



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA REGULER

SKRIPSI

**ANALISIS PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP
IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN
KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
(K3)
(KASUS ASPEK KESELAMATAN
PENERBANGAN PADA PT.MERPATI
NUSANTARA AIRLINES)**

OLEH
EVA ASTUTININGSIH
090409014X
ADMINISTRASI NEGARA

Diajukan sebagai salah satu pemenuhan syarat dalam
memperoleh gelar Sarjana Sosial dalam bidang Ilmu
Administrasi

Depok, 2008



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA REGULER

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Eva Astutiningsih

NPM : 090409014X

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul ANALISIS PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN PADA PT.MERPATI NUSANTARA AIRLINES benar - benar merupakan hasil karya pribadi dan seluruh sumber yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

14 Juli 2008

EVA ASTUTININGSIH
090409014X



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM SARJANA REGULER

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Eva Astutiningsih

NPM : 090409014X

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Judul Tugas Karya Akhir : ANALISIS PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN PADA PT.MERPATI NUSANTARA AIRLINES telah diperiksa oleh ketua program sarjana dan bimbingan serta dinyatakan layak untuk diajukan ke sidang skripsi program sarjana departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

Ketua Program sarjana, Disetujui Oleh
Pembimbing,

Nama Dr. Roy V Salomo, M.Soc.Sc
NIP: 131 798 608

Nama: Dr. Amy Yayuk Sri Rahayu, M.Si
NIP: 131 865 211



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
DEPARTEMEN ILMU ADMISTRASI
PROGRAM SARJANA REGULER

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Eva Astutiningsih

NPM : 090409014X

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Judul Tugas Karya Akhir : ANALISIS PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN PADA PT.MERPATI NUSANTARA AIRLINES telah dipertahankan di hadapan sidang penguji skripsi program sarjana departemen Ilmu Admnistrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, pada Hari Kamis Tanggal 26 Juni 2008

Penguji Skripsi

Ketua Sidang,

Pembimbing,

Dr. Walujo Iman Isworo, M.Ec.(PA)
NIP: 130 319 673

Dr. Amy Yayuk Sri Rahayu, M.Si
NIP: 131 865 211

Penguji Ahli,

Sekretaris Sidang,

Dr. Djaka Permana, M.Si
NIP: 130 319 673

Ixora Lundia Suwaryono, S.Sos., M.S
NUP: 090 705 0244



UNIVERSITY OF INDONESIA
FACULTY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF ADMINISTRATIVE SCIENCES
UNDERGRADUATE REGULAR PROGRAM

ABSTRACT

Eva Astutiningsih (090409014X), *Employee`s Perception on the Implementation of Occupational Health and Safety Management System, Case Study of Aspect Safety of Air Transport at PT. Merpati Nusantara Airlines in 2007*, xix pages + 207 Main Pages + 33 Tables + 26 Graphs + 10 Pictures + 7 Addition + 38 Bibliographies (1977–2007).

The Modern and hitech equipment on operation, in one face can give more friendly user or make it easy, in other face can be make it trouble, such as the knowledge of worker to handle the equipment, the implementation of environment working and sense of discipline still minimum. In a working, an employee needs guarantee of his health and safety life in the company. This becomes a primary requirement to build a secure feeling amongst employees which may give a better result of his work, furthermore, this can also support the objectives of the company it self.

The Research Question are How the Implementation of Occupational Health and Safety Management System, Case Study of Aspect Safety of Air Transport at PT.Merpati, and secondly to identify the employee`s perception of that system implementation.

Approach used in this research is a quantitative approach. In addition, a descriptive type of research was chosen to be in line with the research purposes. This research used 194 employee of Flight Crew division and 48 employee of Aircraft Maintenance division as population, and had 66 employee of Flight Crew division and 32 employee of Aircraft Maintenance division as samples. The sample was chosen by using simple random sampling technique. Data collection was using questionnaires and interviews. And then, data was being analyzed using univariate technique.

The Implementation of Occupational Health and Safety Management System, Aspect of Air Transport Safety at PT. Merpati Nusantara Airlines based on the observation by researcher is exceptional. Furthermore, employee`s perception of that system implementation is also exceptional. However, PT.Merpati needs to reanalyze policies of the documentation of some health and safety documents in order to give a better change for that system Implementation.



*Skripsi ini Aku Persembahkan untuk:
Kedua Orangtuaku Tercinta, Bpk. Darmanto & Ibu Suparmi
Kakak-kakakku, Iwan Sigit Susetyo, Fidayanti Rahayu, Setyawan Hidayat
My Lovely, Ade Kurniawan
Teman dan Sahabat Terbaikku Semuanya*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Y.M.E, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nyalah, penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini tepat pada waktunya.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana sosial dari Departemen Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosiasl dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia. Fokus penelitian pada skripsi ini yaitu “Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Studi Kasus Aspek Keselamatan Penerbangan Pada PT. Merpati Nusantara Airlines).

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini tidak akan dapat diselesaikan tepat pada waktunya tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc, selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.
2. Prof. Dr.Rer.Publ. Eko Prasajo, Mag.Rer.Publ, selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.
3. Dr. Roy V Salomo, M.Soc.Sc, selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.
4. Drs, Achmad Lutfi, M.Si, selaku Sekretaris Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI.

5. Dr. Djaka Permana, M.Si, selaku Ketua Program Studi Administrasi Negara Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI dan selaku Penguji Ahli.
6. Dr. Amy Yayuk Sri Rahayu, M.Si, selaku Pembimbing Skripsi, atas segala bimbingan dan pengetahuan yang diberikan selama penulis menyusun skripsi.
7. Dr. Walujo Iman Isworo, M.Ec.(PA), selaku ketua sidang skripsi, dan Ixora Lundia Suwaryono, S.Sos., M.S, selaku sekeretaris sidang skripsi.
8. Para Dosen Departemen Ilmu Administrasi Fisip UI dan seluruh staf atas segala pengetahuan dan bantuan yang telah diberikan kepada penulis selama penulis menimba ilmu di program studi S1 Administrasi FISIP UI.
9. Manajer Quality Management and Human Resource PT. Merpati Nusantara Airlines, Bapak Robur AD Rizaliaanto.
10. Manajer Safety PT. Merpati Nusantara Airlines, Bapak Rilo Nauli Raja, serta untuk seluruh staff divisi Aviation Safety, Flight Crew, APM, dan Aircraft Maintenance.
11. Serta untuk semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah banyak membantu dan memberikan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan segala bentuk kritik dan saran yang sifatnya membangun guna penyempurnaan penulisan selanjutnya. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Jakarta, Juni 2008

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
ABSTRACT.....	v
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GRAFIK.....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Pokok Permasalahan.....	10
C. Tujuan dan Signifikansi Penelitian.....	12
D. Sistematika Penulisan.....	13
BAB II KERANGKA TEORI DAN METODE PENELITIAN..	15
A. Tinjauan Pustaka.....	15
B. Kerangka Teori.....	17
1. Sistem.....	17
2. Manajemen.....	19
3. Kecelakaan Kerja.....	25
4. Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.....	30
5. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.....	38
6. Keselamatan Penerbangan.....	40
7. Persepsi.....	42
C. Hipotesis.....	45
D. Operasionalisasi Konsep.....	46
E. Metode Penelitian.....	50
1. Pendekatan Penelitian.....	50
2. Jenis/Tipe Penelitian.....	51
3. Teknik Pengumpulan Data.....	52
4. Populasi dan Sampel.....	53
5. Teknik Analisis Data.....	56
F. Reliabilitas dan Validitas.....	58
G. Keterbatasan Penelitian.....	61

BAB III	GAMBARAN UMUM SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN PADA PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES.....	62
	A. Profil Divisi Aviation Safety.....	62
	B. Gambaran Hak dan Kewajiban K3 PT.Merpati Nusantara.....	65
	1. Hak Pegawai Dalam K3.....	65
	2. Kewajiban Pegawai Dalam K3	65
	3. Kewajiban Perusahaan dalam K3.....	66
	C. Konsep pelaksanaan K3 di PT.Merpati.....	67
	D. Mitra kerja.....	69
	E. Profil divisi Flight Crew	71
	F. Profil divisi Aircraft Maintenance.....	73
BAB IV	ANALISIS PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN K3 ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN PADA PT.MERPATI NUSANTARA AIRLINES.....	78
	A. Statistik Deskriptif Pretest.....	78
	1. Uji Reliabilitas.....	79
	2. Uji Validitas.....	80
	B. Statistik Deskriptif Karakteristik Responden.....	84
	1. Usia.....	84
	2. Masa Kerja.....	85
	3. Pendidikan Terakhir	86
	C. Statistik Deskriptif Jawaban Responden.....	87
	1. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Koordinasi dari Tingkat Manajemen Tertinggi	87
	2. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Tindakan Manajerial Pimpinan.....	95
	3. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Kebijakan K3.....	103
	4. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Peraturan K3.....	108
	5. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Keamanan Bekerja.....	114
	6. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Sosialisasi dan Penyebaran Informasi K3.....	119
	7. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Pelatihan K3.....	125

8. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Pemeriksaan Bahaya.....	132
9. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Penyelidikan Kecelakaan Kerja	138
10. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Audit Sistem Manajemen K3.....	143
11. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Analisis Kemajuan K3.....	148
D. Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Aspek Keselamatan Penerbangan Pada PT.Merpati.....	154
BAB V PENUTUP.....	157
A. Kesimpulan.....	157
B. Saran.....	158
GLOSSARY.....	159
DAFTAR PUSTAKA.....	163
LAMPIRAN.....	166
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	207

DAFTAR GRAFIK

Grafik IV.1	USIA PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE.....	84
Grafik IV.2	USIA PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW.....	84
Grafik IV.3	PENDIDIKAN TERAKHIR PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE.....	86
Grafik IV.4	PENDIDIKAN TERAKHIR PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW.....	86
Grafik IV.5	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI KOORDINASI DARI TINGKAT MANAJEMEN TERTINGGI.....	93
Grafik IV.6	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI KOORDINASI DARI TINGKAT MANAJEMEN TERTINGGI.....	93
Grafik IV.7	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI TINDAKAN MANAJERIAL PIMPINAN.....	100
Grafik IV.8	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI TINDAKAN MANAJERIAL PIMPINAN	100
Grafik IV.9	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI KEBIJAKAN K3.....	106

