

## **Analisis Penerapan *Safety Meeting* Untuk Keselamatan Kerja di MT. ROYAL EMERALD**

**Novianto C. Pairunan<sup>1)</sup>SahabuddinSunusi<sup>2)</sup> Joko Purnomo<sup>3)</sup>**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Program Studi Nautika  
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172  
E-mail: [pipmks@pipmakassar.com](mailto:pipmks@pipmakassar.com)

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian mengetahui pentingnya pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal yang diterapkan oleh perusahaan. Penelitian ini dilaksanakan di MT. ROYAL EMERALD milik perusahaan BJM GLOBAL INDONESIA yang beralamat di Ruko Grand Orchard blok E no. 8, Jl. Terusan Klp. Hybrida, RT.9/RW 1 Jakarta Utara, Indonesia. Waktu penelitian mulai dari tanggal 18 Oktober 2018 sampai dengan 7 Desember 2019. Metode penelitian yang digunakan metode kuantitatif. Sumber data yang di peroleh adalah data primer yang di peroleh langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi dan wawancara langsung dengan nahkoda dan anak buah kapal. Hasil penelitian menunjukkan setiap kapal harus menyadari pentingnya pelaksanaan *safety meeting* di atas kapal. Karena dengan demikian terjadi penurunan angka kecelakaan manusia, kerusakan harta benda (seperti kapal dan muatannya) dan kerusakan lingkungan.

**Kata Kunci** : Keamanan, keselamatan, kapal.

### **1. PENDAHULUAN**

Banyaknya kasus kecelakaan kapal merupakan salah satu indikasi perlunya perbaikan dalam sistem transportasi laut. Berdasarkan laporan hasil investigasi KNKT pada kurun waktu tahun 2007 sampai dengan tahun 2014 pada wilayah perairan di Indonesia, terjadi kecelakaan kapal dengan berbagai jenis kejadian seperti tenggelam, kandas dan tubrukan. Dari hasil investigasi KNKT, didapatkan kesimpulan terkait dengan faktor penyebab serta faktor yang berkontribusi, diantaranya kelalaian manusia (human error). Komite Nasional Keselamatan Transportasi ( 2018 ).

Pada bulan November 1993, IMO menanggapi lemahnya manajemen dengan mengeluarkan peraturan baru ISM CODE sebagai alat untuk menstandarkan " *safe management for operation of ships and pollution prevention* " dan menjadi Bab IX Solas 74/78 yaitu " *Management for safe operation of ship* " yang menetapkan tata cara khusus untuk perusahaan pelayaran.

ISM CODE mensyaratkan diadakannya suatu sistem manajemen keselamatan oleh perusahaan pelayaran dimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan yang disebabkan oleh kekeliruan *crew* (sumber daya manusia), yang secara langsung atau tidak menyebabkan kecelakaan dan pencemaran.

Pengenalan akan latihan-latihan keselamatan mensyaratkan didokumentasikan prosedur manajemen perusahaan agar dapat dipastikan bahwa kondisi, aktivitas dan tugas baik di darat maupun dikapal yang mempengaruhi keselamatan dan perlindungan lingkungan direncanakan, diatur, dilaksanakan dan diperiksa sesuai dengan persyaratan hukum dan persyaratan perusahaan.

Dalam hal ini setiap perusahaan pelayaran memberlakukan adanya *safety meeting* di setiap armada niaga miliknya. Usaha keselamatan dapat berhasil dengan baik apabila diketahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, sehingga dapat ditentukan langkah apa yang harus diambil untuk menghindarinya. Pelaksanaan *safety meeting* di kapal setiap satu bulan sekali, yaitu pada setiap akhir bulan. Contohnya pada saat melakukan *safety meeting* praktek laut di MT. ROYAL EMERALD, *safety meeting* tidak berjalan secara rutin (sesuai jadwal) yang telah dibuat oleh perusahaan Inficess CO.LTD dan sering tidak diadakan tiap bulannya dikarenakan pekerjaan yang padat di atas kapal.

Berdasarkan latar belakang tersebut dapat disimpulkan pokok permasalahan yaitu bagaimana penerapan *safety meeting* untuk keselamatan kerja di MT. ROYAL EMERALD?

