
GRT / NRT : 497 / 149
Design : Conan Wu & Associates

Dimensions:

Length Overall : 48 M
LBP : 46.2 M
Breadth Moulded : 11 M
Depth to Main Deck : 3.5 M
Design Draft : 2.5 M
Maximal Summer Draft : 2.8 M
Air Draft : 18 M

Propulsion Plant:

Main Engine : Cummins 2 X 1800 RPM
Steering Gear Type : Electro Hydraulic
Bow Thruster : 350 HP
Rudder Type / Make : 35° 2X Semi Balanced

Auxelerry Engine Plant:

Sawage Treatment : Jonghap Machinery co.Ltd,
 Model Biological Areob 12 type II, Capacity 2100 liters / day
GS Pump-Make : BE P/P Private Ltd, Model
 MA 844KK, Kapacity: 55 m3/hrs

Fuel Transfer Pump : Model MA1522

KAMS, Capacity: 40kl/hrs

Oily Water Separator : Hanyoung Eng Co Ltd, model hyn 01001 15 ppm, Capacity 1.0 m³/hrs.

Crane:

1 no with swl 1 ton, Jaibalaji Chennai

1 no with swl 2.5 ton, Palfinger PK 15500

Electrical plant:

Power : 415-220-50Hz

Lighting : 220V

Emergency Lighting : 24 V

Deck and Auxellery Equipment:

Bow Anchor Sacle : 2X900 kg stokless anchor with 9 anchor chain elector hyd.windlass twin gypsy

Bollard Pull : 20 tons

Crane : 2 nos (1st swl 1 mt, 2nd swl 2.5 mt)

Capacity:

Fuel Oil : 401 MT

Fresh Water : 188 MT

Deck Cargo : 3230 sq ft

Deck Area : 300 sq ml

Dead weight : 575 T

Fire Fire Equipment:

Fixed Fire Pump-Make : Azcue,model:CA80/15-A
Capacity 60m³/hrs

Emergency Fire Pump-Make : Kipor Kama,Model: KDP 20,
Capacity:23m³/hr

Navigation Equipment:

Gyro Compass and auto pilot : 1 unit,comnav H480952, STD
 22 Anschutz

Magnetic Compass : 1 unit, Kelvin and Hughes

Echo Sounder with Repeater : 1 unit, Koden, CVS-118 MK2

Anemometern with repeater : 1 unit, wolker

VHF : 3 unit, DSC

MF/HF/SSB Radio : 1 unit FS 2571C, furuno

Inmarast C : 2 unit Felcom 15

Radar : 2 unit (1 unit with arpa), JRC
 JMA

GPS : 2 unit , Furuno and Garmin

AIS : 1 unit FA 100, Furuno

Navtex Receiver : 1 unit, NT 900MK1, JMC

Speed:

Maximal Speed : 12 knots (consumption=70
 USG/Hr)

Crusing Speed : 11 knots (consumption=52
 USG/Hr)

Accommodation:

Crew Cabin : 12

Passanger Cabin : 4

Fully Air Condition



Lebih lengkapnya mengenai detail kapal penulis melampirkan *ship particular* pada halaman lampiran.

2. Data Kondisi Kapal

Fakta kondisi yang terjadi di atas kapal MV. Stanford Provider adalah sebagai berikut:

- a) Seringnya terjadi *Near Miss* pada kru *deck* pada saat Bongkar Muat dari atau ke *Platform* di Lokasi Pengeboran Minyak Lepas Pantai.

Dalam keadaan sehari-hari di atas kapal sebagian anak buah kapal dalam menjalankan pekerjaannya nampak sekali tidak bertanggung jawab atas tugas yang telah diberikan oleh

atasannya ataupun oleh perusahaan. Pelaksanaan kerja dilakukan hanya untuk menghabiskan waktu tugas yang telah ditentukan dan dilaksanakannya sehingga hasil yang dicapai tidak sesuai dengan target yang telah direncanakan.

Selain itu, ABK merasakan lamanya operasional kerja kapal yang telah dijalani ABK di atas kapal, sehingga mereka sering meremehkan pekerjaan dan tanggung jawabnya yang dapat menimbulkan kecelakaan dalam bekerja. Dengan lamanya masa kerja dimana kapal selalu disibukkan dengan urusan banyaknya pekerjaan bongkar muat *cargo* maupun perawatan *platform* dapat menyebabkan ABK menjadi jenuh dan bosan sehingga menimbulkan akibat psikologis bagi ABK. Salah satu akibatnya adalah, ABK dalam melaksanakan perawatan alat-alat keselamatan maupun pelatihan-pelatihan keselamatan yang seharusnya diikuti sesuai jadwal menjadi terbengkalai. Padahal hal ini sangat beresiko untuk jaminan keselamatan bagi diri mereka sendiri, seperti yang dialami di atas kapal MV. Stanford Provider yaitu hampirnya kejadian kecelakaan yang hampir fatal pada saat kapal melaksanakan kegiatan bongkar muat dari kapal ke atas *Platform*.

