

ANALISIS KASUS *HIGH POTENTIAL NEAR MISS* DI KAPAL SURF PERDANA PADA PT. SURF MARINE INDONESIA**Sri Ayu Rejky¹⁾ Rosliawati²⁾ Annisa Rahmah³⁾**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Penelitian berfokus pada kasus *high potential near miss* yang terjadi di kapal Surf Perdana. Pada saat berlangsungnya operasi bongkar muatan bentonit dari kapal ke rig, selang yang akan disambungkan dengan pipa tiba-tiba mengeluarkan tekanan tinggi yang mengakibatkan selang terlempar ke laut serta mengeluarkan sisa produk dan mengenai kru yang bertugas. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor utama penyebab terjadinya kasus *high potential near miss* tersebut. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian kualitatif dan data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, yaitu mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, keadaan yang terjadi pada saat penelitian berlangsung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebab terjadinya *High Potential Near Miss* yang terjadi di kapal Surf Perdana adalah karena kurangnya konfirmasi dan komunikasi operator di Rig Ensco 106 dengan kru/awak di kapal Surf Perdana saat kegiatan berlangsung. Oleh karena itu, untuk mencegah terjadinya kejadian serupa perlu untuk meningkatkan kegiatan sosialisasi perihal keselamatan, baik melalui *e-mail* maupun secara langsung.

Kata kunci: analisis, kasus, *high potential near miss*

1. PENDAHULUAN

Semakin ketatnya persaingan dalam dunia kerja dan terus berkembangnya teknologi yang semakin modern dalam kegiatan operasional, akan memberikan pengaruh yang besar terhadap ketenagakerjaan dalam perusahaan. Selain memberikan kemudahan dalam proses bekerja juga memiliki risiko kecelakaan yang tinggi. Mengingat bahwa manusia merupakan asset penting dalam perusahaan,

maka setiap perusahaan dituntut untuk mengelola sumber daya manusia dengan harapan berorientasi pada penggunaan sumber daya yang efektif dan efisien. Penting bagi setiap perusahaan untuk senantiasa memerhatikan perlindungan terhadap karyawan terlebih pada masalah keselamatan dan kesehatan kerja.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan prioritas utama yang telah dan terus ditingkatkan oleh PT. Surf Marine Indonesia, sebagai bagian untuk perubahan budaya. Kebijakan strategis terkait dengan keselamatan dan kesehatan kerja adalah implementasi K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) atau biasa juga disebut sebagai HSE (*Healthy, Safety, and Environment*) dalam setiap aktivitas kerja. Langkah-langkah strategis yang terus dikembangkan oleh PT. Surf Marine Indonesia adalah dengan terus mengedukasi *stakeholders* yang terkait aktifitas bisnis perusahaan untuk patuh, intervensi, dan peduli terhadap K3 sehingga mencapai target K3 (*zero accidents and safety take me home*). Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak diinginkan semua perusahaan, karena dapat menyebabkan kerugian kepada manusia, peralatan, dan lingkungan. Dampak dari insiden tersebut menjadi perhatian utama perusahaan dan menjadi bahan evaluasi untuk terus meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja karyawan.

Aspek keselamatan di kapal milik dari PT. Surf Marine Indonesia. PT. Surf Marine Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak dalam jasa penyedia angkutan kapal yang mendukung kegiatan gas dan minyak (*offshore*). Dalam waktu kurang lebih 1 (satu) tahun masa praktek darat, penulis mendapati beberapa kejadian, salah satunya *near miss* yang terjadi di kapal Surf Perdana.

