

Analisis Terjadinya Kecelakaan Kerja Di Km. Flores Mandiri**Ferdi Rupang¹⁾, Mustamin L²⁾, Abdoellah Djabier³⁾**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 361697975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Peranan dalam penggunaan alat-alat keselamatan kerja merupakan salah satu usaha untuk mencegah atau mengurangi adanya kecelakaan pada saat kerja. Oleh karena itu diharapkan seluruh awak kapal atau ABK yang bekerja di kapal agar selalu menggunakan alat-alat keselamatan pada saat kerja di dek maupun di kamar mesin guna menghindari kecelakaan. Adapun tujuan yang ingin dicapai adalah Untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal. Penelitian ini dilaksanakan di KM. Flores Mandiri perusahaan PT. Timur Asri Lautline mulai dari tanggal 21 agustus 2017 sampai tanggal 12 desember 2018. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan dan tinjauan pustaka serta literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Adapun metode pengolahan data yang digunakan yaitu metode deskriptif, penulis mencoba mengamati kasus yang sering terjadi di atas kapal sehubungan dengan kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal, kemudian membuat catatan penting tentang penyebab dan solusi yang akan digunakan untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal pada saat melakukan pekerjaan. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa terjadinya kecelakaan kerja di kapal karena, Rendahnya kedisiplinan anak buah kapal pada saat melakukan kegiatan, Koordinasi kerja yang masih kurang dan, Penerapan keselamatan dan kesehatan kerja diatas kapal serta, Sistem manajemen keselamatan.

Kata kunci :Kecelakaan, keselamatan kerja, Disiplin, Alat keselamatan.

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang bersifat tidak pasti. karena tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, di mana tempatnya serta besar atau kecilnya kerugian yang ditimbulkan. Sehingga orang sering beranggapan bahwa kecelakaan itu berhubungan dengan nasib seseorang. Padahal kecelakaan itu sebenarnya selalu didahului oleh gejala-gejala yang menandakan akan adanya suatu kecelakaan tersebut. Menurut buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : *Personal Safety and Social Responsibility*, Departemen Perhubungan (2000:54).

Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab yang pertama adalah tindakan yang tidak aman dari manusia dan yang kedua adalah keadaan yang tidak aman. Tindakan pencegahan terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan adalah hal yang lebih penting dibandingkan dengan mengatasi terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghindari sebab-sebab yang bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Tindakan pencegahan bisa dilakukan dengan cara penuh kehati-hatian dalam melakukan pekerjaan dan ditandai rasa tanggung jawab. Mencegah kondisi kerja yang aman, mengetahui apa yang harus dikerjakan dalam keadaan darurat, dan segera melaporkan segala kejadian, kejanggalkan dan kerusakan peralatan sekecil apapun kepada atasannya. Kerusakan yang kecil atau ringan jika dibiarkan maka semakin lama akan semakin berkembang dan menjadi kesalahan yang serius jika hal tersebut tidak segera diperbaiki **“ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN KERJA DI KM. FLORES MANDIRI”** Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah mengapa kecelakaan kerja terjadi di kapal.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, rumusan masalah yang terdapat pada penelitian ini adalah karena rendahnya kedisiplinan awak kapal serta koordinasi kerja yang kurang dan tidak diterapkannya sistem keselamatan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut BST Modul 4: *Personal Safety And Social Responsibility*, Badan Diklat Perhubungan (2000 : 7) . Kecelakaan dapat terjadi pada kapal – kapal baik dalam pelayaran, sedang berlabuh atau sedang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan/terminal meskipun sudah dilakukan usaha yang kuat untuk menghindarinya.

Menurut Modul *International Safety Management Code* Badan Diklat Perhubungan (2000 : 6) Dari statistik, diketahui bahwa sekitar 80% dari semua kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia. Kenyataan menunjukkan bahwa 75 % - 79% dari kesalahan manusia tadi, disebabkan oleh sistem manajemen yang buruk.

