

## IMPLEMENTASI REGULASI-REGULASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA PERUSAHAAN KERETA API LOGISTIK

Muhammad Fadhil Evan Pratama<sup>1</sup>, Ekawati<sup>2</sup>, Hanifa Maher Denny<sup>3</sup>  
<sup>1,2,3</sup>Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat,  
Universitas Diponegoro  
Email: fadhilevan@students.undip.ac.id

### ABSTRAK

Poin audit 6 PP No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) dan poin audit 7 Permenhub No. 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) mengatur tentang Keselamatan Operasional. Studi tentang pelaksanaan SMK3 dan SMKP pada perusahaan kereta api logistik di Indonesia masih jarang dipublikasikan. Penelitian ini mengambil lokasi salah satu perusahaan logistik berbasis kereta api di Semarang. Desain penelitian ini adalah kualitatif, dengan teknik pengumpulan data wawancara mendalam secara daring dan telaah data-data sekunder. Informan dalam penelitian ini adalah kepala cabang sebagai informan utama dan kepala operasional sebagai informan triangulasi. Hasil penelitian dari 5 tahap penerapan SMK3 PP No. 50 Tahun 2012 menunjukkan bahwa tahap penetapan kebijakan dan pelaksanaan rencana K3 sudah baik, namun tahapan perencanaan K3, pemantauan dan evaluasi, serta peninjauan dan peningkatan masih ditemukan kekurangan. Sedangkan hasil penelitian 5 tahap penerapan SMKP Permenhub No. 69 Tahun 2018, sama seperti 5 tahap penerapan SMK3 PP No. 50 Tahun 2012, masih ditemukan kekurangan pada tahap perencanaan K3, pemantauan dan evaluasi, serta peninjauan dan peningkatan, tetapi tahapan penetapan kebijakan dan pelaksanaan rencana K3 sudah baik. Bila ditinjau dari 5 tahap penerapan SMK3 PP No. 50 Tahun 2012 dan 5 tahap penerapan SMKP Permenhub No. 69 Tahun 2018, masing-masing memiliki kesamaan, hanya saja aspek penilaiannya berbeda.

Kata Kunci: SMK3, Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian, Perusahaan Kereta Api Logistik

### ABSTRACT

*Audit point no. 6 on Act No. 50/2012 on Implementation of Occupational Safety and Health Management Systems (OSHMS) and audit point no. 7 on The Ministry of Transportation Regulation No. 69 of 2018 on Railway Safety Management System (RSMS) are two regulations for implementing safety and health in the business operational activities of a freight railway company. The study of OSHMS and RSMS in Indonesia is still scarce. The authors conducted this study in a freight railway company at Semarang. This design applied qualitative model. The data collection utilized in-depth interviews in an online platform and reviewed secondary data. The branch manager was the main informant, while the head of operations was the triangulation of informant. The*

*OSH policy, OSH actualization, were found to meet The Act No. 50/2012 standards, except OSH planning, OSH controlling and evaluation, and also OSH improvement. Moreover, same with Act No. 50/2012, the OSH planning, OSH controlling and evaluation, and also OSH improvement did not comply with the Transportation Ministerial Regulation No. 69/2018, except OSH policy and OSH actualization. Each steps were similar, but the audit aspects were different.*

*Keywords: OSH Management System, Railway Safety Management System.  
Freight Railway Company*

## **LATAR BELAKANG**

Sektor logistik memerlukan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Pernah terjadi kasus kecelakaan logistik yang menimbulkan korban. Salah satu media logistik yaitu kereta api, dinyatakan dalam UU No. 23 Tahun 2007, untuk pengangkutan barang wajib mengutamakan keselamatan. Poin audit no. 6 PP No. 50/2012 tentang Penerapan SMK3 dan poin audit no. 7 Permenhub No. 69/2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian, sama-sama menjelaskan tentang Keselamatan Operasional. [1,2,3,4]

Pada penelitian sebelumnya, kecelakaan kargo pada kereta api sering terjadi, terutama pada barang berbahaya karena dapat menimbulkan akibat dan berpengaruh kepada lingkungan, manusia, serta proses transportasi. Panduan Keselamatan Kereta Amerika Serikat menyatakan, panjang dari kereta angkut barang berpengaruh terhadap keselamatan dari lingkungan dan keretanya. [5,6]

