

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

ASL Offshore 1 merupakan salah satu *crane barge* yang beroperasi di wilayah Total Indonesia di daerah Kalimantan timur. Jenis pekerjaan yang bisa dikerjakan dengan menggunakan ASL Offshore 1 ialah:

1. Pemasangan dan Perawatan SBM (*Single Buoy Mooring*).
2. Renovasi anjungan minyak.
3. Perbaikan dan pemeliharaan anjungan minyak.
4. Pemasangan kabel bawah laut (*Cabel's laying*).
5. Pekerjaan penyelaman (*Diving*).
6. Pekerjaan pengangkatan di lepas pantai.

Dengan jenis pekerjaan di atas, maka akan melibatkan banyak departemen dan tenaga kerja. Jumlah pekerja memang tidak selalu sama pada saat pekerjaan. Hal tersebut tergantung pada jenis pekerjaan dan waktu yang direncanakan sesuai kebutuhan operasi. Pada saat yang paling banyak, yaitu pekerja mencapai 200 orang. Itu adalah yang di atas kapal saja. Untuk mendukung pekerjaan tersebut, kapal membutuhkan kapal AHT, kapal tunda, dan tongkang untuk proses penanganan jangkar, sistem penambatan, dan transportasi material yang akan dipergunakan di atas ASL Offshore 1. Sehingga akan ada aktifitas-aktifitas diantaranya adalah penanganan jangkar, penambatan tongkang, pengangkatan material, pengelasan, bekerja di ketinggian, pengecatan, dan lain-lain.

1. Obyek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil subjek penelitian di atas *Accommodation Work Barge* ASL Offshore 1, dimana pada kapal ini beberapa kali terjadi kecelakaan kerja yang dialami awak kapal. Sehingga diharapkan awak kapal AWB. ASL Offshore 1 ini dapat meningkatkan keselamatan dalam bekerja.

a. Data Kapal.

Vessel Name	: ASL OFFSHORE 1
Project Name	: 200MEN Accommodation Barge
Hull No.	: H1023
Class	: ABS
Owner	: PT. Agus Suta Line
GRT	: 7738
NRT	: 2321
Length	: 95.16M
Breadth	: 30.00 M
Depth Mld	: 6.00 M
Draft	: 3.60 M
Potable Water	: 360 Cu.M
Fuel Oil	: 500 Cu.M
Drill Water	: 7500 Cu.M
Bilge Holding Tank	: 10 Cu.M
Dirty Oil Tank	: 10 Cu.M
Sewage Tank	: 100 Cu.M
Noxious Tank	: 100 Cu.M
Main Deck Load	: 15 Tonnes/Sq.M
Clear Deck Area (Approx.):	1450Sq.M
Complement	: 200 Men

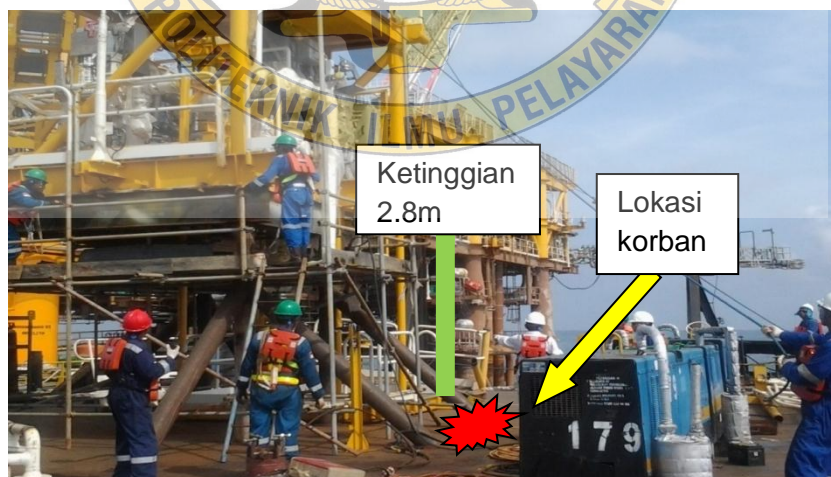
b. Pengoperasian Kapal

Kapal dioperasikan dengan menggunakan 8 jangkar yang terpasang di setiap sudut kapal untuk menjaga posisi kapal pada saat pekerjaan di sebuah lokasi kerja lepas pantai. Di lengkapi dengan pedestal crane dengan SWL 200 ton.

