



ANALISIS KOMITMEN MANAJEMEN OPERATOR KAPAL TANKER DALAM MENERAPKAN STANDAR INDUSTRI MIGAS OCIMF TMSA DALAM RANGKA TERCIPTANYA KESELAMATAN PELAYARAN

Dina Kristina¹ Zulkifli Djunaidi²

¹ Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia

² Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia

Corresponding Author: Dina Kristina, Program Studi Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia
E-Mail: dinakristina@gmail.com

Received January 19, 2022; **Accepted** January 28, 2022; **Online Published** April 06, 2022

Abstrak

Salah satu kegiatan pelayaran berada pada industri minyak dan gas yang menggunakan kapal tanker dengan berbagai macam ukuran. Sehingga lalu lintas pelayaran pun semakin ramai yang dapat menyebabkan kecelakaan pelayaran. Maka dari itu, operator kapal tanker harus memastikan keselamatan seluruh orang selama kapal tanker beroperasi demi terciptanya keselamatan pelayaran dengan menerapkan standar industri Migas yaitu *Tanker Management and Self-Assessment* (TMSA). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis komitmen manajemen operator kapal tanker dalam menerapkan standar industri dalam rangka terciptanya keselamatan pelayaran. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif pada 5 perusahaan operator kapal tanker yang dianalisa mengenai kepemimpinan dan sistem manajemen keselamatan untuk melihat bagaimana komitmen manajemen operator kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa komitmen manajemen 3 dari 5 perusahaan tidak terlihat. Sedangkan komitmen manajemen 2 dari 5 perusahaan terlihat. Hal ini diketahui berdasarkan hasil audit TMSA Elemen 1, yaitu kepemimpinan dan sistem manajemen keselamatan. Maka dari itu, perusahaan operator kapal tanker hendaknya dapat meningkatkan komitmennya guna terciptanya keselamatan pelayaran.

Keywords: *Komitmen Manajemen; TMSA; Safety; Marine*

PENDAHULUAN

Berdasarkan data dari EQUASIS, Saat ini terdapat 14.199 tanker minyak dan bahan kimia, 2.140 tanker gas serta 1.153 tanker lainnya di dunia (1). Sedangkan armada kapal tanker milik perusahaan pemilik SIUPAL di Indonesia berjumlah 1.091 pada tahun 2019 dan kapal tanker milik perusahaan pemilik SIOUPSUS berjumlah 100 armada (2).

Salah satu kegiatan pelayaran berada pada industri minyak dan gas yang menggunakan kapal tanker yang melakukan berbagai kegiatan seperti, penanganan kargo, berthing-unberthing, pembersihan tangki, perawatan tangki, inert-ing, pembebasan gas dan

pemindahan kargo STS (Ship to Ship Transfer) (3). Banyaknya kegiatan dan jumlah kapal tanker yang ada saat ini membuat lalu lintas kapal tanker semakin ramai. Hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan pelayaran. Salah satunya terjadi pada tanggal tahun 2018 di Shanghai yang mengakibatkan ledakan pada kapal tanker dan terjadinya kebakaran selama lebih dari seminggu. Hal ini terjadi karena kedua kapal tidak menggunakan semua sarana yang tersedia yang sesuai dengan keadaan dan kondisi yang berlaku untuk menentukan apakah ada risiko tubrukan, hal ini berarti bahwa kedua kapal tidak memenuhi persyaratan Aturan 7 COLREG (4). Hal tersebut terjadi karena beberapa

faktor, salah satunya yaitu *Safety Management System* (SMS) yang dimiliki oleh operator kapal kurang baik. Operator kapal adalah badan hukum Indonesia yang kegiatannya mengusahakan jasa pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyebrangan (5).

Oleh karena itu, OCIMF memperkenalkan Tanker Management Self-Assessment (TMSA) (6). TMSA (Tanker Management and Self-Assessment) merupakan sebuah program yang memberi perusahaan sarana untuk meningkatkan dan mengukur sistem manajemen keselamatan mereka sendiri. Hasil self-assessment dapat digunakan oleh operator kapal tanker untuk mengembangkan rencana perbaikan bertahap yang mendukung perbaikan berkelanjutan dari sistem manajemen kapal tanker mereka. (7).

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis komitmen manajemen operator kapal tanker dalam menerapkan standar industri dalam rangka terciptanya keselamatan pelayaran.

