



# KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5  
Jakarta 10110  
INDONESIA

Phone : (021) 351 7606  
(021) 384 7601  
Fax : (021) 351 7606

Website : [www.dephub.go.id/knkt](http://www.dephub.go.id/knkt)  
Email : [knkt@dephub.go.id](mailto:knkt@dephub.go.id)

Nomor : *KNL/3/25/KNKT/2018*  
Klasifikasi : Segera  
Lampiran : -  
Perihal : Rekomendasi Segera investigasi  
kecelakaan meninggalnya awak  
kapal *MV. Mariner*

Jakarta, 20 Februari 2018

Kepada

- Yth. 1. Kepala Kantor Syahbandar dan  
Otoritas Pelabuhan Samarinda  
2. Direktur Utama Putra Lintas  
Mandiritama Samarinda  
3. Koperasi TKBM Samudera  
Sejahtera (KOMURA) Pelabuhan  
Samarinda

di

## SAMARINDA

1. Bersama ini dengan hormat disampaikan bahwa Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sedang melaksanakan investigasi kecelakaan pelayaran meninggalnya awak kapal *MV. Mariner* (berbendera Bahama) di Muara Berau, Kalimantan Timur pada tanggal 21 Januari 2018 sekitar pukul 23.35 WITA.
2. Terkait dengan investigasi dimaksud, KNKT telah melakukan pengumpulan dokumen dan wawancara dengan awak kapal *Mariner*, KSOP Samarinda, Mandor, Operator crane, dan Manajemen Komura (selaku TKBM), serta Manajemen PT. Putra Lintas Mandiritama (selaku PBM).
3. Berdasarkan temuan awal, KNKT menemukan kondisi-kondisi bahaya (*hazard*) yang sangat signifikan pada saat operasional kegiatan bongkar muat batu bara dengan cara *ship to ship transfer*. Maka KNKT perlu untuk segera menyampaikan rekomendasi keselamatan, mengingat bahwa kondisi-kondisi bahaya tersebut masih ada hingga saat ini dan diharapkan dapat dilakukan mitigasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali. (temuan dan rekomendasi segera terlampir)
4. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**

Dr. Ir. SOERJANTO TJAHHJONO

Tembusan:  
Direktur Jenderal Perhubungan Laut

Lampiran

Tanggal : 20-2-2018

No. Surat : KTL/3/20 KNT 2018

REKOMENDASI SEGERA  
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

KECELAKAAN MENINGGALNYA AWAK KAPAL *MV. MARINER*  
DI MUARA BERAU KALIMANTAN TIMUR,  
TANGGAL 21 JANUARI 2018

Nomor : REK-KL / 1/1 KNT 2018

**KRONOLOGI KEJADIAN**

Pada tanggal 18 Januari 2018 pukul 21.24 WITA, *MV. Mariner* tiba di Muara Berau Kalimantan Timur dari pelabuhan asal Batangas Filipina. *MV. Mariner* berlabuh jangkar di Muara Berau untuk melakukan pemuatan batu bara yang rencananya akan dibongkar di Filipina

Pada tanggal 19 Januari 2018 pukul 21.15 WITA, *MV. Mariner* memulai pemuatan di Ruang Muat no.1, dan no.4 dengan menggunakan *Crane* Kapal no.1 dan no.4 dimana muatan batu bara dibawa Tongkang RMN 308 yang ditarik kapal Tunda KSA 70 (7,707 mt), tongkang sandar di lambung kanan *MV. Mariner*. Pekerjaan pemuatan batu bara dilakukan oleh *stevedoring* dengan menggunakan derek kapal dan dikerjakan 24 jam dengan sistem *shift*.

Tanggal 20 Januari 2018 tongkang Baiduri 30272 dengan kapal tunda KSA 53 membawa muatan batu bara (7,812 mt) sandar di lambung kiri *MV. Mariner*, sementara Tongkang RMN 308 dan kapal tunda KSA 70 meninggalkan *MV. Mariner* dikarenakan muatan yang telah habis dibongkar. Sekitar pukul 22.30 WITA, tongkang RMN 380 dengan kapal tunda KSA 24 (7,807 mt) sandar di lambung kanan *MV. Mariner*.

Tanggal 21 Januari 2018 pukul 23.25 WITA pada saat Operator *Crane* no.1 mengangkat muatan terakhir ke dalam Ruang Muat no.1 dari tongkang RMN 380, Operator meletakkan *grabs*<sup>1</sup> ke posisi kiri depan di dekat Ruang Muat no.2 dengan posisi ruang kemudi (*cabin*) *rane* menghadap ke belakang. Melihat operator *crane* meletakkan *grabs* di geladak kiri, Juru mudi jaga memberikan sinyal dengan menggunakan senter ke arah *cabin* operator untuk memindahkan *grabs* ke geladak kanan.

Karena tidak direspons oleh Operator *crane*, Juru Mudi jaga mendekati *Crane* Kapal no.1 sampai ke tengah Ruang Muat no.2 sebelah kiri dengan tetap memberikan sinyal dengan lampu senter.

