

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Obyek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di MV Kartini Samudra milik perusahaan PT Berkat Samudra Gemilang Lines, merupakan salah satu armada kapal *bulk carrier* tipe *Panamax*, dibawah manajemen PT Jaya Samudra Karunia Shipping (*JSK Shipping*). Data kapal antara lain:

DATA	KETERANGAN
<i>Name of Ship</i>	MV Kartini Samudra
<i>Call Sign</i>	P K S T
<i>Nationality</i>	Jakarta
<i>IMO Number</i>	9281449
<i>Type of Ship</i>	<i>Bulk Carrier Panamax Type</i>
<i>Ship's Owner</i>	PT Berkat Samudra Gemilang Lines
<i>Ship's builder</i>	<i>Hyundai Heavy Industry Korea</i>
<i>Navigation Area</i>	<i>Ocean going</i>
<i>Keel Laid Date</i>	<i>17th May 2004</i>
<i>Delivered Date</i>	<i>21th September 2004</i>
<i>Length</i>	<i>224.90 m</i>
<i>Breadth</i>	<i>32.26 m</i>
<i>Depth</i>	<i>19.40 m</i>
<i>Draft (Summer)</i>	<i>13.82 m</i>
<i>Gross Tonnage</i>	<i>39,680 tons</i>
<i>Nett Tonnage</i>	<i>26,187 tons</i>

<i>Main Engine</i>	ONE, MITSUI MAN – B&W 6S50MC
<i>Deadweight</i>	79,592 tons
<i>Maximum Speed</i>	13.5 knots
<i>Cargo Hold</i>	7 Hold
<i>Cargo Hold Capacity</i>	87,688.40 m ³
<i>Ballast Capacity</i>	19,888.2 m ³ + 13,211.2 m ³
<i>Number of Crew</i>	27 persons

(Sumber data : *Ship Particular* MV Kartini Samudra)

2. Fakta Kondisi

Dari fakta dan masalah yang terjadi di MV Kartini Samudra yang berhubungan dengan ISM Code pada proses bongkar muat, didapat analisa mengenai masalah-masalah tersebut. Adapun analisisnya sebagai berikut :

1. Pada saat kegiatan bongkar muat, awak kapal kadang kala diketahui tidak menggunakan alat keselamatan dengan lengkap seperti helm, sarung tangan, atau *safety shoes* yang dianjurkan oleh ISM Code, selain itu awak kapal juga tidak menggunakan alat-alat keselamatan lainnya yang dapat membahayakan keselamatan jiwa awak kapal tersebut.
2. Pada saat melakukan *cleaning* muatan dan membuka *manhole* palka, awak kapal kadang tidak memakai *masker* sehingga debu batu bara langsung terhirup orang tersebut dan mengakibatkan sesak napas dan batuk-batuk
3. Pada saat proses memuat personel darat yang bertugas jaga diatas kapal, ada kalanya tidak berada ditempat, sehingga komunikasi tidak bisa berjalan dengan lancar.
4. Awak kapal dan personel darat, kadang tidak melaksanakan seluruh kegiatan bongkar muat yang sesuai dengan *ship shore*

safety checklist dengan benar, yang dapat menyebabkan pencemaran lingkungan dan kurang sigapnya dalam menangani keadaan darurat.

5. Pembuangan sisa cargo batu bara ke laut tidak sesuai dengan *Garbage Management* yang dapat menyebabkan pencemaran lingkungan.
6. Awak kapal kadang tidak memasang *Scapper Plug* saat proses bongkar muat.
7. Awak kapal dan personel darat, kadang merokok tidak pada tempat yang telah disediakan atau yang telah disetujui.
8. Pintu-pintu akomodasi yang kedap air dalam keadaan terbuka, seharusnya hanya satu pintu saja yang terbuka di bagian samping yang tidak menghadap ke terminal.
9. Kadang tidak dilaksanakan pengecekan ulang, yang harus dilaksanakan sesuai ketentuan yang terdapat di *ship shore safety checklist*.
10. Pada saat memasuki ruang palka (*cargo hold*), kadang tidak dilaksanakan sesuai prosedur yang tertera dalam ijin memasuki ruang tertutup (*Enclose Space Entry Permit*).
11. *Mooring Line* kadang tidak diperiksa dan diatur setiap waktu.
12. Pada saat berlayar, *cargo hold* yang bermuatan batu bara, ventilasinya kadang tidak ditutup dengan benar.

B. Permasalahan

Dari fakta-fakta diatas, awak kapal MV Kartini Samudra kurang menjalani aturan yang berlaku dalam ISM Code, guna melancarkan kegiatan dan prosedur bongkar muat secara aman, dikarenakan oleh beberapa faktor antara lain :

1. Kurangnya sosialisasi dan pemahaman tentang ISM Code

Pada waktu kapal berlayar awak kapal tidak mempunyai kesempatan untuk membaca buku pedoman keselamatan kerja, buku pedoman ISM Code, karena tugas yang begitu banyak untuk perawatan kapal dan dinas jaga, sehingga awak kapal setelah bekerja memerlukan waktu yang banyak untuk istirahat, mengakibatkan awak kapal itu sendiri malas untuk membaca pedoman keselamatan.

Perusahaan pelayaran, harus menjamin bahwa seseorang yang dipilih sebagai awak kapal telah mengerti dan memahami mengenai manajemen keselamatan, sehingga pengoperasian kapal dapat berjalan dengan aman. Sebagian awak kapal MV Kartini Samudra tidak mengerti tentang pengoperasian alat-alat keselamatan dan bongkar muat seperti saat proses bongkar muat pengecekan muatan harus dilakukan sebelum dimuat dan saat sudah berada di dalam palka, sehubungan dengan karakteristik muatan batu bara yang mudah terbakar, dapat menyebabkan terjadinya kebakaran di dalam palka.

2. Sistem manajemen control yang kurang baik

Kurangnya koordinasi atau kerjasama antar awak kapal dan juga personel darat, dalam melaksanakan prosedur bongkar muat batu bara dan pembagian tugas masing-masing. Hal ini terjadi ketika kapal mengalami benturan dengan *Floating Barge* di lambung kapal, awak kapal yang berdinas jaga hanya melakukan tindakan seadanya, seperti melihat kearah lambung tanpa adanya tindakan lebih lanjut sesuai prosedur keadaan darurat. Sedangkan personel darat hanya menunggu tindakan yang dilakukan oleh awak kapal. Terjadinya kurang koordinasi antar awak kapal dengan personel darat, dalam mempersiapkan *ship shore safety checklist* pada proses bongkar muat sehingga tidak terlaksana dengan baik.