PT. X merupakan kantor cabang dari salah satu perusahaan logistik di Indonesia yang berbasis kereta api. Potensi bahayanya yaitu kesalahan saat membawa barang, keselamatan dan keamanan barang, serta kecelakaan kerja minor. Permasalahan yang ada, penerapan K3 belum optimal karena fokus pada kegiatan logistik. Disamping itu, penelitian tentang implementasi K3 pada sektor logistik, khususnya kereta api masih belum banyak dilakukan. Tujuan penelitian ini untuk menggambarkan pelaksanaan K3 di perusahaan, dengan melihat dari dua peraturan, yaitu PP No. 50/2012 dan Permenhub No. 69/2018.

## **METODE PENELITIAN**

Desain penelitian ini adalah kualitatif. Tahapan penerapan SMK3 dan SMKP digunakan sebagai indikator. Informan utama yaitu kepala cabang, dan informan triangulasi adalah kepala operasional. Karena COVID-19, pengumpulan data dilakukan secara daring, melalui wawancara mendalam dan telaah data sekunder. Instrumen yang digunakan berupa

form wawancara mendalam, dan ceklis data sekunder. Setelah data didapat dan diolah, dilakukan uji keabsahan dengan triangulasi metode dan triangulasi sumber. Penelitian ini telah disetujui Komisi Etik Penelitian Kesehatan FKM Undip dengan nomor 99/EA/KEPK-FKM/2020.

**Tabel 1. Karakteristik Informan**

No	Status Informan	Jenis Kelamin	Jabatan
1	Informan Utama	Laki – laki	Kepala Cabang
2	Informan Triangulasi	Laki – laki	Kepala Operasional

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Penjelasan dan Gambaran Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Ditinjau dari PP No. 50 Tahun 2012**

#### **1. Penetapan Kebijakan K3**

Terdapat kebijakan K3 berupa penggunaan APD, serta telah diketahui oleh pimpinan. Terkait tugas dan tanggung jawab, K3 keseluruhan dipegang kepala cabang, dan K3 saat kegiatan dipegang oleh Koorlap. Komitmen terhadap K3 merupakan komponen penting dan dapat memberi pengaruh kepada kerja tim yang baik. Kebijakan K3 wajib ditandatangani, dan tanggung jawab K3 telah ditetapkan perusahaan. [3,7]

Dari tahapan ini, di perusahaan terdapat kebijakan K3 yang diketahui pimpinan, serta adanya tugas dan tanggung jawab K3 yang sudah dibagi.

#### **2. Perencanaan K3**

Pada perusahaan belum ditemukan dokumen rencana K3 akibat keterbatasan dokumen, serta status perusahaan yang berupa kantor cabang. Akibatnya, pimpinan cabang tidak mengetahui alur penyusunan dokumen tersebut. Permasalahan K3 yang ada berupa ketidakdisiplinan penggunaan APD, kecelakaan kerja minor, serta keselamatan dan keamanan barang.

Perusahaan sudah mempunyai upaya pengendalian bahaya, salah satunya disiplin APD, namun masih ada yang melanggar. Mengatasi hal tersebut, perusahaan memberikan teguran. Pemberian *reward* atau *punishment* dapat menjadi *lesson learn*, serta mempengaruhi kinerja dan performa. [8,9,10]

Adanya penilaian risiko pada laporan *Risk Profile Management* juga membantu dalam penerapan kaidah K3. Tetapi belum adanya dokumen rencana K3 sangat disayangkan, karena dokumen rencana K3 sangat penting, dan mencakup potensi bahaya di perusahaan. [11]

Dari tahapan ini dapat diketahui, bahwa perusahaan tidak memiliki dokumen rencana K3, dengan alasan keterbatasan dokumen terkait K3.

### 3. Pelaksanaan Rencana K3

#### a. Pelatihan

Terdapat pelatihan berupa pertolongan pertama, serta pemadaman api, dan sudah disesuaikan dengan potensi bahaya. Pelatihan yang ada harus sesuai dengan potensi bahaya, serta pemberian pelatihan mampu meningkatkan kompetensi pekerja. [3,12]

Namun, pelatihan belum tersebar merata, sesuai dengan *statement* informan triangulasi yang belum pernah mengikuti pelatihan K3.