Masalah keselamatan pelayaran menjadi perhatian utama *International Maritime Organization* (IMO) yang merupakan organisasi maritim internasional di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut dan atmosfer oleh kapal (8).

Melalui upaya *International Maritime Organization* (IMO), Konvensi Internasional tentang *Standard of Training, Certification and Watchkeeping* (konvensi STCW) untuk Pelaut, dan *International Safety Management Code* (ISM Code) yang telah dikembangkan dan mengajukan persyaratan baru dalam mengenalkan keselamatan maritim dari perspektif pelatihan dan manajemen pelaut (9). Pengenalan *International Safety Management* (ISM) Code pada Juli 1998 mengharuskan perusahaan untuk mengembangkan dan menerapkan *Safety Management System* (SMS) untuk kapal dalam

armada mereka. Ini dimaksudkan untuk menstandarisasi dan mendokumentasikan proses manajemen yang akan membantu pengurangan jumlah kecelakaan di kapal dan membantu melindungi lingkungan laut (6).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang dilaksanakan pada bulan Januari-Juni 2022. Peneliti mengambil 5 perusahaan operator kapal tanker yang terdiri dari 3 perusahaan lokal, 1 perusahaan asing, dan 1 perusahaan lokal yang beroperasi diluar negeri. Penelitian ini dilakukan dengan menganalisa elemen 1 TMSA mengenai kepemimpinan dan sistem manajemen keselamatan untuk melihat bagaimana komitmen manajemen operator kapal. Hasil analisis setiap perusahaan kemudian dikomparasi untuk melihat komitmen manajemen operator kapal dalam menerapkan standar industri migas OCIMF TMSA.

HASIL PENELITIAN

Berdasarkan hasil audit TMSA pada elemen 1 dikatakan bahwa tidak terlihat, hal ini karena pada hasil audit, PT. A tidak memiliki kebijakan perusahaan, dimana kebijakan merupakan urutan teratas level dokumen dalam sistem manajemen perusahaan. Selain itu, misi perusahaan yang dimiliki oleh PT. A juga tidak mencerminkan tujuan jangka panjang dari perusahaan seperti nihil tumpahan atau nihil insiden. PT. A juga tidak memiliki prosedur mengenai *security office*. Komitmen manajemen PT. A juga tidak terlihat karena PT. A tidak menjalankan tinjauan manajemen sehingga PT. A tidak pernah meninjau visi misi, kebijakan, maupun target perusahaan. Pihak manajemen PT. A juga tidak memiliki dan mengembangkan HSE program maupun HSE *campaign*, sehingga tidak ada dokumentasi mengenai sosialisasi-sosialisasi yang

sudah dilakukan. PT. A telah memiliki manual yang masih perlu dilakukan sedikit perbaikan sebelum didistribusikan baik ke kantor maupun ke kapal. PT. A juga telah memiliki prosedur pengelolaan dokumen yang masih perlu dilakukan sedikit perbaikan juga.

Berdasarkan hasil audit TMSA PT. B, komitmen manajemen perusahaan dapat dikatakan tidak terlihat meskipun PT. B sudah memiliki kebijakan perusahaan yang merupakan *top level* dokumen dalam sistem manajemen, namun dalam dokumen tersebut tidak terdapat visi misi perusahaan. PT. B telah memiliki prosedur untuk melaksanakan tinjauan manajemen, namun tidak ada tinjauan sistem terhadap *key performance indicator* dan target dalam dokumen tinjauan manajemen tersebut. Oleh karena itu tidak ada indikasi bahwa manajemen senior terlibat dalam tinjauan manajemen. Dari hasil audit juga peneliti tidak dapat melihat dokumen-dokumen baik prosedur maupun formulir ditempatkan di lokasi yang mudah diakses oleh semua pekerja dan prosedur pengelolaan dokumen yang tidak cukup lengkap.

Visi dan misi perusahaan yang dimiliki oleh PT. C telah terdefiniskan dengan baik. Latar belakang DPA pada PT. C bukan dari bidang pelayaran, tetapi DPA PT. C memiliki pengalaman lebih dari 10 tahun pada industri pelayaran. PT. C sudah memiliki proses untuk mengoordinasikan dan menghubungkan revisi manual Sistem Manajemen Keselamatan (SMS), namun personil yang diperbolehkan melakukan pergantian SMS belum teridentifikasi. PT. C telah memiliki kebijakan yang mencakup HSEQ dan seluruh aktivitas yang dilakukan oleh perusahaan. PT. C juga sudah memiliki prosedur dan instruksi formal. Dokumentasi sistem manajemen PT. C saat ini tersedia untuk digunakan di semua lokasi kerja. Berdasarkan hal yang telah disebutkan di atas, dapat dikatakan bahwa komitmen manajemen PT. C terlihat.