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

*Safety meeting* adalah pembekalan kepada segenap kru kapal terutama yang baru datang, dengan menonton video yang diputar. Dalam materi ini terdapat beberapa informasi detail tentang tindakan yang harus diambil ketika terjadi tanda bahaya sampai dengan informasi tentang peraturan-peraturan yang melarang setiap awak kapal untuk tidak mencemari atau mengganggu lingkungan, berikut house rule perusahaan. Selain pembekalan tersebut, masing-masing karyawan diwajibkan pula untuk mengikuti standarisasi sertifikat-sertifikat kelengkapan, yang masing-masing perusahaan mempunyai cara sendiri-sendiri. *Medwist.com (2016)*

Untuk dapat meyakinkan terlaksananya pengoperasian kapal terkait dengan keselamatan kerja, pencegahan pencemaran lingkungan laut dan kerugian-kerugian harta benda dalam hal ini kapal dan muatan.

ISM Code yaitu ketentuan – ketentuan internasional tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Sebagaimana diketahui bahwa ISM Code pada dasarnya adalah penggunaan metode tertulis dan didokumentasikan atas semua prosedur operasi, baik didarat maupun di kapal secara terpadu yang tujuan utamanya menjamin keselamatan dan lingkungan. *Wikipedia (2020)*

Penerapan ISM Code menuntut manajemen puncak dan seluruh lapisan karyawan, karena adanya perubahan mendasar dalam sistem manajemen yang sudah ada. Untuk mencapai tujuan tersebut perlu disusun *policy*, manual dan prosedur yang memerlukan personil khusus.

Tahap permulaan perencanaan dan pelaksanaan ISM Code, tentunya akan memerlukan tambahan sarana dan biaya yang cukup tinggi untuk menyusun *policy*. Sasaran manajemen keselamatan dari code ini:

- a. Menyiapkan praktek – praktek keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
- b. Menyiapkan perlindungan terhadap resiko – resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan termasuk kesiapan keadaan darurat.

ISM Code mensyaratkan diadakannya suatu sistem keselamatan. Sistem manajemen keselamatan ini adalah suatu system terstruktur dan terdokumendasi yang memungkinkan personil perusahaan untuk mengimplementasikan secara efektif kebijaksanaan keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan. Sistem ini disusun untuk menjamin terlaksananya semua ketentuan yang direkomendasikan oleh *IMO*. Sedangkan SMS pada gilirannya harus memuat sejumlah persyaratan fungsional :

- a. Kebijaksanaan keselamatan perlindungan lingkungan.
- b. Petunjuk dan prosedur untuk memastikan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- c. Penerapan tingkat kewenangan dan garis komunikasi antara karyawan darat dan kapal.
- d. Prosedur pelaporan kecelakaan.

Peraturan ISM Code bersifat mandatory. Maka perusahaan – perusahaan yang menerapkan akan dipandang sebagai suatu perusahaan yang memiliki kendala dan citra yang baik. Oleh karena akan meningkatkan daya saing dan lebih menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Mengurangi kecelakaan dan pencemaran sehingga biaya asuransi diharapkan akan turun.

ISM Code menuntut diadakannya internal audit sepanjang kegiatan perusahaan, dengan tujuan untuk mengoreksi penyimpangan yang membahayakan dan merugikan, sehingga membutuhkan pembinaan kualitas personil secara berkesinambungan.

Dengan demikian pelaksanaan ISM Code akan menghasilkan sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas dan memberi keuntungan yang lebih baik pada perusahaan. Badan Diklat Perhubungan, *Modul Internasional Safety management Code*, (2016:8).

Setiap perusahaan pelayaran tentunya sudah mempunyai sistem manajemen tertulis dalam melakukan kegiatan operasi baik di kantor maupun di setiap kapal sistem manajemen dimaksud terdiri dari kebijakan atau *policy* perusahaan petunjuk operasi pembagian tugas manual dan prosedur mengoperasikan, memelihara kapal dan menghadapi keadaan darurat seperti kecelakaan atau pencemaran.

Sistem manajemen yang sudah ada inilah yang perlu dinilai kembali agar disesuaikan dengan yang dikehendaki oleh *ISM CODE* (Bab IX SOLAS 1974/1978) seperti yang dijelaskan diatas, penilaian kembali ini penting sebagai dasar untuk mulai merencanakan safety manajemen sistem pada setiap perusahaan, karena setiap perusahaan pelayaran memiliki keunikan dan sistem manajemennya yang berbeda satu dengan lainnya, sehingga cara mengembangkan manajemen sistem berbeda. Selain itu penilaian kembali akan mempermudah penyusunan manual kebijakan dan prosedur karena yang ada sudah dijalankan tinggal bagaimana menyempurnakan supaya sesuai dengan *ISM CODE*.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian dilaksanakan di MT. ROYAL EMERALD yang agennya beralamat di Ruko Grand Orchard blok E no.8, Jl. Terusan Klp. Hybrida, RT.9/RW 1 Jakarta Utara –Indonesia mulai dari tanggal 18 Oktober 2018 sampai dengan 7 Desember 2019. Metode yang digunakan adalah penelitian

kuantitatif. Adapun populasi penelitian ini adalah semua kru di kapal MT. ROYAL EMERALD yang berjumlah 20 orang dan sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dalam hal ini ada 6 orang kru kapal sebagai sampel, yaitu :

