

ANALISIS PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN OLEH DESINATED PERSON ASHORE (DPA) DI PT. SURF MARINE INDONESIA

Wahyuni Makka ¹⁾ Marthen Makahaube ²⁾ Abdoellah Djabier

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

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui faktor yang mempengaruhi penerapan sistem manajemen keselamatan pada PT. Surf Marine Indonesia dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan DPA (*Designated Person Ashore*) dalam mengoptimalkan penerapan sistem manajemen keselamatan pada PT. Surf Marine Indonesia. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. dilaksanakan di kantor PT. Surf Marine Indonesia selama kurang lebih 12 (dua belas) bulan, terhitung sejak bulan Juli 2018 sampai Juli 2019. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung diperoleh dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada petugas atau karyawan serta literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian ini. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) telah memenuhi standar *International Management Code (ISM Code)*. Adapun rangkap jabatan *Designated Person Ashore (DPA)* terkait yang juga menjabat sebagai Manajer Operasional, justru memudahkannya dalam menjalankan tugas dan fungsinya, sebab kedua jabatan tersebut memiliki hubungan yang erat dalam mendukung kelancaran operasional kapal.

Kata Kunci : Sistem Manajemen Keselamatan, *Designated Person Ashore*, *ISM Code*.

1. PENDAHULUAN

Di bidang transportasi laut, penerapan SMK sangat diperlukan karena keselamatan adalah indikator utama untuk mengukur keberhasilan transportasi di laut. Transportasi laut memegang peranan penting dan posisi strategis dalam memobilisasi manusia dan barang maupun jasa ke seluruh pelosok.

Di era kemajuan teknologi dan komunikasi saat ini, kapal – kapal yang digunakan sebagai sarana pengangkut telah banyak disentuh oleh teknologi dan dilengkapi sarana navigasi yang memadai demi kepentingan

kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan melalui laut. Peraturan untuk manajemen keselamatan serta pencegahan terhadap pencemaran lingkungan laut (ISM Code) sendiri sebenarnya sudah mulai diterapkan pada negara yang tergabung dalam International Maritime Organisation (IMO) atau organisasi negara maritim dan oleh pemerintah Indonesia semenjak Juli 1998, namun dalam perkembangannya kejadian kecelakaan kapal di perairan Indonesia dari tahun ke tahun ternyata masih menunjukkan frekuensi yang masih cukup tinggi.

Dalam perkembangannya, frekuensi pelayaran nasional telah menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Peraturan untuk manajemen keselamatan serta pencegahan terhadap pencemaran lingkungan laut (ISM Code) sendiri sebenarnya sudah mulai diterapkan pada negara yang tergabung dalam International Maritime Organisation (IMO) atau organisasi negara maritim dan oleh pemerintah Indonesia semenjak Juli 1998, namun dalam perkembangannya kejadian kecelakaan kapal di perairan Indonesia dari tahun ke tahun ternyata masih menunjukkan frekuensi yang masih cukup tinggi, walaupun sudah ada penurunan, hal ini dapat dibuktikan dengan masih banyaknya jumlah kejadian kecelakaan pelayaran di Indonesia. Walaupun demikian kecelakaan kapal laut masih sering terjadi sehingga semakin menambah dalam keprihatinan terhadap dunia transportasi laut.

Lemahnya sistem keselamatan di laut menjadi penyebab potensial besarnya korban kecelakaan di laut. Data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), menunjukkan jumlah kecelakaan kapal laut yang terjadi di Indonesia selama kurun waktu tahun 2012 sampai dengan tahun 2017 masih tinggi.

Disepanjang tahun tersebut tercatat telah terjadi sebanyak 107 dengan jumlah korban jiwa 931 meninggal dan korban luka- luka 631. Dengan data kecelakaan kapal di dominasi peristiwa, 29 kecelakaan kapal tenggelam, 40 kecelakaan kapal terbakar, 24 kecelakaan kapal tubrukan,

10 kecelakaan kapal kandas, dan 10 kecelakaan kapal lainnya. Dari data tahun 2017 saja terdapat 29 investigasi kapal Indonesia serta 5 investigasi dan 1 investigasi kapal asing dengan menjalin kerjasama dengan TSIB Singapura, Mardop Hongkong, JTSB Japan, dan Mardop Malaysia.