#### b. Penyebarluasan Informasi K3

Perusahaan mempunyai program *briefing* yang dilakukan sebelum bekerja untuk mengingatkan agar selalu mengutamakan keselamatan dalam bekerja. Kegiatan ini disampaikan oleh koor. Operasional. Informasi terkait pelaksanaan K3 wajib disebarluaskan kepada seluruh tenaga kerja. [3]

#### c. Pengendalian Dokumen, Data dan Prosedur K3

Karena keterbatasan dokumen, yang ada hanya laporan *Risk Profile Management* dan pekerja tidak mengetahui bagaimana dokumen diterbitkan. Akibatnya, beberapa prosedur K3 tidak

ditemukan. Hal ini sangat disayangkan, meskipun laporan RPM selalu diperbaharui, penerbitan dokumen perlu adanya persetujuan terlebih dahulu. Disamping itu, prosedur kerja penting bagi proses kerja. [3,13]

d. Tindakan Pengendalian

Terkait cara pemindahan barang yang diangkut, terdapat peralatan kerja berupa troli untuk mengangkut barang, serta sudah melakukan manajemen barang dengan baik. Jika barang pecah belah, dianjurkan *packaging* dan diberi stiker agar lebih aman.

Terkait penanganan barang berbahaya, perusahaan melarang keras, dan ada petunjuknya, namun belum mempunyai lembar MSDS, yang merupakan dokumen terkait bahan kimia serta penanganannya. MSDS sangat diperlukan untuk mengetahui seberapa berbahayanya barang. [3,14]

e. Perancangan dan Rekayasa

Terkait perancangan dan rekayasa, perusahaan menerapkan *engineering control*, yaitu penyediaan alat bantu berupa troli, untuk angkut barang kedalam gerbong guna menghindari keluhan ergonomi. Hal ini sudah baik, bahwa adanya *engineering control* di tempat kerja mampu mengurangi keluhan ergonomi. [15]

f. Pengadaan Barang dan Jasa

Terkait penjaminan keselamatan barang kontrak, perusahaan menyatakan belum mempunyai spesifikasi, hanya mengikuti pihak ketiga, serta selalu melakukan pengecekan barang agar terjamin. Hal ini sangat disayangkan, karena menurut peraturan, perusahaan sebaiknya mempunyai spesifikasi barang/jasa yang menjadi keterbutuhan. [16]

Pada keselamatan pengiriman, sebelum barang diangkut kedalam gerbong selalu ditanyakan kepada *customer*. Jika barang pecah belah, selalu diberi tanda agar pekerja mudah melakukan klasifikasi terhadap barang.

g. Upaya dan Rencana Menghadapi Keadaan Darurat

Perusahaan menyatakan belum ada prosedur untuk menangani keadaan darurat. Hal yang dilakukan perusahaan sudah bagus yaitu melakukan tindakan P3K untuk mencegah cedera yang dialami korban, sebelum dilakukan tindakan medis. Tetapi alangkah lebih baik jika perusahaan memiliki prosedur untuk penanganan keadaan darurat. [3,17]

Dari poin-poin diatas, inti dari tahapan ini adalah perusahaan mempunyai kelebihan dan kekurangan di beberapa poin.

4. Pemantauan dan Evaluasi

a. Pemeriksaan

Perusahaan sudah mengadakan inspeksi untuk pemeriksaan *hazard*. Setelah inspeksi, laporan diserahkan kepada kepala cabang. Hal tersebut sudah bagus, karena laporan inspeksi dapat digunakan sebagai perbaikan dan tinjauan ulang untuk menentukan langkah K3 kedepannya. [18]

Namun, perusahaan belum ada program cek kesehatan. Hal ini sangat disayangkan, karena program tersebut adalah wajib, tanpa dipungut biaya sepeserpun oleh perusahaan. [19]

b. Audit Internal

Perusahaan belum pernah mengadakan audit internal, mengingat status perusahaan yang berupa kantor cabang. Padahal, audit sendiri mempunyai tujuan untuk mengetahui keefektifan dari program atau penerapan SMK3 yang dijalankan di perusahaan. [3,20]

Dari poin di tahapan ini, dapat diambil inti bahwa perusahaan sudah mengadakan program inspeksi untuk pemeriksaan *hazard*, namun belum mengadakan audit internal dan program cek kesehatan pekerja.