ABK dalam melakukan kerja tidak menggunakan alat keselamatan kerja dengan sempurna. Demikian juga disaat kapal sandar di *South Satelite Platform*, saat itu kapal akan melakukan bongkar muat *cargo* ke *Platform* tersebut. Cuaca pada hari tersebut tidak bersahabat, ABK yang bertugas di *deck* pada saat itu kurang memperhatikan keselamatan dirinya dalam keadaan tersebut. Pada saat itu *container* akan dimuat di *deck* belakang dan pada saat *container* diturunkan ABK yang bertugas menata *cargo* tidak memperhitungkan *Pitching and Heaving Effect* atau gaya gerak ke-atas dan ke-bawah kapal,

dikarenakan ayunan ombak pada saat itu. Sehingga ABK tersebut terhentak ke atas karena memegang *container* tersebut. Beruntung pada saat itu ABK tersebut cepat melepaskan pegangannya sehingga dia tidak mendapatkan kecelakaan yang lebih fatal.

Dari sedikit contoh kejadian-kejadian diatas tentunya membawa dampak juga pada pekerjaan. Pekerjaan menjadi tertunda dan tidak dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Efek lain dari pada kejadian tersebut adalah teguran terhadap Nakhoda dan *Chief Officer* yang harus ditindak-lanjuti dengan membuat *Near Miss Report* kepada *Marine Coordinator* dan *Safety Officer* di lokasi pengeboran tersebut dan laporan ke perusahaan kapal sesuai prosedur.

b) Kurang Pedulinya ABK Bagian Dek terhadap Peralatan Keselamatan Kerja di Kapal

Dalam hal perawatan terhadap peralatan di atas kapal, pada umumnya anak buah kapal tidak melakukannya dengan baik. Mereka melakukan segala sesuatunya dengan kurang bertanggung jawab dan masa bodoh. Salah satu contoh adalah, setelah selesai mempergunakan alat-alat keselamatan kerja seperti *helmet*, *safety shoes*, *life jacket*, kaca mata pelindung, *sarung tangan* dan lain-lain terkadang tidak dengan segera atau secepatnya untuk menyimpan kembali perlengkapan tersebut ketempat yang sudah disediakan. Mereka kadang-kadang meletakkan peralatan tersebut di sembarangan tempat.

Mereka tidak memikirkan bahwa bisa saja alat-alat tersebut hilang jatuh kelaut karena tertiuip angin ataupun jatuh kelaut karena terhempas oleh ombak. Jika alat-alat tersebut hilang tentunya mereka akan bekerja tanpa mempergunakan

alat-alat keselamatan kerja untuk sementara waktu jika di kapal tidak ada persediaan (suku cadang). Tentunya akan sangat beresiko terjadinya kecelakaan pada diri mereka.

b) Alat-Alat Kerja Kurang Memenuhi Standar Keselamatan

ABK bagian Dek umumnya mempunyai pendidikan dan ilmu pengetahuan yang dimilikinya kurang memadai. Hal ini sangat berpengaruh terhadap apa yang mereka lakukan di atas kapal. Salah satunya adalah pada pemeliharaan alat-alat pelindung keselamatan kerja di kapal. Alat-alat pelindung keselamatan *Personal Protect Equipment* (PPE) setelah digunakan tidak segera disimpan kembali pada tempatnya, melainkan meletakkan begitu saja di sembarang tempat sehingga tidak terawat dengan baik dan cepat rusak. Padahal alat-alat tersebut mutlak harus digunakan pada waktu bekerja, yang telah disediakan oleh pihak perusahaan.

Dengan rusaknya peralatan tersebut, tentunya penggunaannya sudah tidak memenuhi standar lagi.

Hal ini tentunya berbahaya bagi ABK itu sendiri. Mereka tidak menyadari bahwa dengan tidak terawatnya peralatan tersebut, dimana masih terus digunakan, ini tentunya akan mengancam keselamatan jiwa mereka.

