

IMPLEMENTASI PILAR MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA PERUSAHAAN DISTRIBUTOR BAHAN BAKAR MINYAK

Rizanty Arindita, Hanifa Maher Denny, Ekawati

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email : rizantyarindita97@gmail.com

Abstract : Traffic accident is an incident on road when a vehicle or some vehicles collide with other vehicle(s) and or object(s). ISO 39001:2012 is a guideline for road traffic safety management system. This research was meant to compare the management of HSE pillars at an oil and gas distributor company. Methods: this research was a quantitative research. Four main informants of HSE staff, site supervisor, operation fuel officer, and driver supervisor and four triangulation informants were in depth interviewed. The result showed that commitment and policy, resources and competence, communication, operational planning and control, audit, management review and improvement management had been fulfilled by the company. However, the transporting risk management, safety performance controller, emergency preparedness and response, reporting and accident investigation had not been fulfilled.

Keywords : *Traffic accident, transportation safety management system, ISO 39001: 2012*

PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat mengakibatkan penggunaan transportasi sebagai alat untuk mobilisasi penduduk menjadi meningkat pula.¹ Tingginya mobilitas dan penggunaan alat transportasi juga memiliki dampak negatif pada keselamatan pada jalan seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.² Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa tak terduga dan tak disengaja melibatkan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang dapat mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.³ Penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia berasal dari berbagai faktor, yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, dari faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor

jalan sebesar 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%.^{4,5,6,7}

Pada tahun 2017 terjadi 101.022 kasus kejadian kecelakaan di Indonesia. Korban kecelakaan yang meninggal mencapai 29.810 jiwa. Berdasarkan data yang didapat dari Korlantas Polri, pada tahun 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia meningkat hingga mencapai angka 103.672 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.910 jiwa.⁸

Berdasarkan penjelasan dari Kementerian Perhubungan, khusus untuk transportasi darat, permasalahan paling tidak menyangkut tiga aspek, yaitu Sumber Daya Manusia (SDM) yang masih rendah disiplin berlalu lintas, masih rendahnya *public safety*

awareness, dan belum memadainya kompetensi petugas dibidang keselamatan.⁸

Penelitian yang dilakukan oleh Abadi Dwi Saputra mengenai studi tingkat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia menyebutkan bahwa “*miss management*” merupakan kunci utama yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan.⁹ Sebagai salah satu upaya pengendalian yaitu dengan penerapan sistem manajemen keselamatan transportasi. Sistem Manajemen Keselamatan bagi tiap perusahaan angkutan umum merupakan upaya untuk meminimalisasi dan mencegah risiko kecelakaan transportasi, hal tersebut tertuang pada Permenhub nomor 85 tahun 2018.¹⁰

Perusahaan distributor Bahan Bakar Minyak merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang pendistribusian Bahan Bakar subsidi dan bahan bakar non subsidi dan dalam melakukan pengirimannya mengoperasikan mobil tangki BBM dimana dalam pengiriman BBM terdapat berbagai risiko yang ditimbulkan dari muatan berupa bahan kimia dan interaksi antara Awak Mobil Tangki BBM dengan kendaraan, pengguna jalan lain dan lingkungan.

Perusahaan distributor Bahan Bakar Minyak (BBM) ini sudah menerapkan program K3 sesuai dengan standar Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat (SMKTD)¹¹ sebagai upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas mobil tangki BBM. Namun, masih terdapat kejadian kecelakaan mobil tangki BBM sebanyak 8 kejadian kecelakaan dari bulan Januari – Agustus 2018.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian yang digunakan adalah wawancara mendalam (*indepth interview*) pada subyek penelitian, observasi dan dokumentasi. Adapun tujuan penelitian ini untuk melakukan penilaian implementasi manajemen HSE dalam Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat sebagai upaya untuk meminimalisir dan mencegah kecelakaan mobil tangki BBM di Perusahaan distributor Bahan Bakar Minyak (BBM).

