



IMPLEMENTASI SISTEM MANAGEMEN KESELAMATAN DI ATAS KAPAL PADA PT. PATRIA MARITIME LINES CABANG BANJARMASIN

Moch. Nurdin^{✉1}, Andri Ali Wardhana², Hadiansyah³
Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, Indonesia^{1,2,3}

Info Artikel

Sejarah Artikel:
Diterima
01/07/2024
Disetujui
18/08/2024
Dipublikasikan
02/09/2024

Keywords:

Manajemen, keselamatan,
kapal.

Abstrak

Pelayaran merupakan unsur yang sangat menentukan dalam kelancaran transportasi laut untuk menunjang pencapaian sasaran pembangunan nasional. Ketidak selarasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh wilayah Benua Maritim Indonesia. Kelancaran transportasi laut merupakan media interaksi antar pulau yang berperan sebagai “jembatan penghubung”, yang efektif dan efisien dalam perwujudan wawasan nusantara.

Metode yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, metode penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan hasil dari penelitian yang berupa data-data yang diperoleh sesuai dengan kondisi perusahaan yang berupa data non statistik dengan metode pengumpulan data kualitatif seperti wawancara dan dokumentasi, survey, observasi, dan studi pustaka. Data yang diperlukan seperti Arsip dokumen tanda terima APD, dan arsip form induksi awak kapal.

Peralatan keselamatan, pencegah dan pemadam kebakaran, perlengkapan pernapasan dan perlengkapan lain harus tersedia sesuai dengan peraturan nasional dan internasional yang diterapkan di kapal. Peletakan peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran diatur berdasarkan petunjuk safety plan dan fire control plan masing-masing kapal.

Abstract

Shipping is a crucial element in the smooth running of sea transportation to support the achievement of national development targets. Inconsistency in handling maritime transportation systems and problems as well as inadequate attention to shipping safety issues, can hamper the provision of transportation services throughout the Indonesian Maritime Continent. Smooth sea transportation is a medium of interaction between islands which acts as a "connecting bridge", which is effective and efficient in realizing the insight of the archipelago.

The method used is descriptive research with a qualitative approach, this research method aims to describe the results of the research in the form of data obtained in accordance with company conditions in the form of non-statistical data with qualitative data collection methods such as interviews and documentation, surveys, observations, and literature review. Required data includes archives of PPE receipt documents, and archives of crew induction forms.

Safety, fire prevention and extinguishing equipment, breathing equipment and other equipment must be available in accordance with national and international regulations applied on board the ship. The placement of safety and firefighting equipment is regulated based on the safety plan and fire control plan instructions for each ship.

© 2024 Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin

✉ Alamat korespondensi:

E-mail: mochnurdin70@gmail.com

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan yang perannya sangat besar dalam menunjang roda pembangunan nasional. Fungsi transportasi pada dasarnya sebagai penghubung antar titik yang terpisah di dalam ruang dengan berbagai aktivitas yang ada di dalamnya. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi yang berjalan. Oleh karena itu, salah satu strategi percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional adalah dengan mengedepankan penguatan konektivitas antar wilayah dan antar pulau terutama pulau terluar. Konektivitas ini hanya bisa terwujud apabila transportasi laut mendapat peran yang signifikan. Pelayaran merupakan unsur yang sangat menentukan dalam kelancaran transportasi laut untuk menunjang pencapaian sasaran pembangunan nasional. Ketidak selarasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh wilayah Benua Maritim Indonesia. Kelancaran transportasi laut merupakan media interaksi antar pulau yang berperan sebagai “jembatan penghubung”, yang efektif dan efisien dalam perwujudan wawasan nusantara. Oleh sebab itu sarana transportasi laut sangat penting untuk menghubungkan wilayah lautan yang tersebar di seluruh Indonesia. Poros maritim dunia yang dimaksud adalah menjadikan Indonesia sebagai Negara Maritim yang besar, kuat dan makmur (Santoso, 2013).