Grafik IV.10 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI KEBIJAKAN K3	106
Grafik IV.11 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PERATURAN K3.....	112
Grafik IV.12 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PERATURAN K3.....	112
Grafik IV.13 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI KEAMANAN BEKERJA.....	117
Grafik IV.14 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI KEAMANAN BEKERJA.....	117
Grafik IV.15 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI SOSIALISASI DAN PENYEBARAN INFORMASI K3.....	123
Grafik IV.16 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI SOSIALISASI DAN PENYEBARAN INFORMASI K3.....	123
Grafik IV.17 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PELATIHAN K3.....	129
Grafik IV.18 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PELATIHAN K3.....	129
Grafik IV.19 PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PEMERIKSAAN BAHAYA.....	136

Grafik IV.20	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PEMERIKSAAN BAHAYA.....	136
Grafik IV.21	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PENYELIDIKAN KECELAKAAN KERJA.....	141
Grafik IV.22	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PENYELIDIKAN KECELAKAAN KERJA.....	141
Grafik IV.23	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT SISTEM MANAJEMEN K3.....	146
Grafik IV.24	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT SISTEM MANAJEMEN K3.....	146
Grafik IV.25	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI ANALISIS KEMAJUAN K3.....	151
Grafik IV.26	PERSEPSI PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI ANALISIS KEMAJUAN K3.....	151

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	JUMLAH KECELAKAAN KERJA TAHUN 2006.....	3
Tabel I.2	JUMLAH KECELAKAAN KERJA TAHUN 2007.....	3
Tabel II.1	OPERASIONALISASI KONSEP.....	46
Tabel II.2	POPULASI PENELITIAN.....	54
Tabel II.3	JUMLAH SAMPEL (P-2) DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE.....	55
Tabel II. 4	SAMPEL PENELITIAN.....	56
Tabel II.5	UKURAN VALIDITAS.....	60
Tabel IV.1	UJI VALIDITAS KMO MSA, BARLETT`S TEST OF SPHERICITY, DAN CUMULATIVE %.....	80
Tabel IV.2	UJI VALIDITAS ANTI IMAGE MATRICES DAN COMPONENT MATRIX.....	82
Tabel IV.3	MASA KERJA.....	85
Tabel IV.4	JAWABAN DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI KOORDINASI DARI TINGKAT MANAJEMEN TERTINGGI.....	88
Tabel IV.5	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI KOORDINASI DARI TINGKAT MANAJEMEN TERTINGGI.....	91
Tabel IV.6	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI TINDAKAN MANAJERIAL PIMPINAN.....	96
Tabel IV.7	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI TINDAKAN MANAJERIAL PIMPINAN.....	98

Tabel IV.8	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI KEBIJAKAN K3.....	103
Tabel IV.9	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI KEBIJAKAN K3.....	105
Tabel IV.10	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PERATURAN K3.....	108
Tabel IV.11	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PERATURAN K3....	110
Tabel IV.12	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI KEAMANAN BEKERJA.....	114
Tabel IV.13	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI KEAMANAN BEKERJA.....	115
Tabel IV.14	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI SOSIALISASI DAN PENYEBARAN INFORMASI K3.....	119
Tabel IV.15	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI SOSIALISASI DAN PENYEBARAN INFORMASI K3.....	121
Tabel IV.16	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PELATIHAN K3.....	125

Tabel IV.17	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PELATIHAN K3.....	127
Tabel IV.18	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PEMERIKSAAN BAHAYA.....	132
Tabel IV.19	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PEMERIKSAAN BAHAYA.....	134
Tabel IV.20	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI PENYELIDIKAN KECELAKAAN KERJA.....	138
Tabel IV.21	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI PENYELIDIKAN KECELAKAAN KERJA.....	140
Tabel IV.22	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT SISTEM MANAJEMEN K3.....	143
Tabel IV.23	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT SISTEM MANAJEMEN K3.....	144
Tabel IV.24	JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP SUBDIMENSI ANALISIS KEMAJUAN K3.....	148
Tabel IV.25	JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI ANALISIS KEMAJUAN K3.....	150
Tabel IV.26	PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN K3 ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN.....	154



DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1 SIFAT INTERAKTIF DARI PROSES MANAJEMEN..	20
Gambar II.2 KETERKAITAN FAKTOR-FAKTOR PENCEGAHAN KECELAKAAN.....	27
Gambar II.3 DOMINO BERJAJAR TEGAK.....	28
Gambar II.4 DOMINO JATUH SEMUA.....	29
Gambar II.5 DOMINO (BAGIAN) YANG RENTAN DIAMBIL.....	29
Gambar III.1 BAGAN ORGANISASI DIVISI AVIATION SAFETY.	63
Gambar III.2 PELAKSANAAN K3 DI MERPATI.....	68
Gambar III.3 MITRA KERJA MERPATI.....	70
Gambar III.4 STRUKTUR ORGANISASI DIVISI FLIGHT CREW..	71
Gambar III.5 STRUKTUR ORGANISASI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE.....	73

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Struktur Organisasi Merpati
- Lampiran 2 Lembar Kuesioner
- Lampiran 3 Wawancara Mendalam
- Lampiran 4 Uji Reliabilitas
- Lampiran 5 Tabel Frekuensi Teknisi dan Flight Crew
- Lampiran 6 Pengkategorian Baru (Tinggi, Sedang, Rendah)
- Lampiran 7 Daftar Kecelakaan Pesawat Merpati



BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab I terdiri dari empat sub bab, sub bab pertama menguraikan mengenai latar belakang masalah penelitian yang menjelaskan mengenai alasan mengapa peneliti memilih judul penelitian. Kemudian bagian selanjutnya akan dijelaskan mengenai pokok permasalahan, tujuan dan signifikansi penelitian yang dipandang dari signifikansi akademik dan instansi, dan bagian akhir dari bab I diuraikan mengenai sistematika penulisan.

A. Latar Belakang Masalah

Kemajuan industrialisasi selalu diikuti dengan penerapan teknologi tinggi. Penggunaan mesin-mesin, bahan-bahan dan peralatan-peralatan baru yang rumit dan kompleks dalam meningkatkan produktifitas kerja secara teknis, saat ini sangat diperlukan. Namun seringkali penggunaan teknologi canggih tersebut tidak diikuti oleh kesiapan perusahaan atau organisasi dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang memadai dan dalam mempersiapkan peraturan atau prosedur teknis yang mendukung terwujudnya penggunaan teknologi yang aman dan tepat guna. Ketidaksiapan tersebut dapat berakibat pada terciptanya para pekerja yang memiliki keterbatasan pengetahuan tentang cara mengoperasikan peralatan kerja, dimana kondisi ini seringkali menjadi pemicu timbulnya penyakit dan kecelakaan akibat kerja.

Secara umum penyebab kecelakaan akibat kerja dapat digolongkan menjadi dua hal yaitu karena kondisi tidak aman (*unsafe condition*) maupun

tindakan tidak aman (*unsafe action*)¹. Di sisi lain banyak penelitian mengenai penyebab kecelakaan menunjukkan bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia. Sedangkan sisanya dapat terjadi karena hal-hal tak terduga atau *force major*². Bahkan ada suatu pendapat mengatakan bahwa akhirnya langsung atau tidak langsung semua kecelakaan dikarenakan faktor manusia.³ Keterbatasan kemampuan manusia terhadap suatu pekerjaan yang seringkali menjadi pemicu terjadinya kecelakaan kerja seharusnya menjadi bahan pertimbangan dasar bagi semua orang dalam proses kerja, dimana internalisasi dari pihak manajemen perusahaan ke para pekerja tentang pentingnya arti keselamatan dan kesehatan kerja di setiap pekerjaan sangat diperlukan, hal tersebut dimaksudkan agar kerugian-kerugian yang timbul akibat kecelakaan kerja dapat diminimalisir dan diantisipasi sedini mungkin.

Namun ironisnya, banyak perusahaan yang kurang menyadari akan pentingnya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Hal tersebut terlihat dari data *International Labor Organization* (ILO) yang menunjukkan bahwa

Setiap tahun terjadi 1,1 juta kematian yang disebabkan karena penyakit atau kecelakaan akibat kerja, dimana sekitar 300.000

¹ Kondisi tidak aman terjadi bila pelaksanaan kegiatan pekerja di lingkungan kerja tidak mematuhi aturan dari Industrial Hygiene, yang mengatur agar kondisi tempat kerja aman dan sehat. Tindakan tidak aman terjadi jika pekerja tidak tahu, tidak mampu dan tidak mau dalam menjalankan cara kerja dan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan.

² Force Major ialah kondisi yang mengandung risiko tidak terduga-duga. Sehingga apabila risiko tersebut datang, pengusaha tidak sempat untuk melakukan persiapan dan upaya lain, risiko tersebut dapat berupa antara lain: mesin rusak atau terbakar tanpa sebab, gempa bumi besar disekitar lokasi usaha, kecelakaan individu atau musibah yang menimpa karyawan.

