

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Objek Penelitian

a. Data kapal yang disewa *PT. Total E&P Indonesia*'

Untuk menunjang dan guna perlengkapan penelitian ini penulis sampaikan data-data kapal yang disewa:

1. *Supply Vessel* : 10 buah
2. *Anchor Handling Tug* : 6 buah
3. *Tug Boat* : 85 buah
4. *Seatruck* : 115 buah

b. Data jumlah pekerja di kapal-kapal yang di sewa oleh *PT.Total E&P Indonesia*'

Sedangkan jumlah data pekerja adalah sebagai berikut :

1. *Supply Vessel* : 140 orang
2. *Anchor Handling Tug* : 72 orang
3. *Tug Boat* : 850 orang
4. *Seatruck* : 460 orang

Jumlah data pekerja akan berubah setiap saat ketika ada penambahan atau pengurangan kontrak baru dan jumlah keseluruhan periode 2013 sampai 2014 kurang lebih 1500 orang.

2. Fakta Kondisi

Berikut ini merupakan beberapa contoh kejadian yang menyebabkan kerusakan material maupun luka pada pekerja:

- a. Pada tanggal 8 Maret 2010. Ketika proses pengangkatan berlangsung, tiba – tiba *Vonk Choke Valve* tersebut jatuh dari ketinggian 1.25 meter. *Vonk Choke* jatuh ke jetty kemudian menimpa *Seatruck* dan menyebabkan kerusakan

pada badan *Seatruck*. Tidak ada korban jiwa ataupun luka pada kejadian ini, tetapi hanya kerusakan material.

Dari data-data diatas maka didapati beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan terjadi sebagai berikut:

- 1) Tidak adanya *Job Risk Assesment* dan *Risk Management* didalam melakukan pekerjaan.
- 2) Tidak adanya *Safety officer* dan *Marine Zone Coordinator* sebagai pengawas.

Dari empat hal diatas, maka tidak dijalankannya prosedur perusahaan mengenai *Job Risk assessment*, tidak hadirnya pengawas ditempat pelaksanaan pekerjaan dan tidak adanya *personel* yang melaporkan pekerjaan tersebut kepada tim *Safety* maka dapat menyebabkan kecelakaan tersebut terjadi.

- b. Kejadian ditanggal 6 Juli 2009, terjadi kecelakaan yang menimpa *Seatruck* SJ 01 dengan LCT. Bintang Abadi, ketika LCT. Bintang Abadi sedang berlayar dari Handil II base menuju ke NPU membawa tabung Nitrogen yang akan digunakan untuk melakukan tes kebocoran pada instalasi NMP 3 *platform* yang baru. *Seatruck* SJ 01 menabrak haluan LCT. Bintang Abadi sehingga menyebabkan kerusakan parah pada bagian haluan *seatruck* SJ 01, dan dua orang awak *seatruck* luka parah. Tidak ada kerusakan berarti yang dialami oleh LCT. Bintang abadi kecuali goresan bekas tabrakan. Fakta kejadian ditanggal 6 Juli 2009 kejadian tabrakan yang terjadi antara *Seatruck* SJ 01 dan LCT. Bintang abadi, setelah diinvestigasi, ditemukan bahwa, para awak *seatruck* tersebut mengalami kelelahan dikarenakan perjalanan jauh yang ditempuh saat malam hari, juga jarak pandang yang terbatas dimana *seatruck* melaju dengan kecepatan diatas 20 Knot, kondisi laut tenang, tetapi jarak

pandang terbatas. Didalam kejadian ini, *Marine Operating Permit* tidak diberikan kepada para awak *seatruck* dikarenakan kondisi sudah malam, sehingga *Marine Dispatcher* menyarankan agar para awak beristirahat dan menunda pelayaran sampai esok pagi.

Tetapi tanpa sepengetahuan *Marine Dispatcher*, para awak berlayar kembali ke Handil II base. Dari informasi yang dikumpulkan dari pihak *Marine dispatcher* bahwa *Seatruck* SJ 01 sama sekali tidak ada komunikasi atau laporan yang menyatakan bahwa mereka harus segera kembali ke Handil II base. Atas dasar keselamatan, *marine dispatcher* menyarankan agar pelayaran ditunda. Disinilah didapati bahwa para awak tersebut tidak memahami sama sekali arti dari keselamatan itu sendiri karena mengabaikan perintah dari *marine dispatcher* tersebut. Selama pelayaran, asisten dari kapten *Seatruck* tersebut sedang tidur, sehingga sang kapten berlayar dengan kecepatan tinggi seorang diri dan dalam keadaan mengantuk. Kejadian ini menyebabkan *seatruck* SJ 01 rusak parah dan tidak bisa digunakan lagi meskipun masih terapung. Hasil wawancara penulis dengan awak *seatruck* tersebut, mereka mengatakan bahwa mereka adalah awak pengganti dan belum pernah beroperasi di wilayah *PT. Total E&P Indonesia* sebelumnya, dikarenakan hanya menggantikan teman mereka yang sedang sakit, dan mereka bekerja sejak pagi hari. Sebagai tambahan informasi bahwa *seatruck* yang digunakan di lingkungan *PT. Total E&P Indonesia* saat itu masih menggunakan *body* berbahan dasar *fiber glass*.