Subyek penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dipilih dengan menggunakan metode *purposive sampling* dengan validitas data menggunakan teknik triangulasi. Informan utama dalam penelitian ini terdiri dari *Health Safety Environment (HSE), Supervisor Site, Operation Fuel* dan pengawas pengemudi yang memiliki wewenang dalam pelaksanaan program manajemen keselamatan.

Informan triangulasi dipilih berdasarkan peran pada pekerjaan yaitu empat orang yang terdiri dari Awak Mobil Tangki 1 (pengemudi) sebagai pekerja yang berkaitan langsung dengan penerapan sistem manajemen keselamatan transportasi. Metode pengolahan data dilakukan dengan teknik transkriping, koding, reduksi, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Hasil Wawancara Mendalam terkait Komitmen dan Kebijakan

Perencanaan merupakan tahap awal yang dilakukan perusahaan dalam menerapkan sistem manajemen, salah satunya yaitu komitmen dan kebijakan,

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan utama diketahui bahwa perusahaan berkomitmen terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan berupa SK. Direksi dan kebijakan tentang keselamatan mengemudi. Kebijakan tersebut tertulis, ditandatangani, jelas menyatakan tujuan serta dikomunikasikan kepada seluruh pengemudi dengan sosialisasi dan penyampaian kebijakan ketika ada pelatihan.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan dari informan triangulasi yang mengetahui dan menyebutkan kebijakan yang berlaku di perusahaan berkaitan dengan keselamatan pengemudi, kendaraan dan lingkungan serta berdasarkan hasil observasi dimana kebijakan K3 tersebut di tempel di lokasi kerja sehingga dapat dilihat dan dimengerti oleh semua pengemudi.

Kebijakan K3 merupakan perwujudan dari komitmen pucuk pimpinan yang memuat visi dan tujuan organisasi, komitmen dan tekad untuk melaksanakan keselamatan dan kesehatan kerja.¹³ Adanya kebijakan yang diberlakukan perusahaan dapat menjadi pedoman dalam membatasi perilaku pekerja dalam melakukan pekerjaan.^{14,15} Hal tersebut menunjukkan bahwa komitmen dan kebijakan yang diterapkan di perusahaan sudah sesuai dengan ISO 39001:2012 perusahaan menetapkan kebijakan keselamatan, terdokumentasi dan dikomunikasikan.¹²

Analisis Hasil Wawancara Mendalam terkait Pengelolaan Risiko Perjalanan

Pengelolaan risiko perjalanan yang diterapkan di perusahaan distributor BBM berdasarkan sistem manajemen keselamatan transportasi darat yang ada dalam

elemen pilar manajemen HSE yaitu dengan adanya buku peta risiko perjalanan, dimana dalam pembuatan buku peta risiko terlebih dahulu dilakukan identifikasi dan penilaian risiko perjalanan. Penilaian risiko perjalanan dilakukan untuk menentukan rute yang efektif, efisien serta menjamin keselamatan pengemudi. Penilaian risiko penting dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan terhadap risiko kerja, identifikasi risiko dan pengendaliannya.^{16,17}

Buku peta risiko perjalanan berisi tentang info rute jalur dari TBBM ke SPBU tujuan, kemudian titik-titik berisiko (*risk mapping*) terkait persimpangan, daerah rawan bencana (longsor, banjir) hal tersebut bertujuan agar pengemudi lebih siap dan berhati-hati ketika melewati daerah yang berisiko dapat menyebabkan kecelakaan serta tempat dan nomor penting yang dapat dihubungi apabila terjadi keadaan darurat seperti rumah sakit, kepolisian, dan pemadam kebakaran di setiap daerah yang akan dilewati.

Hal tersebut akan meminimalisir dampak apabila terjadi keadaan darurat atau kecelakaan karena penanganan yang lebih cepat, dimana buku tersebut harus ada di mobil tangki Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk mengantisipasi apabila terjadi keadaan darurat. Namun berdasarkan hasil observasi ditemukan beberapa mobil yang tidak tersedia buku peta risiko perjalanan di kendaraan hal tersebut tidak sesuai dengan ketentuan yang diberlakukan perusahaan.

