

## BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

### A. Fakta

Adapun fakta yang terjadi dimana penulis teliti adalah, pentingnya keselamatan di kapal, sedangkan kapal EGS Surveyor adalah tipe Kapal untuk penelitian atau *survey*, yang mana jumlah awak atau *crew* tetap kapal EGS Surveyor sebanyak 18 orang yang terdiri dari Nakhoda (*Master*), Mualim I (*Chief Officer*), Mualim 2 (*Second Officer*), Kepala Kamar Mesin/KKM (*Chief Engineer*), Masinis 2 (*Second Engineer*), Masinis 3 (*Third Engineer*), *Electrician*, *Fitter*, 3 Juru Mudi (AB), 3 Juru Minyak (*Oiler*), *Camp Boss*, *Cook* dan 2 orang pelayan (*Steward*), akan tetapi selain awak kapal, juga ada 16 penumpang yang bertugas sebagai *team survey* atau tenaga ahli *survey*, yang bekerja melaksanakan pekerjaan *survey* dasar laut.

Kapal EGS Surveyor berbendera Indonesia dengan *register* Jakarta, adalah salah satu kapal milik perusahaan EGS *Marine* yang berkantor pusat di Philipine dan dioperasikan oleh EGS Bahari sebagai perwakilan di Indonesia, adapun manajemen masih dikendalikan dari kantor pusat yang berada di Philipine.

#### 1. Objek Penelitian

##### a. Data-data kapal EGS Surveyor adalah sebagai berikut:

<i>Name</i>	:	EGS SURVEYOR
<i>Flag</i>	:	INDONESIA
<i>Home Register</i>	:	Jakarta
<i>Type of Vessel</i>	:	<i>Research Vessel</i>
<i>Call Sign</i>	:	PORX

IMO Number : 6820983  
 MMSI NO : 525 019 621  
 Official Number : GT.622 n0.2718/Ka  
 Classification : *International Register of Shipping (Indonesian Classification)*  
 Year Built : 1968 (Rebuilt 2010)  
 Owner : PT. EGS BAHARI  
 Super Blok Mega Glodok  
 Kemayoran Blok A No.10  
 Jl. Angkasa Kav. B-6, Gunung Sahari-Kemayoran Jakarta Pusat, Indonesia  
 Length Overall : 47.15 M  
 LBP : 40.00 M  
 Max Draft : 5.1 M  
 Breadth : 8.80 M  
 Depth : 6.5 M  
 Displacement : 1014,96  
 Light Ship : 790.262 tons  
 Deadweight : 224,7  
 GRT : 622 T  
 H.E : 19.0 mtr. (*From water level to antenna*)  
 NET : 186 T  
 Fuel Capacity : 150 M3  
 Propulsion : *Single Screw, Diesel Engine Main Propulsion*  
 Type ME : *Four Stroke, 1500 BHP Thruster Engine Stern Thruster, 500 BHP Azimuth Thruster Dentz*

*Engine KW 468/1800 RPM*

INM-C ID : 434166910

INM-C ID : 434166911

#### **b. Pengoperasian Kapal EGS Surveyor**

Dalam upaya **peningkatan** keselamatan kerja di kapal EGS

Surveyor, yang sedang beroperasi **dilokasi** *survey* yang terbentang dari selat Singapore sampai dengan perairan Aceh, pemikiran untuk **memecahkan** masalah didasarkan pada penelitian, pada saat penulis bekerja di kapal EGS Surveyor, dimana permasalahan disiplin, rendahnya kesadaran untuk menjaga budaya keselamatan, rendahnya pengetahuan ABK tentang prosedur penggunaan alat-alat keselamatan dalam bekerja, kurangnya minat untuk membaca atau mempelajari SOLAS *Training Manual*, serta sistem penilaian bahaya yang tidak berjalan dengan baik, maupun kurang dipatuhinya prosedur-prosedur dalam melakukan suatu aktivitas atau pekerjaan di lapangan, sehingga banyak kegiatan kerja di kapal yang mengandung resiko tinggi, dapat menyebabkan kecelakaan kerja yang fatal, masih banyak diabaikan akan prosedur-prosedurnya sebelum melakukan pekerjaan. Seperti terjadinya kecelakaan kerja di kapal EGS Surveyor tempat penulis bekerja, yaitu jari dari seorang juru minyak terjepit *main engine liner* cadangan pada saat memindahkan *main engine liner* tersebut ke tempat penyimpanan suku cadang.

