

BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Kecelakaan itu bisa terjadi dari beberapa unsur diantaranya adalah:

- a. Unsur keteledoran manusia.
- b. Unsur peralatan yang tidak terpelihara dengan baik.
- c. Unsur-unsur diluar kemampuan manusia dan peralatan yang tidak memadai.

Dari tiga unsur itu, akan dibahas :

- a. Unsur keteledoran manusia.
- b. Unsur peralatan yang tidak terpelihara.

Ada beberapa kejadian yang penulis alami saat berada diatas kapal, antara lain :

1) Kejadian Kecelakaan ABK Sewaktu di Batu Ampar-Batam.

Pada bulan September 2012 saat itu kapal mengadakan kegiatan bongkar muatan *Marine Gas Oil* (MGO) di pelabuhan Batu Ampar-Batam.

Setelah kegiatan bongkar muat selesai, dan seorang jurumudi dan bosun bergegas untuk melepas Flexible hose (selang karet yang fleksibel) yang digunakan untuk menghubungkan pipa dikapal dan pipa di darat. Pada saat ABK tersebut sedang mengendorkan baut-baut yang digunakan, tiba-tiba sisa muatan yang masih ada didalam selang menyemprot kearah juru mudi yang pada saat itu membuka sambungan selang. Kejadian tersebut disebabkan oleh sisa tekanan yang masih ada didalam selang saat dilakukan *air blow* (mendorong sisa muatan didalam pipa dengan angin yang bertekanan) sehingga saat bautnya

dilonggarkan, maka tekanan tersebut saat bautnya dilonggarkan maka tekanan tersebut keluar dan membawa serta sisa-sisa cairan dalam selang.

2) Mengabaikan Ketntuan & Persyaratan Kerja Sewaktu di pelabuhan Perawang-Pekanbaru

Pada bulan November 2012 pada saat kapal meninggalkan pelabuhan Perawang-Pekanbaru awak kapal deck mempersiapkan peralatan dan sarana untuk melakukan kegiatan pencucian tanki muat.

Pada saat ABK sedang melakukan pekerjaan tersebut salah juru mudi terpeleset dan jatuh kemudian kakinya terkilir karena tumpahan minyak dideck dan juga tidak menggunakan sepatu safety yang anti slip (human error).

3) Kejadian yang terjadi di Pulau Bai - Bengkulu

Pada bulan January 2014, saat kapal akan membongkar muatan *Marine Gas Oil* (MGO). Setelah selang darat disambungkan ke pipa kapal, dan kedua pihak telah siap maka pembongkaran pun dilaksanakan. Saat pemuatan sedang berjalan maka seorang jurumudi atas perintah mualim satu bergegas untuk mengambil contoh muatan di manifold (ujung pipa diatas kapal tempat menyambung selang ke darat).

Pada saat ia membuka kran sample tersebut mengalami kesulitan dan dibuka secara paksa karena mungkin sudah berkarat ataupun tersumbat. Sehingga sang juru mudi tersebut membukanya secara paksa, sehingga kran terbuka secara mendadak, berakibat cairan di dalam pipa keluar dan menyembrot serta mengenai juru mudi tersebut dan juga mengakibatkan kran tersebut patah. Dengan kejadian tersebut, maka proses pembongkaran terpaksa dihentikan, ditunda

dahulu sampai kran tersebut diganti dengan baru. Mengingat jika kran tidak diganti mempunyai dampak dalam pipa cairan muatan akan terus menetes dan membahayakan bilamana uapnya terhirup oleh ABK yang sedang bertugas.

4) Kesalahan Prosedur yang Terjadi di Singapura.

Pada bulan Februari 2014 diadakan pengetesan alat-alat penunjang keselamatan kerja sebelum dimulai kegiatan pemuatan. Adapun dalam hal ini ada prosedur yang harus diikuti, harus dilakukan pengecekan dan pengecekan yang lebih akurat. Bahwa yang harus diperiksa antara lain :

- a) *Emergency eye wash* (pencuci mata darurat)
- b) *Emergency fire pump* (pompa kebakaran darurat)
- c) *High level alarm* (alarm ketinggian)
- d) *Breathing apparatus* (alat bantu pernapasan)
- e) *Safety box* (kotak pengaman) yang berisi pakaian pelindung bahan dan peralatan lainnya.