Dari pengamatan yang penulis lakukan terhadap *Near Miss* tersebut, didapati beberapa akibat yang menyebabkan kegiatan operasi ditunda. *Near miss* terjadi saat kapal sedang melakukan *Bentonite Operation Discharge* (Operasi Bongkar Muatan Bentonit) antara *rig* dan kapal. Pada saat kegiatan operasi sedang berlangsung, operator *rig*

menurunkan selang yang akan disambungkan dengan pipa yang ada di kapal. Saat kru yang bertugas akan memasang selang, tiba-tiba selang mengeluarkan produk bentonit yang disertai dengan tekanan tinggi, dan mengakibatkan selang tersebut terlempar jauh ke laut serta mengenai kru yang bertugas tersebut. Akibatnya, kru tersebut terkena tumpahan produk bentonit dan terkena goresan di bagian lengan kanannya.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut, fokus penelitian ini adalah apa yang menjadi faktor utama penyebab terjadinya *High Potential Near Miss* yang terjadi di kapal Surf Perdana pada PT. Surf Marine Indonesia?

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002:43) “Analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagian dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan”. Kemudian Menurut Wiradi (2009:20) “Analisis adalah serangkaian perbuatan meneliti, mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan serta dikelompokkan berdasarkan kriteria serta penafsiran mana dari setiap kriteria”.

B. Pengertian *High Potential Near Miss*

Near miss dan kecelakaan adalah hal yang berbeda. Kecelakaan diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda serta lingkungan kerja, meliputi:

1. Kecelakaan kerja
2. Kebakaran
3. Peledakan
4. Penyakit akibat kerja
5. Pencemaran lingkungan kerja

Yaitu faktor yang telah turut campur sebelum kecelakaan terjadi, misalnya:

- a. Kerusakan pada mesin yang tidak diperhatikan
- b. Kerusakan pada alat-alat kerja yang tidak diperbaiki

Insiden *near miss* adalah kejadian atau urutan kejadian yang tidak berakibat pada insiden, tetapi dalam kondisi tertentu dapat menjadi insiden.

Beberapa sumber juga menyebutkan berbagai macam pengertian tentang *near miss*, diantaranya sebagai berikut:

1. Kejadian yang tidak diinginkan, dalam keadaan yang sedikit berbeda, bisa mengakibatkan bahaya cedera pada manusia, kerusakan properti, atau kerugian sumber daya yang tidak diinginkan. (*America Society of Safety Engineering*)
2. Suatu insiden yang tidak menyebabkan cedera, penyakit, atau kematian. (*Occupational Health and Safety Assessment Series 18001*)

Sedangkan *high potential* adalah kejadian yang berpotensi tinggi atau nyaris terjadi yang secara realistis, dalam keadaan lain dapat menyebabkan satu atau lebih kematian.

Jadi apabila digabungkan, *high potential near miss* adalah kejadian ataupun urutan kejadian yang tidak diinginkan yang dalam keadaan lain dapat mengakibatkan bahaya yang berpotensi tinggi dapat menyebabkan satu atau lebih cedera, penyakit, maupun kematian.

Saat pelaporan, formulir pelaporan insiden harus dilengkapi untuk semua insiden dan *near miss* yang berpotensi mempunyai dampak tinggi (*High Potential Near Miss*).

C. Jenis-Jenis Kapal Dalam Aktivitas Instalasi Lepas Pantai (*Offshore*)

1. Kapal AHT (*Anchor Handling and Towing*)

Merupakan kapal yang digunakan untuk aktivitas mengangkut jangkar dari *Barge/Rig* dan menjatuhkannya ke laut atau sebaliknya serta menunda *Barge/Rig*.

2. Kapal AHTS (*Anchor Handling Towing and Supply*)

Adalah kapal yang memiliki fungsi sama dengan kapal AHT dan juga dapat digunakan untuk menyuplay berbagai macam keperluan *Rig* atau *Platform*.

3. Kapal *Work Boat* atau *Mobilization*

Fungsi kapal ini adalah sebagai pengangkut tenaga kerja yang akan bekerja di *Offshore*, dilengkapi sejumlah ruang akomodasi yang besar untuk para penumpang.

4. Kapal DSV (*Diving Supply Vessel*)

Adalah kapal yang dipakai untuk explorasi penyelaman.