Menurut buku Badan Diklat Perhubungan, BST, Modul 4 : *Personal Safety and Social Responsibility*, Departemen Perhubungan (2000:54). Menjelaskan bahwa terjadinya kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan secara garis besar menjadi dua penyebab :

1. Tindakan tidak aman dari manusia (*Unsafe Acts*), misalnya :
 - a. Melaksanakan pekerjaan tanpa wewenang atau yang berwenang gagal mengamankan atau memperingatkan seseorang.
 - b. Menjalankan alat/mesin dengan kecepatan di luar batas aman.
 - c. Menyebabkan alat-alat keselamatan tidak bekerja.
 - d. Menggunakan alat yang rusak.
 - e. Bekerja tanpa prosedur yang benar.
 - f. Tidak menggunakan pakaian pengaman atau alat pelindung diri.
 - g. Menggunakan alat secara salah.
 - h. Melanggar peraturan keselamatan kerja.
 - i. Bergurau di tempat kerja
 - j. Mabuk, ngantuk, dll.
2. Keadaan tidak aman (*Unsafe Condition*), Misalnya :
 - a. Peralatan pengaman yang tidak memenuhi syarat
 - b. Bahan / peralatan yang rusak atau tidak dapat dipakai
 - c. Ventilasi dan penerangan kurang
 - d. Lingkungan yang terlalu sesak, lembab, bising
 - e. Bahaya ledakan / terbakar.
 - f. Kurang sarana pemberi tanda
 - g. Keadaan udara beracun: gas, debu, uap.

Suatu kecelakaan sering terjadi diakibatkan oleh lebih dari satu sebab. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghilangkan hal-hal yang

menyebabkan kecelakaan tersebut. Ada dua sebab utama terjadinya suatu kecelakaan. Pertama, tindakan yang tidak aman. Kedua, Kondisi kerja yang tidak aman. Orang yang mendapatkan kecelakaan luka-luka sering disebabkan oleh orang lain atau karena tindakannya sendiri yang tidak menunjang keamanan.

Menurut Poerwanto (1987:4) bahwa 85 % kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Human Act*), walaupun sebenarnya telah ada sebab-sebab lain yang tidak terlihat.

Oleh sebab itu banyak teori-teori yang mengemukakan tentang sebab-sebab kecelakaan, antara lain :

1. Sebab langsung (*Direct Cause*)

Yaitu faktor yang diakibatkan oleh perbuatan manusia yang salah (*unsafe human act*), misalnya:

- a. Kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan
- b. Tidak tahu menggunakan alat keselamatan
- c. Tidak mampu melaksanakan suatu pekerjaan.

2. Sebab tidak langsung (*Undirect Cause*)

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.

Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dibatasi menjadi 3 faktor, yaitu :

1. Keadaan lingkungan kerja (*Work Environment*)

Lingkungan kerja yang baik dapat mempertinggi efisiensi kerja, mengurangi kecelakaan, yang mengakibatkan kenaikan produksi dan gairah kerja dan adapun faktor-faktor yang mempengaruhi timbulnya bahaya kecelakaan karena keadaan lingkungan kerja antara lain:

- a. Ruang kerja yang terlalu sempit.
 - b. Lantai-lantai yang kotor atau licin sehingga orang mudah jatuh tergelincir.
 - c. Ventilasi yang tidak sempurna sehingga ruangan kerja dalam sangat kotor, lembab yang tinggi sehingga orang merasa tidak enak bekerja.
 - d. Penerangan yang tidak sempurna seperti gelap, terlalu silau, tidak ada penerangan setempat (*spot light* atau lampu jalan).
2. Keadaan mesin dan alat-alat kerja (*Machines and Tools*) antara lain adalah :
- a. Letaknya yang salah
 - b. Tidak dilengkapi dengan alat pelindung
 - c. Alat pelindung tidak dipakai
 - d. Alat-alat kerja yang telah rusak atau telah terlalu tua.
3. Keadaan pekerja sendiri (*Human Factor*) antara lain, yaitu:
- a. Keadaan fisik kurang (Kesehatan)
 - b. Terdapat cacat badan
 - c. Penglihatan kurang
 - d. Sikap kerja

Menurut Poerwanto (1987:4) bahwa 85 % kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Human Act*), walaupun sebenarnya telah ada sebab-sebab lain yang tidak terlihat.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka International Maritime Organization atau IMO mengeluarkan peraturan baru ISM Code sebagai alat untuk menstandarkan "*Safe Management For Operation of Ship and Pollution Prevention*" dan menjadi bab IX *Solas 74/78* yaitu "*Management for the safe operation of ship*".

3. METODOLOGI

Penelitian dilaksanakan di KM. Flores Mandiri, dimulai pada tanggal 21 agustus 2017 sampai tanggal 19 februari 2018.

Untuk penelitian, dibutuhkan data pendukung sebagai bahan observasi dan perumusan masalah, adapun metode yang penulis gunakan merupakan pengamatan langsung di kapal mengenai kecelakaan kerja yang terjadi di mana penulis melaksanakan praktik laut. Penulis juga melaksanakan studi pustaka guna mendapatkan informasi dan bahan materi dengan membaca dan mempelajari semua buku dan referensi yang berkaitan dengan masalah dan objek penelitian untuk mendapatkan landasan teori yang akan digunakan untuk menganalisa masalah.

Adapun teknis yang digunakan dalam menganalisa pada penelitian ini adalah metode survei (observasi), yaitu dengan mengadakan pengamatan secara langsung terhadap kegiatan yang dilakukan oleh anak buah kapal pada saat melakukan pekerjaan.

Adapun penerapan metode deskriptif ini, diamati kasus yang sering terjadi di atas kapal sehubungan dengan kurangnya kedisiplinan Anak Buah Kapal, kemudian membuat catatan penting tentang penyebab dan solusi yang akan digunakan untuk meningkatkan kedisiplinan anak buah kapal pada saat melakukan pekerjaan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Keselamatan kerja merupakan suatu hal yang harus diperhatikan oleh setiap awak kapal demi kelancaran pengoperasian kapal dan mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh pekerjaan.

Tabel 1 Daftar kecelakaan kerja yang pernah terjadi di atas kapal KM. Flores mandiri.

No	Awak kapal Yang mengalami	Kecelakaan	Penyebab
1	<i>Oiler</i>	Terkena percikan saat mengelas	Tidak menggunakan kap las tangan
2	Kadet	Terkena serpihan karat pada saat melaksanakan <i>chipping</i>	Tidak menggunakan <i>safety goggles</i>
3	Jurumudi	Terjatuh di <i>main deck</i>	lantai licin dan tidak menggunakan <i>safety shoes</i>

Sumber : di kapal KM. Flores mandiri, 2017-2018

Dari beberapa kejadian yang dipaparkan tersebut, penulis mencoba menganalisa penyebab terjadinya kecelakaan kerja yang paling sering terjadi adalah karena tindakan yang tidak aman dari anak buah kapal dan keadaan di kapal yang tidak aman, (lihat Tabel 1).

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan selama 6 bulan di KM. Flores mandiri. Adapun penyebab dari kecelakaan ini didasari oleh beberapa faktor sebagaimana yang telah penulis diterangkan bab II tentang penyebab terjadinya kecelakaan kerja, yaitu faktor yang paling dominan adalah:

1. Kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan
2. Tidak tahu menggunakan alat keselamatan
3. Tidak menerapkan sistem keselamatan dan kesehatan kerja.

Seperti pada kejadian di atas di saat melaksanakan kerja harian, cadet terkena serpihan karat pada saat melakukan *chipping* di deck, hal

ini disebabkan karena cadet tersebut tidak menggunakan *safety googles*. Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, padahal cadet tersebut tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapanpun yang dapat merenggut nyawa manusia atau membuat cacat seumur hidup. Begitupun pada kejadian yang terjadi pada *Oiler*. Pada saat melaksanakan pengelasan pada *relling, Oiler* tersebut tidak menggunakan kap las tangan, sehingga percikan api mengenai tangan *Oiler* tersebut dan membuat tangannya terluka. Tidak adanya kesadaran dan pemahaman dalam penggunaan alat-alat keselamatan bahwa alat itu bukan untuk keselamatan orang lain tetapi untuk keselamatan kita sendiri.

