

PERAN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM DALAM KESELAMATAN PELAYARAN

Ali Sumara El Khomeiny
ITL Trisakti
khomeigears@yahoo.com

Falldy Primanta
ITL Trisakti
p3m@itltrisakti.ac.id

Sjahrial Nasution
ITL Trisakti
yannst@ymail.com

Abstract

SMS is an important thing that is owned by all PT Hafar Daya Samudera's fleet. The main problems and objectives in this thesis are how is the implementation of the SMS (Safety Management System) to Neptune's Hafar Barge, how are the security and safety shipping procedures implemented by the crew at the time of emergency and are there any influence of the safety management system and the shipping safety on Barge Hafar Neptune on PT Hafar Daya Samudera. The results of the calculation of data processing by the author is important for Barge Hafar Neptune to implement a safety management system proven by the weight and average results of research calculations of 92 (4.60). It is important for companies to carry out accident prevention related to the safety management system according to the calculation and data processing carried out by the authors. The highest weight and average percentage according to the results of research calculations is 124 (6.20) and it is important for the company to improve accident prevention on Barge Hafar Neptune which is proven by the weight and average results of research calculations of 96 (4.80).

Keywords: *Safety Management System, Shipping Safety*

PENDAHULUAN

Perusahaan PT. Hafar Daya Samudera harus mampu dan siap menghadapi tantangan yang ada. Untuk menghadapi tantangan itu, perlu adanya persiapan mengenai *safety management system* yang mampu menjawab tantangan masa sekarang dan masa yang akan datang Di Indonesia *safety management system* namanya adalah sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3) Sesuai Pasal 3 Permenaker 05/MEN/1996, perusahaan yang mempekerjakan minimal 100 tenaga kerja dan atau ada potensi bahaya ledakan, kebakaran, pencemaran dan penyakit akibat kerja, wajib menerapkan SMK3 (sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja).

Safety Management System (SMS) adalah kombinasi dari susunan organisasi manajemen, termasuk elemen-elemen perencanaan dan kaji ulang, susunan

konsultatif dan program khusus yang terintegrasi untuk meningkatkan kinerja keselamatan dan kesehatan dan dalam upaya meminimalisir kecelakaan kerja maka PT. Hafar Daya Samudera menerapkan *Safety Management System (SMS)* untuk diatas kapal PLB Hafar Neptune sesuai aturan *International Safety Management Code 1994 (ISM CODE)* yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja keselamatan dan kesehatan sekaligus dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.

Dalam upaya meminimalisir tingkat kecelakaan kerja dan keselamatan kesehatan kerja PT Hafar Neptune memerlukan crew dan pekerja yang memiliki kemampuan dalam melaksanakan tugasnya dan tindakan tanggap darurat diatas kapal sebagai upaya menciptakan kondisi kinerja yang aman sesuai dengan peraturan ISM CODE

(*International Safety Management Code*) yang mewajibkan kapal diatas 500 GRT (*Gross Register Ton*) harus melaksanakan sistem manajemen keselamatan dan perusahaan serta *DPA (designated person ashore)* harus memperbaharui dokumen *Safety Management System (SMS)* diatas Barge Hafar Neptune minimal 1 tahun sekali oleh perusahaan sesuai dengan peraturan *ISM CODE (International Safety Management Code)* 1994 sebagai.

Kegiatan operasional diatas Barge Hafar Neptune kemampuan pekerja terhadap keselamatan dan kesehatan kerja merupakan peranan penting dalam peningkatan kinerja diatas Barge Hafa Neptune dan perusahaan PT. Hafar Daya Samudera yang dianggap paling bertanggung jawab atas keselamatan dan kesehatan kerja maka perusahaan harus membuat kebijakan dan prosedur keselamatan dan kesehatan kerja dan berkonsultasi dengan pekerja untuk memilih perwakilan dalam masalah keselamatan dan kesehatan kerja sebagai upaya membuat kegiatan operasional dia atas kapal yang aman.