³ Suma`mur P.K, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, (Jakarta : CV Haji Masagung, 1981), hlm 9.

kematian terjadi dari 250 juta kecelakaan dan sisanya adalah kematian karena penyakit yang diderita akibat hubungan kerja.⁴

Di Indonesia sendiri angka keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dari perusahaan yang ada secara umum masih sangat rendah. Dimana rendahnya angka keselamatan dan kesehatan kerja tersebut dapat direpresentasikan melalui tingginya jumlah kecelakaan kerja di Indonesia yang angkanya dapat terlihat dari tabel di bawah ini:

Tabel 1.1
JUMLAH KECELAKAAN KERJA TAHUN 2006

No.	Kecelakaan Kerja	Tahun 2006
1.	Jumlah Kasus	1,240
2.	Jumlah Korban	494
3.	Akibat Kecelakaan	
	• STBM	631
	• Cacat	56
	• Meninggal Dunia	15

Sumber :Depnakertrans, Ditjen PPK 2006

Tabel I.2
JUMLAH KECELAKAAN KERJA TAHUN 2007

No.	Kecelakaan Kerja	Tahun 2007
1.	Jumlah Kasus	65.474
2.	Jumlah Korban	
3.	Akibat Kecelakaan	
	• STBM	631
	• Cacat	5.326
	• Meninggal Dunia	1.451

Sumber :Depnakertrans, Ditjen PPK 2007

Jumlah kasus kecelakaan kerja dengan jumlah cukup signifikan dari tahun 2006 sebanyak 1,240 dan tahun 2007 sebanyak 65.474 kasus, selaras dengan data yang menunjukkan bahwa persentase perusahaan besar di Indonesia yang

⁴ *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Editor Tjandra Yoga Aditama & Tri Hastuti, (Jakarta : UI-Press, 2002). hlm. 64.

telah menerapkan K3 dengan optimal masih sangat kecil dan kemajuannya berjalan lambat, data di tahun 2003 sebanyak 317 (2%) perusahaan telah menerapkan, sementara 14.726 perusahaan (98%) belum menerapkan.⁵

Sedangkan menurut data Biro Pusat Statistik, jumlah tenaga kerja di Indonesia terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2000 jumlah Tenaga kerja sudah mencapai lebih dari 95 juta orang dan di tahun 2007 jumlahnya mencapai 109,94 juta orang, meningkat 3,55 juta orang dari tahun 2006.⁶ Dari jumlah tersebut, 50% diantaranya bekerja di sektor industri, pertanian, kehutanan dan perikanan, dimana menurut ILO beberapa sektor ini merupakan sektor pekerjaan yang paling beresiko terhadap kesehatan dan keselamatan pekerja, disamping sektor pertambangan.

Dari uraian diatas terlihat bahwa peningkatan jumlah tenaga kerja di Indonesia tidak diimbangi dengan jaminan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja bagi para pegawainya. Dimana jika kondisi tersebut dihubungkan dengan faktor penyebab kecelakaan kerja maka dapat diperkirakan bahwa manajemen SDM perusahaan yang belum menyadari arti penting penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan salah satu pemicu terjadinya kecelakaan kerja disamping rendahnya kesadaran mengenai keselamatan kerja dari pekerjanya sendiri.

Perlunya sebuah perusahaan menerapkan sistem manajemen K3 dalam rangka meminimalisir timbulnya kecelakaan kerja dan untuk menciptakan kondisi lingkungan kerja yang sehat, aman, nyaman dan produktif, sebenarnya

⁵ Rudi Suardi, *Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*, (Jakarta : Penerbit PPM. 2007), hlm.2.

⁶ [Http://www.menkokesra.go.id](http://www.menkokesra.go.id), diunduh tanggal 21 Februari 2008.

telah diisyaratkan pemerintah sejak dulu melalui undang-undang dasar 1945. Dimana dalam pasal 27 UUD 1945 dinyatakan adalah hak setiap warga negara atas pekerjaan dan penghasilan yang layak bagi kemanusiaan, pekerjaan yang layak bagi kemanusiaan haruslah memenuhi kriteria yang menjamin keselamatan dan kesehatan bagi pekerjanya dalam melakukan pekerjaan. Berdasarkan hal tersebut sejak tahun 1970 pemerintah juga telah mengeluarkan peraturan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja, diantaranya :

- UU No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.
- UU No. 3 tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja.
- PP No. 14 tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja.
- Keppres No. 22 tahun 1993 tentang Penyakit yang Timbul karena Hubungan Kerja.
- Permenaker No. Per-05/MEN/1996.

Sistem manajemen K3 memang belum begitu populer dibandingkan dengan sistem manajemen mutu ISO 9001:2000 dan sistem manajemen lingkungan ISO 14001:2004. Standar yang sekarang digunakan seperti OHSAS 18001:1999 pun tidak diterbitkan oleh Lembaga Standarisasi Dunia (ISO), tapi melalui kesepakatan badan-badan sertifikasi yang ada di beberapa negara. Pada tahun 1999, anggota ISO yaitu British Standards Institution (BSI) meluncurkan sebuah proposal resmi (Ballot document ISO/TMB/TSP 190) untuk membuat sebuah komite Teknik ISO yang bertugas membuat

sebuah standar Internasional Nonsertifikasi, Namun hal tersebut menimbulkan persaingan dengan ILO yang sedang mempopulerkan Sistem Manajemen K3.⁷

THE ILO/OSH 2001 akhirnya disepakati bulan April tahun 2001, draf ini selain dapat disesuaikan dengan sistem manajemen, namun juga ditujukan untuk menggantikan undang-undang di negara bersangkutan, tidak mengikat dan tidak mensyaratkan sertifikasi. Kemudian pada tahun 1999 BSI dengan badan-badan sertifikasi dunia meluncurkan juga sebuah standar sistem manajemen K3 yang diberi nama Occupation Health and Safety Management Systems (OHSAS 18001), dimana strukturnya memiliki kesamaan dengan THE ILO/OSH 2001⁸.

Secara umum semua peraturan yang terkait dengan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja mengindikasikan bahwa penerapan program K3 yang komprehensif harus melibatkan seluruh komponen perusahaan seperti : pemegang saham, manajemen, karyawan, dan perusahaan secara keseluruhan. Hal tersebut juga tersirat dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja No.05/MEN/1996 BAB III pasal 3, dimana disebutkan bahwa setiap tempat kerja yang mempekerjakan tenaga kerja sebanyak seratus orang atau lebih dan atau mengandung potensi bahaya yang ditimbulkan oleh karakteristik proses atau bahan produksi yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja seperti peledakan, kebakaran, pencemaran, dan penyakit akibat kerja wajib menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, dimana

⁷ Rudi Suardi, *Op.Cit.*, hlm 11.

⁸ *Ibid*, hlm 12.

K3 ditempat kerja dilaksanakan oleh Pengurus, Pengusaha dan seluruh tenaga kerja sebagai satu kesatuan yang terpadu.

Sehingga dapat dikatakan bahwa K3 yang merupakan bagian dari manajemen perusahaan lahir dari sebuah konsep manajemen sukses menyeluruh yang melibatkan seluruh komponen perusahaan. Sukses menyeluruh merupakan suatu keadaan yang selalu diidamkan oleh semua perusahaan dan ini merupakan keadaan ideal yang mencerminkan kepuasan optimal dalam sebuah perusahaan, namun hal ini juga merupakan suatu pilihan karena tidak jarang para top manajer lebih mengutamakan kesuksesan diri sendiri daripada mengedepankan sukses perusahaannya.

Di Indonesia sendiri pemikiran dan tindakan yang kurang mengedepankan sukses menyeluruh sangat terlihat dari kurangnya perhatian terhadap aspek-aspek pemicu suksesnya penerapan K3 seperti terbatasnya penyediaan tenaga ahli dan pengawas K3, dimana populasi pekerja di Indonesia yang semakin meningkat dari tahun ke tahun justru berbanding terbalik dengan jumlah pengawas K3 di setiap perusahaan. Berakar dari pandangan mengenai pentingnya manajemen sukses menyeluruh yang melibatkan pengurus, pengusaha, dan seluruh tenaga kerja maka, peranan penerapan sistem manajemen K3 sangat penting karena melalui penerapan manajemen K3, pengurus, pengusaha/manajer, dan seluruh tenaga kerja akan diperhatikan derajat kesehatannya dan diperhatikan pula kondisi-kondisi dan tindakan pekerja dalam rangka mencegah kecelakaan kerja di tempat kerja yang hanya akan membawa kerugian bukan hanya bagi pekerja dan

pengusaha, tetapi juga pemerintah dan masyarakat.

Salah satu perusahaan di Indonesia yang telah menerapkan sistem manajemen K3 ialah PT. Merpati Nusantara Airlines. Badan usaha milik negara ini memiliki sistem manajemen K3 yang berada dibawah wewenang *Aviation Safety Division* yang meliputi keselamatan penerbangan, dimana dalam aspek ini PT. Merpati telah dinyatakan dalam kategori I yaitu kategori aman oleh Dirjen Perhubungan RI. Kemudian aspek K3 lainnya terbagi menjadi aspek pemeliharaan dan pengamanan gedung, dan aspek *quality management and human factor*, sedangkan untuk manajemen pemeliharaan kesehatan pegawai semua divisi, sepenuhnya berada dibawah wewenang manajemen personalia bukan dibawah wewenang *Aviation Safety Division*.

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang penerbangan khususnya angkutan udara komersil, implementasi keselamatan dan kesehatan kerja merupakan hal yang sangat penting, khususnya implementasi keselamatan penerbangan karena implikasi dari terwujudnya keselamatan penerbangan bukan hanya untuk keselamatan para awak pesawat namun juga besar implikasinya bagi keselamatan para penumpang. Selain itu aspek ini juga menjadi sesuatu yang sangat penting dalam industri penerbangan karena dari data di tahun 2006 hingga tahun 2007, tercatat jumlah kecelakaan pesawat berpenumpang masih sangat signifikan, antara lain:

Tahun 2006,

- 4 Maret - Lion Air Penerbangan IW 8987 dari Denpasar - Surabaya yang membawa 156 orang tergelincir saat mendarat di Bandara Juanda karena cuaca buruk, semua penumpang selamat.
- 3 Mei - Armavia Penerbangan 967 jatuh di Laut Hitam dan menewaskan 113 jiwa.

- 5 Mei - Batavia Air Penerbangan 843 jurusan Jakarta - Ujung Pandang - Merauke setelah beberapa saat mengudara pilot meminta balik ke bandara, pada saat mendarat ban pecah dan pesawat tergelincir di landasan pacu Bandara Soekarno Hatta, 127 penumpang selamat, 4 orang luka-luka.