Menurut laporan penyelidikan kecelakaan laut dari KNKT, belum dipenuhinya peraturan keselamatan dan perlindungan lingkungan yang seharusnya dijadikan panduan atau tutunan bagi pelaku usaha di bidang pelayaran terutama bagi para pemilik dan operator kapal dalam hal perawatan kapal dan perlengkapannya, serta kurangnya pengawasan dari *Recognized Organization* sebagai badan yang ditunjuk oleh Pemerintah untuk proses sertifikasi dan pengawasan atas penerapan ISM Code, tidak dipungkiri telah menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kejadian kecelakaan kapal di Indonesia. Perawatan kapal dan pelengkapannya harus diterapkan secara maksimal, khususnya terhadap peralatan kritis kapal yang terdiri atas, mesin induk, mesin bantu dan mesin kemudi, dll. Peralatan kritis tersebut harus diidentifikasi, diuji fungsi, diinspeksi, untuk menghindari dari kerusakan atau kegagalan, sebab jika terjadi kegagalan dari peralatan kritis pada saat kapal beroperasi akan mengakibatkan situasi berbahaya dan dapat mengakibatkan kecelakaan kapal (ISM Code aturan 10).

Penerapan ISM Code masih harus dikembangkan dalam pelaksanaan keselamatan pada PT. Surf Marine Indonesia. Sebab menurut aturan 13 ISM Code mengenai proses sertifikasi, seharusnya sertifikasi ISM Code hanya dapat diberikan jika perusahaan dan kapalnya sudah menerapkan sistem manajemen keselamatan (SMK), sesuai dengan peraturan ISM Code. Untuk menjamin Sistem Manajemen Keselamatan yang telah ditentukan berjalan dengan semestinya, perusahaan menunjuk seseorang yang memiliki kapabilitas dalam hal itu. Maka diangkatlah seorang DPA (Designated Persons Ashored) untuk menjalankan tanggung jawab tersebut. DPA yang mengurus dan menjamin

terlaksananya Sistem Manajemen Keselamatan yang berlaku dan berjalan di PT. Surf Marine Indonesia. Akan tetapi personil yang ditunjuk sebagai DPA pada PT. Surf Marine Indonesia, mengalami rangkap jabatan, yaitu juga menjabat sebagai Manajer Operasional.

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan Sistem Manajemen Keselamatan oleh Designated Persons Ashored (DPA) yang Rangkap Jabatan di PT. Surf Marine Indonesia.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Sistem Manajemen Keselamatan di perusahaan dan kapal mengacu pada ISM Code (*International Safety Management Code*) yang merupakan sebuah peraturan Internasional untuk mengatur manajemen pengoperasian kapal secara aman dan mencegah pencemaran laut (*SOLAS Chapter IX*). Berawal dari tenggelamnya kapal Titanic dalam pelayarannya dari Inggris ke Amerika akibat menabrak gunung es pada tanggal 14 April 1912, peristiwa ini telah menelan korban ribuan jiwa manusia, kemudian pada tahun 1987 terjadi lagi peristiwa tragis, yaitu tenggelamnya kapal penumpang RO-RO Ferry *Herald of Free Enterprise* di Zeebrugge, Belgia, dengan menelan korban sekitar 200 jiwa manusia. Menurut para pakar kemaritiman, hal ini disebabkan kurangnya pengawasan manajemen, baik dari shipowner (pengusaha kapal), maupun dari kapal itu sendiri. *IMO Guidelines on Management for Safe Operation of Ship and for Pollution*, efektif implementasi pelaksanaannya hanya berjalan 4 (empat) tahun, dan direvisi lagi, tepatnya pada bulan November 1993, IMO menyetujui judul baru, yaitu *International Management Code for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*, atau lebih dikenal dengan nama "*International Safety Management Code*" (ISM Code), yang kemudian dimasukkan pada bab baru, yaitu bab ke -IX pada *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 dan

konsekuensinya, semua Negara peserta harus menerapkan sepenuhnya isi ISM Code ini.

Menurut PM No.45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Sistem Manajemen Keselamatan adalah sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan secara efektif.

3. METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis deskriptif kualitatif. Dalam sitematika dianalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan. Yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah Designated Persons Ashored (DPA) yang bekerja secara langsung di bagian manajemen keselamatan PT. Surf Marine Indonesia.

Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Penelitian Lapangan dengan pengumpulan data atau informasi melalui observasi dan interview. Dan metode yang kedua dengan tinjauan kepustakaan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif yaitu tulisan yang berupa paparan mengenai suatu permasalahan analisis penggunaan alat-alat keselamatan kerja berdasarkan data yang menjelaskan tentang hasil observasi dan wawancara dalam bentuk penjabaran yang menggambarkan kondisi penerapan Sistem Manajemen Keselamatan oleh DPA pada saat itu.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bisnis yang ada di PT. Surf Marine Indonesia adalah menyewakan kapal kepada perusahaan minyak dan gas seluruh dunia untuk mendukung pengeboran minyak. Customer dari PT Surf Marine Indonesia antara lain PT. Pertamina Hulu Energi (PHE), Total E&P, Petronas, Shell

Petroleum, Medco Energy, Chevron, Exxon dll. Dalam hal ini PT. Surf Marine Indonesia dituntut untuk memenuhi kebutuhan pelanggannya untuk mendukung kegiatan pengeboran laut di seluruh wilayah Indonesia. Selain daripada itu, PT. Surf Marine Indonesia mempunyai tenaga kerja (Crew kapal) sendiri guna mendukung kegiatan operasional di kapal.