B. Fakta Kondisi

Berikut ini penulis akan mendeskripsikan beberapa fakta kegiatan kerja yang menyebabkan kecelakaan di atas kapal AWB. ASL Offshore 1, yaitu sebagai berikut:

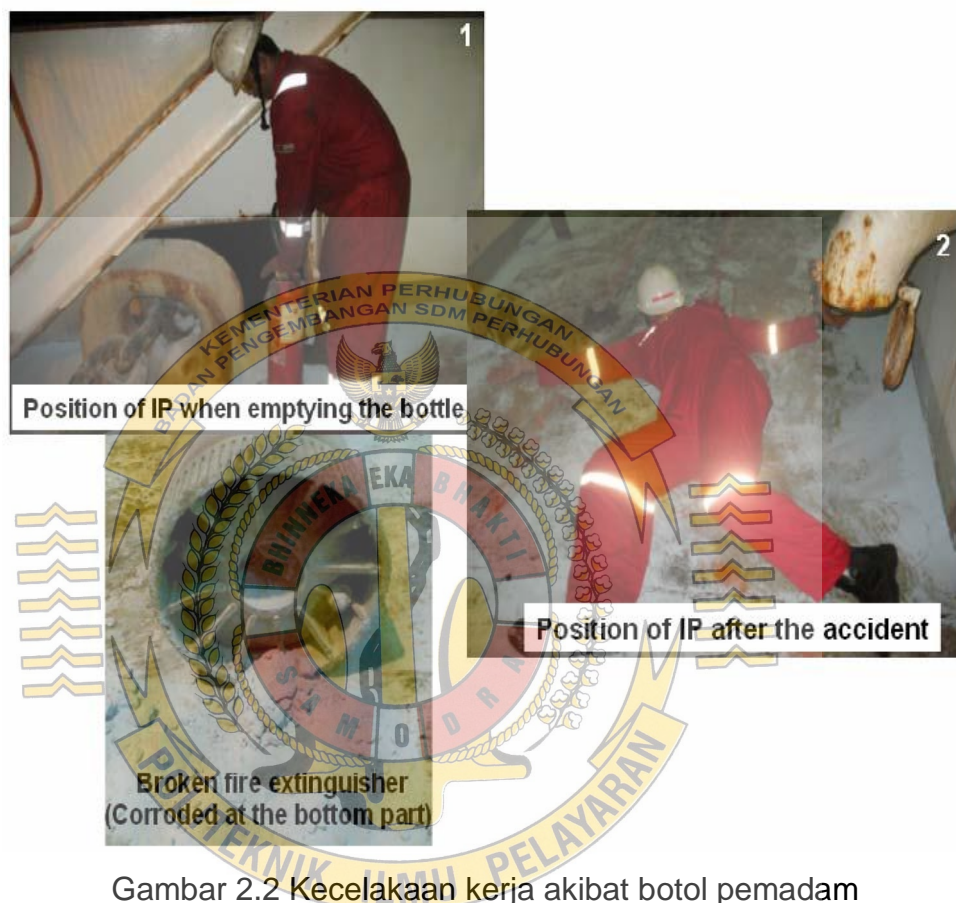
1. Pada saat persiapan pengangkatan *Extention Module Platform* ke Anjungan MWPN dengan menggunakan *Pedestal Crane* AWB. ASL OFFSHORE 1, seorang rigger terjatuh dari *Mezanin deck Support Barge* FTB SMS 215 diketinggian 2.8 meter pada saat hendak membantu rekannya untuk membuka 1 segel yang terpasang di pinggir *module* tanpa adanya *scaffolding* pendukung dan menyebabkan terkilirnya kaki kirinya.



Gambar 2.1 Lokasi kejadian rigger terjatuh dari ketinggian

2. Pada saat *Safety officer* dan *Chief officer* AWB. ASL OFFSHORE 1 melakukan *periodical inspection* pada alat – alat pemadam, Muallim

satu terhantam botol pemadam yang terlempar secara tiba – tiba dikarenakan terjadi kebocoran pada bagian bawah botol pemadam tersebut, sehingga mengakibatkan luka robek pada pelipis mata bagian kiri.