Tahun 2007,

- 1 Januari - Adam Air Penerbangan 574 dari Jakarta - Manado via Surabaya. Pesawat mengangkut 96 penumpang dan 6 awak tiba-tiba hilang di laut sebelah barat Sulawesi. Dua minggu kemudian ditemukan horizontal stabilizer (sayap di ekor pesawat) oleh nelayan Bakrie di sekitar 300m dari pantai Parepare. Namun semua 96 penumpang dan 6 awak tewas.
- 7 Januari - Batavia Air Penerbangan 524 dengan tujuan Jakarta dan membawa 135 penumpang dan 3 bayi gagal lepas landas dari Bandara Depati Amir, Pangkalpinang karena kerusakan di roda ketika pesawat bergerak di landasan pacu. Akibatnya pesawat berjalan oleng.
- 17 Januari - Mandala Airlines Penerbangan 660 tujuan Jakarta-Makassar-Ambon terpaksa kembali ke Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng. Pesawat ini sempat mengudara 30 menit namun kemudian diketahui mengalami kerusakan roda.
- 21 Februari - Boeing 737-300 Adam Air Penerbangan KI 172 dalam penerbangan dari Jakarta - Surabaya tergelincir saat mendarat di Bandara Juanda, Surabaya. Pesawat mengalami kerusakan namun semua penumpangnya selamat.
- 7 Maret - Garuda Indonesia Penerbangan GA-200 saat melakukan pendaratan, 22 orang tewas. Terdiri dari 21 penumpang dan 1 awak kabin.⁹

Uraian data mengenai kecelakaan pesawat diatas menunjukkan bahwa implementasi aspek keselamatan penerbangan merupakan faktor yang sangat dominan dalam menentukan keberhasilan implementasi sistem manajemen K3 di industri penerbangan. Penilaian keberhasilan implementasi K3 aspek keselamatan penerbangan selain dapat dilihat berdasarkan persepsi pelanggan, dapat juga dinilai berdasarkan persepsi pegawai khususnya pegawai tetap.

⁹ Kecelakaan Pesawat, <http://maskapai.wordpress.com>, diunduh tanggal 6 Juli 2008.

Peneliti lebih memilih penilaian aspek keselamatan penerbangan melalui persepsi pegawai bukan berdasarkan persepsi pelanggan karena selain adanya keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, hal ini karena pengguna jasa atau pelanggan Merpati tersebar di seluruh penjuru tanah air sehingga peneliti sulit untuk menjangkau responden dan menentukan populasinya. Untuk itu penilaian dilakukan berdasarkan persepsi dari pegawai tetap pada divisi Aircraft Maintenance/teknisi dan divisi Flight Crew PT. Merpati Nusantara Airlines dengan asumsi bahwa para pegawai pada kedua divisi ini merupakan pelanggan internal dalam program sistem manajemen K3 yang terlibat langsung dalam mewujudkan aspek keselamatan penerbangan sehingga dapat menilai dan juga sangat merasakan dampak dari implementasi program K3 tersebut.

B. Pokok Permasalahan

Merpati Nusantara Airlines, sebagai sebuah perusahaan penerbangan besar dan ternama termasuk salah satu perusahaan yang telah memiliki manajemen K3 dan telah berupaya menerapkan sistem manajemen K3 di lingkungan perusahaannya sejak bertahun-tahun lalu. Aspek sistem manajemen K3 yang paling diutamakan di perusahaan ini ialah aspek keselamatan penerbangan, walaupun aspek keselamatan gedung dan kesehatan pegawai juga menjadi agenda utama dalam sistem manajemen K3.

Pilihan prioritas aspek keselamatan penerbangan beralasan karena faktor resiko penerbangan jauh lebih signifikan dibandingkan dengan keselamatan kerja di gedung. Selain itu keselamatan penerbangan juga melibatkan

keselamatan para penumpang dan seluruh awak pesawat sehingga untuk menciptakan keselamatan penerbangan sangat dibutuhkan ketersediaan sumber daya yang berkualitas tinggi.

Namun meskipun pihak manajemen merpati telah memprioritaskan keselamatan penerbangan, kecelakaan yang dialami oleh para pilot dan pramugari serta pegawai bagian teknisi masih juga terjadi, salah satu contohnya ialah kecelakaan yang terjadi 23 Maret 2007, dimana Merpati Nusantara Airlines Boeing 737-300 pecah kaca depannya dalam penerbangan dari Denpasar ke Kupang. Pesawat dengan 96 penumpang mendarat dengan selamat di Kupang, namun penerbangan kembali ke Jakarta harus ditunda¹⁰. Belum lagi jenis-jenis kecelakaan kerja lainnya selain kecelakaan pesawat seperti pegawai yang luka ringan akibat kerja dan kecelakaan kerja lainnya, yang sayangnya, hingga saat ini tidak didokumentasikan oleh pihak Merpati Nusantara Airlines karena presentasinya dinilai sangat kecil. Namun jika penyebab kejadian-kejadian tersebut dirunut dari akar permasalahan, pemicunya selain terjadi karena faktor *human error*, hal tersebut juga dapat disebabkan karena adanya berbagai kekurangan dalam implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.

Disisi lain Direktur Utama Merpati Nusantara Hotasi Nababan mengatakan “*Merpati akan lebih meningkatkan perhatian terhadap aspek human factor yang signifikan menjadi kontribusi penyebab kecelakaan*”.¹¹ Dimana komitmen dari top manajer tersebut selain dapat meningkatkan

¹⁰ Daftar Kecelakaan Pesawat Penumpang, <http://maskapai.wordpress.com>, diunduh tanggal 6 Juli 2008.

¹¹ *Ibid.*

pelayanan juga dapat mendorong penerapan kebijakan K3 agar berjalan dengan baik.

Kebijakan K3 memang melibatkan unsur-unsur manajemen dan pegawai, namun komitmen yang kuat dari top manajemen saja tidaklah membuktikan bahwa program K3 tersebut berjalan dengan baik. Dengan berlatar belakang permasalahan diatas akhirnya penulis tertarik untuk meneliti permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi sistem manajemen K3 di PT. Merpati Nusantara Airlines?
2. Bagaimana persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan pada PT. Merpati Nusantara Airlines?

C. Tujuan dan Signifikansi Penelitian

Tujuan Penelitian :

1. Untuk mengetahui bagaimana implementasi sistem manajemen K3 di PT. Merpati Nusantara Airlines.
2. Untuk menganalisis bagaimana persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan di PT. Merpati Nusantara Airlines

Signifikansi Penelitian :

Bagi Akademik : Untuk mengetahui lebih jauh praktek penerapan sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan dan persepsi pegawai

terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan pada PT. Merpati Nusantara Airlines.

Bagi Instansi : Memberikan masukan kepada pihak manajemen K3 PT. Merpati Nusantara mengenai bagaimana persepsi pegawai terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan yang telah diterapkan hingga tahun 2007 dan memberikan masukan mengenai faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keberhasilan implementasi tersebut di lingkungan kerja Merpati berdasarkan hasil penelitian terhadap persepsi pegawai.

D. Sistematika Penulisan

BAB I Pendahuluan

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penulisan, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II Kerangka Teori dan Metode Penelitian

Bab ini menguraikan tentang kerangka teori, tinjauan pustaka dan metode penelitian yang digunakan penulis dalam memperoleh data dan dalam penyusunan skripsi.

BAB III Gambaran Umum Instansi

Bab ini menguraikan tentang profil instansi dan unit kerja tempat penulis melakukan penelitian.

BAB IV Hasil Penelitian

Bab ini menguraikan tentang hasil penelitian penulis mengenai "Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja" (Kasus aspek keselamatan penerbangan pada PT Merpati Nusantara Airlines).

BAB V Penutup

Bab ini menguraikan tentang kesimpulan dari rangkaian hasil penelitian dan masukan bagi instansi berupa saran yang berguna untuk perbaikan-perbaikan dalam implementasi program sistem manajemen K3.

BAB II

KERANGKA TEORI DAN METODE PENELITIAN

Bab II terdiri dari enam sub bab. Sub bab pertama diuraikan mengenai tinjauan pustaka, yang menjelaskan mengenai sumber referensi skripsi yang digunakan dalam penelitian ini. Sub bab selanjutnya diuraikan mengenai kerangka teori, kemudian hipotesis, operasionalisasi konsep, metode penelitian, dan konsep reliabilitas dan validitas yang digunakan dalam penelitian.

A. Tinjauan Pustaka

Penelitian yang dilakukan oleh Nurlino Rachmadhani dalam skripsinya yang berjudul Analisis Persepsi Karyawan atas Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada PT. Astra Honda Motor bagian produksi tahun 2007 mengangkat permasalahan bagaimana implementasi sistem manajemen K3 dan bagaimana persepsi karyawan atas implementasi tersebut. Dimensi sistem manajemen K3 yang digunakan dalam penelitian ini ada lima yaitu kebijakan & komitmen, komunikasi & pelatihan, keamanan bekerja, pendokumentasian & pelaporan, dan evaluasi, dimensi ini bersumber dari buku B. Siswanto Sastrohadiwiryono, Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional dan Robert L. Mathis & John H. Jackson dengan judul Manajemen SDM. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa menurut persepsi pegawai bagian produksi, implementasi sistem manajemen K3 di PT. Astra Honda Motor sudah sangat baik, dimana

hal ini sangat didukung oleh sosialisasi yang baik dari pihak manajemen perusahaan sehingga dapat dikatakan bahwa pihak manajemen PT. Astra Honda Motor sudah memiliki pandangan yang baik mengenai pentingnya manajemen sukses menyeluruh yang meliputi seluruh pihak perusahaan dan pekerja.