2. Faktor Peralatan yang Tersedia di Kapal

Peralatan atau instalasi yang tersedia diatas kapal adalah faktor penunjang yang akan membantu dalam proses pembongkaran muatan kapal. Maka peralatan ini perlu perhatian dan perawatan secara berkala, baik perawatan bulanan maupun perawatan tahunan. Karena apabila hal ini diabaikan, akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja, ini termasuk dalam upaya mencegah dan mewaspadaikan selama bekerja di atas kapal. Hal ini dilakukan akan terjadinya kecelakaan di kapal.

Sebagai contohnya adalah pengalaman yang saya alami di kapal dimana salah seorang juru mudi telah mengalami kecelakaan karena membuka kran secara paksa guna pengambilan contoh muatan yang akan disimpan sebagai bahan referensi apabila

nantinya terjadi klaim dari pemilik barang tentang kualitas muatannya. Dimana kran yang akan dibuka sudah keras sehingga ia membuka kran secara paksa, berakibat rusaknya kran dan pipa sehingga pihak pembuka (juru mudi) terkena semprotan di bagian mata dan memerlukan perawatan seperlunya.

Apabila kran tersebut dapat berfungsi dengan baik maka cairan tidak akan menyembrot keluar. Sebab kran akan dibuka secara perlahan-lahan sesuai keperluan. Dari fakta tersebut membuktikan bahwa karena kurangnya perawatan pompa dan peralatan untuk bongkar muat tidak berfungsi sebagaimana mestinya (normal) sehingga pada saat pemeriksaan di terminal dijumpai kerusakan berakibat kapal harus menunggu sampai kurang lebih 2 jam, sehingga kapal lepas sandar lebih lama dan jadwal pelayaran terganggu.

B. Permasalahan

Bahwasanya masalah yang ada di atas kapal perlu diidentifikasi dari beberapa aspek-aspek dan fakta-fakta yang diantaranya adalah :

1. Dari Segi Manajerial

Dari fakta-fakta yang terjadi karena kurang trampil dan pengalaman awak kapal terhadap pekerjaannya.

a. Kurangnya training dasar-dasar kepelautan

Banyak terjadi sertifikat-sertifikat palsu yang beredar di Indonesia sehingga pelaut mencari jalan mudah untuk mendapat sertifikat tanpa mengikuti pelatihan di diklat

b. Perusahaan menerima ABK dari agensi-agensi perekrutan yang menyalurkan ke kapal-kapal yang tidak sesuai dengan pengalamannya.

Agensi-agensi perekrutan yang menjamur di Indonesia maka perusahaan pelayaran menerima ABK dari agensi yang hanya mengejar keuntungan ekonomi semata, sehingga sering

kali mengirimkam ABK yang tidak berpengalaman serta tidak dibekali dengan pelatihan dan sertifikasi yang resmi.

- c. Kurangnya pengawasan dan kontrol dari perwira diatas kapal.

Perwira diatas kapal tidak hanya memberikan perintah kerja, harus mengawasi pelaksanaannya dan setelah selesai mengadakan evaluasi pelaksanaan pekerjaan terutama tentang keselamatan kerjanya.

2. Dari Segi Operasional

- a. Minimnya alat–alat keselamatan kerja.

Perusahaan tidak mau mensuplay alat–alat keselamatan ke kapal,diperusahaan tempat penulis bekerja untuk pengadaan atau mensuplai alat–alat keselamatan tidak cepat merespon permintaan dari kapal.

- b. Alat–alat keselamatan tidak berfungsi dengan baik, dikarnakan MT Cosmic 11 melayani rute pendek Singapura untuk muat dan bongkar di pelabuhan batu Ampar–Batam untuk satu bulan bisa tiga sampai empat *voyage*, maka dari itu ABK yang bertanggung jawab merawat alat–alat keselamatan tidak bisa maksimal melaksanakan tugasnya.

ABK tidak tahu cara pengoperasian alat keselamatan,karena kurangnya kepedulian ABK tentang pentingnya alat–alat keselamatan. Terlebih lagi pelatihan–pelatihan tentang keselamatan diatas kapal tidak dilaksanakan secara maksimal dan ABK cenderung tidak sepenuh hati untuk mengikuti latihan yang diadakan di kapal.

Dari identifikasi masalah tersebut diatas, maka Permasalahannya adalah :

1. Mengapa kehati-hatian ABK MT. Cosmic 11 dalam melaksanakan kerja perlu ditingkatkan ?

2. Apakah upaya yang dilakukan ABK MT Cosmic 11 dalam meningkatkan kehati-hatian selama bekerja di kapal ?