- a. Mualim I (*Chief Officer*)
- b. Mualim II (*Second Officer*)
- c. Muallim III (*Third Officer*)
- d. Juru Mudi A (*Able Body A*)
- e. Juru Mudi B (*Able Body B*)
- f. Juru mudi C (*Able Body C*)

#### **4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Hasil Penelitian**

Kegiatan dalam pelaksanaan *safety meeting* antara lain :

- 1) Membahas hasil *meeting* sebelumnya, penyampaian dari kantor pusat serta hal – hal yang sedang dan akan dilaksanakan.
- 2) Membahas mengenai kecelakaan yang telah terjadi diatas kapal sejak *meeting* terakhir.
- 3) Membahas kejadian *near miss* yang terjadi sejak *meeting* terakhir.
- 4) Membahas kejadian polusi yang terjadi *sejak meeting* terakhir.
- 5) Membahas tentang peralatan keselamatan yang rusak.
- 6) Membahas tentang SMS dan merekomendasikan perubahan (jika ada).
- 7) Membahas tentang latihan keadaan darurat (*drills*) sebelumnya agar lebih efektif.
- 8) Merencanakan latihan keadaan darurat yang akan datang dan mengidentifikasi latihan keadaan keselamatan yang dibutuhkan juga mengenai usaha pencegahan polusi dan keselamatan lainnya.
- 9) Membahas tentang tindakan perbaikan yang dilaksanakan sejak *meeting* sebelumnya.

Pelaksanaan *safety meeting* di MT.ROYAL EMERALD tidak berjalan secara rutin (sesuai jadwal) dikarenakan padatnya pekerjaan di atas kapal.

Faktor – faktor penyebab terjadinya kecelakaan di atas kapal :

- 1) Kurangnya pemahaman dan pengetahuan anak buah kapal terhadap keselamatan kerja.

Seperti yang diketahui bersama bahwa pemimpin harus bisa menjadi contoh yang baik bagi anak buahnya. Nahkoda sebagai pemimpin juga harus mampu membimbing anak buahnya dengan baik sehingga tercipta suatu kondisi yang dinamis. Nahkoda dan perwira bertanggung jawab penuh untuk memberikan pengenalan (*familiarization*) terhadap semua alat – alat keselamatan, bagaimana penggunaannya dan manfaatnya. Selain itu memotivasi anak buah kapal dalam upaya pencegahan pencemaran dilaut.

- 2) Kurangnya Kesadaran dan Disiplin Anak Buah Kapal dalam Melaksanakan Tugas dan Tanggung Jawabnya diatas Kapal.

Sistem management yang baik harus ditunjang oleh pelaksanaan (sumber daya manusia) yang disiplin. Disiplin yang baik bukan saja menguntungkan diri sendiri, tetapi juga bermanfaat untuk umum, sehingga dalam mengambil tindakan harus menjamin bahwa setiap tindakan yang akan mempengaruhi keselamatan dan pencemaran dilaut, sudah memperhitungkan semua kosekwensi yang akan timbul. Poerwanto, Yayasan Venus, *Keselamatan Kerja*(2017:9).

## **B. Pembahasan**

Pemberian latihan dan pengetahuan keselamatan kepada anak buah kapal adalah merupakan tanggung jawab dari setiap perusahaan.

Perusahaan juga harus menjamin bahwa kapal diawaki oleh anak buah kapal yang cakap, mempunyai sertifikat dan catatan kesehatan bersih. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas diatas kapal sudah memahami dan mengetahui tentang :

- 1) Macam – macam keadaan darurat yang dapat terjadi dilaut seperti kebakaran, tubrukan, kekandasan dan lain – lain.
- 2) Jenis – jenis alat penolong yang harus ada diatas kapal.
- 3) Memenuhi prinsip – prinsip penyelamatan.
- 4) Manfaat dari latihan – latihan
- 5) Kesiap – siagaan untuk menghadapi keadaan darurat apapun dengan cara selalu mengingat mengenai tugas – tugasnya dalam sijiil,

tugas jaga, isyarat pemanggilan, tempat baju renang / rompi renang dan cara memakainya. Pengontrolan kebakaran, cara melompat kelaut, cara menaiki sekoci, cara mempersiapkan dan mengolah gerakan sekoci. *Penyelamatan Manusia Di laut*(1988:6)