Penelitian lain mengenai persepsi karyawan dilakukan oleh Catur Pramudya dalam skripsinya berjudul Persepsi karyawan terhadap sosialisasi program K3 di PT. Alstom Distribution mengangkat permasalahan bagaimana persepsi karyawan terhadap sosialisasi program K3 di PT. Alstom Distribution. Penelitian ini menggunakan empat dimensi sosialisasi sistem manajemen K3 yaitu upaya peningkatan, pencegahan, pengobatan, dan upaya pemulihan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa karyawan setuju dan mendukung program sosialisasi K3 yang dilakukan oleh perusahaan, sosialisasi K3 di PT. Alstom Distribution sendiri telah sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang berlaku sehingga persepsi pegawai menilai sosialisasi program sudah cukup baik.

Sementara itu, penelitian dalam penulisan ini sendiri mengangkat permasalahan mengenai bagaimana implementasi sistem manajemen K3 di PT. Merpati Nusantara Airlines dan menganalisis bagaimana persepsi pegawai terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan di PT. Merpati Nusantara Airlines. Dalam penelitian ini menggunakan lima dimensi yaitu komitmen perusahaan dan usaha-usaha K3, kebijakan dan disiplin K3, komunikasi dan pelatihan K3, inspeksi tempat kerja, dan dimensi

evaluasi, sedangkan analisis dalam penelitian ini berdasarkan sebelas subdimensi. Teori ini bersumber dari buku Rober L. Mathis and John H. Jackson yang berjudul Manajemen Sumber Daya Manusia.

B. Kerangka Teori

1. Sistem

Secara sederhana suatu sistem dapat diartikan sebagai suatu kumpulan atau himpunan dari unsur, komponen, atau variabel-variabel yang terorganisasi, saling berinteraksi saling tergantung satu sama lain dan terpadu, teori sistem umum (*The General System Theory*) yang pertama kali diuraikan oleh Kenneth Boulding terutama menekankan pentingnya perhatian terhadap setiap bagian yang membentuk sebuah sistem. Teori sistem mengatakan bahwa komponen pembentuk organisasi bukan hanya bagian-bagian yang tampak secara fisik, tetapi juga hal-hal yang mungkin bersifat abstrak atau konseptual seperti misi, pekerjaan, kegiatan, kelompok informal, dan lain-lain.¹²

Unsur-unsur yang mewakili suatu sistem secara umum adalah masukan (*input*), pengolahan (*processing*), dan keluaran (*output*). Di samping itu suatu sistem senantiasa tidak terlepas dari lingkungan sekitarnya. Maka umpan balik (*feedback*) bukan hanya berasal dari output tetapi dapat juga berasal dari lingkungan sistem yang dimaksud. Organisasi dipandang sebagai suatu sistem yang tentunya akan memiliki semua unsur-unsur ini.

¹² Wahyudi Kumorotomo dan Subando Agus Margono, *Sistem Informasi Manajemen Dalam Organisasi-Organisasi Publik*, (Jakarta : Gadjah Mada University Press, 1994) , hlm.8.

Pendekatan sistem untuk manajemen memandang organisasi sebagai satu kesatuan, sehingga pendekatan ini memberikan kemungkinan para manajer untuk melihat organisasi secara keseluruhan dan sebagai bagian dari lingkungan eksternal yang lebih luas. Teori sistem juga meramalkan bahwa aktivitas setiap segmen organisasi mempengaruhi aktifitas segmen lainnya, dengan tingkat pengaruh yang berbeda.¹³

Berdasarkan penjelasan di atas, dimana organisasi merupakan satu kesatuan sistem dalam pandangan manajemen dan umpan balik (*feedback*) dalam organisasi tidak hanya berasal dari output tetapi dapat juga berasal dari lingkungan sistem yang dimaksud, merupakan salah satu landasan teori yang mendukung penelitian ini, karena sistem manajemen K3 yang berada di dalam lingkungan organisasi internal dapat mendapatkan *feedback* dari dalam lingkungan itu sendiri dalam rangka mengevaluasi dan memperbaiki sistem manajemen tersebut. *Feedback* yang dimaksud dalam penelitian ini ialah penilaian persepsi dari para pegawai di unit kerja Merpati terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.

Persepsi ini dapat menjadi sebuah masukan atau *feedback* yang cukup bernilai karena masing-masing pegawai Merpati merupakan pelanggan internal program K3 dan pegawai merupakan tulang punggung dari sebuah perusahaan sehingga tingkat persepsi pegawai cukup signifikan untuk mencerminkan seberapa berhasilkah implementasi sistem manajemen K3

¹³ James A.F Stoner, R. Edward Freeman & Daniel R. Gilbert JR, *Manajemen jilid 1*, terjemahan, (Jakarta : PT.Indeks Gramedia Grup, 1996), hlm.46.

aspek keselamatan penerbangan yang telah diterapkan oleh pihak manajemen Merpati Nusantara Airlines.

1. Manajemen

a. Pengertian Manajemen

Dalam teori sistem yang telah diuraikan diatas, telah disebutkan bahwa organisasi merupakan satu kesatuan sistem. Sebuah sistem harus dapat berjalan dengan sinergis agar tidak terjadi benturan kepentingan antar subsistem dalam sebuah organisasi sehingga sistem tersebut dapat berjalan dengan baik. Dalam sebuah organisasi sinergis berarti telah terjalin kerjasama dan interaksi yang baik antar subsistem.¹⁴ Maka untuk mewujudkan kondisi sinergis dalam sebuah sistem diperlukan suatu manajemen yang baik karena dengan adanya peran manajemen, sebuah sistem akan diorganisasikan dan dikendalikan dengan baik.

Pengertian manajemen itu sendiri ialah kebiasaan yang dilakukan secara sadar dan terus menerus dalam membentuk organisasi.¹⁵ Dalam menjalankan kebiasaan tersebut, di sebuah organisasi diperlukan orang yang bertanggung jawab terhadap organisasi dalam mencapai tujuan organisasi, orang ini disebut manajer.

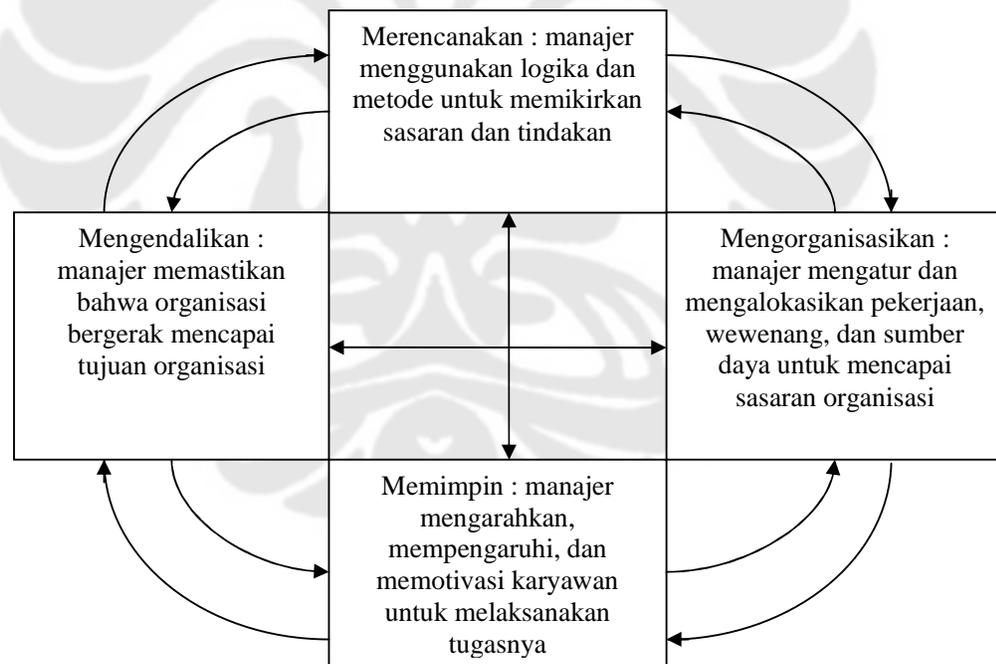
Pentingnya peran manajer dalam sebuah sistem manajemen juga dibenarkan oleh Henry Fayol, salah satu tokoh aliran teori organisasi klasik, dimana salah satu butir dari 14 prinsip manajemen Fayol, yaitu kesatuan komando menjelaskan bahwa setiap karyawan harus menerima instruksi hanya

¹⁴ *Ibid.*, hlm.4.

¹⁵ *Ibid.*, hlm.7.

dari satu orang. Dalam prinsip ini Fayol percaya bahwa kalau seorang karyawan menjadi bawahan dari beberapa orang manajer, maka akan terjadi konflik dalam instruksi dan kekacauan batas wewenang.

Dari prinsip-prinsip administrasi klasik, kegiatan yang dilakukan oleh seorang manajer dapat tercakup di dalam akronim POSDCoRB, *planning*, *organising*, *staffing*, *directing*, *coordinating/controlling*, *budgeting*. Namun sejak akhir abad kesembilan belas, peran manajer dalam fungsi manajemen secara spesifik terbagi kedalam empat fungsi yaitu *planning* (perencanaan), *Leading* (memimpin) *organising* (pengorganisasian), dan *controlling* (pengendalian).¹⁶



Gambar II. 1. SIFAT INTERAKTIF DARI PROSES MANAJEMEN

Sumber : James A.F Stoner, R. Edward Freeman & Daniel R. Gilbert JR, *Manajemen* jilid 1, terjemahan, (Jakarta : PT.Indeks Gramedia Grup, 1996), hlm.13.

¹⁶ Wahyudi Kumorotomo dan Subando Agus Margono, *Op.Cit.*, hlm.13.