Komitmen manajemen PT. D berdasarkan hasil audit TMSA tidak terlihat, hal ini karena tidak terdapat bukti objektif bahwa manajemen senior melakukan tinjauan manajemen. Pelaksanaan tinjauan manajemen tampaknya bersifat umum dengan sedikit data aktual. Para staf PT. D juga tidak familiar dengan visi misi perusahaan, hal ini berarti visi misi perusahaan tidak melakukan familiarisasi dan sosialisasi mengenai visi misi perusahaan terhadap para stafnya. PT. D juga belum memiliki prosedur terkait beberapa hal seperti bisnis tanker penyimpanan, khususnya untuk mengatasi masalah seperti ketersediaan mesin, pemeriksaan jangkar dan rantai serta peralatan lain yang mengganggu dalam waktu lama. Mengingat prosedur berada pada dokumen level 2 yang wajib dimiliki oleh setiap perusahaan, namun PT. D belum memiliki semua prosedur untuk menjalankan bisnisnya, maka dapat dikatakan bahwa komitmen manajemen perusahaan tidak terlihat.

Manajemen senior pada PT. E memiliki pemahaman yang baik tentang kebijakan dan prosedur. Poster dipajang di ruang pertemuan, di atas kapal, dan disertakan dalam SMS. Nilai-nilai inti berusia sekitar 1-2 tahun dan masih dalam proses implementasi/indoktrinasi. Bukti bahwa manajemen secara aktif terlibat dalam tinjauan yaitu melalui kunjungan dan metode terperinci untuk mendapatkan umpan balik dari PT. E. DPA pada PT. E tidak dilatih secara formal. Sebuah manual khusus kapal akan ditambahkan ke sistem manual SMS PT. E yang sekarang ada. Tinjauan manajemen selesai tiap 6 bulan, tetapi SMS sistem manajemen PT. E menyatakan 3 bulan sekali. Tinjauan manajemen tahunan PT. E yang didemonstrasikan (sebelumnya tahunan) manual yang menyatakan frekuensi perlu direvisi. Bridging dokumen PT. E masih dalam proses. Tinjauan manajemen dengan tindakan yang terdaftar (dalam perangkat lunak Ocean Management) menunjukkan distribusi ke armada. PT. E

memiliki proses untuk mengoordinasikan dan menghubungkan manajemen keselamatan – revisi manual sistem. Setiap prosedur memiliki penanggung jawab, contohnya siapa yang akan menandatangani perubahan PTW, dsb. Tahun depan akan menjadi sistem grup sehingga PT. E harus menandatangani setiap perubahan pada manual. DOC akan dibuat untuk masing-masing perusahaan individu. Kebijakan pada PT. E yang ditandatangani ditinjau sesuai jadwal (kebijakan yang diposting). PT. E memiliki prosedur dan instruksi formal. Selama 6 bulan pertama kapal baru memiliki hard copy, kemudian diperbarui menjadi versi elektronik dan hard copy-nya dihapus. Pembaharuan tersebut dikirim ke pengguna hard copy melalui email. Setelah sistem elektronik diterapkan, konfirmasi dikirim melalui kapal. Email surat edaran disimpan di CD untuk cadangan pada kapal biasa. Ocean Manager digunakan untuk dokumen control. PT. E akan mengimplementasikan formulir menjadi satu kesatuan dengan sistem yang digunakan, seperti laporan inspeksi dalam PMS (laporan inspeksi tangki ballast langsung di PMS, bukan sebagai lampiran). Berdasarkan hal yang telah disebutkan di atas, dapat dikatakan bahwa komitmen manajemen PT. E terlihat.

PEMBAHASAN

Perusahaan harus memberikan bukti dari komitmennya yang dapat dilihat melalui penerapan visi misi perusahaan, kebijakan perusahaan, tinjauan manajemen serta program HSE. Matriks komparasi komitmen manajemen dari PT. A, PT. B, PT. C, PT. D dan PT. E dapat dilihat pada Tabel 1.