3. Data Kondisi Perairan

Adapun kondisi saat ini di perairan lepas pantai Abu Dhabi yang merupakan daerah operasi ZADCO adalah sebagai berikut:

a) Gambaran Singkat Daerah Operasi ZADCO Abu Dhabi

ZADCO Abu Dhabi adalah sebuah perusahaan BUMN milik pemerintah *United Arab Emirat (UAE)* yang bergerak di bidang *ekplorasi* dan *eksploitasi* minyak dengan sistim

Kontraktor Kontrak Kerja Sama (KKKS). Daerah eksplorasi tersebar di seluruh perairan Abu Dhabi, Di area ZAKUM Oil Field memiliki total sumur minyak sejumlah 76. Jumlah tersebut merupakan jumlah sumur yang telah beroperasi dan masih akan terus bertambah seiring dengan operasi *eksplorasi* yang terus berlanjut dengan operasi pengeboran sumur minyak untuk mengambil kandungan minyak dari perut bumi. Sedangkan perusahaan yang *mengeksploitasi* dan *eksplorasi* gas berada dibawah naungan perusahaan *ADNOC* yang merupakan perusahaan BUMN milik pemerintah UAE juga.

b) Kedalaman Area Pengeboran Minyak di ZAKUM Oil field.

Perairan pengeboran minyak di ZAKUM oil field kedalamannya sangat dangkal berkisaran antara 2(Dua) meter samapai yang terdalam 20(Duapuluh) meter, hal ini membutuhkan pengawasan dan keahlian perwira di atas kapal dalam melayari perairan yg tidak dalam terhadap bahaya-bahaya yang bisa timbul dalam kaitanya pengoprasian kapal supply di *platfrom* baik untuk bongkar muat di *platfrom* seperti kapal kandas dan kapal bersenggolan dengan *platfrom* itu sendiri. Akan tetapi dalam kenyataan sering kita jumpai kejadian-kejadian atau kecelakaan kapal bersenggolan dengan konstruksi *platfrom*, Seperti yang dialami kapal penulis sendiri yaitu *MV.Stanford Provider* di mana saat kapal bawa muatan untuk dibonkar di *platfrom* saat sedang akan merapat ke*platfrom* bagian depan konstruksi kapal berbenturan dengan konstruksi bangunan platform itu sendiri, hal ini menimbulkan kerusakan baik yang dialami kapal itu sendiri maupun terhadap *platfrom*.Kejadian tersebut menimbulkan

terhambatnya pengoprasian baik terhadap kapal maupun pengoprasian di oilfield itu sendiri.

c) Sistem Pelaporan di Area ZAKUM Oil Field.

ZAKUM oil field adalah kompleks pengeboran yang dimana pengoprasiannya sudah terorganisasi secara terpadu sehingga kapal yang akan memasuki ataupun keluar dari área *ZAKUM field* sudah secara otomatis terdeteksi oleh pusat pengendalian trafic dimana kapal-kapal tersebut telah diketahui keberadaanya. Walaupun demikian kapal-kapal tersebut diwajibkan melaksanakan pelaporan sebelum memasuki ataupun sebelum meninggalkan área pengeboran atau *oil field*. Di mana kapal mewajibkan memberikan kisaran satu jam sebelum tiba diarea pengeboran terhadap *traffic* dan juga segera memberikan informasi ke pusat pengendalian trafic jika selesai beroperasi di area pengeboran. Adapun channel radio yang digunakan adalah *Very High Frequency* (VHF) chanel 08 untuk *radio room* dan VHF chanel 09 dan 16 untuk pusat pengendalian traffic.

B. Permasalahan

1. Identifikasi Permasalahan

Berkaitan dengan fakta kejadian yang penulis gambarkan sebelumnya, ada beberapa permasalahan yang dapat penulis identifikasikan sebagai dampak dari keterlambatan pengoprasian kapal oleh kejadian-kejadian yang diakibatkan oleh kapal bertubrukan ataupun bersenggolan dengan platform, yang di antaranya adalah sebagai berikut:

a) Kapal dan *Platfrom* Mengalami Kerusakan

Kapal dan Platfrom banyak mengalami kerusakan sebagai akibat dari bersenggolan ataupun karena kapal menubruk platfrom, Sehingga berdampak pada kerugian baik terhadap pemilik kapal maupun pihak pencarter karena biaya yang dikeluarkan untuk perbaikan. Dari kejadian tersebut juga berdampak pada keterlambatan pengoprasian *offshore* yang juga menimbulkan tidak sedikit kerugian yang diakibatkan, Dengan kejadian hal ini sering pihak pencarter menghentikan hubungan terhadap kapal yang bersangkutan hal ini berdampak terhadap pemasukan perusahaan kapal itu sendiri karena keputusan pencarteran.

b) Kurangnya Pelatihan / *Training* Olah Gerak di Atas Kapal *Offshore*.