5. Kapal PSV (*Platform Supply Vessel*)

Kapal ini merupakan transportasi produk cair dan muatan pendukung pengeboran dengan memanfaatkan daerah geladak yang besar dan kapasitas yang besar di tangki-tangki kapal.

6. Kapal RV (*Research Vessel*)

Kapal yang memiliki fungsi untuk melakukan survey dan penelitian di bawah laut. Biasanya kapal ini difungsikan sebagai *diving vessel*.

D. DPA (*Designated Person Ashore*)

Designated Person Ashore (DPA) atau *Designated Person* (DP) atau dalam bahasa Indonesia yang bermakna “orang yang ditunjuk di darat” telah diatur dalam sebuah peraturan Internasional yang tertuang dalam *International Safety Management Code* (ISM Code).

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian kualitatif, dimana data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan dan penelitian kualitatif lebih menekankan pada seberapa dalam informasi dan data yang diperoleh.

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian, atau mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberikan saran. Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil 1 (satu) variable yaitu kasus *high potential near miss* di kapal Surf Perdana pada PT. Surf Marine Indonesia.

High Potential adalah kejadian yang berpotensi tinggi atau nyaris terjadi yang secara realistis, dalam keadaan lain dapat menyebabkan satu atau lebih kematian.

Jadi apabila digabungkan, *high potential near miss* adalah kejadian ataupun urutan kejadian yang tidak diinginkan yang dalam keadaan lain dapat mengakibatkan bahaya yang berpotensi tinggi dapat menyebabkan satu atau lebih cedera, penyakit, maupun kematian.

Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data adalah observasi dan teknik dokumentasi. Proses analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian. Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data, yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari. Kemudian menarik kesimpulan, sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain, Sugiyono (2009:335).

4. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kronologi *High Potential Near Miss* Yang Terjadi Di Kapal Surf Perdana

Pada tanggal 16 Maret 2019, pukul 00:30 LT, kapal sedang dalam posisi DP di sisi Barat Ensco 106 persiapan untuk melakukan transfer muatan Bentonit ke Rig Ensco 106. Operator Rig Ensco 106 menurunkan selang Bentonit ke kapal Surf Perdana sesuai instruksi dari *signal man*. Di saat yang sama, kru yang bertugas menyiapkan pemasangan ke *manifold* bongkar muat muatan kapal, lalu selang yang belum dipasangkan tersebut mengeluarkan tekanan tinggi dan produk dari Ensco 106 lalu terlempar ke arah laut, menyebabkan kru yang bertugas terkena tumpahan produk dari selang juga mengenai lengan salah satu kru. Setelah itu, kru jaga menerapkan otoritas berhenti kerja (*Stop Work Authority*), menghubungi ke ruang radio Rig Ensco 106, *deck* Ensco, serta semua kru yang bertugas untuk kegiatan operasi.

Master/kapten memberi instruksi kepada Mualim I untuk mengecek selang dan kru yang sedang bertugas yang terkena pengaruh dari insiden tersebut. Di dek kapal, Mualim I menemukan kru yang bertugas (2 AB dan satu oiler) dengan pakaian yang penuh dengan tumpahan produk, membantu mereka membersihkan debu dari pakaian kerja dan memberikan pakaian kerja (*coverall*) yang bersih untuk dipakai kru yang bersangkutan. Satu orang AB mendapat goresan di lengan kanan atasnya, dilakukan pertolongan pertama pada kecelakaan.

Dalam insiden tersebut, semua prosedur kerja telah dilakukan sesuai Standar Prosedur Operasional (SOP) yang berlaku. Kru juga menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) yang benar dan sesuai.

B. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya *High Potential Near Miss* Di Kapal Surf Perdana Dan Dampak Bagi Perusahaan

Berdasarkan data dokumentasi terkait kejadian, faktor-faktor yang memengaruhi adanya tekanan tinggi yang keluar dari selang dan adanya sisa produk adalah sebagai berikut:

1. Operator di Rig Ensco 106 tidak memastikan bahwa selang telah di *blow out* terlebih dahulu atau tidak sebelum menurunkan selang ke Surf Perdana untuk dipasang ke *manifold* kapal,
2. Operator Rig Ensco 106 tidak memastikan bahwa selang siap digunakan atau belum,
3. Adanya *human error*, yaitu Operator di Rig Ensco 106 yang salah membuka pipa di rig, sehingga mengakibatkan produk keluar dari selang bersama tekanan tinggi, yang harusnya sudah bersih dan tidak memiliki tekanan apapun sebelum dilakukan kegiatan transfer Bentonit.

Akibat-akibat yang timbul karena kejadian ini berupa adanya keterlambatan pada proses transfer Bentonit dari kapal Surf Perdana ke Rig Ensco 106. Keterlambatan tersebut dapat berdampak bagi pihak kontraktor dalam menyelesaikan proyeknya. Kerugian yang diperoleh oleh kru/awak kapal yaitu karena terluka, meskipun luka goresan. Hal tersebut dipengaruhi oleh faktor beruntung (*lucky factor*). Kejadian tersebut sangat berindikasi mengakibatkan kematian. Bagi perusahaan sendiri, kerugian yang diperoleh adalah kerusakan alat kerja atau berkurangnya fungsi alat kerja sehingga kegiatan kerja di atas kapal tidak dapat berjalan maksimal.

Dari beberapa faktor di atas, dapat disimpulkan bahwa penyebab utama terjadinya insiden tersebut adalah karena kurangnya konfirmasi dan komunikasi antara operator di Rig Ensco 106 dengan kru/awak di kapal Surf Perdana saat kegiatan berlangsung.

C. Upaya Dan Langkah-Langkah Yang Diambil Dalam Menyikapi Kejadian Di Kapal Surf Perdana

Pada kejadian yang telah dijelaskan di kronologi, dapat diketahui upaya-upaya yang dilakukan oleh kru/awak kapal dalam menyikapi kejadian tersebut adalah dengan menerapkan *Stop Work Authority* atau menghentikan seluruh kegiatan kerja. Hal tersebut sesuai dengan peraturan yang ada pada *Manual Safety Management System*, bahwa dalam kegiatan kerja dengan kategori kejadian tertentu harus memberlakukan *Stop Work Authority* dan selanjutnya mendiskusikan kejadian yang terjadi bersama seluruh kru/awak kapal. Setelah kejadian atau insiden telah didiskusikan dan keadaan atau situasi sudah dinyatakan aman, barulah kegiatan kerja dapat dilanjutkan kembali.

Untuk AB Rusdi, kru yang terkena goresan di lengannya, dilakukan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan). Tidak dibutuhkan penanganan lebih lanjut karena luka dinilai sebagai luka ringan dan tidak menimbulkan dampak lain bagi kru.

D. Faktor Yang Memengaruhi *Near Miss*

Salah satu hal yang menjadi faktor ringan atau beratnya suatu kejadian *near miss* adalah adanya faktor keberuntungan (*lucky factor*). Dalam hal ini, faktor keberuntungan dalam kasus *near miss* di kapal Surf Perdana adalah, AB Rusdi beruntung karena selang yang mengeluarkan tekanan tinggi tersebut tidak mengenai bagian tubuh vitalnya seperti kepala.

Bisa diperkirakan apabila selang dari Rig Ensco 106 mengenai kepala AB Rusdi, dengan keadaan selang yang mengeluarkan tekanan tinggi, tentunya bila mengenai kepala akan mengakibatkan kejadian fatal, seperti luka serius pada kepala atau menyebabkan kematian.

E. Peranan Dan Upaya Perusahaan Dalam Meningkatkan Keselamatan

Analisa mengenai peran perusahaan dalam mencapai keberhasilan program keselamatan tidak lepas dari sistem manajemen yang dijalankan perusahaan. Sistem manajemen yang baik dapat menekan jumlah kecelakaan, sebaliknya kecelakaan karena kesalahan manusia (*human error*) disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk.

5. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan data dokumentasi terkait kejadian, faktor-faktor penyebab terjadinya *High Potential Near Miss* yang terjadi di kapal Surf Perdana pada PT. Surf Marine Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Operator di Rig Ensco 106 tidak memastikan bahwa selang telah di *blow out* terlebih dahulu atau tidak sebelum menurunkan selang ke Surf Perdana untuk dipasang ke *manifold* kapal,
2. Operator Rig Ensco 106 tidak memastikan bahwa selang siap digunakan atau belum,
3. Adanya *human error*, yaitu Operator di Rig Ensco 106 yang salah membuka pipa di rig, sehingga mengakibatkan produk keluar dari selang bersama tekanan tinggi, yang harusnya sudah bersih dan tidak memiliki tekanan apapun sebelum dilakukan kegiatan transfer Bentonit.

Dari beberapa faktor di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor utama penyebab terjadinya insiden tersebut adalah karena kurangnya konfirmasi dan komunikasi antara operator di Rig Ensco 106 dengan kru/awak di kapal Surf Perdana saat kegiatan berlangsung.

B. Saran

Penulis mengajukan saran yang kedepannya dapat direalisasikan dalam usaha penerapan sistem keselamatan kerja untuk mencapai tingkat keselamatan kerja yang tinggi pada perusahaan, yaitu

melakukan kegiatan sosialisasi, baik melalui *e-mail* maupun secara langsung. Sosialisasi melalui *e-mail* agar dikirimkan ke seluruh kapal milik, dan sosialisasi secara langsung mengenai kesehatan dan keselamatan kerja terutama tentang kejadian yang terjadi dapat dibawakan dalam kegiatan *Breakfast With Management, Tea With Management, Lunch With Management, dan* lain sebagainya. Selain itu, saran lain dari penulis yaitu agar selalu mengingatkan kru/awak kapal untuk meningkatkan kualitas komunikasi dalam setiap kegiatan operasional.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Dewi Sarah, Ekawati, dan Baju Widjasena. (2015). Analisis Kepatuhan Supervisor Terhadap Implementasi Program *Occupational Health & Safety (OHS) Planned Inspection* di PT. CCAI. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Online)*. 3 (3). 343-352. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/12212>. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2019.
- [2]. Hendi, Bagasworo. (2017). Analisis Peranan DPA (*Designated Person Ashore*) pada PT. Indo Shipping Operator dalam Menyelesaikan Hasil *Vetting Inspection* dengan Pihak Pencharter. Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- [3]. Ikhwanda, M. A. (2017). Penerapan Sistem Keselamatan Kerja oleh Bourbon Offshore (PT. Surf Marine Indonesia) Base Balikpapan dalam Kegiatan Operasional Perusahaan. Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Makassar.
- [4]. *International Maritime Organization*. (2011). *ISM Code*. CPI Group. United Kingdom.
- [5]. Perdini, Maharani. (2012). Hubungan Pengetahuan dan Perilaku Berisiko dengan Kejadian Kecelakaan Kerja. *Unnes Journal of Public Health (Online)*. <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/ujph/article/view/196/219>. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2019.
- [6]. Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah (2002). *Perkapalan*, Nomor 51 Tahun 2002.

- [7]. Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah (2010). *Angkutan Diperairan*, Nomor 20 Tahun 2010.
- [8]. Republik Indonesia. Undang-undang Republik Indonesia (2006). *Kepabeanan*, Nomor 17 Tahun 2006.
- [9]. *Safety Management System (SMS) Manual*. (2018). Surf Marine Indonesia.
- [10]. Tim penyusun. (2019). *Pedoman Penulisan Skripsi. PIP Makassar*. Makassar.
- [11]. Wintermar Offshore. Tipe Kapal
<http://www.wintermar.com/wintermar/armada/wintermar-fleet/?lang=id> Diakses pada tanggal 12 Oktober 2019.