Dari gambar diatas terlihat bahwa dalam kegiatan perencanaan, para manajer mendefinisikan tujuan organisasi, menentukan arah tindakan organisasi dan menetapkan strategi guna mencapai tujuan organisasi, disamping itu rencana dapat dijadikan pedoman dalam memperoleh dan menggunakan sumber daya yang diperlukan dan juga sebagai pedoman anggota organisasi dalam menjalankan aktivitas yang konsisten dengan tujuan dan prosedur yang ada. Dalam pengorganisasian, manajer mengatur dan menata kegiatan-kegiatan operasional serta alokasi pekerjaan, wewenang, dan sumber daya organisasi yang nantinya disesuaikan dengan tujuan yang hendak dicapai oleh organisasi. Pada proses memimpin, tugas seorang manajer meliputi mengarahkan, mempengaruhi, dan memotivasi karyawan untuk melaksanakan tugasnya masing-masing. Dan dalam tahap pengendalian, peran seorang manajer meliputi:

1. menetapkan standar prestasi kerja,
2. mengukur prestasi saat ini,
3. membandingkan prestasi saat ini dengan standar yang telah ditetapkan, dan
4. mengambil tindakan korektif bila ada deviasi yang dideteksi.¹⁷

Dalam prakteknya proses manajemen bukan merupakan empat macam aktivitas yang terpisah atau yang mempunyai hubungan longgar, tetapi sekelompok fungsi yang saling berkaitan.¹⁸ Sehingga jika salah satu fungsi tersebut tidak dijalankan maka akan mengacaukan peran fungsi lainnya dan

¹⁷ James A.F Stoner, R. Edward Freeman & Daniel R. Gilbert JR, *Op.Cit.*, hlm. 12.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 13.

dapat menyebabkan proses manajemen tidak berjalan optimal, yang akhirnya mengakibatkan output organisasi juga tidak maksimal.

b. Manajemen Sukses Menyeluruh

Semua fungsi manajemen akan berjalan dengan baik, jika sebuah organisasi memiliki pemahaman tentang manajemen sukses menyeluruh.

Pengertian manajemen sukses menyeluruh sendiri ialah sebagai berikut:

Manajemen sukses menyeluruh ialah kondisi yang ideal dari sebuah perusahaan, dimana pihak manajemen berhasil mensukseskan seluruh komponen perusahaan yaitu : pemegang saham, manajemen, karyawan, dan perusahaan secara keseluruhan.¹⁹

Para pemegang saham perusahaan wajib mempertimbangkan mutu seluruh sarana yang digunakan untuk mewujudkan manajemen sukses menyeluruh, untuk itu mereka harus mengambil langkah:

1. Mengangkat manajemen profesional yang mutunya tidak diragukan.
2. Manajemen yang disertai kepercayaan menjalankan perusahaan harus berani merencanakan operasi, peralatan, dan ketenagakerjaan perusahaan, hal tersebut dimaksudkan untuk menentang keinginan atau idealisme pribadi maupun umum dan agar manajemen dapat melakukan pertimbangan yang matang
3. Dualisme antara pengusaha dan karyawan harus ditiadakan. Sedapat mungkin serikat buruh dihapus dan ditukar dengan koperasi karyawan, dan kemudian diberikan opsi saham perusahaan. Melalui cara seperti ini manajemen dan karyawan akan memiliki hasrat yang sama dalam mencapai sasaran bersama.
4. Sukses menyeluruh juga memerlukan susunan organisasi yang mobilitasnya tinggi. cara seperti ini misalnya dengan menetapkan bahwa pemegang saham hanya mengangkat anggota manajemen, sedangkan manajemen memilih karyawan yang berpotensi tinggi sehingga alih tugas sesuai dengan kemampuan harus mudah dilaksanakan.

¹⁹ Bennet N.B. Silalahi & Rumondang B. Silalahi, *Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja.*, (Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo, 1995), hlm.1.

5. Komunikasi antara manajemen dan karyawan melalui manajemen lini pertama harus maksimal. Setelah perencanaan strategis (perusahaan) ditetapkan oleh manajemen, maka perencanaan manajerial (departemen), diserahkan kepada manajer lini pertama, kemudian manajer ini bersama karyawan lainnya menyusun perencanaan manajerial tersebut. Dalam komunikasi terbatas tersebut, manajemen menilaikemajuan setiap departemen, dan mengadakan perbaikan seperlunya. Hukuman pemecatan dan segala bentuk perintah diserahkan kepada manajemen lini pertama. Manajemen puncak hanya memberikan dukungan atau pelimpahan wewenang saja.²⁰

Disamping itu, kesuksesan menyeluruh dapat diukur dengan:

1. Surplus yang dicapai perusahaan
2. Kepuasan, termasuk kesejahteraan, keselamatan dan kesehatan yang diperoleh manajemen dan karyawan
3. Persentase penghasilan manajemen dan karyawan di atas kebutuhan fisik minimum²¹.

Manajemen sukses menyeluruh dapat dicapai dengan baik ketika pemborosan, kebocoran, kecelakaan, dan penyebab kerugian lainnya telah dapat ditanggulangi oleh pihak manajemen. Sehingga manajemen sukses menyeluruh juga harus menganut prinsip-prinsip manajemen pengendalian kerugian dalam meningkatkan keuntungan dan kesuksesan bersama.

c. Manajemen Pengendalian Kerugian

Manajemen pengendalian kerugian bertujuan meningkatkan kemampuan seluruh sistem perusahaan dalam rangka mencapai sukses menyeluruh baik dari segi kebijakan, prosedur proses, dan peraturan-peraturan.²² Manajemen ini mempertahankan batas toleransi minimal dan sedapat mungkin mencapai standar yang menguntungkan. Dalam manajemen ini ada dua unsur yang harus

²⁰ *Ibid.*, hlm. 6.

²¹ *Ibid.*, hlm.8.

²² *Ibid.*, hlm. 9.

disinkronkan untuk mendapatkan keselamatan dan keuntungan manajemen, yaitu :

- A. Perilaku unsur-unsur tekno-struktural, misalnya, lokasi pabrik, bangunan dan perlengkapannya, tata ruang pabrik, dan proses operasional perusahaan.
- B. Perilaku unsur-unsur sosio-prosesual, misalnya karyawan, rencana, kebijakan, peraturan, pengupahan, komunikasi, kepemimpinan, pengendalian, dan sebagainya.²³

Di samping itu manajemen pengendalian kerugian juga mencakup pembinaan dan pengembangan sistem manajerial. setiap manajer harus menguasai tata cara operasional peralatan & perlengkapan kerja, dan tata cara manajerial untuk mencapai sasaran, hal ini dimaksudkan agar para manajer dapat mengawasi perilaku di bawah standar yang dapat mengakibatkan kecelakaan, luka-luka, atau kerusakan pada properti perusahaan. Dalam bukunya Bennett N.B. Silalahi menyatakan:

Kebanyakan kerugian ditimbulkan oleh kecelakaan kerja bermula pada kurang tanggapnya manajemen terhadap risiko dan kerugian. Biasanya untuk menjamin agar tidak timbul kerugian perusahaan hanya membeli polis asuransi saja, namun jika ditelaah lebih jauh kebijakan yang seperti ini sebenarnya tidak menjangkau dalam pada akar timbulnya kerugian.²⁴

Dalam bukunya manajemen keselamatan dan kesehatan kerja, Gempur Santoso menyatakan bahwa dasar-dasar kontrol kerugian ialah sebagai berikut:

1. Prinsip I : tindakan yang membahayakan, kondisi yang membahayakan dan kejadian kurang baik (*accident*) semua itu merupakan beberapa gejala kesalahan dalam suatu sistem manajemen.

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid*, hlm. 10.

2. Prinsip II : Kita harus meramalkan secara pasti sekumpulan tanda yang kurang baik (*injuies*) dan harus dapat mengidentifikasi serta mengontrolnya.
3. Prinsip III : Manajer harus memperhatikan pengadaan alat pengaman/keselamatan/pelindung (*safety*) di setiap bagian yang difungsikan oleh perusahaan. Secara langsung manajemen mengatur adanya *safety* yang baik pada saat perencanaan, pengorganisasian dan harus selalu dilakukan kontrol.
4. Prinsip IV : Kunci yang efektif pengaturan kebutuhan performen alat pelindung (*safety*) adalah manajemen harus memiliki prosedur yang jelas dan terukur.
5. Prinsip V : Alat pelindung (*safety*) yang baik adalah tepat guna pada tempatnya dan ketika digunakan tidak rusak serta tidak menimbulkan kejadian yang kurang baik.²⁵

Melalui pertimbangan penerapan prinsip-prinsip diatas, sebuah perusahaan seharusnya mampu menekan frekuensi timbulnya kerugian atau kecelakaan akibat kerja karena penyebab kecelakaan kerja yang menimbulkan kerugian bagi perusahaan serta biaya-biaya kecelakaan akibat kerja sebenarnya dapat diukur dan dikendalikan.

2. Kecelakaan Kerja

Kecelakaan menurut M. Sulaksmo dalam Santoso adalah suatu kejadian yang tak terduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur.²⁶ Seperti yang telah diuraikan diatas kecelakaan kerja sebenarnya dapat dicegah oleh pihak perusahaan, hal ini senada dengan pendapat M.Sulaksmo dalam Santoso dan telah tersirat dalam UU No.1 tahun 1970 pasal 10 bahwa tanggung jawab pencegahan kecelakaan kerja selain pihak perusahaan juga karyawan dan pemerintah.²⁷

²⁵ Gempur Santoso, *Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*, (Jakarta : Prestasi Pustaka Publisher, 2004), hlm, 21.

²⁶ *Ibid*, hlm, 7.

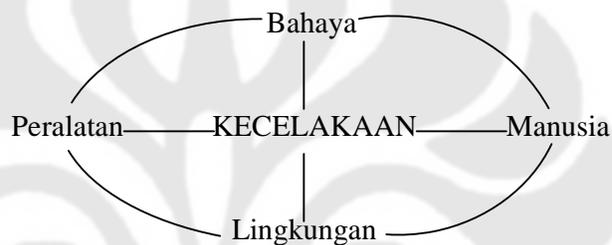
²⁷ *Ibid*.