Safety Management System (SMS) diatas Barge Hafar Neptune sangat berkaitan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 tentang keselamatan pelayaran dalam upaya penanggulangan bencana/kecelakaan saat berlayar dengan memastikan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal yang dibutuhkan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian dan perusahaan maupun *DPA (designated person ashore)* harus melaksanakan internal audit yang bertujuan untuk menjamin efektivitas penerapan manajemen terutama untuk menghadapi risiko-risiko utama yang dapat mengganggu pencapaian sasaran organisasi

Namun dalam upaya memaksimalkan kegiatan operasional diatas Barge Hafar Neptune ditemui berbagai kendala diantaranya belum di perbaharuinya dokumen *Safety management system* diatas

Barge Hafar Neptune oleh *DPA (Disignated person ashore)* masih memakai dokumen tahun 2013 dan belum dilaksanakannya latihan-latihan/drill safety drill & safety meeting di atas kapal. yang belum dilaksanakan diatas Barge Hafar Neptune, belum dilaksanakannya audit internal mengenai keamanan dan keselamatan yang berkaitan pada *safety management system* oleh *DPA (designated person ashore)*

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Siswowardojo (2003), keselamatan kerja adalah Keselamatan dan Kesehatan kerja secara definitif dikatakan merupakan daya dan upaya yang terencana untuk mencegah terjadinya musibah kecelakaan ataupun penyakit akibat kerja.

International Safety Management Code adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO (international maritime organization) mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan *International Safety Management (ISM Code)* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Manajemen Sumber Daya Manusia adalah merencanakan, meningkatkan kualitas, memelihara, dan mendayagunakan kekuatan yang berasal dari orang-orang dan Manajemen Personalia adalah personel atau orang-orang yang bekerja pada sebuah organisasi.

International Safety Management Code (ISM-Code) menggunakan *terminology company* untuk perusahaan pelayaran atau

operator kapal, baik sebagai pemilik kapal maupun sebagai penyewa kapal (*Charter*), perusahaan lain yang bertindak sebagai agen atau perwakilan, kantor pusat ataupun cabang serta general manager yang semuanya dipersatukan didalam satu sistem manajemen yang sesuai menurut organisasinya masing-masing. *International Safety Management Code (ISM-Code)* identik dengan Sistem Manajemen Perusahaan Pelayaran karena kenyataannya dari seluruh struktur yang terdiri dari 16 Clauses lebih setengahnya mengatur tentang tugas wewenang dan tanggung jawab *Company*, Sehingga tujuan ISM-Code tercapai dengan meningkatkan kualitas manajemen perusahaan pelayaran. Tugas, wewenang, dan tanggung jawab perusahaan pelayaran yang diatur dalam ISM code : Emergency Response, Pengertian Audit Internal Dan Audit Eksternal, Keselamatan Pelayaran, Kelaiklautan Kapal, Kenavigasian, Keamanan Dan Keselamatan Operasi Kapal, Keselamatan kapal Alur Dan Perlintasan

Dengan diberlakukannya Amandemen *International Convention on Standard of*

Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995 sebagai penyempurnaan STCW 1978, maka Menteri Perhubungan menetapkan peraturan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan No.70 Th.1998 tanggal, 21 Oktober 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Pada BAB.II Pasal 2 ayat (1) dan (2) bahwa pada setiap kapal niaga yang berlayar harus diawaki dengan susunan terdiri dari: seorang Nakhoda, sejumlah perwira, sejumlah rating. Susunan awak kapal didasarkan pada: daerah pelayaran, tonase kotor kapal (*gross tonnage/GT*) dan ukuran tenaga penggerak kapal (*Kilowatt/KW*).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan suatu langkah penelitian dengan menggabungkan dua bentuk penelitian yang telah ada sebelumnya yaitu penelitian kualitatif. Penelitian ini menggunakan analisa kuantitatif yaitu analisis berdasarkan perhitungan obyektif untuk memecahkan persoalan yang sifatnya dapat diukur karena penulis mencari hubungan atau pengaruh antara *safety management system* terhadap keselamatan pelayaran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1.
Rekapitulasi Hasil Kuesioner Variabel X (*Safety Manajemen System*) SMS
Diatas Barge Hafar Neptune

No	Pernyataan	SB	B	CB	TB	STB	Jumlah	Bobot	Rata-rata
		5	4	3	2	1			
1	Dokumen safety management system pada <i>Barge Hafar Neptune</i> telah diperbaharui	0	0	6	12	2	20	44	2.20
2	Perusahaan dan DPA (<i>designated person ashore</i>) telah melaksanakan internal audit pada <i>Barge Hafar Neptune</i>	0	0	2	14	4	20	38	1.90
3	Perusahaan sudah memiliki prosedur penerapan SMS diatas diatas <i>Barge Hafar neptune</i> sesuai dengan ISM CODE	13	6	1	0	0	20	92	4.60