Kemampuan olah gerak yang baik diatas kapal *offshore* merupakan modal dasar seorang mualim untuk menjalankan kapal dengan aman, lancar, dan terkendali sehingga dapat menunjang kemajuan pengoprasian baik di lingkup *offshore* maupun di lingkup perusahaan kapal itu sendiri. Sering kejadian kapal bertubrukan dengan *platfrom* adalah kurangnya pelatihan atau familiarization terhadap pengoprasian kapal itu sendiri dan kemampuan menganalisa faktor olah gerak dari dalam / terhadap karakteristik kapal maupun terhadap faktor dari luar seperti arah dan kecepatan angin, arah dan kekuatan arus dan juga kekuatan ombak atau alun.

c) Keterlambatan Kegiatan Pengoprasian di *Offshore*

Seorang mualim atau perwira dinas di atas kapal *offshore* jika kemampuan olah geraknya kurang baik dalam mengetahui situasi dan kondisi di perairan maka akan berdampak juga pada keterlambatan pengoprasian di *offshore*. Seringkali kegiatan

bongkar muat dari dan keplatform jadi terhambat karena kapal tidak cepat merapat keplatform itu sendiri. Dan Juga sering kapal di *offshore* membawa personal atau penumpang yang bekerja untuk platform itu sendiri jika kapal tidak cepat sandar di *platform* maka personal tersebut juga mengalami keterlambatan dalam melaksanakan tugasnya di *platform* hal ini dapat menimbulkan keterlambatan jadwal pengoperasian di *offshore*.

d) Kelelahan Awak Kapal Dalam Pengoperasian Kapal di Offshore

Sebelum kapal tiba di lokasi pengeboran awak kapal harus sudah mempersiapkan kapal agar siap untuk beroperasi di *offshore* baik yang berkaitan dengan peralatan yang harus disiapkan maupun muatan itu sendiri. Jika kapal berulang kali mencoba menyandarkan kapal dan tidak berhasil hal ini mengakibatkan kelelahan baik terhadap crew kapal yang di deck maupun mualim itu sendiri, Hal ini rasa lelah dipercepat dengan situasi dan kondisi perairan yang berada dilingkungan yang panas seperti yang dialami kapal penulis di area timur tengah. Dengan lingkungan yang panas otomatis crew yang berada di deck akan cepat kelelahan hal ini akan diperparah jika proses penyandaran kapal tidak cepat berlangsung, Karena awak kapal juga membutuhkan waktu istirahat sedangkan jumlah awak kapal terbatas.

e) Adanya Permintaan Dari Pencharter Ke Kapal Yang Menghendaki Agar Kapal Cepat Dalam Pengoperasian di Platform

Ketika kapal berada 500 *meter zone* di sekitar *platform* pihak radio dalam hal ini pihak pencharter sudah menginginkan kapal untuk segera merapat keplatform sehubungan dengan muatan yang dibawa ataupun personal yang dibawa jika kapal

terlambat atau tidak bisa merapat maka pihak pencarter akan mengeluarkan instruksi-instruksi bahkan kalau sampai terjadi suatu keterlambatan pihak pencharter akan memberikan peringatan bahkan bisa berupa pemberhentian, dalam hal ini akan menimbulkan tekanan kepihak kapal yaitu mualim dan master diatas kapal. Peringatan-peringatan tersebut bahkan akan dikirim keperusahaan kapal. Hal ini akan berdampak pada kelangsungan hubungan pencharteran bisa pemberhentian sepihak bahkan pemutusan hubungan terhadap perusahaan perkapal. Sebagai akibatnya pihak perusahaan perkapalan akan mengganti perwira yang kompeten untuk mengganti mualimnya yang berada diakapal.

2. Masalah Utama

Dari beberapa identifikasi masalah yang penulis paparkan di atas, penulis mengangkat dua masalah utama yang akan dibahas yaitu:

- a) Kerusakan-kurasakan yang banyak dialami oleh kapal maupun platfrom sehubungan timbulnya insiden atau kejadian yang terjadi antara kapal dengan *platfrom* baik kapal menabarak platform saat olahgeraak maupun saat kapal melakukan bongkar muat di *platform*.
- b) Kemampuan mualim yang kurang baik dalam mengoprasikan kapal *supply* baik menyandarkan maupun mengendalikan kapal *offshore* atau mengoprasikan kapal *offshore*.