Menurut Don Gaspar Noesaku da Costa dalam melakukan pengelolaan risiko diperlukan pemetaan situasi berisiko di jalan dan rencana aksi tindakan pengelolaannya dengan indikator yaitu ketersediaan pedoman dan

ketersediaan modul pengelolaan risiko.¹⁸ Menurut PM no 85 tahun 2018 juga menyebutkan bahwa pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen keselamatan dilaksanakan dengan pengamatan dan pemantauan, inspeksi dan audit.¹⁰ Oleh karena itu diperlukan peran dari manajemen khususnya pengawas pengemudi di lapangan untuk melakukan inspeksi bertujuan untuk memastikan dokumen dan pedoman apa saja yang harus dibawa ketika melakukan perjalanan pengiriman Bahan Bakar Minyak (BBM).¹⁸

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dan observasi menunjukkan bahwa pengelolaan risiko perjalanan telah dilakukan oleh perusahaan sesuai dengan ISO 39001:2012 namun dalam implementasi di lapangan terdapat kekurangan berupa ditemukannya mobil tangki BBM yang tidak tersedia buku peta risiko perjalanan.¹²

Analisis Hasil Wawancara Mendalam terkait Komunikasi K3

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama komunikasi K3 dilakukan secara verbal yaitu *safety briefing* terhadap seluruh Awak Mobil Tangki yang dilakukan setiap pagi sebelum kegiatan pengiriman dimulai, setiap kejadian kecelakaan lalu lintas atau insiden yang terjadi akan dikomunikasikan kepada pekerja melalui *whatsapp* grup dan *safety stand down safety* serta secara visual berupa *safety sign*, poster dan stiker pada mobil tangki BBM.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan informan triangulasi dimana seluruh Awak Mobil Tangki selalu mengikuti *safety briefing*, *safety stand down* dan adanya grup *whatsapp* (wa) yang anggotanya

terdiri dari seluruh pengemudi dan pihak manajemen sehingga mempermudah koordinasi, dan hasil observasi menunjukkan adanya *safety sign*, poster dan stiker pada mobil tangki BBM.

Menurut Dr. Larkin, komunikasi secara langsung oleh perusahaan dapat menurunkan kejadian kecelakaan sebesar 42% dan komunikasi berupa *safety campaign* dapat menurunkan kejadian kecelakaan sebesar 13%.¹⁹ Menurut Michalis, pelaksanaan komunikasi terkait kecelakaan kepada pekerja penting dilakukan dengan tujuan untuk pembelajaran dan mencegah terjadinya kecelakaan.²⁰

Pelaksanaan komunikasi yang ada di perusahaan distributor BBM sudah dilakukan efektif karena menggunakan komunikasi secara verbal maupun visual. Hal tersebut sesuai dengan ISO 39001:2012 menyatakan bahwa perusahaan menentukan kebutuhan komunikasi internal mengenai materi, kapan dan siapa yang menyampaikan.^{27,49}

Analisis Hasil Wawancara Mendalam terkait Kesiapsiagaan dan Tanggap Darurat

Berdasarkan hasil wawancara mendalam diketahui bahwa kesiapsiagaan dan tanggap darurat dilakukan oleh perusahaan melalui dengan adanya Operasi Keadaan Darurat (OKD), pelatihan tanggap darurat yang disertai simulasi agar pengemudi dapat langsung mempraktikkan teori tanggap darurat secara langsung sehingga apabila terjadi keadaan darurat pengemudi akan lebih siap untuk menanggulangi kondisi tersebut serta perlengkapan keselamatan berupa APAR yang berjumlah 3 yang terdiri dari 2 APAR *powder* dan 1 APAR CO₂ sebagai upaya untuk mengatasi adanya kebakaran,

kotak *spill kit* yang berisi peralatan yang berguna untuk mengatasi apabila terjadi tumpahan Bahan Bakar Minyak (BBM) yang terdiri dari *oil absorbed*, *scope*, dan plastik berukuran 1m x 1m untuk menampung tumpahan BBM.