IMCO pada akhirnya berubah menjadi IMO. IMO secara berkala membuat peraturan (seperti International Regulations for Preventing Collisions at Sea atau Peraturan Internasional untuk Menghindari Tabrakan di Laut) yang didukung oleh badan-badan klasifikasi dan surveyor maritim untuk memastikan ketaatan setiap kapal terhadap peraturan yang berlaku. Port State Control authority (atau Otorita Pengawas Pelabuhan Negara) didirikan untuk memberikan kekuasaan kepada penjaga pantai (Amerika Serikat : US Coast Guard, Indonesia : KPLP [Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai]) untuk menginspeksi kapal-kapal berbendera asing yang masuk ke pelabuhan-pelabuhan negara tersebut. Sebuah *Memorandum of Understanding* (Protokol) telah ditanda-tangani oleh beberapa negara untuk menyatukan prosedur *Port State Control* di antara negara-negara tersebut.

Keselamatan pelayaran Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut yang dimulai sejak 1914, mengingat, saat itu, di mana-mana banyak terjadi kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa. Pada tahap permulaan, dimulai dengan fokus pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan

peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak 1960, adalah menggantikan Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960. Sejak saat itu, peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti : Desain konstruksi kapal, Permesinan dan instalasi listrik, Pencegah kebakaran, Alat-alat keselamatan, Alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Disamping itu faktor lingkungan kerja yang tidak memenuhi syarat Keselamatan dan Kesehatan Kerja, proses kerja tidak aman, dan sistem kerja yang semakin kompleks dan modern dapat menjadi ancaman tersendiri bagi keselamatan dan kesehatan pekerja. (Tarwaka 2014)

Dalam pengoperasian kapal ditemukan banyak sekali pekerjaan-pekerjaan baik yang ringan maupun berat yang memiliki tingkat resiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Dalam penelitian ini penulis mengamati sering terjadinya kecelakaan kerja awak kapal, dengan mengungkapkan faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja, dan akibat yang timbul karena kecelakaan tersebut, serta upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja bagi awak kapal. (Tjahjanto & Aziz, 2016).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan *pendekatan kualitatif*, metode penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan hasil dari penelitian yang berupa data-data yang diperoleh sesuai dengan kondisi perusahaan yang berupa data non statistik dengan metode pengumpulan data kualitatif seperti wawancara dan dokumentasi, survey, observasi, dan studi pustaka. Data yang diperlukan seperti Arsip dokumen tanda terima APD, dan arsip form induksi awak kapal. Daftar pemenuhan peraturan, Daftar Inventory Panduan Keselamatan, Daftar Peralatan Keselamatan, Daftar Alat Pelindung Diri, Catatan Latihan Keselamatan, Catatan/ *Checklist* pemeriksaan, Catatan Induksi, Laporan Kecelakaan, Laporan Investigasi dan Laporan Audit. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam menggali informasi, Survey, Metode *Observasi* atau Pengamatan, Metode *Interview* atau Wawancara. Metode ini dilakukan dengan cara wawancara langsung dengan pihak-pihak yang memiliki keterkaitan dengan masalah yang sedang diteliti, diantaranya terhadap pimpinan beserta staff dan karyawan PT. Patria Maritime Lines. Dalam hal ini penulis menanyakan hal-hal yang belum diketahui seperti materi lapangan, studi Pustaka serta dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisa Keselamatan Kapal

Analisa keselamatan Kerja dilakukan sebelum pelaksanaan pekerjaan dengan nilai resiko yang besar oleh personil dengan kompetensi yang sesuai untuk meninjau prosedur

implementasi, mengidentifikasi bahaya dan pemilihan metode untuk menghilangkan atau memberikan kontrol sesuai dengan bahaya yang teridentifikasi.

Peralatan keselamatan, pencegah dan pemadam kebakaran, perlengkapan pernapasan dan perlengkapan lain harus tersedia sesuai dengan peraturan nasional dan internasional yang diterapkan di kapal. Peletakan peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran diatur berdasarkan petunjuk *safety plan* dan *fire control plan* masing-masing kapal. Peralatan ini harus dipelihara dalam keadaan baik sesuai panduan dari manufacturer sehingga siap digunakan setiap saat. Segera setelah bergabung dengan kapal, dengan jangka waktu paling lama 1 x 24 jam, awak kapal baru harus mengikuti program familiarisasi atau pengenalan tentang lokasi perlengkapan pemadam kebakaran di kapal, metode penggunaannya dan jenis pemadam. Master atau Nahkoda bertanggung jawab untuk memastikan bahwa awak kapal memahami petunjuk dan simbol yang digunakan pada rencana pengendalian kebakaran (*fire control plan*) di kapal. Untuk memastikan efektifitas dan pemahaman awak kapal dalam penanganan kebakaran *master* atau Nahkoda bertanggung jawab untuk memastikan bahwa latihan kebakaran di kapal diadakan secara rutin