## **B. Fakta Kondisi**

Adapun fakta yang disampaikan yaitu kondisi saat penulis masih aktif bergabung dan bekerja di kapal EGS Surveyor, diantaranya sebagai berikut:

### **1. Rendahnya Kesadaran ABK Akan Keselamatan**

Dalam keadaan sehari-hari di kapal, kadang dijumpai bahwa sebagian ABK dalam melakukan aktivitas operasional kapal maupun kegiatan perawatan di kapal, masih seringkali lalai bahkan menyepelekan faktor-faktor keselamatan dalam kegiatan kerja. Hal ini disebabkan karena adanya beberapa faktor seperti: kurangnya pengetahuan tentang keselamatan kerja, rendahnya pemahaman tentang prosedur kerja, budaya keselamatan kerja yang rendah, pemahaman tentang kode keselamatan yang buruk, pengetahuan yang berhubungan dengan kemampuan kerja yang rendah, faktor psikologis ABK yang disebabkan oleh kejenuhan karena sistem kontrak yang tidak berjalan sebagaimana yang tertera di dalam kontrak kerja, aktivitas kerja yang kadang tidak sesuai dengan jumlah minimal jam istirahat, maupun sikap yang sering menganggap sepele akan pekerjaan yang sudah sering dilakukannya.

### **2. Kurangnya Keterampilan ABK Bagian Deck Dalam Perawatan Terhadap Alat-Alat Keselamatan**

Salah satu kewajiban perusahaan adalah melengkapi setiap orang yang dipekerjakannya dengan alat-alat perlindungan perorangan dengan memadai dan berfungsi dengan baik. Adapun peralatan tersebut, sering disebut *Personal Protective Equipment* (PPE) yang pada dasarnya terdiri dari:

- a. Pelindung kepala, muka yaitu helm, topi pelindung.
- b. Pelindung mata yaitu kaca mata (*safety goggles*).
- c. Pelindung telinga (Pendengaran) atau sumbat telinga (*ear Plug*).
- d. Pelindung badan dan anggota badan yaitu baju kerja (*coverall*), sepatu kerja (*safety shoes*) dan sarung tangan.
- e. Pelindung pernapasan yaitu masker mulut dan hidung (*respirators*), *Oxygen Breathing Apparatus* (OBA).
- f. Pelindung terhadap jatuh yaitu sabuk pengaman (*safety harness*).
- g. Pelindung terhadap tenggelam yaitu baju pelampung (*work vest*).

Namun pada kenyataannya, ada sebagian ABK kurang memperhatikan terhadap peralatan keselamatan tersebut di atas, terutama dalam perawatan. Perawatan terhadap peralatan keselamatan adalah sangat penting agar selalu layak apabila dipergunakan.

### **3. Penggunaan Alat-Alat Kerja Tidak Memenuhi Standar Keselamatan**

Pada setiap aktivitas kerja di kapal, ABK sering kali ditemukan lalai dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja secara layak, padahal alat-alat tersebut mutlak harus digunakan pada waktu bekerja, seperti penggunaan sarung tangan, helmet, sepatu kerja, kaca mata, baju apung. Dalam hal ini, kelalaian tersebut semakin diperburuk dengan sistem pengadaan peralatan keselamatan yang berkualitas rendah, sehingga dalam proses penggunaannya, terlalu cepat rusak dan tidak layak untuk



digunakan lagi, tetapi karena tidak adanya ketersediaan pasokan, sehingga peralatan tersebut tetap digunakan.

Dalam upaya mencegah agar tidak timbul kecelakaan, maka keberadaan *safety officer* mutlak dibutuhkan, serta diharapkan berperan aktif dalam mengontrol, menjaga serta sebagai pemberi motivasi yang handal bagi anggota pekerja yang dipimpinnya, agar dapat memperbaiki kebiasaan-kebiasan buruk yang cenderung berakibat fatal terhadap manusia, properti dan lingkungan kerja.

Dalam melaksanakan perbaikan, perawatan dan pemeliharaan alat-alat keselamatan untuk menunjang kelancaran pengoperasian kapal, harus sesuai dengan petunjuk manual, sehingga diharapkan tidak terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaannya, serta dilakukan dalam masa yang terjadwal. Demikian juga saat melakukan aktivitas kerja, bila ada observasi yang mengisyaratkan bahwa marabahaya yang akan timbul adalah sangat besar, maka ABK akan dibenarkan untuk menghentikan aktivitas tersebut (*stop work authority*).

Dilain pihak, bahwa slogan kebijakan yang mengutamakan keselamatan kerja, sering kali tidak diiringi dengan kepedulian terhadap keselamatan kerja, baik peduli keselamatan diri sendiri keselamatan orang lain maupun peduli terhadap lingkungan. Kepedulian terhadap keselamatan tersebut di atas sangatlah penting guna menciptakan lingkungan kerja yang nyaman, terjaga keselamatan dan terjamin kesehatan, rasa aman dan nyaman di dalam lingkup kerja adalah sangat berpengaruh terhadap kualitas kerja.