Dari fakta – fakta diatas maka didapati beberapa hal sebagai berikut:

a. Tidak adanya *Marine Operating Permit* yang diberikan

oleh *Site Marine Coordinator* kepada awak *Seatruck* tersebut.

- b. Tidak adanya *Work Permit*.
- c. Tidak diidentifikasinya tempat – tempat untuk perhentian sementara selama pelayaran.
- d. Tidak adanya *Job rotation* atau pergantian jadwal kerja oleh awak *Seatruck*.
- e. Tidak adanya *safety briefing* baik melalui lisan ataupun melalui video *safety briefing*.

Dengan adanya lima hal diatas maka para awak *Seatruck* tidak paham mengenai pencegahan – pencegahan bahaya bila melakukan pelayaran malam dikarenakan tidak memiliki *Marine Operating Permit* dan dengan kondisi lelah dikarenakan bekerja lebih dari waktu bekerja yang telah ditetapkan.

- c. Tanggal 8 Juli 2009, LCT. Bintang abadi dengan membawa kargo N2 (Nitrogen) milik perusahaan Halliburton yang akan digunakan untuk tes kebocoran pada pipa-pipa gas yang ada di *platform*, ketika sedang bermanuver untuk sandar, menabrak (*North Manifold Platform*) proses yang sedang di bangun. Menyebabkan kerusakan *minor* pada handrail tetapi hampir menyebabkan kerusakan *Fire Water Line*. Kekuatan arus pada saat itu sekitar 6 knot dan kondisi kurang pencahayaan. Sesuai dengan *Marine Operation Permit*, suatu dokumen bagian dari *Job Risk assessment* dan sebagai tambahan dokumen untuk kapal yang beroperasi di daerah *PT. Total E&P Indonesia*, disebutkan bahwa kapal hanya boleh sandar pada saat kondisi *daylight* atau siang hari. Disini kapten melakukan olah gerak sesuai dengan perintah dari kontraktor yang melaksanakan proyek untuk segera membawa Nitrogen karena persediaan *Nitrogen* yang

ada sudah hampir habis untuk melakukan tes kebocoran. Untuk mengejar tenggang waktu yang ada dimana waktu yang diberikan perusahaan kepada kontraktor sudah mendekati batas waktu yang telah ditetapkan untuk penyelesaian instalasi platform baru tersebut. *Job Risk assessment* dan *Risk management* dan *Marine Operating Permit* ada diatas kapal, tetapi kapten kapal tidak membacanya. *Marine Zone Coordinator* juga tidak berada diatas kapal saat kejadian. Dan menurut kapten bahwa beliau belum pernah berlayar memasuki area *North Processing Unit* sebelumnya dikarenakan baru saja sign on dan belum mendapatkan *safety briefing* dan pengenalan mengenai lokasi kerja di PT. *Total E&P Indonesia* di daerah delta Mahakam. Hasil wawancara penulis dengan kontraktor yang terlibat didalam proyek NMP 3 ini, mereka mengatakan bahwa mereka ingin cepat memuat *nitrogen* segera melakukan tes kebocoran, juga karena batas waktu yang diberikan kian tipis sehingga mereka berusaha untuk segera menyelesaikan proyek yang ada. Juga berdasarkan informasi yang diberikan oleh petugas yang berada di *Control room* pada saat kejadian, menyatakan bahwa Kapten dan kontraktor tidak berkoordinasi kepada *North Processing Unit Control Room* untuk menanyakan apakah boleh sandar ataupun melakukan olah gerak didalam hari atau tidak. Sebagai *Site Marine Authority* setempat, mereka tidak menerima informasi bahwa kapal tersebut akan sandar dan berolah gerak di daerah proses saat malam hari. Didalam *Marine Operating Permit* tercantum bahwa *maneuver* untuk sandar ke *platform* hanya boleh dilakukan pada siang hari dan pada kondisi air tenang. Masih menurut kapten dan kontraktor, bahwa mereka belum menerima *Safety Briefing* atau *induction* baik oleh *safety*

dan *Marine Zone Coordinator* untuk memberikan pemahaman mengenai *Marine Operating Permit* dan pengenalan lokasi kerja diarea *North Processing Unit*.