Berdasarkan tabel 1, PT.C telah memiliki sistem untuk manajemen perubahan hal ini berarti PT. C telah melaksanakan tinjauan manajemen sehingga terdapat perubahan dalam rangka perbaikan dan peningkatan sistem manajemennya. Manajemen PT. E juga telah melakukan tinjauan manajemen dengan

melaksanakan kunjungan ke kapal sesuai jadwal setiap 3 bulan sekali. Sedangkan PT. B dan PT. D pada saat audit tidak dapat menunjukkan bukti pelaksanaan dari program HSE yang mereka miliki.

Komitmen manajemen suatu perusahaan dapat dilihat dari bagaimana manajemen memberikan kepemimpinan melalui rumusan visi misi dan kebijakan perusahaan dalam mengimplementasikan keselamatan dan Kesehatan kerja di perusahaannya (10). Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat dilihat perbandingan masing-masing perusahaan dalam hal komitmen manajemennya. Terdapat 2 perusahaan yang memiliki komitmen manajemen yang terlihat. Hal ini didasarkan pada pihak manajemen kedua perusahaan tersebut yang telah merumuskan visi misi perusahaan, dimana komitmen manajemen merupakan hal utama dalam berlangsungnya sistem manajemen perusahaan tersebut, hal ini karena komitmen manajemen dapat mempengaruhi kemajuan perusahaan dimasa yang akan datang (11).

Selain visi dan misi perusahaan, komitmen manajemen 2 perusahaan tersebut juga dilihat dari kebijakan perusahaan. Kebijakan perusahaan ini termasuk kebijakan K3 yang harus memenuhi aspek berikut yaitu sesuai dengan sifat dan skala risiko K3 berdasarkan analisis bahaya, penilaian dan pengendalian risiko, sehingga kebijakan K3 bersifat realistis dengan sasaran dan tujuan peningkatan performa K3; mencakup komitmen perbaikan berkelanjutan; dan mencakup komitmen pemenuhan persyaratan perundang-undangan dan persyaratan lain yang relevan. Kebijakan K3 terdokumentasi, dipelihara, diterapkan dan dikomunikasikan kepada seluruh personil perusahaan. Untuk memastikan kebijakan K3 relevan dengan tujuan perusahaan, dilakukan tinjauan secara periodik (12).

Namun, hal ini tidak terlihat pada 3 perusahaan lain, yaitu PT. A, PT. B, dan PT. D. Ketiga perusahaan

tersebut terbukti tidak melaksanakan tinjauan manajemen guna meninjau kebijakan maupun visi misi perusahaan untuk selanjutnya dilakukan perbaikan dan peningkatan dalam mengimplementasikan sistem manajemen. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan dalam mengkaji komitmen manajemen bahwa 47,6% perusahaan yang diteliti tidak melaksanakan tinjauan manajemen untuk mengevaluasi

Tabel 1 Matriks Komparasi Komitmen Manajemen PT. A sd PT. D

	PT. A	PT. B	PT. C	PT. D	PT. E
Visi Misi	Visi Misi tidak mencerminkan tujuan jangka panjang	Visi Misi belum terdokumentasi	Ada	Pekerja tidak familiar dengan visi misi perusahaan	Ada
Kebijakan Perusahaan	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada
Tinjauan Manajemen	Tidak Melaksanakan	Melaksanakan, namun pihak manajemen tidak terlibat	Melaksanakan	Tidak Melaksanakan	Melaksanakan
Program HSE	Tidak ada	Tidak ada dokumentasi pelaksanaan	Ada	Tidak ada dokumentasi pelaksanaan	Ada bukti dokumentasi pelaksanaan program

implementasi kebijakan perusahaan (12). Perusahaan harus melaksanakan tinjauan manajemen pada selang waktu yang telah direncanakan, untuk memastikan kesesuaian, kecukupan dan keefektifan yang berkesinambungan. Tinjauan ini harus mencakup penilaian peluang untuk perbaikan dan kebutuhan akan perubahan sistem manajemen mutu, mencakup kebijakan mutu dan sasaran mutu (klausul 5.6.1; SMM 9001:2008) (13).