## C. Permasalahan

### 1. Identifikasi Permasalahan

Dari uraian di atas penulis menemukan 6 (enam) sumber permasalahan yaitu:

- a. Kurangnya disiplin ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
- b. Kurangnya disiplin ABK untuk mematuhi prosedur-prosedur dalam melakukan suatu aktivitas kerja, sehingga banyak kegiatan kerja di kapal yang mengandung resiko tinggi dan bisa berakibat fatal, akan tetapi diabaikan.
- c. Rendahnya kesadaran ABK untuk menjaga budaya keselamatan.
- d. Rendahnya pengetahuan ABK tentang prosedur keselamatan dan penggunaan alat-alat keselamatan dalam bekerja.
- e. Kurangnya minat ABK untuk membaca dan mempelajari manual tentang keselamatan atau SOLAS *Training Manual* untuk menggali pengetahuan tentang keselamatan.
- f. Sistem penilaian bahaya yang tidak berjalan dengan baik.

Dari identifikasi permasalahan di atas, penulis menemukan ada dua permasalahan utama yaitu:

- a. Rendahnya kesadaran ABK untuk menjaga budaya keselamatan.
- b. Kurangnya disiplin ABK untuk mematuhi prosedur-prosedur dalam melakukan suatu aktivitas kerja, sehingga banyak kegiatan kerja di kapal yang beresiko tinggi dan bisa berakibat fatal, tetapi diabaikan.

## 2. Masalah Utama

- a. Rendahnya kesadaran ABK untuk menjaga budaya keselamatan.

Kapal EGS Surveyor mempunyai sistem keselamatan yang cukup memadai dan prosedur keselamatan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Namun dalam prakteknya masih banyak hal penting yang belum terpenuhi. Hal penting tersebut sebagian besar terabaikan oleh ABK sendiri karena rendahnya kesadaran ABK akan keselamatan. Ada beberapa ABK yang memang sulit dibimbing untuk patuh dan taat pada prosedur kerja yang ada, guna mengutamakan keselamatan dalam menjalankan kegiatan kerja di kapal.

Penulis juga menemukan ada perwira di kapal yang belum melaksanakan prosedur kerja dengan baik dan benar, cenderung menganggap sepele prosedur yang ada, sehingga belum bisa memberikan contoh yang baik kepada ABK dan pengaruhnya cukup besar terhadap kesadaran ABK untuk melaksanakan budaya keselamatan.

- b. Kurangnya disiplin ABK untuk mematuhi prosedur-prosedur dalam melakukan suatu aktivitas kerja, sehingga banyak kegiatan kerja di kapal yang beresiko tinggi dan bisa berakibat fatal, tetapi diabaikan.

Hal lain yang menjadi kendala sehubungan dengan keselamatan adalah rendahnya disiplin dan pengetahuan ABK terhadap prosedur keselamatan serta kurangnya minat ABK untuk membaca dan mempelajari SOLAS *training Manual* yang sudah disediakan oleh manajemen. Di dalam *Training Manual* tersebut para ABK akan mendapatkan banyak informasi dan



pengetahuan yang banyak tentang keselamatan, terdapat jenis-jenis alat keselamatan beserta cara penggunaannya, akan menambah wawasan serta mengetahui tentang prosedur keselamatan yang benar.

Hal tersebut dikarenakan dalam periode tertentu ABK akan mengalami pergantian, sedangkan dalam pergantian tersebut, dari pihak perusahaan kadang tidak memperhatikan hal-hal penting, yang menyangkut “kompetensi” calon ABK yang akan naik kapal, tentang pengalaman dan kemampuannya, semua itu dikarenakan adanya budaya yang kurang baik tetapi masih banyak dipraktekkan di Indonesia. Pelamar kerja yang mempunyai kedekatan dengan orang yang diberikan kepercayaan untuk menyediakan ABK baru, dengan mudah diberikan kesempatan untuk bergabung, atau bekerja di kapal tanpa diperhatikan aspek kemampuan kerja dan pengalaman. Hal tersebut yang dapat menyebabkan permasalahan terhadap keselamatan di kapal, sedangkan ABK yang sudah selesai kontrak kerja dan sudah banyak mendapatkan cukup *training* dan familirisasi tentang keselamatan di kapal kadang terabaikan, dengan kata lain tidak dipanggil kembali untuk bergabung kerja kembali.