Pada saat Juru mudi jaga berada di sisi kiri Ruang Muat no.2, secara tiba-tiba *grabs* bergerak naik dan mengayun mengenai Juru Mudi jaga yang pada saat itu sedang membelakangi *grabs*. *Grabs* sempat mengayun ke kiri dan membentur *railing* kapal, sebelum kembali lagi menghantam badan dari Juru mudi jaga, Operator *crane* melihat awak kapal *MV. Mariner* memberi isyarat untuk menghentikan *crane*, selanjutnya Operator *crane* meletakkan *grabs* di atas Ruang Muat no.2. Pada kejadian ini, Juru Mudi jaga meninggal dunia akibat terhantam antara grab dan Ruang Muat no.2.

<sup>1</sup> Grabs adalah alat muat/ bongkar yang sering digunakan untuk memuat atau membongkar barang jenis curah kering

**Kondisi-kondisi (*hazard*) yang ditemukan selama proses investigasi:**

1. Belum tersedia suatu aturan/pedoman dari Penyelenggara Pelabuhan setempat bagi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan sejenisnya yang bergerak dalam bidang penyedia jasa bongkar muat (*stevedoring*) tentang tata cara dan pelaksanaan kegiatan bongkar muat seperti yang diamanatkan dalam PM Perhubungan No.152 tahun 2016 pasal 17 khususnya kegiatan bongkar muat batu bara dengan cara *ship to ship transfer* (STS).
2. Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, PBM meminta koperasi (dalam hal ini TKBM) sebagai pelaksana kegiatan bongkar muat di lapangan untuk mengoperasikan *crane*. Dimana baik PBM maupun koperasi TKBM belum memiliki standar operasi dan prosedur-SOP pelaksanaan kegiatan bongkar muat.
3. Belum tersedianya suatu prosedur yang jelas dan praktek pengoperasian yang selamat pada saat serah terima dan pengoperasian *crane* kapal dari pihak kapal ke *stevedore*, ditambah lemahnya koordinasi antara Awak kapal, *Foreman* (orang yang ditugaskan oleh PBM melaporkan kegiatan bongkar muat), Mandor (selaku Kepala satuan unit bongkar muat), dan Operator *crane* pada saat sebelum maupun selama pelaksanaan kegiatan bongkar muat.
4. Terdapat pengaturan-pengaturan yang berbeda dari tiap-tiap unit di dalam koperasi TKBM sebagai pelaksana kegiatan bongkar muat seperti halnya koordinasi antara Mandor (selaku kepala satuan unit bongkar muat) dengan *Foreman* (orang yang ditugaskan oleh PBM melaporkan kegiatan bongkar muat) dan Operator *crane*, jam kerja dan istirahat, komunikasi, dan pengawasan kegiatan.
5. Kegiatan bongkar muat di tengah laut yang dilakukan pada malam hari menggunakan penerangan kapal yang terbatas meningkatkan risiko kecelakaan sehingga memerlukan konsentrasi yang tinggi saat mengoperasikan peralatan bongkar muat.
6. Selama pelaksanaan kegiatan bongkar muat, pekerja PBM dan TKBM tidak mengenakan peralatan keselamatan seperti rompi pengaman (*safety vest*), sepatu pengaman (*safety shoes*), radio, dan helm keselamatan (*safety helm*).
7. Para pekerja PBM dan TKBM yang bekerja di kapal tidak dilengkapi dengan kartu identitas ataupun seragam sehingga menyulitkan pihak kapal untuk mengontrol dan mengawasi orang-orang yang ada di atas kapal.
8. Terkait dengan poin 1 di atas, KSOP Samarinda pada tahun 2018 ini baru akan melaksanakan kajian guna menyusun suatu standar operasi dan prosedur-SOP (sesuai amanat PM 152/2016 pasal 17), sehingga sampai dengan belum diterbitkannya SOP tata cara dan pelaksanaan bongkar muat tersebut maka terdapat kekosongan acuan bagi PBM dan TKBM untuk bekerja dengan selamat.

### Rekomendasi Segera KNKT

Dari temuan-temuan di atas, KNKT menyampaikan rekomendasi keselamatan yang ditujukan kepada KSOP Samarinda sebagai berikut:

1. Mempercepat penerbitan standar operasi dan prosedur-SOP bagi pelaksana di lapangan sesuai amanat PM Perhubungan no.152 tahun 2016 pasal 17 dengan memperhatikan aspek-aspek keselamatan bekerja sejak perencanaan hingga pelaksanaan kegiatan bongkar muat dengan cara *ship to ship* (STS).
2. Selama belum diterbitkannya SOP seperti yang dimaksud pada poin 1, agar KSOP Samarinda segera menerbitkan aturan atau panduan sementara dengan memperhatikan keselamatan bekerja guna mengisi kekosongan acuan pelaksanaan kegiatan bongkar muat dengan cara *ship to ship* (STS).

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**

  
f Dr. Ir. SOERJANTO TJAHHONO