



OPTIMALISASI PERAN *SAFETY OFFICER* DALAM PENINGKATAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KM. SIRIMAU

Oleh

Leonardo Rafles Pranata Pardosi¹, Dodik Widarbowo², Fadel Muhammad³, Arief Nashrul Firdani⁴

*Politeknik Pelayaran Sorong*¹, *Politeknik Pelayaran Sorong*²,
*Politeknik Pelayaran Sorong*³, *Politeknik Pelayaran Sorong*⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran *safety officer* dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal KM. *Sirimau*. Metode yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *safety officer* memiliki tanggung jawab penting dalam mengawasi penggunaan APD, memberikan pelatihan keselamatan, serta memastikan pelaksanaan prosedur keselamatan kerja. Namun, pelaksanaan tugas tersebut belum berjalan optimal akibat rendahnya kesadaran kru, terbatasnya pelatihan teknis, dan lemahnya koordinasi lintas departemen. Penelitian ini menunjukkan bahwa peran *safety officer* dapat dioptimalkan melalui peningkatan dukungan manajemen, pelibatan aktif dalam perencanaan operasional, serta penguatan budaya keselamatan kerja yang partisipatif dan berkelanjutan.

Kata kunci: *Safety Officer*, Keselamatan Kerja, Kapal, Budaya Keselamatan

1. PENDAHULUAN

Keselamatan pelayaran merupakan aspek vital dalam operasional kapal yang tidak hanya menyangkut perlindungan terhadap jiwa awak dan penumpang, tetapi juga menjamin kelancaran logistik dan efisiensi transportasi laut. Dalam lingkungan kerja kapal yang penuh risiko—seperti ruang mesin, dek terbuka, dan area muatan—penerapan sistem keselamatan kerja yang baik menjadi kebutuhan mutlak. Pengelolaan keselamatan yang efektif dapat secara signifikan mengurangi risiko kecelakaan maritim, terutama saat kegiatan bongkar muat di pelabuhan dan terminal (Caban et al., 2017). Meskipun teknologi modern telah diterapkan untuk menekan risiko

kecelakaan, faktor manusia tetap menjadi elemen krusial dalam menjaga keselamatan (İstikbal & Erkan, 2018).

Kesadaran dan budaya keselamatan yang kuat dalam industri maritim menjadi pilar penting untuk meningkatkan keselamatan operasional (Arslan et al., 2016; Valdez Banda et al., 2016). Area kerja seperti ruang mesin, dek terbuka, dan ruang muatan diketahui sebagai zona berbahaya yang membutuhkan kepatuhan ketat terhadap protokol keselamatan untuk mencegah kecelakaan kerja (Melnyk et al., 2023, 2024).

Secara global, sistem keselamatan pelayaran diatur dalam berbagai konvensi

internasional, dengan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974 sebagai instrumen hukum utama. SOLAS, yang awalnya diadopsi pada tahun 1914 setelah tragedi Titanic dan diperbaharui pada 1974, mencakup ketentuan keselamatan kapal dari aspek desain, konstruksi, peralatan, hingga prosedur operasional (Guevara & Dalaklis, 2021; Organisation maritime internationale, 2024). Selain itu, konvensi MLC (*Maritime Labour Convention*) 2006 juga menekankan pentingnya lingkungan kerja yang aman dan layak bagi pelaut (Xenos, 2020). Kecelakaan di laut bukan hanya mengancam keselamatan manusia, tetapi juga berdampak besar terhadap muatan, lingkungan, dan kelangsungan operasional kapal (Sijabat et al., 2024).

Salah satu elemen kunci dalam sistem keselamatan kapal adalah *safety officer*, yang berperan memastikan semua prosedur keselamatan dilaksanakan secara konsisten. Mereka bertugas melakukan pengawasan, pelatihan, serta menanamkan budaya sadar keselamatan di kalangan awak kapal (Hasanspahić et al., 2021; Spratt, 1977). Tugas-tugas *safety officer* meliputi implementasi prosedur keselamatan kerja, inspeksi alat pelindung diri (APD), pelatihan rutin, audit keselamatan, hingga koordinasi dalam situasi darurat (Bhattacharya & Tang, 2013; Viky, 2017). Keberhasilan peran mereka sangat bergantung pada kepemimpinan yang kuat dan komunikasi yang efektif.

Petugas keselamatan juga bertanggung jawab terhadap kepatuhan terhadap standar internasional seperti STCW, SOLAS, ISM Code, dan MLC (Yulianto, 2023). Mereka melakukan evaluasi risiko, pengawasan pelatihan teknis dan non-teknis seperti *Bridge Resource Management*, serta menciptakan iklim kerja yang menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama (De Bettencourt, 2005; Kim et al., 2021; Praetorius et al., 2020; Xi et al., 2023). Memastikan kapal mematuhi *International Safety Management (ISM) Code* dan regulasi keselamatan lainnya merupakan bagian dari tanggung jawab utama mereka (Listewnik & Wiewióra, 2020). Dalam situasi darurat, mereka dituntut untuk memimpin dan mengkoordinasikan tanggap darurat secara tepat dan efisien (Shouldis, 2005).

Namun dalam praktiknya, tidak semua kapal menunjukkan tingkat kedisiplinan tinggi

dalam menerapkan keselamatan kerja. Banyak kru yang belum memahami pentingnya APD, tidak mengikuti SOP, serta belum mendapatkan pelatihan keselamatan secara memadai (Hitalessy et al., 2021; Titis, 2018). *Human error*, kelalaian, dan ketidaktahuan prosedur menjadi penyebab utama kecelakaan kerja di atas kapal, sering kali diperparah oleh ketidaknyamanan atau ketidaksesuaian APD (Hanik et al., 2024). Masalah-masalah organisasi seperti lemahnya budaya keselamatan dan buruknya kondisi kerja juga menghambat implementasi sistem keselamatan yang efektif (Bhattacharya, 2012; Etman & Halawa, 2020).

Peran *safety officer* sebagai penghubung antara manajemen dan awak kapal menjadi sangat penting dalam menjembatani regulasi dan implementasi (Kusumawati, 2023). Di sisi lain, dukungan dari manajemen dan pemimpin organisasi juga diperlukan untuk menciptakan budaya keselamatan yang kokoh melalui pelatihan dan peningkatan kesadaran (Coldwell et al., 2015; Roger et al., 2010; Schlesinger, 2017; Wahyuni et al., 2018). Budaya keselamatan yang efektif hanya bisa terbentuk melalui komitmen jangka panjang di semua level organisasi (Otitolaiye et al., 2021).

Berangkat dari urgensi tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis peran *safety officer* dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal KM. *Sirimau*. Fokus utama diarahkan pada bagaimana peran aktif *safety officer* mampu meningkatkan kesadaran keselamatan, kedisiplinan penggunaan APD, dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam merumuskan strategi praktis yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas sistem keselamatan kerja di kapal niaga.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan metode studi kasus. Objek penelitian adalah KM. *Sirimau*, salah satu kapal penumpang milik PT. PELNI yang beroperasi di wilayah Indonesia Timur. Data dikumpulkan melalui observasi langsung terhadap aktivitas kerja di atas kapal, wawancara terstruktur dengan *safety officer*, kepala kamar mesin, dan beberapa kru, serta

dokumentasi terhadap prosedur keselamatan kerja yang dilaksanakan selama pelayaran.

Wawancara dilakukan untuk mengetahui sejauh mana peran *safety officer* dalam pelaksanaan prosedur keselamatan, implementasi penggunaan APD, serta koordinasi dalam latihan keselamatan. Observasi dilakukan untuk mengamati kepatuhan kru terhadap standar keselamatan serta keaktifan *safety officer* dalam kegiatan operasional harian. Analisis data dilakukan secara induktif dengan menarik kesimpulan dari temuan lapangan untuk menjawab fokus penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian di atas kapal KM *Sirimau*, ditemukan bahwa peran *safety officer* sangat penting dalam memastikan keselamatan kerja terlaksana secara efektif. Observasi menunjukkan bahwa *safety officer* menjalankan tugas utama seperti pengawasan penggunaan alat pelindung diri (APD), pelaksanaan *safety briefing* sebelum kerja, inspeksi rutin terhadap peralatan darurat, serta pelatihan evakuasi dan fire drill. Kehadiran mereka berdampak langsung terhadap peningkatan kedisiplinan kru, terutama dalam penggunaan helm, sepatu keselamatan, sarung tangan, dan pelampung saat bekerja di area berisiko tinggi (Spratt, 1977).

Namun demikian, pelaksanaan fungsi tersebut masih menghadapi berbagai kendala. Salah satu hambatan utama adalah rendahnya kesadaran sebagian kru terhadap pentingnya keselamatan kerja. Beberapa awak cenderung mengabaikan pemakaian APD dengan alasan kenyamanan atau efisiensi waktu. Temuan ini memperkuat laporan sebelumnya bahwa banyak kecelakaan kerja di kapal terjadi karena ketidakpatuhan terhadap prosedur kerja aman dan enggan memakai APD yang dianggap tidak nyaman (Hitalessy et al., 2021; Titis, 2018). Minimnya pelatihan keselamatan turut memperburuk situasi, di mana sebagian kru baru belum memahami secara menyeluruh prosedur evakuasi dan tanggap darurat (Hanik et al., 2024).

Selain itu, koordinasi lintas departemen juga belum optimal. Hasil wawancara mengungkapkan bahwa pelaporan terhadap kerusakan alat keselamatan atau penyimpangan prosedur tidak selalu segera

ditindaklanjuti, sehingga menimbulkan risiko saat kondisi darurat benar-benar terjadi (Bhattacharya & Tang, 2013). Hal ini menunjukkan bahwa peran *safety officer* belum sepenuhnya terintegrasi dalam sistem manajemen kapal. Padahal, komunikasi efektif antara kru, manajemen, dan *safety officer* sangat penting untuk mendeteksi serta mencegah potensi kecelakaan (Bhattacharya & Tang, 2013).

Lebih lanjut, *safety officer* belum selalu dilibatkan dalam tahap perencanaan operasional. Beberapa keputusan penting masih diambil tanpa mempertimbangkan masukan dari *safety officer*, yang seharusnya berperan dalam evaluasi risiko sejak awal. Keterlibatan mereka sangat diperlukan untuk meminimalkan risiko kerja melalui identifikasi potensi bahaya dan pengembangan langkah pencegahan yang terukur (De Bettencourt, 2005; Shouldis, 2005).

Walaupun menghadapi berbagai hambatan, peran aktif *safety officer* tetap membawa dampak positif terhadap peningkatan budaya keselamatan di atas kapal. Melalui pendekatan persuasif, edukasi rutin, dan penegakan aturan, mereka mampu menumbuhkan kesadaran kolektif di kalangan kru agar menjadikan keselamatan kerja sebagai prioritas utama (Xi et al., 2023). Hal ini sejalan dengan konsep bahwa *safety officer* berperan penting dalam membentuk iklim keselamatan yang positif, yang berdampak langsung pada perilaku dan hasil keselamatan kerja (Kim et al., 2021).

Dari sisi regulasi, peran *safety officer* juga berkontribusi dalam memastikan kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan internasional seperti SOLAS, ISM Code, dan MLC 2006 (Yulianto, 2023). Namun demikian, banyak kapal niaga yang masih menghadapi kendala dalam penerapan sistem keselamatan secara menyeluruh, baik akibat kurangnya pelatihan teknis, lemahnya pengawasan prosedur, maupun minimnya dukungan manajemen terhadap inisiatif keselamatan (Arslan et al., 2016; Bhattacharya, 2012; Etman & Halawa, 2020).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas peran *safety officer* sangat dipengaruhi oleh dukungan manajemen, budaya keselamatan yang kuat, dan keterlibatan aktif seluruh kru dalam implementasi sistem keselamatan kerja

(Coldwell et al., 2015; Wahyuni et al., 2018). Untuk meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal secara berkelanjutan, diperlukan penguatan koordinasi, pelatihan berkala, dan komitmen organisasi dalam menjadikan keselamatan sebagai prioritas utama, setara dengan target operasional lainnya (Arslan et al., 2016; Otitolaiye et al., 2021).

4. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa *safety officer* memiliki peran penting dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal KM. Sirimau. Melalui pengawasan, pelatihan, dan pembinaan yang berkelanjutan, *safety officer* dapat meningkatkan kedisiplinan kru dalam menggunakan APD dan mematuhi prosedur keselamatan. Namun, keberhasilan peran ini masih terkendala oleh minimnya pelatihan teknis, rendahnya kesadaran kru, serta kurangnya koordinasi antar departemen. Diperlukan peningkatan pelatihan keselamatan kerja bagi seluruh kru secara periodik, pelibatan aktif *safety officer* dalam perencanaan operasional, serta penguatan pengawasan terhadap implementasi prosedur keselamatan di lapangan. Selain itu, manajemen kapal perlu memperkuat sistem pelaporan dan tindak lanjut terhadap pelanggaran keselamatan untuk memastikan bahwa budaya kerja aman menjadi bagian dari keseharian operasional kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Arslan, V., Kurt, R. E., Turan, O., & De Wolff, L. (2016). Safety Culture Assessment and Implementation Framework to Enhance Maritime Safety. *Transportation Research Procedia*, 14(0), 3895–3904. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.477>
- Bhattacharya, S. (2012). The effectiveness of the ISM Code: A qualitative enquiry. *Marine Policy*, 36(2), 528–535. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2011.09.004>
- Bhattacharya, S., & Tang, L. (2013). Middle managers' role in safeguarding OHS: The case of the shipping industry. *Safety Science*, 51(1), 63–68. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ssci.2012.05.015>
- Coldwell, T., Cole, P., Edwards, C., Makepeace, J., Murdock, C., Odams, H., Whitcher, R., Willis, S., & Yates, L. (2015). The advantages of creating a positive radiation safety culture in the higher education and research sectors. *Journal of Radiological Protection*, 35(4), 917–933. <https://doi.org/10.1088/0952-4746/35/4/917>
- De Bettencourt, M. (2005). Managing risks during response using the incident command system to manage risk and improve safety. *2005 International Oil Spill Conference, IOSC 2005*, 4551–4555. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-33646038016&partnerID=40&md5=20e1b739ac35959e449203793a64bed3>
- Etman, E., & Halawa, A. (2020). Safety culture, the cure for human error: A critique. *8th Annual General Assembly 2007 - International Association of Maritime Universities (IAMU)*, 115–125. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85046724800&partnerID=40&md5=204e3f52a0d2d84d5a88fd6d20d59f5f>
- Guevara, D., & Dalaklis, D. (2021). Understanding the interrelation between the safety of life at sea convention and certain imo's codes. *TransNav*, 15(2), 381–386. <https://doi.org/10.12716/1001.15.02.15>
- Hanik, K., Yulianto, A., & Rizqi, N. A. B. (2024). Pengukuran Tingkat Kedisiplinan Dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal. *IWJ: Inland Waterways Journal*. <https://doi.org/10.54249/iwj.v6i1.214>
- Hasanspahić, N., Vujičić, S., Frančić, V., & Čampara, L. (2021). The role of the human factor in marine accidents. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(3), 1–16. <https://doi.org/10.3390/jmse9030261>
- Hitalessy, J. O., Rochyana, M. F., Hidayat, A., & Hidayat, I. (2021). Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja Saat Mengelas di Atas Kapal. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 6(3), 6(3). <https://doi.org/10.54324/j.mbt.v6i3.583>

- İstikbal, C., & Erkan, N. (2018). a Contemporary Analysis on Fish Farms and the Safety of Navigation. *Aquatic Research*, 1(1), 18–25. <https://doi.org/10.3153/ar18003>
- Kim, T. eun, Sydnese, A. K., & Batalden, B. M. (2021). Development and validation of a safety leadership Self-Efficacy Scale (SLSES) in maritime context. *Safety Science*, 134(December 2019). <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.105031>
- Kusumawati, E. (2023). Analysis of the Improvement of Maritime Safety Through Seafarer Skills Training Cooperation Between Poltekpel Surabaya and the Main Shipping Office of Tanjung Perak. *Devotion Journal of Research and Community Service*, 4(12), 2300–2309. <https://doi.org/10.59188/devotion.v4i12.630>
- Listewnik, J., & Wiewióra, A. (2020). Consideration on limiting the elements of human factor influence on breakdowns of ship's machinery illustrated by some case studies. *8th Annual General Assembly 2007 - International Association of Maritime Universities (IAMU)*, 377–386. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85084758118&partnerID=40&md5=588f5e8938f36e0d352489ebfe3364fc>
- Melnyk, O., Onyshchenko, S., Onishchenko, O., Koskina, Y., Lohinov, O., Veretennik, O., & Stukalenko, O. (2024). Fundamental Concepts of Deck Cargo Handling and Transportation Safety. *European Transport - Trasporti Europei*, 98, 1–18. <https://doi.org/10.48295/ET.2024.98.1>
- Melnyk, O., Pasternak, O., Burlachaenko, D., Checha, O., & Varlan, T. (2023). *Issues of Shipboard Occupational Safety and Seafarers' Labor Protection*. 68–73. <https://doi.org/10.36074/logos-03.03.2023.20>
- Organisation maritime internationale. (2024). *Convention SOLAS (Récapitula)*. International Maritime Organization. <https://doi.org/https://doi.org/10.62454/KH110F>
- Otitolaiye, V. O., Abd Aziz, F. S., Munauwar, M., & Omer, F. (2021). The relationship between organizational safety culture and organization safety performance. The mediating role of safety management system. *International Journal of Occupational Safety and Health*, 11(3), 148–157. <https://doi.org/10.3126/IJOSH.V11I13.39766>
- Praetorius, G., Hult, C., & Österman, C. (2020). Maritime resource management: Current training approaches and potential improvements. *TransNav*, 14(3), 573–584. <https://doi.org/10.12716/1001.14.03.08>
- Roger, I., Flin, R., Mearns, K., & Hetherington, C. (2010). Leading safely: Development of a safety leadership tool for senior managers. *Society of Petroleum Engineers - SPE International Conference on Health, Safety and Environment in Oil and Gas Exploration and Production 2010*, 3, 1933–1940. <https://doi.org/10.2523/126973-ms>
- Schlesinger, D. (2017). Organizational culture. *2017 Joint Rail Conference, JRC 2017*. <https://doi.org/10.1115/JRC2017-2247>
- Shouldis, W. (2005). The important role of the incident safety officer. *Fire Engineering*, 158(6), 75–76. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-22544477113&partnerID=40&md5=2c5bc57f35eb951bf14d78b79580ec5f>
- Sijabat, P. S., Simanjuntak, M. B., Mudakir, Putrawan, B. K., & Lumingkewas, M. S. (2024). Empowering Literacy in Maritime Education: Strategies and Professionalism Alignment. *Meteor STIP Marunda*, 17(1), 41–49. <https://doi.org/https://doi.org/10.36101/m-sm.v17i1.359>
- Spratt, M. (1977). *The Role of a Ship's Safety Officer*. DMG World Media. <http://worldcat.org/issn/01420666>
- Titus, B. Y. (2018). *PENINGKATAN PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN KERJA GUNA MENCEGAH TERJADINYA RISIKO KECELAKAAN KERJA DI KAPAL MV. TANTO FAJAR I* [Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang]. <http://repository.pip->

- semarang.ac.id/id/eprint/720
- Valdez Banda, O. A., Hänninen, M., Lappalainen, J., Kujala, P., & Goerlandt, F. (2016). A method for extracting key performance indicators from maritime safety management norms. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 15(2), 237–265. <https://doi.org/10.1007/s13437-015-0095-z>
- Viky, A. (2017). *PERANAN KOMUNIKASI DALAM MELAKSANAKAN P2TL DI KAPAL MV. SINAR KUDUS* [Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang]. <http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/288>
- Wahyuni, A. A. I. S., Rahmawati, M., & M, S. F. (2018). Implementasi Ism Code Pada Kapal Kapdi Pelabuhan Tanjung Perak. *Jurnal Teknologi Maritim*, 1(1), 11–24. <https://doi.org/10.35991/jtm.v1i1.420>
- Xenos, A. (2020). *Occupational safety and health provisions of the MLC 2006 - Changes and cost analysis for a Greek medium size fleet shipmanagement company* [Piraeus University]. https://doi.org/https://doi.org/10.26267/U_NIPI_DIONE%2F439
- Xi, Y., Hu, S., Yang, Z., Fu, S., & Weng, J. (2023). Analysis of safety climate effect on individual safety consciousness creation and safety behaviour improvement in shipping operations. *Maritime Policy and Management*, 50(7), 941–956. <https://doi.org/10.1080/03088839.2022.2059718>
- Yulianto, A. (2023). Safety Operation on Board an Economical Human Factors Perspectives. *Asian Journal of Engineering, Social and Health*, 2(4), 301–308. <https://doi.org/10.46799/ajesh.v2i4.69>