Pemahaman keselamatan harus dipahami oleh petugas di perusahaan khususnya di kapal karena ini berhubungan langsung dengan pekerjaannya di atas kapal sehingga dapat bekerja dengan baik. Setiap perusahaan harus mengembangkan, melaksanakan, dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan yang mencakup fungsi yang dipersyaratkan meliputi:

- a. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan;
- b. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan;
- c. Personil darat yang ditunjuk (*designated persons ashore/dpa*);
- d. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda;
- e. Sumber daya dan personil;
- f. Pengoperasian kapal;
- g. Kesiapan keadaan darurat;
- h. Pelaporan dan analisa atas ketidaksesuaian, kecelakaan, dan kejadian berbahaya;
- i. Perawatan kapal dan perlengkapannya;
- j. Dokumentasi; dan
- k. Audit, tinjauan ulang, dan evaluasi perusahaan.

Perusahaan harus menunjuk personil di kantor yang bertanggung jawab untuk memonitor semua hal yang berkaitan dengan keselamatan. DPA mempunyai peran penting dalam melakukan komunikasi dengan semua personil dalam sosialisasi SMK. Oleh karena itu, komunikasi merupakan salah satu cara untuk memperoleh penerapan kebijakan perusahaan dan prosedur SMK di PT. Surf Marine Indonesia.

Disitulah tantangan DPA dalam menciptakan suasana keterbukaan dan saling percaya di antara personil yang ada. Mengingat penyimpangan terhadap penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal sering terjadi, maka pihak perusahaan mengusahakan beberapa upaya sebagai berikut:

1. Sosialisasi bagi anggota yang bekerja di PT. Surf Marine Indonesia
2. Memotivasi anggota perusahaan tentang pentingnya keselamatan
3. Pengawasan terhadap anggota perusahaan
4. Pemenuhan peralatan yang menunjang keamanan dan keselamatan kerja.

PT. Surf Marine Indonesia pun telah menunjuk salah satu staf perusahaan untuk menjalankan tugas sebagai DPA. Permasalahan yang terjadi di PT. Surf Marine Indonesia, ditemukan bahwa DPA yang ditunjuk oleh pihak perusahaan ternyata menjalankan rangkap jabatan yang ternyata juga menjabat sebagai Manajer Operasional. Hal inilah yang menjadi pokok penelitian penulis. Penulis menduga bahwa rangkap jabatan yang dimiliki oleh DPA tersebut akan mengganggu optimalisasi tugas yang dimiliki oleh DPA, yaitu sebagai penghubung antara Manajemen Perusahaan dan pihak kapal.

Berdasarkan analisa masalah di atas maka akan dibahas tindakan-tindakan yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja yaitu meningkatkan kemampuan dan keterampilan serta kedisiplinan dan juga kemampuan personil/anak buah kapal khususnya mengenai keselamatan. Apabila personil yang bekerja di kapal dengan standar kompetensi dan tingkat kesehatannya tidak sesuai dengan aturan yang mengikat, maka sudah dapat dipastikan bahwa para pelaut satu dengan yang lain memiliki kompetensi dan pemahaman tentang keselamatan yang berbeda-beda. Hal demikian akan menimbulkan dampak negatif terhadap implementasi ISM Code. Penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal meliputi :

1. Peningkatan Keterampilan Anak Buah Kapal
2. Nahkoda dan perwira yang bertanggung jawab
3. Penunjukan Designated Persons Ashore (DPA)

DPA harus secara rutin dan terjadwal mengadakan/memberikan himbauan-himbauan kepada pihak terkait di kapal mengenai pentingnya penerapan sistem keselamatan di kapal agar terlaksana dengan baik dan benar, demi terwujudnya pelayaran yang aman dan terhindar dari kecelakaan. PT. Surf Marine Indonesia, merupakan anak cabang dari Bourbon Corp, memiliki motto "*Safety Takes Me Home*" menyadari betul pentingnya penerapan motto ini. Baik dalam kegiatan sehari-hari baik di Perusahaan, maupun dalam kegiatan operasional di kapal. Hal ini lah salah satunya yang menjadi dasar penunjukan DPA di PT. Surf Marine Indonesia.