Pelaksanaan tinjauan manajemen dapat dilihat sebagai bukti dari komitmen manajemen dalam menjamin dan memastikan bahwa kebijakan perusahaan telah diimplementasikan secara konsisten. Tidak hanya kebijakan yang dievaluasi, namun melalui tinjauan manajemen, perusahaan juga dapat mengevaluasi tujuan, sasaran dan kinerja K3 serta efektifitas penerapan kebijakan K3 di perusahaan (12). Berdasarkan Tabel 1, dapat dilihat bahwa hanya PT. E yang memiliki bukti dokumentasi pelaksanaan program, sedangkan PT. B dan PT. D tidak memiliki bukti dokumentasi pelaksanaan program. Sementara itu, PT. C sudah memiliki program HSE dan PT. A tidak memiliki program HSE. Sehingga dapat dikatakan bahwa komitmen manajemen terkait program HSE tidak terlihat. Hal ini didukung oleh penelitian terkait

komitmen manajemen yang menyebutkan bahwa ada hubungan antara komitmen manajemen dengan penerapan program HSE pada tenaga kerja, dimana jika komitmen manajemen baik maka penerapan program HSE akan meningkat (14). Hal ini juga sejalan dengan penelitian tentang komitmen tim manajemen dalam penerapan SMK3 yaitu program K3 dan kegiatan lainnya akan terlaksana dengan adanya komitmen yang tinggi baik dari pimpinan perusahaan atau dari pekerja (15).

SIMPULAN

Berdasarkan hasil komparasi dan pembahasan sebelumnya, maka temuan yang didapatkan yaitu hanya dua dari lima perusahaan operator kapal tanker yang komitmen manajemennya terlihat. Jadi, dapat disimpulkan bahwa komitmen manajemen operator kapal tanker dalam menerapkan standar industri migas OCIMF TMSA dalam rangka terciptanya keselamatan pelayaran masih tidak terlihat.

Dalam rangka terciptanya keselamatan pelayaran, perusahaan operator kapal tanker hendaknya dapat meningkatkan komitmennya melalui: 1. Penerapan visi misi perusahaan yang mencerminkan tujuan jangka panjang perusahaan dan diketahui oleh

seluruh personil perusahaan termasuk *top management*-nya; 2. Penerapan kebijakan perusahaan yang relevan dengan tujuan perusahaan, termasuk juga di dalamnya kebijakan K3; 3. Membuat jadwal dan melakukan tinjauan manajemen secara berkelanjutan yang mencakup penilaian peluang untuk perbaikan dan kebutuhan akan perubahan; serta 4. Pelaksanaan program HSE yang terdokumentasi, dimana termasuk juga program terkait aspek lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

1. EQUASIS. The World Merchant Fleet in 2020. 2020.
2. Dirjen Hubla. PERKEMBANGAN ARMADA NASIONAL TAHUN 2017-2019. 2020.
3. Arici SS, Akyuz E, Arslan O. Application of fuzzy bow-tie risk analysis to maritime transportation: The case of ship collision during the STS operation. *Ocean Eng* [Internet]. 2020;217(March):107960. Available from: <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2020.107960>
4. Maritime Safety Administration. Investigation report. 2018.
5. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. PM 25 Tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan. 2016.
6. Maria-argyro T. TMSA 3 Analysis of the Required Soft Skills. 2020;(December).
7. OCIMF. Management Self Assessment. 2021.
8. IMO. International Maritime Organization [Internet]. 2019 [cited 2022 Apr 4]. Available from: www.imo.org
9. Lan H, Ma X, Qiao W, Ma L. On the causation of seafarers' unsafe acts using grounded theory and association rule. *Reliab Eng Syst Saf* [Internet]. 2022;223(March):108498. Available from: <https://doi.org/10.1016/j.ress.2022.108498>
10. OSHA. Recommended Practices for Safety and Health Programs [Internet]. 2016 [cited 2022 May 17]. Available from: www.osha.gov
11. Noviandini S, Ekawati, Kurniawan B. ANALISIS KOMITMEN PIMPINAN TERHADAP PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN K3 (SMK3) DI PT KRAKATAU STEEL. *J Kesehat Masy*. 2015;3(April).
12. Sudalma. KOMITMEN MANAJEMEN DALAM PENCEGAHAN KECELAKAAN KERJA. 2021;1(2).
13. Santoso H. Komitmen Manajemen Puncak dan Keterlibatan Manajemen Menengah dengan Moderasi Sertifikasi dalam Keberhasilan Implementasi Sistem Manajemen Mutu (Studi Kasus di Perusahaan Keluarga). 2015;1(1):65–75.
14. Sidauruk S, Sutomo AH, Budiyo H. Komitmen manajemen, pengetahuan k-3 & sikap k-3 dengan penerapan smk-3 pada pekerja. *J Media Kesehat*. 2014;8:177–84.
15. Khoerunisa A. Komitmen Team Manajemen Dalam Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Di DAOP 2 Bandung PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2015. 2015.