Pendapat dari beberapa tokoh dibawah ini mengenai pencegahan kecelakaan kerja semakin memperkuat pendapat bahwa kecelakaan kerja sebenarnya dapat dicegah sejak dini, pendapat tersebut antara lain sebagai berikut :

1. Menurut Bennett NBS sebagaimana dikutip oleh Santoso, pencegahan kecelakaan kerja dapat dilakukan melalui pendekatan dua aspek, yaitu aspek perangkat keras seperti peralatan, perlengkapan, letak, dan lain-lain. Aspek yang kedua ialah aspek perangkat lunak yaitu manusia dan segala unsur yang berkaitan.
2. Pendapat dari Julian B. Olishifski sebagaimana dikutip oleh Santoso, menjelaskan bahwa pencegahan kecelakaan kerja dalam keselamatan kerja profesional dapat dilakukan dengan memperkecil kejadian yang membahayakan dari mesin, cara kerja, material, dan struktur perencanaan. Hal selanjutnya dengan memberikan alat pengaman agar tidak membahayakan sumber daya yang ada. Selanjutnya dengan memberikan pendidikan (training) kepada tenaga kerja atau karyawan tentang kecelakaan dan keselamatan kerja. Hal terakhir dengan memberikan alat pelindung diri tertentu kepada tenaga kerja yang berada pada area berbahaya.
3. Sedangkan menurut pendapat Suma`mur sebagaimana dikutip oleh Santoso, kecelakaan kerja dapat dicegah dengan 12 hal, yaitu :
 - 1) Harus adanya peraturan perundangan yang mengatur mengenai K3 dalam sebuah perusahaan,
 - 2) Adanya standarisasi yang ditetapkan secara resmi, setengah resmi, atau tidak resmi mengenai syarat-syarat keselamatan kerja,
 - 3) Pengawasan agar UU wajib dipatuhi,
 - 4) Penelitian bersifat teknis terhadap peralatan kerja dan bahan-bahan berbahaya,
 - 5) Riset medis terhadap teknologi dan lingkungan kerja,
 - 6) Penelitian psikologis meliputi penelitian tentang pola-pola kewajiban yang mengakibatkan kecelakaan,
 - 7) Penelitian statistik untuk mendapatkan jenis-jenis kecelakaan kerja,
 - 8) Pendidikan,
 - 9) Latihan-latihan,
 - 10) Penggairahan, pendekatan lain agar bersikap selamat,
 - 11) Asuransi, insentif finansial untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan, dan

12) Usaha keselamatan pada tingkat perusahaan.²⁸

Uraian pendapat beberapa tokoh diatas menunjukkan bahwa kecelakaan kerja dapat dicegah dengan memperhatikan 4 faktor. Faktor-faktor tersebut ialah manusia, lingkungan, peralatan, dan kemungkinan bahaya yang akan timbul, dimana keempat faktor ini saling berkaitan satu sama lain terhadap terjadinya kecelakaan.²⁹ Gambar di bawah ini memperlihatkan keterkaitan antar keempat faktor tersebut.



Gambar II.2. KETERKAITAN FAKTOR-FAKTOR PENCEGAHAN KECELAKAAN

Sumber: Gempur Santoso, *Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*, (Jakarta : Prestasi Pustaka Publisher, 2004) , hlm.10.

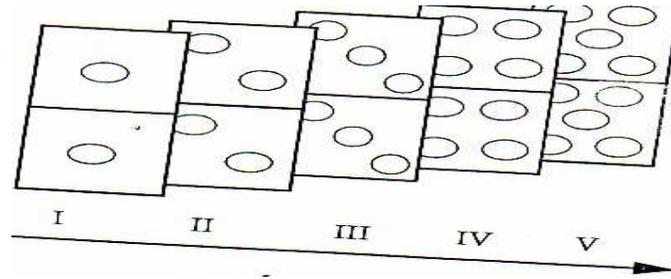
Pendapat dari para tokoh diatas diperkuat juga dengan teori pencegahan kecelakaan kerja sebagai berikut :

A. Teori Henrich

Teori ini dikenal juga dengan teori domino, H.W.Heinrich dalam Santoso `memberikan penjelasan mengenai teori ini melalui gambar dibawah ini :

²⁸ *Ibid*, hlm. 8.

²⁹ *Ibid*, hlm. 10.



Gambar II.3. DOMINO BERJAJAR TEGAK

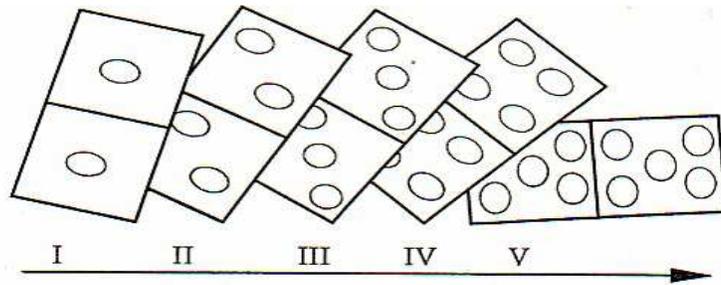
Sumber: H.W.Heinrich dalam Gempur Santoso, Tahun 2004, hlm.2.

Keterangan :

- I. Heriditas (keturunan). Misalnya karena keras kepala dan pengetahuan lingkungan jelek sehingga mengakibatkan kurang hati-hati dan terjadi kecelakaan.
- II. Kesalahan manusia. Kelemahan sifat perseorangan yang menunjang terjadinya kecelakaan seperti kurang pendidikan, angkuh, caact fisik atau mental.
- III. Perbuatan salah karena kondisi bahaya (tak aman), misalnya secara fisik meninggalkan alat pengaman, pencahayaan tidak memadai, mesin sudah tua, mesin tidak ada pelindungnya.
- IV. Kesalahan (*accident*), misalnya akan menimpa pekerja, mengakibatkan kecelakaan orang lain.
- V. Dampak kerugian, misalnya pekerja mengalami luka, cacat, tidak mampu bekerja, atau meninggal dunia. Supervisor menderita kerugian biaya langsung maupun tidak langsung dan dampak kerugian bagi konsumen seperti pesanan tertunda atau barang menjadi langka.³⁰

Apabila satu jatuh, maka akan mengenai semua, akhirnya sama-sama jatuh (sesuai arah panah).

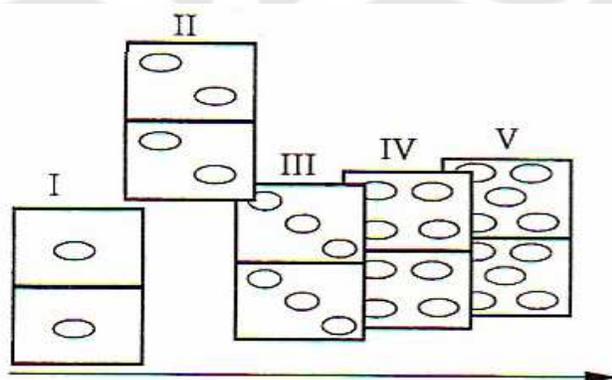
³⁰ *Ibid.* hlm. 2.



Gambar II.4. DOMINO JATUH SEMUA

Sumber: H.W.Heinrich dalam Gempur Santoso, Tahun 2004, hlm.4.

Cara mengatasi agar yang lain tidak berjatuh ialah salah satu domino misalnya no.2 harus diambil. Dengan demikian kecelakaan yang lain dapat dihindari.



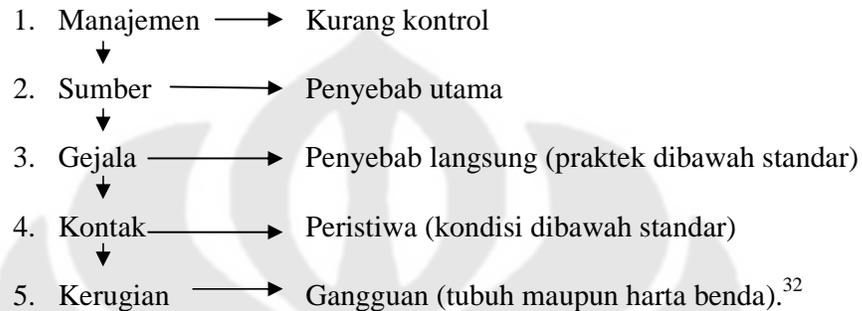
Gambar II.5. DOMINO (BAGIAN) YANG RENTAN DIAMBIL

Sumber: H.W.Heinrich dalam Gempur Santoso, Tahun 2004, hlm.4.

B. Teori Frank E.Bird Petersen

Menurut Petersen, penerapan teori Heinrich memiliki kesalahan prinsipil. Dalam teori tersebut pengambilan salah satu domino seolah-olah dapat menanggulangi penyebab utama kecelakaan, yaitu kondisi atau perbuatan tidak aman, tetapi dalam teori Heinrich tidak ada upaya untuk

menelusuri sumber yang mengakibatkan kecelakaan.³¹ Kemudian Frank E. Bird Petersen melakukan modifikasi teori Heinrich dengan teori manajemen, sehingga menurut Petersen dalam Santoso, hasilnya sebagai berikut :



Dari uraian diatas, teori Petersen sebagaimana dikutip oleh Santoso menjelaskan bahwa:

Usaha pencegahan kecelakaan kerja hanya berhasil apabila dimulai dengan memperbaiki manajemen keselamatan dan kesehatan kerja. Praktek dan kondisi di bawah standar merupakan penyebab terjadinya suatu kecelakaan dan hal tersebut menunjukkan gejala bahwa adanya kesalahan dalam proses manajemen yang telah diterapkan.³³

4. Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada dasarnya mencari dan mengungkapkan kelemahan operasional yang memungkinkan terjadinya kecelakaan. Kelemahan operasional yang menimbulkan kecelakaan tidak terlepas dari perencanaan yang kurang lengkap, keputusan yang tidak tepat, salah perhitungan dalam organisasi dan praktek manajemen yang kurang baik dalam pelaksanaannya. Teori-teori mengenai pencegahan kecelakaan

³¹ *Ibid.*, hlm. 5

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*, hlm. 6

kerja yang telah diuraikan diatas, secara dominan mempertegas bahwa program manajemen keselamatan dan kesehatan kerja harus diterapkan disetiap perusahaan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pengertian keselamatan kerja ialah sarana utama untuk pencegah kecelakaan, cacat, dan kematian sebagai akibat kecelakaan kerja, Keselamatan kerja yang baik adalah pintu gerbang bagi keamanan tenaga kerja.³⁴ Keselamatan kerja bertujuan untuk membuat tenaga kerja mendapatkan perlindungan keselamatan pada pekerjaannya dari bahaya-bahaya kecelakaan yang bersumber kepada mesin dan peralatan kerja, lingkungan dan faktor-faktor manusia sendiri.