No	Pernyataan	SB	B	CB	TB	STB	Jumlah	Bobot	Rata-rata
		5	4	3	2	1			
4	Perusahaan telah melaksanakan pencegahan kecelakaan yang berkaitan pada penerapan <i>safety management system</i>	8	12	0	0	0	20	124	6.20
5	Anak buah kapal memiliki pengetahuan dan keterampilan untuk mengelola manajemen keselamatan yang berkaitan pada (SMS) <i>Safety Management System</i>	0	0	6	11	3	20	43	2.15
6	Perusahaan telah melaksanakan latihan/drill keselamatan yang berkaitan pada <i>Safety Management System (SMS)</i>	0	0	6	13	1	20	45	2.25
TOTAL		21	18	21	50	10	120	376	19.3

Berdasarkan hasil rekapitulasi tahun 2016 dapat dilihat, bahwa *Safety Management System (SMS)* pada *Barge Neptune* PT. Hafar Daya Samudera lebih fokus kepada pernyataan yang berbunyi pada pernyataan "pentingkah perusahaan dalam melaksanakan pencegahan kecelakaan yang berkaitan pada *safety management system* " terlihat dari bobot dan rata-rata hasil perhitungan penelitian sebesar 124 (6,20) ini berarti penting bagi perusahaan dan *Barge Hafar Neptune* pelaksanaan sangat pencegahan kecelakaan yang berkaitan pada *safety management system*

Berdasarkan data rekapitulasi diatas, terdapat pernyataan yang memiliki point terendah sehingga perlu adanya perbaikan atau evaluasi yaitu pernyataan yang berbunyi "perusahaan dan *DPA (Designated Person Ashore)* telah melaksanakan internal audit pada *Barge Hafar Neptune*" terlihat dari bobot dan rata-rata hasil perhitungan penelitian sebesar 38 (1,90) Hal ini menunjukan bahwa *DPA (Designated Person Ashore)* belum melaksanakan internal audit diatas *Barge Hafar Neptune* sehingga perlu adanya evaluasi dan perbaikan.

Dari hasil keseluruhan variable X yaitu mengenai *safety management system* pada *Barge Hafar Neptune*, sebagian besar menyatakan sangat baik dengan jumlah 21 dengan presentase sebesar 17,5%, kemudian untuk yang menyatakan baik yaitu dengan jumlah 18 dengan presentase sebesar 15%, responden yang menyatakan cukup baik dengan jumlah 21 dengan presentase sebesar 17,5%, responden yang menyatakan tidak baik dengan jumlah 50 dengan presentase sebesar 41,67%, sedangkan responden yang menyatakan sangat tidak baik dengan jumlah 10 dengan presentase sebesar 8.3%.

Tabel 2.
Rekapitulasi Hasil Kuesioner Variabel Y (Keselamatan pelayaran pada Barge Hafar Neptune)

No	Pernyataan	SB	B	CB	TB	STB	Jumlah	Bobot	Rata-Rata
		5	4	3	2	1			
1	Terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal (<i>sea worthiness</i>)	12	8	0	0	0	20	92	4.60
2	Perusahaan telah menjamin ketetapan pelaksanaan sesuai dengan rencana, kebijaksanaan dan perintah yang berkaitan pada	9	10	1	0	0	20	88	4.40

No	Pernyataan	SB	B	CB	TB	STB	Jumlah	Bobot	Rata-Rata
		5	4	3	2	1			
	keselamatan pelayaran								
3	Barge Hafar Neptune memiliki peralatan keselamatan diatas kapal	13	6	1	0	0	20	92	4.60
4	Perusahaan telah melaksanakan Latihan-latihan keselamatan Barge Hafar Neptune sesuai dengan aturan SOLAS 74	0	0	2	13	5	20	37	1.85
5	Perusahaan telah meningkatkan pencegahan kecelakaan diatas Barge Hafar Neptune	16	4	0	0	0	20	96	4.80
6	Perusahaan Mengkoordinir pelaksanaan evaluasi & investigasi untuk mengetahui akar penyebabnya	14	6	0	0	0	20	94	4.70
Jumlah		64	34	4	13	5	120	499	24.95

Sumber : Hasil kuesioner diolah penulis

Berdasarkan data rekapitulasi tahun 2016 diatas, dapat dilihat bahwa keselamatan pelayaran diatas *Barge Hafar Neptune* PT. Hafar Daya Samudera lebih fokus kepada pernyataan yang berbunyi “Perusahaan telah meningkatkan pencegahan kecelakaan diatas *Barge Hafar Neptune*”, terlihat dari bobot dan rata-rata hasil perhitungan penelitian sebesar 96 (4,80). Hal ini berarti penting bagi *Barge Hafar Neptune* meningkatkan pencegahan kecelakaan diatas *Barge Hafar Neptune*.