Bagi para awak kapal baru harus diberikan pengenalan (*familiarization*) terlebih dahulu sebelum naik ke kapal yang dilakukan sesuai dengan jabatannya dan aspek keselamatan lingkungan. Pengenalan ( *familiarization* ) kepada awak kapal dapat dilakukan di darat maupun di laut :

#### 1) Tugas dan Tanggung Jawab Sesuai Jabatannya

Anak buah kapal yang baru naik ke kapal harus mengetahui tugas dan tanggung jawabnya dahulu sebelum melakukan pekerjaannya masing – masing sehingga pekerjaan yang akan dilakukan jadi terarah.

Tekad dan motivasi yang tepat perlu ditanamkan kepada personil kapal. Dimana efektifitas SMS sangat bergantung dari sikap mereka. Perusahaan harus mempertimbangkan hal – hal berikut, untuk mengarahkan awak kapal dalam lingkup SMS :

- a) Daerah pelayaran tempat kapal operasi dan bebas tugas anak buah kapal.
- b) Syarat keterampilan yang diharapkan bagi awak kapal dalam melaksanakan tugas keselamatan, baik dalam operasi normal maupun operasi darurat.
- c) Kesadaran anak buah kapal atas tugas – tugas mereka dalam SMS.
- d) Tersedianya catatan secukupnya mengenai kualifikasi dan kesehatan mereka masing – masing.

Pembiasaan anak buah kapal dengan tugas SMS diperlukan khususnya demi mempertahankan SMS secara terus menerus dan tingkat kinerja yang efektif. *Manajemen Keselamatan Pelayaran International*, (2015:36)

#### 2) Peralatan Keselamatan

Pengetahuan mengenai alat – alat keselamatan yang berada diatas kapal sangat penting, sehingga melaksanakan pekerjaan diatas kapal, dapat mencegah ' bahaya – bahaya kecelakaan. Selain

dari pada itu apabila terjadi kecelakaan diatas kapal, para anak buah kapal dapat menggunakan alat – alat keselamatan yang tersedia dengan baik dan juga dapat mengetahui letak dari pada alat – alat keselamatan diatas kapal sehingga dapat bereaksi dengan cepat dan aman.

## 5. PENUTUP

### A. Simpulan

Usaha keselamatan di atas kapal dapat berjalan dengan baik apabila diketahui sebab kecelakaan. Maka pada setiap pelaksanaan *safety meeting*, dapat ditentukan langkah apa yang harus diambil untuk memperkecil atau mengurangi tingkat kesalahan manusia yang menyebabkan kecelakaan di atas kapal. Dalam menanggulangi keadaan ini perlu ada upaya yang dilakukan agar pengoperasian kapal dapat berjalan dengan aman, sehingga perusahaan tetap maju.

### B. Saran

Untuk mengurangi tingkat kesalahan manusia yang menyebabkan adanya kecelakaan di atas kapal, maka saran dari penulis ialah disarankan kepada nahkoda dan perwira kapal harus melakukan *safety meeting* sebelum melakukan pekerjaan serta melaksanakan *safety meeting* tiap bulan sekali sesuai jadwal yang di tetapkan oleh perusahaan pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan. (2016). *International Safety Management Code*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- [2]. Badan Diklat Perhubungan. (2016). *BST Modul Personal Safety and Social Responsibility*. Departemen Perhubungan. Jakarta
- [3]. BadanDiklatPerhubungan. (2016). *Modul Internasional Safety Management Code*, Departemen Perhubungan, Jakarta
- [4]. Badan Diklat Perhubungan. (2016). *Personal Survival Techniques*, Jakarta
- [5]. Badan Diklat Perhubungan. (2015). *Oil Tanker Training, Tanker Safety Modul-1*, Jakarta.



- [6]. Corps Perwira Pelayaran Besar. (2015). *Manajemen Keselamatan. Pelayaran Internasional*. BP3IP. Jakarta
- [7]. Diklat TPK Tingkat II Program Studi Mesin, TanpaTahun, *Hukum Maritim*
- [8]. Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2015). *Faktor Penyebab Kecelakaan Di Laut Indonesia, (Online)*, <http://www.knkt.dephub.go.id>  
Di akses pada tanggal 20 Juli 2020