

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

MV.ATTAF yang di gunakan sebagai obyek penelitian adalah kapal ASD Tug (*Azimuth Stern Drive Tug*) yaitu kapal tunda dengan *Azimuth Propulsion System* yang digunakan khusus di *Oil & Gas Terminal* di Abu Dhabi untuk menunjang proses *berthing & unberthing* kapal-kapal Tanker & LNG Carrier.

Kapal ini adalah satu dari empat kapal sejenis yang dimiliki oleh *Abu Dhabi National oil Company* (ADNOC) dan dioperasikan oleh *Abu Dhabi Petroleum Ports Operating Company* (ADPPOC) berkantor di Abu Dhabi-UAE.

1. Obyek Penelitian

Untuk menunjang dan melengkapi penelitian ini penulis sampaikan data Kapal MV. ATTAF sebagai berikut:

Tabel II.1 Data Kapal MV.ATTAF

Identification	Top
<i>IMO Number:</i>	9566265
<i>Ship Name:</i>	ATTAF
<i>Call Sign:</i>	A6E2476
<i>Type & service:</i>	Tug boat / Fire fighting ship
<i>Owner:</i>	Abu Dhabi National Oil Co. (ADNOC)
<i>Flag:</i>	UNITED ARAB EMIRATES
<i>Port of Registry:</i>	ABU DHABI
Classification	Top
<i>Main Class Symbols:</i>	I ⚓ Hull ⚓ Mach

Classification	Top
<i>Service Notations:</i>	Escort tug-Fire fighting ship -water spraying Oil recovery ship
<i>Navigation Notations:</i>	Unrestricted navigation
<i>Additional Class Notation(s):</i>	☒ AUT-UMS (SS) , CLEANSHIP 4
<i>Machinery:</i>	☒ MACH
Dimension	Top
<i>Gross Tonnage 69:</i>	733
<i>Net Tonnage 69:</i>	219
<i>LPP:</i>	34 m
<i>Breadth:</i>	14.5 m
<i>Draught:</i>	4.5 m
<i>Freeboard:</i>	1500 mm
<i>Builder:</i>	UZMAR GEMI INSA SAN. VE. TIC. A.S.
<i>Place of build (Country):</i>	(TUR)
<i>Date of Build:</i>	22 Nov 2010
<i>Hull Material:</i>	Steel
Machinery	Top
Power and rating	
<i>Total Power (kW):</i>	4800 kW
<i>Total Power (HP):</i>	6522 HP
<i>Propelling system:</i>	2 Aquamaster Controllable pitch LB 5.00
<i>Speed:</i>	13.5 kn

2. Fakta Kondisi

MV.ATTAF adalah kapal ASD Tug yang beroperasi di DAS Island Abu Dhabi, pekerjaan utamanya adalah membantu proses *berthing* maupun *unberthing* kapal-kapal Tankers dan LNG Carriers dalam kegiatan bongkar-muat, baik berupa *Crude Oil*, *Condensate* maupun *Gas*. Proses *berthing* maupun *unberthing* itu sendiri berlangsung di *Jetty* lepas pantai ataupun juga di *Single Buoy Mooring (SBM)* di area laut terbuka

Kegiatan operasional MV.ATTAF tidak lepas dari kegiatan *mooring* baik pada saat *assist Tankers* maupun saat standby di *mooring buoy* yang tentunya memiliki resiko tersendiri mengingat intensitas pekerjaan dan lokasi kapal yang berada di area laut terbuka. Beberapa kejadian yang pernah terjadi di kapal terkait *mooring activity* tersebut diantaranya pernah mengakibatkan cedera pada jari kru kapal. Berikut ini merupakan beberapa contoh kejadian yang menyebabkan cedera pada jari kru kapal:

- a. Pada tanggal 26 Desember 2012 ketika MV.ATTAF dalam proses *assist Tanker berthing* di SBM No.3, seorang Bosun atas inisiatif sendiri berusaha memasukkan tali *ship's line* lebih dalam lagi ke bolder depan, tiba-tiba jari tangan kirinya terjepit diantara tali dan bolder dan mengakibatkan luka serius sehingga harus diamputasi pada ruas pertama jari manisnya.



Gambar II.1 Luka pada jari manis tangan kanan yang terjepit diantara tali dan bolder

- b. Pada tanggal 20 Januari 2013 saat MV.ATTAF tambat di *mooring buoy*, seorang A/B berusaha mengencangkan tali tambat kapal lain (MV.ALQAFI) yang sedang bersandar *doublebank* di lambung sebelah kanan MV.ATTAF, adanya alun yang tiba-tiba datang menghentak menyebabkan A/B tersebut tidak siap dan jari telunjuk tangan kirinya terjepit diantara gulungan tali di bolder tengah yang mendadak kencang. Jari telunjuk kirinya mengalami pendarahan hebat dan harus dievakuasi ke darat.



Gambar II.2 Luka pada jari telunjuk tangan kiri



Gambar II.3. Proses mengencangkan tali (ilustrasi)



Gambar II.4. Sarung tangan yang dipakai korban.

B. Permasalahan

1. Identifikasi Masalah

a. Segi Manajerial

Dari fakta-fakta yang terjadi, secara manajerial permasalahan yang muncul disebabkan oleh:

1) Pengawasan

Perwira di dek tidak maksimal dalam memberikan pengawasan dan pengarahan kepada kru yang sedang bekerja di dek.

2) Prosedur

Prosedur kerja yang ada saat ini tidak menyebutkan secara jelas mengenai penggunaan *PPE* yang sesuai dengan pekerjaan yang dilakukan.

3) Sumber daya manusia

Kru kapal yang bekerja di dek kurang memiliki pengetahuan mengenai resiko bahaya di dalam kegiatan *mooring activity*.

b. Segi Operasional

Dari fakta-fakta terjadinya beberapa kecelakaan yang mengakibatkan kru kapal mengalami cedera pada jari, permasalahan dari segi operasional disebabkan oleh:

1) Persiapan

Persiapan yang kurang maksimal sebelum memulai aktivitas di dek.

2) Komunikasi

Kurangnya komunikasi antar kru kapal dalam mengatasi permasalahan yang terjadi pada saat *mooring activity*.

3) Peralatan

Tidak adanya alat pelindung diri atau *PPE* yang dapat meminimalisir resiko yang mungkin terjadi pada saat melakukan pekerjaan *mooring activity*.

2. Masalah Utama

Dari identifikasi masalah di atas maka terdapat tiga permasalahan utama, yaitu:

a. Sumber daya manusia

Kru kapal yang bekerja di dek kurang memiliki pengetahuan mengenai resiko bahaya di dalam pekerjaan *mooring activity* terutama potensi bahaya terhadap jari, masalah ini disebabkan karena kurangnya sosialisasi yang diberikan kepada kru kapal mengenai bagaimana melakukan pekerjaan *mooring activity* yang aman.

b. Peralatan

Tidak adanya alat pelindung diri atau *PPE* yang dapat meminimalisir resiko cedera jari yang mungkin terjadi pada saat melakukan pekerjaan *mooring activity*.

c. Prosedur

Prosedur kerja yang ada saat ini tidak menyebutkan secara jelas mengenai penggunaan *PPE* yang sesuai dengan pekerjaan yang dilakukan.