5. Peninjauan dan Peningkatan

Untuk tahapan ini, perusahaan tidak melakukan tinjauan ulang, namun peningkatan kinerja hanya bisa melihat dari pelaporan terkait

potensi bahaya/kecelakaan, kembali lagi kepada status perusahaan dan K3 tidak diterapkan ketat.

Perusahaan sudah bagus dengan melaporkan potensi bahaya, yang tujuannya mencegah kecelakaan tidak terulang, serta pelaporan menggunakan bahasa yang sistematis. Tetapi setidaknya, aspek K3 harus dievaluasi secara berkala, dan tidak hanya berdasar dari salah satu aspek. [3,21,22]

### **Penjelasan dan Gambaran Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Ditinjau dari Permenhub No. 69 Tahun 2018**

#### **1. Penetapan Kebijakan K3**

Sama seperti PP No. 50/2012 bahwa perusahaan sudah mempunyai kebijakan K3. Tugas dan tanggung jawab pelaksanaan K3 sudah dibagi dengan baik.

#### **2. Perencanaan K3**

Sama seperti PP No. 50 Tahun 2012, bahwa perusahaan belum mempunyai dokumen rencana K3 dan berakibat ketidaktahuan alur penyusunan dokumen. Masalah K3 yang ada beragam, namun sudah ada pengendaliannya.

#### **3. Pelaksanaan Rencana K3**

Untuk keseluruhan sama, tetapi terdapat perbedaan pada tindakan pengendalian, dan tambahan pada koordinasi dan komunikasi, fasilitas dan personil keadaan darurat, serta keselamatan dan keamanan operasional.

##### **a. Tindakan Pengendalian**

Pada kasus yang diakibatkan oleh faktor *human error*, pengendaliannya berupa kontrol dan koordinasi antar pekerja. Faktor-faktor yang menyebabkan *human error* antara lain: psikologi yang tidak aman, fisiologi, lingkungan, kurang pelatihan, serta manajemen K3 yang buruk. Ada juga *pure human error*, dimana faktor yang

mempengaruhi yaitu tidak ada pengalaman, hilang fokus, dan stres. [23,24]

Terkait masalah sarpras dan rekayasa, hanya kereta yang tidak berhenti sesuai peron, serta jarak dari tanah ke gerbong yang dapat menyusahkan kegiatan. Pengendalian yang dilakukan yaitu koordinasi dengan pihak stasiun, namun belum ada *feedback*. Padahal, jika ada permasalahan sarpras, wajib dilakukan tindakan perbaikan. [4]

Perusahaan tidak menemukan permasalahan NAPZA di internal pekerja. Pengendalian yang dilakukan jika ada masalah tersebut, yaitu langsung melapor kepada polisi. Jika terdapat masalah NAPZA di perusahaan, wajib melapor pada pihak yang berwajib. [25]

Untuk mengendalikan kelelahan, terdapat 2 *shift* kerja, yaitu pagi (08.00 – 20.00), dan malam (20.00 – 08.00). Namun, pemberian jam kerja masih belum sesuai dengan peraturan, yang menyatakan jam kerja dalam 1 hari yaitu 7 jam, dan total 40 jam dalam 1 minggu. [26]

b. Keselamatan dan Keamanan Operasional

Untuk keamanan, perusahaan bekerjasama dengan *security* untuk melakukan pengawasan, dibantu dengan koor. Operasional. Peraturan menyatakan, keamanan pada sektor logistik wajib diutamakan dan dilakukan pengawasan agar berjalan sebagaimana mestinya. [4,27]

c. Upaya dan Rencana Menghadapi Keadaan Darurat

Terdapat tambahan yaitu personil dan fasilitas penunjang keadaan darurat. Perusahaan menyatakan belum ada *first aider*. Padahal, *first aider* di perusahaan sangat penting, untuk menangani keadaan darurat. [4,17]

Untuk fasilitas yang ada berupa APAR 1 buah, dan kotak P3K. Permenhub No. 69/2018 menjelaskan, fasilitas penunjang keadaan darurat diharapkan jumlahnya cukup dan sesuai, terutama APAR yang wajib diperiksa 6 bulan sekali. [4,28]

d. Koordinasi dan Komunikasi

Perusahaan menyatakan, pihak stasiun tidak terlibat dalam komunikasi kebijakan. Hanya terlibat dalam pengawasan serta *reminder* keselamatan. Hal ini sangat disayangkan, karena pemberian komunikasi keselamatan berpengaruh terhadap partisipasi K3, serta penyampaiannya harus mempunyai strategi yang baik agar pesan tersampaikan. [29,30]

Perusahaan sudah baik dalam aspek tindakan pengendalian serta keselamatan dan keamanan operasional. Namun, masih belum memenuhi di aspek koordinasi dan komunikasi, serta personil tanggap darurat.