Bekerja di kapal sangat dituntut suatu kedisiplinan yang timbul dari kesadaran sendiri. Sebagai contoh seorang anak buah kapal yang tidak memakai alat pelindung diri. Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas, oleh karena ia pikir hal itu tidak perlu. Ini adalah bukti bahwa kepatuhan/kedisiplinan anak buah kapal tersebut kurang. Kalau sikap anak buah kapal dapat membahayakan dirinya sendiri dan kawan sekerjanya, perlu adanya tindakan-tindakan untuk penegakkan disiplin. Tindakan-tindakan penegakkan disiplin dapat dilakukan dengan pendekatan psikologis antara perwira dan bawahan yaitu dengan pengawasan dan penyuluhan secara akrab dan kekeluargaan pada saat anak buah kapal tersebut akan melaksanakan tugasnya. Selain itu tindakan penegakkan kedisiplinan ini dapat pula dilaksanakan dengan sistem peringatan bahkan sampai kepada pemberhentian/pemecatan jika halnya benar-benar membahayakan, dan anak buah kapal tersebut telah berulang-ulang melanggar peringatan tersebut. Namun demikian baik *owners* maupun seluruh awak kapal yang bertanggung jawab dalam keselamatan kerja, harus sama-sama menegakkan disiplin kerja yang baik. Dimana pihak pengusaha kapal

harus berdisiplin dalam pengadaan alat-alat pendukung keselamatan kerja dan sebaliknya anak buah kapal harus mematuhi ketentuan yang telah digariskan dalam keselamatan kerja di kapal.

Di kapal suatu proses kegiatan kerja sangat dibutuhkan suatu kedisiplinan dan keterampilan oleh para *crew* tentang pekerjaan tersebut. Dalam hal peningkatan kualitas dan kedisiplinan kerja dari anak buah kapal dapat ditempuh dengan cara pengadaan *job training* dan mengadakan *study* perbandingan yang memadai dan memenuhi syarat atau standar yang baik.

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

- 1) Teknik atau proses dalam pelaksanaan *lashing container* di KM. TAL STAR masih belum sesuai dengan standar prosedur *lashing container* diatas dek
- 2) Faktor yang mengakibatkan ketidak maksimalnya *lashing* di KM. TAL STAR adalah :
 - Kurangnya pemahaman *crew* (ABK) tentang prosedur *lashing container* sesuai aturan yang ada
 - Kualitas alat *lashing* yang tidak layak untuk dipakai masih dipergunakan
 - Terbatasnya atau kurangnya alat *lashing container* diatas kapal
 - Kurangnya pengawasan perwira dek pada saat pelaksanaan pelashingan.

B. Saran

- 1) Perlu diadakannya pelatihan terhadap *crew* kapal khususnya bagian dek dalam proses pelaksanaan pelashingan yang sesuai dengan prosedur diatas kapal. Setelah diadakan pelatihan maka harus ada seseorang yang harus ditunjuk dari pihak perusahaan yang bertanggung jawab untuk mengontrol

hasil dari pelatihan tersebut agar kedepannya tidak terjadi lagi kesalahan prosedur *lashing container*.

- 2) Untuk mengatasi ketidak maksimalnya *lashing container* di kapal KM. TAL STAR adalah sebagai berikut :
 - Menambah pemahaman *crew* (ABK) bagian dek tentang prosedur *lashing container* sesuai prosedur atau aturan yang ada.
 - Pemeriksaan dan perawatan secara rutin semua alat-alat *lashing container*
 - Menambah cadangan alat –alat *lashing container* diatas kapal untuk menghindari hal – hal yang tidak diinginkan.
 - Pihak kapal khususnya Perwira Dek harus selalu melakukan pengawasan dalam pelaksanaan *lashing container* agar tidak terjadi penyalahgunaan alat *lashing*.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Arikunto. (2012) . *Prosedur penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta
- [2]. Badan Diklat Perhubungan BST Modul-4 (2000). *Personal Safety and Social Responsibility*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- [3]. Badan Diklat Perhubungan. (2000). *International Safety Management Code..* Jakarta: Departemen Perhubungan.
- [4]. Daryanto. (2010). *Keselamatan Kerja Peralatan Bengkel Dan Perawatan Mesin*. Bandung: Penerbit Alfa Beta.
- [5]. Dunda J.D. (1984). *Panduan Medik Untuk Kapal*. Ujung pandang: Balai Pendidikan dan Latihan Pelayaran (BPLP).
- [6]. Poerwanto. (1987). *Keselamatan Kerja*. Semarang: Yayasan Neptune.
- [7]. Sugiyono. (2009). *statistika untuk penelitian*. Bandung: Alfa Beta.
- [8]. Tim PIP Makassar. (2004), *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.