Namun berdasarkan hasil observasi tidak semua *spill kit* mobil tangki BBM terdapat isi atau peralatan keselamatan untuk mengatasi keadaan darurat berupa tumpahan BBM berupa *oil absorbed*, *scope*, dan plastik. Hal tersebut tidak sesuai dengan prosedur perusahaan dan tidak sesuai dengan Permen Perhubungan no 85 tahun 2018 yang menyatakan bahwa sistem manajemen keselamatan harus menyiapkan sarana dan fasilitas darurat untuk setiap kendaraan bermotor.¹⁰

Oleh karena itu diperlukan peran pihak manajemen untuk memeriksa sarana dan prasarana perlengkapan keselamatan, untuk memastikan kelengkapan alat yang dapat digunakan pada saat terjadi kondisi darurat, walaupun daftar peralatan keselamatan sudah tercantum pada *checklist* pemeriksaan kendaraan namun tidak menutup kemungkinan AMT dapat melakukan pelanggaran saat melakukan *checklist* kendaraan dan dibutuhkan kejujuran pengemudi dalam pengisian *checklist* kendaraan sesuai dengan keadaan sebenarnya agar apabila ditemukan hal yang tidak sesuai dapat langsung dilakukan perbaikan.

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dan observasi diketahui bahwa perusahaan telah melakukan kesiapsiagaan dan tanggap darurat berdasarkan ISO 39001:2012 yaitu dalam melakukan sistem manajemen keselamatan perusahaan melakukan serta meninjau kesiapan terhadap risiko

lalu lintas dan tanggap darurat, namun dalam penerapan dilapangan belum sesuai karena ditemukan peralatan keselamatan yang tidak lengkap.²⁷

Analisis Hasil Wawancara Mendalam terkait Audit

Pemantauan dan evaluasi kinerja terhadap pelaksanaan perencanaan sistem manajemen keselamatan transportasi perusahaan distributor BBM ini dilakukan melalui audit Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat (SMKTD). Audit dilakukan 2 tahap yaitu audit internal dan audit eksternal, audit dilakukan oleh auditor yang telah tersertifikasi. Audit internal dilakukan di pertengahan tahun yang bertujuan untuk mengukur kesiapan perusahaan sebelum melakukan audit eksternal, dan audit eksternal dilakukan pada akhir tahun. Hal ini diperkuat dengan pernyataan informan triangulasi yang menyatakan bahwa setiap tahun perusahaan melakukan audit sistem manajemen keselamatan transportasi.

Audit dilakukan untuk mengukur efektifitas penerapan sistem manajemen keselamatan transportasi. Hal tersebut sesuai dengan ISO 39001:2012 dimana sistem manajemen keselamatan transportasi harus dilakukan audit yang bertujuan untuk memastikan kesesuaian, kecukupan dan efektifitas.²⁷ Hal tersebut juga sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan no 85 tahun 2018 yang menyatakan monitoring, evaluasi dan pengukuran kinerja perusahaan dilakukan dengan audit internal sistem manajemen keselamatan minimal tiap satu tahun sekali ataupun jika memerlukan tindakan audit Sistem Manajemen