Berdasarkan data rekapitulasi diatas, terdapat pernyataan yang memiliki point terendah sehingga perlu adanya perbaikan atau evaluasi yaitu pernyataan yang berbunyi “perusahaan telah melaksanakan Latihan-latihan keselamatan Barge Hafar Neptune sesuai dengan aturan SOLAS 74” terlihat dari bobot dan rata-rata hasil perhitungan penelitian sebesar 37 (1.85). Hal ini menunjukan bahwa data-data yang berkaitan dengan belum terlaksananya Latihan-latihan keselamatan pada *Barge Hafar Neptune* sesuai dengan aturan SOLAS 74 sehingga perlu dilakukannya evaluasi dan perbaikan.

Dari hasil keseluruhan variable Y yaitu mengenai keselamatan pelayaran pada *Barge Hafar Neptune*, sebagian besar menyatakan sangat baik dengan jumlah 64 dengan presentase sebesar 53,3%, kemudian untuk

yang menyatakan baik yaitu dengan jumlah 34 dengan *presentase* sebesar 28,3%, yang menyatakan cukup baik dengan jumlah 4 dengan *presentase* sebesar 3,3%, sedangkan responden yang menyatakan tidak baik dengan jumlah 13 dengan *presentase* sebesar 10,83%, responden yang menyatakan sangat tidak baik dengan jumlah 5 dengan *presentase* sebesar 4,16%.

SIMPULAN

- Penerapan SMS (*Safety Management System*) pada *Barge Hafar Neptune* dalam rangka pencegahan kecelakaan diatas *Barge Hafar Neptune* merupakan hal mutlak yang harus dimiliki setiap kapal dan sesuai pada hasil perhitungan pengolahan data oleh penulis penting bagi *Barge Hafar Neptune* untuk menerapkan *safety management system* dibuktikan dari bobot dan rata-rata hasil perhitungan penelitian sebesar 92 (4,60)
- Berdasarkan perhitungan pengolahan yang dilakukan oleh penulis ditemukan pernyataan pada indikator variable x penting bagi perusahaan dalam melaksanakan pencegahan kecelakaan yang berkaitan pada *safety management system* dan memiliki bobot dan rata-rata persentase tertinggi dengan hasil

perhitungan penelitian sebesar 124 (6,20).

- c. Berdasarkan perhitungan pengolahan yang dilakukan oleh penulis ditemukan pernyataan pada indikator variable y yang berbunyi penting bagi Perusahaan untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan diatas *Barge Hafar Neptune*" dibuktikan dari bobot dan rata-rata hasil perhitungan penelitian sebesar 96 (4,80)

DAFTAR PUSTAKA

- Biro klasifikasi indonesia, *revised edition* 2008, *International Safety Management Code (ISM CODE)*.
- Buntoro Kresno, *Lintas Navigasi Di Nusantara Indonesia*, 2014.
- Triatmojo, Bambang 2003, *PELABUHAN*, Beta Offset, Yogyakarta-Indonesia.
- Lasse, D.A, *Keselamatan Pelayaran Dilingkungan teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*.
- Kosasih Engkos, Soewedo Hananto, *Manajemen Perusahaan Pelayaran Edisi Kedua*, 2007.
- Kristiansen, produksi tentang sistem manajemen keselamatan dan kesehatan jakarta, 2010.
- M. Elden Rodney, *Ship Management A Study In Definition And Measurement*, 1979.
- Sudjatmiko. (2004). *Pokok-pokok Pelayaran Niaga (Edisi Tiga)*. Jakarta: CV.Satyo Wijaya.
- Safety Management Systems (SMS), *SMS Framework for Public Transportation in Idaho*, January 2016.
- Suwestian M. Firdaus, Ghalib Saladin ,Utomo Setio, *Studi Di PT. Maritim Barito Perkasa Banjarmasin, Implementasi Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Pelayaran*, tahun 2010.
- Studi Standarisasi di Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. 2011.Puslitbang Perhubungan Laut Jakarta.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- peraturan Perundang-undangan :**
Solas Consolidated Edition, 2014
MARPOL 1973/1978.
- Undang- undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran. .
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2011 tentang Alur Pelayaran di Laut.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 Tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (International Ships and Port Facility Security/ISPS Code) di Wilayah Indonesia