Dari fakta diatas maka didapatkan beberapa hal seperti tercantum dibawah ini:

- 1) Tidak hadirnya *Safety Officer* dan *Marine Zone Coordinator* diatas kapal untuk memberikan penjelasan – penjelasan mengenai isi dari *Marine Operating Permit* dan *Job Risk Assesment* yang ada.
- 2) Tidak adanya *safety briefing* kepada Kapten kapal sebelum memasuki area *North Processing Unit*.

Dari dua hal diatas dimana Kapten kapal adalah orang baru, dan tidak hadirnya *Safety Officer* dan *Marine Zone Coordinator* diatas kapal menyebabkan Kapten melakukan penyandaran tanpa tahu bahaya–bahaya yang ada diarea kerja sehingga menyebabkan kecelakaan terjadi.

- d. Kejadian ditanggal 18 Februari 2014 terjadi disebuah *Rig*, dimana seorang pekerja berusaha untuk membantu temannya untuk menutup kotak *tool box* yang besar. Setelah selesai bekerja, dua orang pekerja bergegas untuk menyimpan perkakas kerja yang telah digunakan. Mereka kemudian menutupnya. Jari salah satu pekerja tiba – tiba terjepit antara box dan penutupnya, pekerja tersebut harus dibawa ke klinik untuk mendapatkan perawatan terhadap jarinya yang terjepit. Kejadian ini menyebabkan *Lost Time Incident* atau kehilangan hari kerja. Disaat kejadian, sang korban tidak menggunakan sarung tangan sehingga jarinya terluka parah. Dari data diatas maka didapati hal – hal berikut:

- 1) Korban pada saat kejadian itu tidak memakai sarung tangan.
- 2) Saat menutup *tool/box*, pekerja tidak hati –hati.

B. Permasalahan

1. Identifikasi Masalah

Dari kejadian diatas maka dilakukan suatu penelitian secara mendetail terhadap pekerjaan yang telah dilakukan dengan cara analisa data dan mewawancarai para pekerja yang terlibat didalam pekerjaan tersebut maka didapati fakta – fakta sebagai berikut:

- a. Masih banyaknya terjadi kecelakaan di *PT. Total E&P Indonesia*

Dari contoh kejadian-kejadian diatas dalam kurun waktu 4 tahun terjadi kecelakaan besar yang mengakibatkan hilangya waktu kerja dan cacat permanen pada pekerja.

- b. Tidak adanya ijin kerja.

Dari hasil wawancara dengan para pekerja yang terlibat, didapatkan fakta bahwa para pekerja melakukan pekerjaan tanpa ijin kerja karena merasa telah terbiasa melakukan pekerjaan tersebut, dan tidak memakan waktu lama ,sehingga merasa tidak memerlukan ijin kerja.

- c. Tidak adanya *Risk assessment*.

Dari hasil wawancara dengan para pekerja tersebut didapati bahwa *Risk assessment* tidak dibuat, karena tidak adanya pengajuan untuk melakukan pekerjaan tersebut.

- d. Tidak adanya laporan yang disampaikan oleh para pekerja mengenai pekerjaan yang dilakukan.

Menurut para pekerja mereka tidak melaporkan aktifitas tersebut dikarenakan pekerjaan yang akan dilakukan hanya sebentar.

- e. Tidak ada yang menghentikan pekerjaan tersebut meski *risk assessment* dan ijin kerja tidak ada ditempat.

Tidak ada yang menghentikan pekerjaan tersebut

dikarenakan pekerjaan ini hanya dilakukan oleh *Crane operator* dan assistennya saja, dan tidak ada orang lain ditempat kerja tersebut.

- f. Tidak adanya *Safety Officer* dan *Marine Zone Coordinator* dilapangan.
- g. Kurangnya Pemahaman Pekerja Mengenai Keselamatan Kerja

Melihat pada fakta tanggal 6 Juli 2009, ketika *Seatruck* SJ. 01 bertabrakan dengan LCT. Bintang abadi, berdasarkan landasan teori tentang prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan mengenai pekerjaan yang berhubungan dengan pekerjaan diatas maka prosedur yang harus dilakukan.

2. Masalah Utama

Dari 7 (tujuh) masalah dasar yang telah penulis uraikan diatas maka penulis mengambil 2 (dua) masalah utama yaitu;

- a. Mengapa masih banyak terjadi kecelakaan pekerja pada kapal-kapal yang disewa oleh *PT. Total E&P Indonesia*’
- b. Mengapa pekerja tidak memahami tentang keselamatan kerja

Dari 2 (dua) masalah utama tersebut akan penulis lanjutkan pada Bab III.