Prosedur *Lock Out Tag Out* adalah prosedur keselamatan untuk pengisolasian atau pemberitahuan untuk tidak menggunakan peralatan atau permesinan yang rusak atau sedang dilakukan proses pemasangan, perbaikan dan inspeksi. Penerapan prosedur ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa mesin atau peralatan tersebut berhenti bekerja, dan dipisahkan dari semua sumber tenaga yang dapat membahayakan. Permesinan atau peralatan yang rusak, sedang dalam proses pemasangan, perbaikan atau inspeksi harus diberi tanda dengan jelas untuk mencegah pengoperasian permesinan atau peralatan tersebut.

HSE-Q Departement harus bertanggung jawab untuk memastikan bahwa investigasi kecelakaan dilakukan untuk menentukan tindakan - tindakan pencegahan yang sesuai, agar kecelakaan dapat dihindari di waktu yang akan datang. Dalam pelaksanaan investigasi kecelakaan, harus difokuskan pada fakta yang terjadi. Pelaksanaan investigasi dilakukan dengan langkah – langkah pengumpulan bukti atau data kecelakaan, wawancara dengan saksi kecelakaan, dan Analisa penyebab. Dengan demikian, hasil pelaksanaan investigasi dicatat dalam form investigasi kecelakaan. HSE-Q Departemen bertanggung jawab memelihara catatan investigasi kecelakaan.

Master atau nahkoda bertanggung jawab untuk memotivasi dan menjalankan pelatihan bersama awak kapal lain, untuk memastikan bahwa seluruh awak kapal memahami tindakan yang diperlukan dan peran masing-masing dalam menghadapi keadaan darurat. Pelatihan penggunaan peralatan keselamatan harus mencakup petunjuk yang berkaitan dengan keselamatan personil, termasuk penggunaan pelindung diri. *Master* atau Nahkoda bertanggung

jawab untuk menilai resiko bahaya dalam pelaksanaan pelatihan keselamatan. Jika diperlukan, Master atau Nahkoda dapat menunda atau tidak melakukan latihan keselamatan yang dapat menimbulkan resiko bahaya. Tujuan dari prosedur instruksi kerja ini adalah untuk menjelaskan bagaimana sistem latihan keselamatan dikapal dijalankan dan didokumentasikan.

Penyediaan Perlengkapan Keselamatan

Setiap awak kapal yang bertugas wajib menggunakan perlengkapan keselamatan standar Perusahaan. Perusahaan berkewajiban menyediakan perlengkapan keselamatan standar untuk setiap awak kapal yang terdiri dari pakaian kerja (*wearpack* atau *coverall*) dan *safety shoes*. Pemberian perlengkapan keselamatan dilakukan pada saat awak kapal baru akan bertugas, yang selanjutnya akan diperbarui setiap 1 tahun, atau jika perlengkapan tersebut dilaporkan rusak atau dalam keadaan tidak layak pakai. Untuk pembaruan rutin, perlengkapan keselamatan akan diberikan kepada awak kapal secara langsung tanpa menunggu laporan atau permintaan dari awak kapal. Jika perlengkapan keselamatan rusak sebelum waktu pembaruan rutin, awak kapal perlu membuat laporan kerusakan kepada HSE-Q Departemen. Selanjutnya, sebagai tindak lanjut laporan awak kapal, HSE-Q Staff akan menyediakan atau memberikan perlengkapan keselamatan sebagai pengganti perlengkapan yang rusak. Perlengkapan yang rusak dibawa dan disimpan di kantor PT. Patria Maritime Lines di Banjarmasin.

Pakaian kerja (*wearpark* atau *coverall*) yang disediakan perusahaan terdiri dari beberapa jenis, antara lain :

a) *Wearpack* putih diperuntukan bagi :

- 1) Master atau Nahkoda
- 2) Ch. *Officer* atau Muallim 1
- 3) 2nd *Officer* atau Muallim 2
- 4) Ch. *Engineer* atau Kepala Kamar Mesin (KKM)
- 5) 2nd *Engineer* atau Masinis 1

b) *Wearpack* biru diperuntukan bagi :

- 1) 3rd *engineer* atau Masinis 2
- 2) AB atau *Able Body*
- 3) *Cook* atau Koki

Penyerahan Perlengkapan Keselamatan

Setiap awak kapal yang tidak aktif bertugas dikarenakan jadwal cuti, mengundurkan diri atau berdasarkan keputusan perusahaan, wajib mengembalikan perlengkapan keselamatan yang telah diberikan oleh perusahaan. Penyerahan atau pengambilan

perlengkapan keselamatan oleh awak kapal dilakukan di kantor PT. Patria Maritim Lines cabang Banjarmasin.