Keselamatan baik secara internal maupun eksternal.¹²

KESIMPULAN

1. Pelaksanaan pekerjaan di perusahaan distributor Bahan Bakar Minyak (BBM) berupa pengiriman BBM dengan mengoperasikan mobil tangki BBM sebagai alat transportasi merupakan pekerjaan berisiko tinggi karena terjadi interaksi antara pengemudi, kendaraan dan lingkungan sekitar serta muatan berupa bahan kimia berbahaya yang mudah terbakar. Penelitian ini dilakukan dengan melibatkan informan utama empat orang yaitu staf HSE, pengawas pengemudi, *Operation Fuel staf* serta *Site Supervisor* dan informan triangulasi empat pengemudi dengan masa kerja minimal dua tahun.
2. Penerapan pilar manajemen HSE berdasarkan sistem manajemen keselamatan lalu lintas ISO 39001:2012 masih belum sepenuhnya sesuai, perlu ditingkatkan karena terdapat kekurangan dalam penerapannya berupa ditemukannya kendaraan yang tidak terdapat pedoman buku peta risiko perjalanan, peralatan keselamatan yang tidak lengkap, sedangkan untuk komitmen dan kebijakan, komunikasi K3 dan audit sudah sesuai dilakukan perusahaan.

SARAN

Bagi perusahaan

- a. Melakukan inspeksi rutin harian yang dilakukan sebelum pengiriman BBM oleh pengawas pengemudi terhadap kelengkapan dokumen yang harus tersedia pada kendaraan

mobil tangki BBM termasuk buku peta risiko perjalanan.

- b. Meningkatkan penerapan tinjauan langsung yang bersifat dadakan oleh jajaran direksi terhadap sarana dan fasilitas tanggap darurat berupa peralatan keselamatan yang ada pada mobil tangki BBM.

Bagi pengemudi

- a. Berperilaku jujur dalam pengisian *checklist* kendaraan sehingga menjamin validitas data kondisi kendaraan yang sebenarnya.

DAFTAR PUSTAKA

1. Fitria Wulandari. Pemahaman Pelajar Tentang Disiplin Berlalu Lintas (Studi Di Smk Kesehatan. 2015;3(3)):52-64.
2. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Laporan Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2011. 2012.
3. Presiden RI. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2009.
4. Badan Pusat Statistik. Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2016. 2016.
5. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Laporan Akhir: Pedoman Teknis Kampanye Program Keselamatan. Jakarta: Departemen Perhubungan; 2008.
<https://www.merdeka.com/peristiwa/sepanjang-2018-polisi-catat-27910-pengendara-tewas-di-jalan.html>
6. Nugroho, Muhammad Rifa'i. Hubungan antara Self Control Dengan Defensive Driving Pada Pengemudi Bus Akap (Antar

- Kota Antar Provinsi) Di Kota Solo. Solo: Fakultas Psikologi UMS.2017
7. Nunuj Nurjanah. Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pengemudi. 2017
 8. Kecelakaan Lalu lintas. 2017. www.dephub.go.id
 9. Saputra, Abadi Dwi. Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia berdasarkan Data KNKT dari tahun 2007-2016. Jakarta. 2017
 10. Peraturan Menteri Perhubungan nomor 85 tahun 2018 mengenai Sistem Manajemen Keselamatan.
 11. Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat. No. PDM-004/100.150/2014. Rev 00
 12. ISO 39001:2012 Road Traffic Safety Management System.
 13. Tarwaka. Dasar-dasar Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan di Tempat Kerja. Surakarta:Harapan Press.2012
 14. Peraturan Pemerintah nomor 50 th 2012 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja
 15. OSHAS 18001 Standar Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja
 16. BSN. Grand Desain Penerapan Manajemen Risiko. Jakarta: Badan Standardisasi Nasional; 2018.
 17. Standards Australia International Ltd. Australian / New Zealand Standard: Risk Management AS/NZS 4360:2004. Sydney; 2006
 18. Don Gaspar Noesaku Da Costa, Siti Malkhamaha, dan And Latif Budi Suparma. Pengelolaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan, Indikator, Strategi Dan Teknik Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.2017
 19. Larkin T. Safety Communications: What Works Best [Internet]. 2014 [cited 2019 May 22]. Available from: <https://www.iche.org/ccps/conferences/ccps-latin-american-conferenceon-process-safety/2014/events/safety-communication-what-works-best>
 20. M MCK. Safety of Offshore Oil and Gas Operations: Lesson from Past Accident Analysis. 2012;