4. Pemantauan dan Evaluasi

Pada tahap ini, perusahaan belum melaksanakan audit dan program cek kesehatan, tetapi sudah ada program inspeksi untuk pemeriksaan dan identifikasi potensi bahaya.

5. Peninjauan dan Peningkatan

Perusahaan menjelaskan bahwa ada budaya K3, yaitu wajib APD saat bekerja, pelaksanaan inspeksi, serta *briefing*. Faktor yang membentuk budaya K3 ada: kebijakan, kepekaan manajemen, SOP, komunikasi, keterlibatan pekerja, serta lingkungan suportif. [31]

Namun sama seperti PP No. 50/2012, perusahaan tidak bisa hanya melihat dari budaya K3, harus ada evaluasi K3 secara berkala dari perusahaan.

## **SIMPULAN DAN SARAN**

### **Simpulan**

Dari 5 tahap penerapan SMK3 dan SMKP, perusahaan sudah memenuhi di tahap penetapan kebijakan K3 serta pelaksanaan rencana K3, meskipun masih ada kekurangan di beberapa aspek. Tetapi perusahaan belum memenuhi di tahap perencanaan K3, pemantauan dan evaluasi, serta peninjauan dan peningkatan.

## **Saran**

- a. Perusahaan sebaiknya sudah bisa menyusun rencana keselamatan sendiri, atau mengikuti arahan rencana K3 dari kantor pusat
- b. Selain inspeksi, sebaiknya perusahaan juga mengadakan audit internal, dan mengadakan cek kesehatan pekerja karena bersifat wajib, untuk pemeriksaan
- c. Dari pimpinan cabang, baiknya mengadakan evaluasi terkait penerapan K3 di perusahaan secara berkala, agar keberjalanan K3 di perusahaan lebih baik lagi
- d. Meningkatkan apa yang masih menjadi kekurangan di beberapa kegiatan

## **DAFTAR PUSTAKA**

1. Darsono E. 2019. Siswa SMKN 1 Kawali Terluka Ditubruk Mobil Indah Logistik Cargo - Harapan Rakyat Online. <https://www.harapanrakyat.com/2019/11/siswa-smkn-1-kawali-terluka-ditubruk-mobil-indah-logistik-cargo/> (diakses 16 Desember 2019).
2. UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
3. PP No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
4. Permenhub No. 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian.
5. Jovanović, D., et al. 2019. Safety of Railway Transport of Dangerous Cargo, *Jtttp - Journal of Traffic and Transport Theory for Practice*, vol. 4, issue 1-2, p. 39–45.
6. United States Government Accountability Office. 2019. Freight Trains Are Getting Longer, and Additional Information Is Needed to Assess Their Impact.
7. McGonagle, A. K., et al. 2016. Management Commitment to Safety, Teamwork, and Hospital Worker Injuries, *Journal of Hospital Administration*, vol. 5, issue 6, p. 46-52.
8. Putra, M. and Damayanti, N. 2020. The Effect of Reward and Punishment to Performance of Driver Grabcar in Depok, *International Journal of Research and Review (ijrrjournal.com)*, vol. 7, issue 1, p. 312–319.
9. Panekenan, R. M., Alfa Tumbuan, W. J. F. and Rumokoy, F. S. 2019.