Gambar 2.2 Kecelakaan kerja akibat botol pemadam

3. TB. Daya Prima sedang membantu ASL Offshore 1 untuk kapal - kapal tongkang selama cuaca buruk. TB. Daya Prima sedang menunda tongkang FTB SMS 251 ketika sedang menunggu di *clear area* dan terikat pada AWB. ASL OFFSHORE 1. Pada jam 12:20, tali tambat bagian depan TB. Daya Prima yang terikat dengan AWB. ASL Offshore 1 putus karena arus dan angin kencang menyebabkan TB. Daya Prima dan tongkang SMS 251 hanyut. Seorang Jurumudi (korban) berinisiatif untuk mengambil tali tambat cadangan di ruang kemudi. Korban dengan mengenakan PPE

lengkap masuk ke dalam ruangan melalui *manhole* dengan membuka penuh penutupnya. Ketika hendak keluar, tiba-tiba tali tunda kapal Daya Prima yang menghubungkan dengantongkang SMS 251 bergerak dan mengenai helm keselamatan korban. Korban hilang keseimbangan, helm keselamatan terjatuh dan bibirnya sempat membentur dinding *manhole*. Setelah itu, tiba-tiba tutup *manhole* menutup, dan kepala korban yang sudah tidak mengenakan helm terbentur oleh tutup *manhole*. Saat kejadian, helm keselamatan tidak dilengkapi dengan tali pengikat dagu. Korban mendapat luka ringan di bibirnya, luka robek di kepala dan mendapat 5 jahitan.



Gambar 2.3 Lokasi kejadian kecelakaan terbentur

4. Kapal tunda TB. Prima VI berencana pindah lokasi untuk kegiatan penundaan AWB. ASL Offshore 1. Sebelum kapal bergerak, mualim 2 kapal tunda (korban) yang bertugas di haluan kapal melepas tali tambat. Ketika melepas satu dari dua ikatan tali (tali sudah longgar), kapal bergerak mundur disebabkan oleh arus. Sisa tali yang sudah longgar yang berada dekat korban tertarik dan

membelit kaki korban. Korban terseret tali, membentur tiang tambat yang menyebabkan kaki terluka dan tercebur ke air. Dia berhasil menangkap tali yang ada di air dan berteriak mintatolong. Korban segera diselamatkan oleh awak kapal yang lain. Korban mengalami luka terbuka pada kaki kanan sepanjang 30cm. Korban dibawa ke klinik terdekat untuk stabilisasi dan selanjutnya dikirim ke Rumah Sakit di Samarinda dimana korban menjalani operasi. Saat kejadian, korban mengenakan alat pelindung diri (APD) lengkap termasuk pelampung penyelamat pada saat kejadian.



Gambar 3.4 Kaki tersangkuttalitambat

C. Permasalahan

1. Identifikasi Masalah

a. Segi Manajerial.

Dari fakta-fakta atas kejadian kecelakaan tersebut, secara manajerial disebabkan oleh:

- 1) Perekrutan pekerja yang kurang baik.
- 2) Manajemen pekerja yang kurang baik.
- 3) Pengalaman pekerja yang kurang.
- 4) Tindakan antisipasi terhadap kurangnya pengalaman.

b. Segi Operasional.

Dari fakta - fakta atas kejadian kecelakaan tersebut, secara operasional disebabkan oleh kurang baiknya :

- 1) Penerapan aturan keselamatan di atas kapal.
- 2) Kondisi cuaca saat pekerjaan.
- 3) Peralatan yang dipergunakan.
- 4) Tenggang waktu penyelesaian kerja.
- 5) Kewaspadaan pekerja dalam perkerjaan.
- 6) Keterampilan pekerja pada pekerjaan.

2. Masalah Utama

Dari identifikasi masalah yang menyebabkan terjadinya beberapa kecelakaan kerja di atas kapal karena kesalahan/kelalaian pekerja selama melaksanakan tugas pekerjaannya, maka penulis mengidentifikasi masalah utama yang akan dibahas pada Bab III.

- a. Segi Manajerial: Manajemen pekerja yang kurang baik.
- b. Segi Operasional: Keterampilan pekerja dalam pekerjaan.