Inspeksi Keselamatan

Inspeksi atau Inspeksi K3 adalah suatu upaya untuk memeriksa atau mendeteksi semua faktor (peralatan, proses kerja, material, area kerja, prosedur) yang berpotensi menimbulkan cedera atau PAK, sehingga kecelakaan kerja ataupun kerugian dapat dicegah atau diminimalkan.

Tujuan inspeksi keselamatan, memeriksa apakah pelaksanaan program keselamatan atau standar K3 sudah berjalan efektif atau belum; mendapatkan pemahaman lebih lanjut tentang pekerjaan dan tugas; mengidentifikasi bahaya yang ada di area kerja dan bahaya tersembunyi; menemukan penyebab bahaya; merekomendasikan tindakan perbaikan untuk mengendalikan bahaya; memantau langkah-langkah perbaikan yang diambil untuk menghilangkan bahaya atau mengendalikan risiko (misalnya, memantau perihal administratif, kebijakan, prosedur, peralatan kerja, alat pelindung diri dll.); meningkatkan kembali kepedulian tentang keselamatan, karena dengan inspeksi, pekerja merasa bahwa keselamatannya diperhatikan; menilai kesadaran pekerja akan pentingnya keselamatan; mengukur dan mengkaji usaha serta peranan para supervisor terhadap keselamatan.

Manfaat inspeksi keselamatan adalah mengecek apakah sesuatu bertentangan atau menyimpang dari program sebelumnya. Selanjutnya, manfaatnya adalah untuk meningkatkan kembali kepedulian keselamatan dilingkungan karyawan karena dengan inspeksi, karyawan merasa bahwa keselamatannya diperhatikan. Kemudian, mengetahui semua standar keselamatan kerja yang telah ditentukan merupakan salah satu manfaat inspeksi keselamatan. Sebagai bahan utama pengumpulan data guna mengadakan pertemuan keselamatan kerja atau sidang P2K3. Manfaat yang terakhir adalah untuk menilai kesadaran keselamatan kerja dilingkungan karyawan perusahaan.

SIMPULAN

Proses sistem dan prosedur keselamatan di lapangan yang dilakukan oleh awak kapal dan HSE-Q Dept harus saling berkoordinasi dengan baik untuk penanganan keadaan darurat, sehingga apa bila terjadi keadaan darurat awak kapal tidak panik, dan bisa mengatasinya sesuai prosedur sistem keselamatan PT. Patria Maritime Lines. Tugas staff HSE-Q departemen sangat vital dalam menjalankan sistem prosedur keselamatan, Setiap awak kapal yang sedang melakukan kerja harus menggunakan alatpelindung diri dan alat keselamatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Harahap, Sofyan. (2004). Sistem Pengawasan Manajemen. Jakarta: PustakaQuantum. ISM Code (International Safety Management Code) Amandemen (2002) elemen1.4, Tentang Persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan.
- Hikoki G13SS2 Manual Book (2018). Peringatan Keselamatan UntukPengoperasian Grinda Atau Pemotongan.
- Japan Orkim Ship Management. (2014). Safety Procedure Manual (SPM). Revision (00), Mengenai Pengelolaan Kegiatan Keselamatan Serta Penunjukan Pihakyang Bertanggung jawab di Kapal.
- Poerwanto. (1987). Keselamatan Kerja. Semarang: Yayasan Neptune.
- Reese, C. D. (2009). Industrial Safety and Health for Administrative Services. USA: CRC Press.
- Santoso, B.D. 2013. Pertumbuhan dan Kelangsungan Hidup Juvenil Lobster Pasir Panulirus homarus di Dalam Wadah yang Berbeda Warna. Skripsi. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Isntitut Pertanian Bogor.
- Tarwaka. 2014. Keselamatan dan Kesehatan Kerja: Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja. Surakarta : Harapan Press.
- Tjahjanto, R., & Aziz, I. (2016). Analisis Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerjadi Atas Kapal. Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan