

Meningkatkan Efektivitas Penerapan Langkah Keselamatan Sebagai Tindakan Preventif di Kapal AHTS Peteka 5402

Egbert Edward Djajasasana

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Wahyu Indarti

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Joko Purnomo

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172

Korrespondensi penulis: egbert@pipmakassar.ac.id

Abstract. *Safety in the maritime sector, especially on Anchor Handling Tug Supply (AHTS) vessels, is a very crucial aspect in maintaining the sustainability of operations and preventing the potential risk of accidents at sea. One of the AHTS vessels that needs serious attention regarding safety aspects is the Peteka 5402 AHTS Ship. This study aims to understand and improve the effectiveness of the implementation of safety measures as a preventive measure on the ship. The research method used in this study is a qualitative method that produces descriptive data in the form of written words from oral interviews of crew members and observed behavior on the ship.*

Keyword: *Safety Equipment, Work Accidents, Procedures.*

Abstrak. Keselamatan di sektor maritim, khususnya di kapal Anchor Handling Tug Supply (AHTS), merupakan aspek yang sangat krusial dalam menjaga keberlanjutan operasi dan mencegah potensi risiko kecelakaan di laut. Salah satu kapal AHTS yang perlu mendapatkan perhatian serius terkait aspek keselamatan adalah Kapal AHTS Peteka 5402. Penelitian ini bertujuan untuk memahami dan meningkatkan efektivitas penerapan langkah-langkah keselamatan sebagai tindakan preventif di kapal tersebut. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari wawancara lisan ABK kapal dan perilaku yang diamati di kapal.

Kata Kunci: Alat Keselamatan, Kecelakaan Kerja, Prosedur.

LATAR BELAKANG

Keselamatan maritim menonjol sebagai prioritas utama dalam ranah industri kelautan, sejalan dengan perhatian yang substansial yang diberikan oleh negara-negara maritim dunia terhadap pelaksanaan International Convention on Safety of Life at Sea pada tahun 1974, yang lebih dikenal sebagai SOLAS 1974, di kota London, Inggris. Konvensi ini menjadi landasan normatif bagi kapal-kapal dan perusahaan pelayaran dalam menegakkan protokol keselamatan untuk melindungi dan menjaga kehidupan para pelaut yang aktif beroperasi di kapal.

Dalam domain bisnis kemaritiman, harapan umumnya tertuju pada kemampuan setiap individu yang terlibat, baik di darat maupun di atas kapal, untuk menjalankan tugasnya dengan cakap dan memahami secara menyeluruh potensi risiko yang dapat muncul apabila dilanggar

ketentuan yang berlaku. Usaha untuk meningkatkan standar keselamatan terus dilakukan, mencakup peningkatan sumber daya dan peningkatan keahlian melalui pelatihan navigasi.

Manajemen keselamatan diidentifikasi sebagai elemen integral yang harus dipenuhi oleh seluruh anggota kru, diharapkan untuk dapat melaksanakan tugasnya dengan aman dan menghasilkan kinerja yang optimal. Pentingnya kewaspadaan dan kehati-hatian ditekankan, dengan konsekuensi bahwa tindakan yang kurang berhati-hati dapat membahayakan bukan hanya diri sendiri, tetapi juga keselamatan individu lainnya di sekitarnya. Dengan demikian, implementasi sistem manajemen keselamatan dianggap sebagai prasyarat yang tak terelakkan.

Peristiwa kecelakaan yang terjadi pada tanggal 13 Desember 2021 pada kapal AHTS PETEKA 5402, milik PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, menambah dimensi konkret pada konteks pembahasan. Insiden tersebut melibatkan kejadian ketika seorang jurumudi, yang melakukan pekerjaan perawatan di bagian lambung kapal, hampir jatuh ke laut karena kelalaian dalam menggunakan safety harness dan tali peranca. Kecelakaan ini mencerminkan bahwa setiap peristiwa tidak selalu bersifat kebetulan semata, melainkan memiliki penyebab yang dapat berasal dari faktor mekanis, lingkungan, maupun kesalahan manusia.

Dalam kerangka ini, tekanan dari pemerintah dan organisasi pelayaran global, seperti International Maritime Organization dan International Labour Organization, menegaskan pentingnya bagi perusahaan pelayaran untuk memberikan penekanan lebih lanjut pada aspek keselamatan kru kapalnya. Hal ini menunjukkan bahwa kewajiban terhadap keselamatan tidak hanya bersifat internal pada tingkat perusahaan, melainkan juga bersifat eksternal, melibatkan regulasi dan panduan global.

Analisis lebih lanjut perlu dilakukan terkait dengan perlunya fokus lebih intensif pada aspek keselamatan kerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal AHTS Peteka 5402. Hal ini mencakup identifikasi faktor-faktor penyebab kecelakaan selama pelaksanaan tugas, implikasi yang timbul dari kecelakaan tersebut, dan tindakan yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan kerja ABK. Interpretasi mendalam ini menyoroti perlunya pemahaman yang komprehensif terhadap penyebab kecelakaan dan peningkatan konkret terhadap prosedur keselamatan di dalam industri kelautan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas penerapan langkah keselamatan sebagai tindakan preventif di kapal AHTS PETEKA 5402 dan bagaimana efisiensi dari penerapan langkah tersebut serta implikasinya terhadap keselamatan kerja.

KAJIAN TEORETIS

Keselamatan kerja, sebagaimana yang dijelaskan oleh (Ridley, 2003), diartikan sebagai perlindungan terhadap risiko yang dapat dialami oleh pekerja, baik secara fisik maupun mental, dalam konteks lingkungan kerja dengan tujuan mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Makna dan tujuan keselamatan kerja, seperti diuraikan dalam perspektif Ridley, melibatkan aspek perlindungan terhadap peralatan, tempat kerja, lingkungan, serta praktek kerja. Fokus keselamatan kerja adalah untuk menjamin keadaan, keutuhan, dan kesempurnaan jasmani serta rohani individu pekerja, menyelaraskan dengan keberlangsungan pekerjaannya dan budayanya, yang pada akhirnya diarahkan untuk kesejahteraan masyarakat secara umum dan manusia pada khususnya (Anwar et al., 2016).

Menurut Tjahjanto & Azis (2016), keselamatan kerja merupakan setiap tindakan yang diambil untuk menghindari terjadinya kecelakaan selama pelaksanaan tugas. Definisi ini menempatkan keselamatan kerja sebagai instrumen utama dalam mencegah potensi kerugian yang dapat timbul akibat cedera di tempat kerja, termasuk konsekuensi serius seperti kecacatan permanen dan kematian dini. Adapun tujuan pelaksanaan keselamatan kerja mencakup menjaga keamanan pekerja dari bahaya selama bekerja, meningkatkan hasil dan produktivitas secara keseluruhan, serta mengurangi kerugian finansial.

Dalam kerangka ini, melindungi kesejahteraan rekan kerja diidentifikasi sebagai prioritas utama. Menciptakan suasana di mana individu merasa aman, tenang, damai, dan bersemangat menjadi kunci untuk mencapai tujuan ini. Pada gilirannya, pemeliharaan aset produksi menjadi esensial untuk memastikan penggunaannya tanpa risiko, sekaligus melindungi tempat kerja dari kontaminasi dan kerusakan mekanis.

(Tjahjanto & Azis, 2016) menggarisbawahi bahwa Keselamatan Kerja diatur dalam undang-undang dengan 11 bab dan 18 pasal. Lebih dari sekadar mencakup keselamatan kerja, undang-undang ini juga merinci aspek-aspek terkait dengan kesehatan kerja. Secara umum, tujuan undang-undang ini adalah untuk memberikan rasa aman dan melindungi pekerja agar selalu selamat dan sehat selama menjalankan tugas, sambil memberikan perlindungan pada sumber produksi agar dapat digunakan secara aman dan efisien. Secara khusus, undang-undang ini bertujuan untuk mencegah dan/atau mengurangi kecelakaan dan dampaknya, menjaga kesehatan para pekerja dalam kondisi terbaik, serta melindungi mereka dari risiko yang mungkin timbul akibat pekerjaan yang mereka lakukan.

ISM Code, yang merupakan produk dari IMO (International Maritime Organization) dan diadopsi oleh SOLAS (Safety of Life at Sea) pada tahun 1994, memberikan standar internasional untuk keselamatan kapal dan pencegahan polusi. Tujuan utama Kode ISM adalah memastikan navigasi yang aman, mencegah cedera dan kematian di laut, serta melindungi kehidupan laut dan kapal. ISM Code memiliki tujuan spesifik, yaitu menjamin keselamatan kapal sebagai tempat bekerja di laut, mencegah kecelakaan dan kehilangan jiwa manusia, serta melindungi harta benda dari kerugian atau kerusakan (Balkin, 2006; *International Regulatory Co-Operation and International Organisations*, 2014; “The Role of the International Maritime Organization,” 2014; Silber et al., 2012).

Klasifikasi pakaian dan perlengkapan pelindung personal, menurut Wieslaw, 2012), melibatkan berbagai aspek, seperti pelindung kepala, pelindung telinga, pelindung wajah dan mata, alat pelindung pernafasan, pelindung tangan dan kaki, safety harness (keselamatan dari bahaya jatuh dari ketinggian), alat pelindung diri, dan jaket pelampung. Pemilihan dan penggunaan alat pelindung ini menjadi esensial dalam mencapai tingkat keselamatan kerja yang optimal.

Menurut Hermawan et al. (2014), kecelakaan kerja diartikan sebagai kejadian yang terkait dengan pekerjaan dan dapat menyebabkan cedera atau kesakitan, atau bahkan dapat bersifat fatal. Definisi ini menunjukkan bahwa kecelakaan kerja mencakup rentang peristiwa yang melibatkan kerugian fisik atau kesehatan pekerja akibat pekerjaan yang dijalankannya. Selanjutnya, dalam mengklasifikasikan kecelakaan, Putri & Lestari (2023) membedakannya berdasarkan sifat kejadian, objek yang terlibat, tingkat keparahan cedera, dan lokasi cedera.

Berdasarkan analisis (Tjahjanto & Azis, 2016), sebanyak 85% kecelakaan di tempat kerja disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (Unsafe Human Act), meskipun faktor lain yang tidak terlihat turut berkontribusi pada terjadinya kecelakaan. Sementara menurut Badan Diklat Perhubungan, kecelakaan di tempat kerja dapat dikelompokkan ke dalam tiga penyebab utama, yaitu tindakan tidak aman manusia (Unsafe Acts), keadaan tidak aman (Unsafe Condition), dan kurangnya pengetahuan, kemauan, atau kemampuan individu dalam melaksanakan tugas yang dapat mengakibatkan tindakan tidak aman atau kesalahan keselamatan.

Akibat dari kecelakaan kerja tidak hanya memengaruhi individu pekerja, tetapi juga memiliki dampak yang signifikan pada perusahaan. Dampak tersebut meliputi biaya untuk perawatan medis dan bantuan kemanusiaan, pembayaran kompensasi, gaji yang diterima sementara korban tidak dapat bekerja, biaya tambahan karena bekerja lembur, kekecewaan di

kalangan masyarakat umum, penurunan produktivitas korban baik selama maupun setelah hari kerja. Oleh karena itu, keselamatan kerja bukan hanya menjadi tanggung jawab moral dan etika, tetapi juga memiliki implikasi finansial yang signifikan bagi perusahaan.

IMO, melalui Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Section A-VIII/1 tentang Fitness for Duty dan International Safety Management (ISM) Code, section 6 tentang Resources and Personnel, mengatur mengenai kelelahan dan jumlah jam istirahat untuk mencegah kelelahan di antara kru kapal. Pencegahan kecelakaan dan kesehatan kerja menjadi prioritas utama untuk memastikan bahwa kru kapal dapat melaksanakan tugas mereka dengan aman dan efisien di laut. Panduan pencegahan kelelahan yang dikeluarkan oleh IMO, antara lain, memastikan bahwa setiap perwira dan peringkat yang bertugas memiliki istirahat yang cukup selama periode 24 jam tertentu, serta memberikan batasan pada jumlah jam kerja rata-rata dalam seminggu.

Dalam rangka mencapai tujuan keselamatan kerja yang optimal, perlu adanya pemahaman yang mendalam tentang faktor-faktor penyebab kecelakaan, implementasi standar keselamatan, dan peran semua pihak terkait, termasuk individu, perusahaan, dan entitas pemerintah. Dengan demikian, keselamatan kerja tidak hanya menjadi norma moral, tetapi juga instrumen vital dalam menjaga integritas manusia, mencegah kerugian finansial, dan memastikan keberlanjutan operasional suatu entitas.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini, dengan tujuannya yang bersifat eksploratif, dapat dikategorikan sebagai penelitian kualitatif. Data deskriptif yang terkumpul berupa kata-kata tertulis dari wawancara lisan dengan Anak Buah Kapal (ABK) dan observasi perilaku di kapal. Dalam desain penelitian ini, termasuk rencana penelitian, metode pengumpulan data, serta pemilihan sumber informasi dan metode yang akan digunakan, semuanya diarahkan untuk memberikan jawaban terhadap pertanyaan penelitian yang diajukan. Pembentukan populasi penelitian, sebagai generalisasi subjek yang sedang diteliti, dilakukan dengan tujuan untuk menghindari kesalahan dalam penarikan kesimpulan. Fokus penelitian tertuju pada keseluruhan ABK di kapal AHTS PETEKA 5402, yang berjumlah 20 orang.

Metode pengumpulan data melibatkan pendekatan lapangan dengan metode observasi dan wawancara, ditambah dengan tinjauan kepustakaan untuk mengumpulkan bukti dan teori yang mendukung masalah penelitian. Teknik analisis data terdiri dari pengumpulan informasi

dalam bentuk kata dan kalimat dari wawancara, observasi, dan dokumen yang mendukung penelitian. Proses reduksi data dilaksanakan untuk merangkum dan memilih data yang dianggap relevan.

Penulis, selanjutnya, menyusun penyajian data yang berfungsi sebagai tindakan penyampaian informasi berdasarkan data yang telah dikumpulkan dan disusun secara komunikatif. Melalui penyajian data, identifikasi akar permasalahan dilakukan, menyoroti insiden yang melibatkan ABK yang gagal menggunakan peralatan keselamatan dengan benar, mengakibatkan kerugian finansial baik bagi perusahaan maupun awak kapal. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan mendalam terkait faktor-faktor penyebab kegagalan penggunaan peralatan keselamatan di kapal serta potensi solusi untuk meningkatkan keselamatan dan mengurangi risiko kecelakaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian, dipaparkan gambaran umum mengenai data yang dikumpulkan selama penelitian di lapangan pada kapal AHTS Peteka 5402. Melalui analisis hasil penelitian ini, diharapkan dapat dijelaskan secara komprehensif tentang kondisi aktual yang muncul di kapal ketika melibatkan aspek praktek layar. Penjelasan yang mendalam ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang substansial dalam meningkatkan pengetahuan penulis dan pembaca terkait penerapan alat keselamatan kerja dengan tepat, sehingga kesadaran terhadap pentingnya keselamatan di sektor maritim semakin meningkat.

Penelitian ini dilaksanakan di kapal AHTS Peteka 5402, sebuah kapal dengan tipe Anchor Handling Tug Supply (AHTS). Kapal ini memiliki panjang keseluruhan sekitar 60.00 meter (LOA) dengan tonase GT mencapai 1371 T. Meskipun usianya sudah mencapai 18 tahun (tahun pembuatan 2005), kapal AHTS Peteka 5402 masih dianggap layak untuk melakukan pelayaran. Kapal ini beroperasi di perairan sekitar Jawa dan Kepulauan Seribu, khususnya di area Pertamina Hulu Energi ONWJ (Offshore North West Java).

Proses pengumpulan data dilakukan oleh penulis di kapal terkait dengan penerapan alat keselamatan sesuai prosedur yang berlaku. Hasil penelitian mengungkapkan adanya suatu kejadian selama praktek layar di AHTS Peteka 5402, yaitu ketika kapal sedang berlabuh jangkar di area Tanjung Priok. Saat itu, seorang jurumudi tengah melakukan pekerjaan pengecatan pada lambung kapal bagian belakang. Sayangnya, jurumudi tersebut mengalami kecelakaan karena terpeleset dan hampir terjatuh ke laut. Kejadian ini disebabkan oleh fakta

bahwa jurumudi tidak menggunakan safety harness dan tidak memasang tali peranca pada lambung kapal saat melakukan pengecatan, menunjukkan adanya potensi bahaya yang signifikan terkait kecelakaan dan keselamatan ABK di atas kapal.

Dengan merinci kejadian tersebut, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan terjadi akibat kurangnya perhatian dan penerapan prosedur kerja sesuai dengan Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku di atas kapal. Kondisi ini menegaskan pentingnya kepatuhan terhadap prosedur keselamatan yang telah ditetapkan, guna mencegah potensi kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan pekerja di lingkungan maritim.

Kecelakaan kerja dalam konteks pelayaran memiliki dampak yang signifikan dan tidak diinginkan oleh semua pihak terkait. Dampak tersebut dapat merugikan baik perusahaan pelayaran maupun awak kapal, terutama ketika kecelakaan terjadi akibat kurangnya optimalisasi kinerja alat keselamatan kerja di atas kapal. Oleh karena itu, penggunaan dan perawatan alat-alat keselamatan di kapal menjadi aspek yang tidak dapat diabaikan, sebagai upaya preventif untuk mendukung keselamatan ABK dan meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja.

Pelaksanaan dan keterampilan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal tidak dapat dipisahkan dari unsur kedisiplinan, pemahaman, dan pengetahuan. Terkadang, ABK cenderung meremehkan latihan keselamatan dan peragaan alat keselamatan kerja, karena jarang menghadapi situasi berbahaya di kapal. Kendati demikian, kesadaran akan pentingnya latihan keselamatan dan pemahaman akan fungsi alat keselamatan kerja sangatlah krusial untuk menghindari risiko kecelakaan kerja di lingkungan maritim.

Tujuan utama dari penggunaan alat keselamatan kerja di kapal adalah untuk melindungi pekerja atau awak kapal dari potensi bahaya yang dapat timbul selama menjalankan tugas di kapal. Oleh karena itu, peran perwira dalam melakukan pendataan dan pengecekan kondisi alat keselamatan kerja di kapal sangat penting. Tindakan ini dilakukan guna menindaklanjuti atau menyusun daftar permintaan terkait alat-alat keselamatan yang diperlukan, sebagai langkah proaktif dalam menjaga keselamatan di lingkungan maritim.

Berikut adalah daftar dan kondisi alat keselamatan yang terdapat di kapal AHTS PETEKA 5402. Analisis kondisi alat keselamatan menunjukkan bahwa sebagian besar alat keselamatan seperti Wearpack, Safety Helmet, Safety Gloves, dan Ear Plug dalam kondisi baik tanpa adanya kerusakan. Namun, terdapat beberapa alat keselamatan yang mengalami kerusakan, yaitu Safety Shoes, Safety Goggles, dan Safety Harness.

1. Wearpack: Seluruh jumlah 20 wearpack dalam kondisi baik tanpa kerusakan.
2. Safety Helmet: Seluruh jumlah 24 safety helmet dalam kondisi baik tanpa kerusakan.
3. Safety Shoes: Dari jumlah 20 safety shoes, 18 dalam kondisi baik dan 2 mengalami kerusakan.
4. Safety Gloves: Seluruh jumlah 25 safety gloves dalam kondisi baik tanpa kerusakan.
5. Safety Goggles: Dari jumlah 15 safety goggles, 12 dalam kondisi baik dan 3 mengalami kerusakan.
6. Ear Plug: Dari jumlah 10 ear plug, 8 dalam kondisi baik dan 2 mengalami kerusakan.
7. Safety Harness: Dari jumlah 10 safety harness, 6 dalam kondisi baik dan 4 mengalami kerusakan.

Melalui analisis ini, dapat disimpulkan bahwa perlu dilakukan perawatan dan penggantian pada Safety Shoes, Safety Goggles, dan Safety Harness yang mengalami kerusakan untuk memastikan ketersediaan alat keselamatan yang optimal dan mendukung keamanan awak kapal di lingkungan kerja maritim.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam penelitian ini, analisis terhadap permasalahan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di AHTS Peteka 5402 menghasilkan temuan yang cukup signifikan. Seiring dengan eksplorasi lapangan, penulis berhasil menggali berbagai informasi terkait pelaksanaan prosedur keselamatan kerja di kapal tersebut. Kesimpulan yang dapat diambil adalah bahwa meskipun secara umum alat-alat keselamatan kerja di AHTS Peteka 5402 telah diimplementasikan sesuai prosedur, masih terdapat sejumlah ABK yang belum mengadopsi penggunaan alat-alat tersebut secara lengkap dalam pelaksanaan tugas harian. Upaya penerapan keselamatan kerja di atas kapal juga menunjukkan adanya kendala atau hambatan tertentu. Oleh karena itu, perlu dilakukan langkah-langkah strategis untuk meningkatkan pemahaman ABK mengenai pentingnya keselamatan kerja. Disiplin, kesadaran, dan tanggung jawab dalam penggunaan alat pelindung diri perlu ditingkatkan melalui pendekatan yang holistik, melibatkan berbagai pihak terkait di dalamnya.

Dalam hal ini, saran yang dapat diusulkan adalah perlu adanya program pelatihan dan sosialisasi yang lebih intensif terkait prosedur keselamatan kerja di atas kapal. Pelatihan ini dapat melibatkan pihak manajemen kapal dan ABK untuk bersama-sama memahami dan mengatasi kendala-kendala yang mungkin timbul. Selain itu, perlu pula diterapkan sistem

motivasi yang dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan ABK terhadap aturan-aturan keselamatan. Pentingnya keterlibatan petugas atau manajemen kapal dalam memberikan dukungan dan motivasi kepada ABK tidak dapat diabaikan. Dukungan ini meliputi pengawasan ketat terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan, memberikan apresiasi terhadap tindakan yang patuh terhadap aturan, dan membangun budaya keselamatan yang positif di lingkungan kerja kapal. Dengan demikian, melalui pendekatan ini, diharapkan dapat tercipta lingkungan kerja yang lebih aman, disiplin, dan berkeselamatan tinggi di AHTS Peteka 5402. Upaya ini tidak hanya berdampak pada peningkatan kinerja dan keselamatan ABK, tetapi juga dapat memberikan manfaat positif dalam menjaga integritas dan produktivitas kapal secara keseluruhan.

DAFTAR REFERENSI

- Anwar, F. N., Farida, I., & Ismail, A. (2016). ANALISIS MANAJEMEN RISIKO KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA (K3) PADA PEKERJAAN UPPER STRUCTURE GEDUNG BERTINGKAT (STUDI KASUS PROYEK SKYLAND CITY – JATINANGOR). *Jurnal Konstruksi*, 12(1). <https://doi.org/10.33364/konstruksi/v.12-1.272>
- Balkin, R. (2006). The International Maritime Organization and Maritime Security. *Tulane Maritime Law Journal*, 30. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/tulmar30&id=7&div=&collection=>
- Hermawan, L., Manalu, S., & Prasetyo, D. (2014). Manajemen Risiko Kecelakaan Kerja Berdasarkan OHSAS 18001:2007 di Subdep Perkakas PT Pindad (Persero) – Divisi Munisi. *JURNAL ILMU MANAJEMEN*, 11(3), 61–82. <https://doi.org/10.21831/jim.v11i3.11783>
- International Regulatory Co-operation and International Organisations. (2014). OECD. <https://doi.org/10.1787/9789264225756-en>
- Putri, D. N., & Lestari, F. (2023). Literature Review : Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Di Proyek Konstruksi. *Journals of Ners Community*, 13(1), 170–184. <https://doi.org/10.55129/JNERSCOMMUNITY.V13I1.2635>
- Ridley, J. (2003). *Kesehatan dan Keselamatan Kerja* (3rd ed.). Erlangga.
- Silber, G. K., Vanderlaan, A. S. M., Tejedor Arceredillo, A., Johnson, L., Taggart, C. T., Brown, M. W., Bettridge, S., & Sagarminaga, R. (2012). The role of the International Maritime Organization in reducing vessel threat to whales: Process, options, action and effectiveness. *Marine Policy*, 36(6), 1221–1233. <https://doi.org/10.1016/J.MARPOL.2012.03.008>
- The role of the International Maritime Organization. (2014). In *International Regulatory Co-operation and International Organisations* (pp. 85–124). OECD. <https://doi.org/10.1787/9789264225756-7-en>

- Tjahjanto, R., & Azis, I. (2016). ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL MV. CS BRAVE. Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi Kelautan, 13(1), 13–18. <https://doi.org/10.14710/KPL.V13I1.10106>
- Wieslaw, T. (2012). Origins of Ship Safety Requirements Formulated by International Maritime Organization. Procedia Engineering, 45, 847–856. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2012.08.249>