- The Influence of Reward and Punishment Toward Employee's Performance at Bank Indonesia Branch Manado. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, vol. 7, issue 1, p. 471–480.
10. Suryadilaga, R. M., Al Musadieg, M. dan Nurtjahjono, G. E. 2016. Pengaruh Budaya Organisasi dan Iklim Organisasi Terhadap Kinerja Karyawan (Studi Pada Karyawan PT Telkom Indonesia Witel Jatim Selatan Malang), *Jurnal Administrasi Bisnis S1 Universitas Brawijaya*, vol. 39, no. 1, hal. 148–155.
  11. Gochfeld, M., et al. (2006). Developing a Health and Safety Plan for Hazardous Field Work in Remote Areas.
  12. Cohen, A., et al. (1998). Occupational Safety and Health Training: A Literature Review. Cincinnati, OH.
  13. Hikmawan, T. N. dan Junaedi, E. 2019. Perancangan Sistem Pengendalian Dokumen PT. Lotte Mart Whole Sale Serang Menggunakan Codeigniter, ProTekInfo (Pengembangan Riset dan Observasi Teknik Informatika), vol. 6, no. 1, hal. 36–45.
  14. Padmaningrum, R. T. 2012. Keselamatan Kerja Dalam Laboratorium Kimia, *Jurdik Kimia*, vol. 7386, hal. 1–10.
  15. Rizani, N. C., Bramandita, R. dan Septiani, W. 2011. Penerapan Engineering Control dan Administrative Control Sebagai Bentuk Intervensi Ergonomi di PT. Ganding Toolsindo, *J@Ti Undip: Jurnal Teknik Industri*, vol. 6, no. 2, hal. 105-110.
  16. Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.
  17. Ana Anggraini, N., et al. 2018. Pendidikan Kesehatan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan pada Masyarakat di Kelurahan Dandangan, *Journal of Community Engagement in Health*, vol. 1, no. 2, hal. 21–24.
  18. Putra, D. P. 2017. Penerapan Inspeksi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja, *Higeia Journal of Public Health Research and Development*, vol. 1, no. 3, hal. 73–83.
  19. Oguntoye, O. O., M., Y. and Durowade, K. A. 2018. Perception and Practice of Routine Medical Check-up by Tertiary Health Workers at a Tertiary Health Facility in South-west Nigeria, *International Journal of Medicine and Biomedical Research*, vol. 6, issue 3, p. 151–162.
  20. Bigelow, P. L. and Robson, L. S. (2006). Occupational Health and Safety Management Audit Instruments: A Literature Review. Toronto.
  21. Winnaputri, N., Denny, H. M. dan Ekawati, E. 2017. Studi Persepsi dan Niat Pekerja Lapangan Dalam Melaporkan Kejadian Berbahaya

- dan Kecelakaan di Terminal Petikemas Semarang, *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, vol. 5, no. 5, hal. 281–289.
22. Astuti, R. W., Kurniawan, B. dan Denny, H. M. 2018. Penerapan Metode “Learning From Incidents” Pada Sebuah Terminal Peti Kemas, *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, vol. 6, no. 4, hal. 361–369.
  23. Shi, W., et al. 2011. Analysis and Control of Human Error, *Procedia Engineering*, vol. 26, p. 2126–2132.
  24. Khilbran, M. dan Sakti, W. I. 2019. Identifikasi Faktor Risiko Human Errors Dalam Penerapan Manajemen Sumber Daya Manusia di Perusahaan Jasa Konstruksi, *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran dan Ilmu Kesehatan*, vol. 3, no. 1, hal. 45–56.
  25. Permenakertrans No. 11 Tahun 2005 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkotika, Psikotropika, dan Zat Adiktif Lainnya di Tempat Kerja.
  26. UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
  27. ISO 28000:2007 - Supply Chain Security Management Systems.
  28. Mufida, M. R. and Martiana, T. 2019. Fire Emergency Response System in Administration Building Electrical Industry, *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, vol. 8, issue 1, p. 49–59.
  29. Sulistyono P., B. 2020. Strategi Komunikasi Dalam Membentuk Budaya Keselamatan Kerja Melalui Implementasi Observasi PEKA (Pengamatan Keselamatan Kerja) di PT. X, *Jurnal Kaji Ilmiah*, vol. 20, no. 1, hal. 1–12.
  30. Keffane, S. 2014. Communication’s Role in Safety Management and Performance for the Road Safety Practices, *International Journal of Transportation Science and Technology*, vol. 3, issue 1, p. 79–94.
  31. Ardi, S. Z. dan Hariyono, W. 2018. Analisa Penerapan Budaya Perilaku Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Rumah Sakit, *KesMas: Jurnal Fakultas Kesehatan Masyarakat*, vol. 12, no. 1, hal. 15–20.