Akan tetapi, dari pengamatan selama melaksanakan praktek darat, pihak terkait tidak mengalami kendala berarti dalam rangkap jabatan tersebut. Hal ini dikarenakan posisi sebagai Operation Manajer pada umumnya juga berhubungan dengan kegiatan operasional kapal. Termasuk memastikan optimalnya penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di kapal. Bahkan, hal ini dapat mempermudah kerja pihak terkait. Karena, dengan posisi rangkap jabatanyang diembannya, pihak terkait tidak perlu lagi mengkordinasikan hasil kerjanya dengan pihak lain, melainkan hanya perlu langsung mengkordinaksikannya dengan dirinya sendiri dan staf di devisi operasional. Pihak perusahaan melalui perpanjangan tangan oleh DPA telah melakukan beberapa usaha, antara lain :

1. Perawatan peralatan operasional secara berkala demi menunjang kegiatan operasional kapal.
2. Pemberlakuan larangan minuman beralkohol, larangan merokok dan judi di atas kapal
3. Pengadaan *Safety Meeting* yang terjadwal

4. Melengkapi fasilitas keselamatan sesuai prosedur keselamatan yang berlaku
5. Melakukan audit internal dengan pihak perusahaan
6. Pengurusan sertifikat keselamatan yang terjadwal sebelum tanggal valid berakhir.

5. PENUTUP

A. Simpulan

PT. Surf Marine Indonesia telah memenuhi standar sesuai kriteria dalam ISM (*International Safety Management*) Code. DPA selaku perantara antara pihak perusahaan dengan *crew* kapal telah melaksanakan tugasnya secara baik, meskipun mengalami rangkap jabatan, yaitu sekaligus menduduki jabatan sebagai Manajer Operasional. Kondisi rangkap jabatan yang diduduki oleh DPA terkait, justru pada banyak kesempatan dapat membantu dalam efisiensi waktu koordinasi, hal ini dikarenakan waktu koordinasi yang diperlukan menjadi lebih singkat.

B. Saran

Dari kasus dan kesimpulan di atas, disarankan agar kedepannya *Designated Person Ashore* (DPA) dapat tetap mempertahankan kinerjanya dalam mengimplementasikan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) secara optimal. Sehingga, hal-hal yang terkait dengan kecelakaan yang diakibatkan oleh kurang optimalnya penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan.(2000). *Internasional Safety Management Code*, BST Modul-4, Jakarta : Departemen Perhubungan.
- [2]. Daryanto. (2010). *Keselamatan kerja Peralatan Bengkel dan Perawatan Mesin*. Bandung: Alfabeta.
- [3]. Gie, Liang. (2000). *Administrasi Perkantoran Modern*. Yogyakarta: Liberty.
- [4]. HM, Jogianto. (2005). *Analisis dan Desain Sistem Informasi*, Yogyakarta : Andi Offset.
- [5]. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2001). *Tentang Analisis*. Jakarta: Balai Pustaka.
- [6]. Komaruddin. (2001). *Analisis dan Desain Sistem Informasi*. Yogyakarta: Rineka Cipta.
- [7]. Manullang, M. (1992). *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [8]. Moenir, A.S (1987). *Pendekatan Manusia dan Organisasi Terhadap Pembinaan Kepegawaian*. Cetakan Ke-2 Jakarta: Gunung Agung.
- [9]. Nurhasanah Nina, (2015). *Persepsi Crew dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut*. Jakarta: Universitas Esa Unggul.
- [10]. Prastowo Dwi dan Rifka Julianty. (2002). *Tentang Analisis*. Jakarta: Binaman Pressindo.
- [11]. Suma'mur (1996). *Keselamatan Kerja*. Jakarta: Pustaka Nusantara
- [12]. Tim PIP Makassar. (2012), *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: PIP Makassar.
- [13]. Terry, George R. (2000). *Prinsip-Prinsip Manajemen*. (edisi bahasa Indonesia). Bandung: PT. Bumi Aksara.

- [14]. Widjajanto, Nugroho. (2008). *Sistem Informasi Akuntansi*. Erlangga. Jakarta: PT Glora Aksara Pratama.
- [15]. Wirardi. (2003). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Ar-Ruzz Media.
- [16]. Keputusan Presiden. *Ratifikasi SOLAS, Nomor 65 tahun 1980*.
- [17]. Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang, *Pelayaran*.
- [18]. Undang - Undang Nomor 45 tahun 2012 tentang, *Manajemen Keselamatan Kapal*.
- [19]. Undang- Undang Nomor 51 Tahun 2012 tentang, *Perkapalan*.
- [20]. KamusQ. (2006). *Analisa adalah | Pengertian dan Defenisi*.
<http://www.kamusq.com/2013/04/analisa-adalah-definisi-dan-arti-kata.html>.Diakses pada tanggal 28 Agustus 2019
- [21].Unknown. (1 April 2012). *Pengertian Definisi Analisi*.
<http://mediainformasill.blogspot.co.id/2012/04/pengertian-definisi-analisis.html>.Diakses pada tanggal 1 September 2019
- [22].Proxis Consulting Group. (22 Desember 2016)
<https://www.proxisgroup.com/sistem-manajemen-k3/>. *Sistem Manajemen Keselamatan*.Diakses 14 September 2019