Sedangkan kesehatan kerja itu sendiri ialah praktek-praktek meningkatkan kesehatan tenaga kerja yang setinggi-tingginya, baik kuratif maupun preventif. Sasarannya adalah faktor manusia dan lingkungan.³⁵ Tujuan akhir dari peningkatan kesehatan kerja ialah menjadikan tenaga kerja yang sehat, sejahtera, bergairah dan produktif. Ruang lingkup kesehatan kerja yaitu :

1. Kesehatan kuratif, yang biasanya dilakukan oleh tenaga medis di perusahaan dan bermaksud menekan keadaan sakit menjadi sekecil-kecilnya dengan upaya kedokteran yang sebaik-baiknya.
2. Kesehatan preventif untuk mencegah tenaga kerja mengalami gangguan kesehatan atau penyakit, baik oleh karena keadaan umum, maupun oleh pekerjaan.
3. Pengamanan bahaya-bahaya oleh karena proses produksi yang mungkin berakibat buruk kepada tenaga kerja atau masyarakat luas.

³⁴ Suma`mur P.K. *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Jakarta: PT.Gunung Agung, 1996.

³⁵ Suma`mur, *K3 dalam Pekerjaan Kehutanan dan Industri Perakayuan*, (Jakarta: Lembaga Nasional Higene Perusahaan dan Kesehatan Kerja, 1977), hlm.7.

4. Menyerasikan antara tenaga kerja dengan pekerjaannya, dengan tujuan kegairahan dan efisiensi kerja.³⁶

Berdasarkan uraian diatas, penulis sependapat terhadap pendapat yang menyatakan bahwa pengertian keselamatan dan kesehatan kerja itu sendiri yaitu suatu upaya untuk menekan atau mengurangi risiko kecelakaan dan penyakit akibat kerja yang pada hakikatnya tidak dapat dipisahkan antara keselamatan dan kesehatan kerja.³⁷

Sedangkan menurut Robert L.Mathis dan John H. Jackson dalam Sri Budi Cantika Yuli, keselamatan dan kesehatan kerja ialah :

Tindakan yang menjamin terciptanya kondisi kerja yang aman, terhindar dari gangguan fisik dan mental melalui pembinaan dan pelatihan, pengarahan dan kontrol terhadap pelaksanaan tugas dari para karyawan dan pemberi bantuan sesuai dengan aturan yang berlaku, baik dari lembaga pemerintah maupun perusahaan tempat bekerja.³⁸

Program manajemen keselamatan dan kesehatan kerja itu sendiri meliputi :

- a) Kepemimpinan dan administrasi,
- b) Manajemen K3 yang terpadu,
- c) Pengawasan,
- d) Analisis pekerjaan dan prosedural,
- e) Penelitian dan analisis pekerjaan,
- f) Latihan bagi tenaga kerja,
- g) Pelayanan kesehatan kerja,
- h) penyediaan alat pelindung diri,
- i) Peningkatan kesadaran terhadap keselamatan dan kesehatan kerja,
- j) Sistem pemeriksaan,
- k) Laporan pendataan.³⁹

³⁶ *Ibid*, hlm. 7.

³⁷ Tjandra Y.A dan T. Hastuti, *K3*, dalam Guntur Bambang H. Spm, *Kebijakan K3 Departemen kesehatan*, (Jakarta : UI press, 2002), hlm.2

³⁸ Sri Budi Cantika Yuli, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Malang: UMM Press, 2005), hlm. 211.

³⁹ Rudi Suardi, *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, (Jakarta : Penerbit PPM, 2007), hlm. 5.

Sesuai dengan persyaratan standar, penerapan kebijakan K3 juga harus memenuhi beberapa aspek:

- a) Sesuai dengan sifat dan skala risiko K3. Pengendalian risiko merupakan dasar dari penerapan Sistem Manajemen K3 karena itu perlu direfleksikan dalam kebijakan K3.
- b) Mencakup komitmen perbaikan berkelanjutan. Dalam memenuhi persyaratan perundangan, organisasi harus melakukan perbaikan terhadap kinerja K3-nya, dimana hal ini untuk mengurangi risiko penyakit akibat kerja, kecelakaan, dan insiden di tempat kerja.
- c) Mencakup komitmen untuk memenuhi persyaratan perundang-undangan dan persyaratan lainnya.
- d) Terdokumentasi, diterapkan, dan dipelihara. Bentuk dokumentasi dari kebijakan K3 biasanya dalam bentuk poster, pamflet, atau *id card*. Kebijakan K3 secara periodik harus ditinjau, diamandemen atau direvisi jika dibutuhkan.
- e) Dikomunikasikan keseluruh personel, sehingga kebijakan K3 yang telah ditetapkan dapat dipahami oleh semua level personel.
- f) Tersedia bagi pihak terkait. Pihak manapun yang terpengaruh oleh kinerja K3 organisasi harus dipastikan mengetahui tentang keberadaan kebijakan K3.
- g) Ditinjau secara periodik (evaluasi kinerja) untuk memastikan bahwa kebijakan K3 masih relevan dan sesuai dengan organisasi.⁴⁰

Aspek-aspek yang diuraikan diatas merupakan hal penting yang dapat mewujudkan keberhasilan implementasi K3, namun selain hal diatas manajemen puncak juga harus mempertimbangkan hal-hal seperti aspek bahaya yang terjadi, sejarah dan kinerja K3 organisasi, kebutuhan pihak terkait, peluang dan kebutuhan perbaikan berkelanjutan, sumber daya yang diperlukan termasuk sumber daya manusia, ketersediaan dana dan peralatan, dan kontribusi karyawan, rekanan, dan pihak luar lainnya.⁴¹

A. Langkah-langkah penerapan sistem manajemen K3

Pengimplementasian program-program K3 tersebut juga perlu memperhatikan langkah-langkah penerapan sistem manajemen K3 sehingga

⁴⁰ *Ibid*, hlm.50.

⁴¹ *Ibid*, hlm.51.

hasilnya dapat optimal. Langkah-langkah penerapan Sistem Manajemen K3 ialah sebagai berikut :

Tahapan dan langkah-langkah penerapan sistem manajemen K3 dibagi menjadi dua bagian besar : Pertama, tahap persiapan yaitu langkah awal yang harus dilakukan organisasi/perusahaan yang melibatkan lapisan manajemen dan sejumlah *personel* seperti : komitmen manajemen puncak, menentukan ruang lingkup, menetapkan cara penerapan, membentuk kelompok penerapan, dan menetapkan sumber daya yang diperlukan. Tahap kedua ialah tahap pengembangan dan persiapan, tahap ini melibatkan banyak *personel*, mulai dari menyelenggarakan penyuluhan dan melaksanakan sendiri kegiatan audit internal serta tindakan perbaikannya sampai melakukan sertifikasi.

Langkah 1. Menyatakan komitmen. Pernyataan komitmen dan penetapan kebijakan untuk menerapkan sebuah sistem manajemen K3 dalam perusahaan harus dilakukan oleh manajemen puncak. Manajemen harus benar-benar menyadari bahwa merekalah yang paling bertanggung jawab terhadap keberhasilan atau kegagalan penerapan sistem manajemen K3. Oleh karena itu ada baiknya jika secara khusus pihak manajemen mengkomunikasikan komitmennya ke seluruh jajaran perusahaannya.

Langkah 2. Menetapkan cara penerapan. Dalam menerapkan sistem manajemen K3, perusahaan dapat menggunakan jasa konsultan dengan pertimbangan bahwa konsultan dapat menjadi agen pengalihan pengetahuan yang efektif, selain itu konsultan yang independen dapat memberikan umpan balik kepada manajemen secara objektif, dan konsultan jelas akan memiliki waktu yang cukup untuk menangani masalah K3.

Langkah 3. Membentuk kelompok kerja penerapan. Jika perusahaan membentuk kelompok kerja sebaiknya anggota kelompok kerja terdiri dari seorang wakil dari setiap unit kerja, biasanya manajer unit kerja. Peran anggota dalam proses kelompok kerja tersebut yaitu, menjadi agen perubahan sekaligus sebagai fasilitator dalam unit kerjanya, menjaga konsistensi dari penerapan sistem manajemen K3, dan menjadi penghubung antara manajemen dan unit kerjanya.

Langkah 4. Menetapkan sumber daya yang diperlukan. Sumber daya yang diperlukan di sini mencakup orang/personel, perlengkapan, waktu, dan dana. orang yang dimaksud disini adalah beberapa orang yang diangkat secara resmi di luar tugas-tugas pokoknya dan terlibat penuh dalam proses penerapan. Proses penerapan K3 bukan kegiatan yang berlangsung hanya satu atau dua bulan saja, sehingga dalam waktu kurang lebih setahun, perusahaan harus memiliki dana tersendiri untuk proses penerapan ini, namun dengan adanya perencanaan dan pengelolaan yang baik, hal ini tidak akan menjadi masalah.

Langkah 5. Kegiatan penyuluhan. Tujuannya ialah untuk menyamakan persepsi dan motivasi terhadap pentingnya penerapan sistem manajemen K3 bagi kinerja perusahaan dan membangun komitmen menyeluruh di seluruh jajaran perusahaan.

Langkah 6. Peninjauan sistem. Melalui peninjauan sistem ini akan terlihat apakah perusahaan sudah mengikuti dan melaksanakan secara konsisten prosedur dari OHSAS 18001 atau Permenaker 05/Men/1996, dan akan terlihat juga apakah perusahaan sudah memiliki dokumen, menjalankan sebagian atau seluruh persyaratan standar sistem manajemen K3.

Langkah 7. Penyusunan jadwal kegiatan. penyusunan yang dibentuk oleh kelompok kerja meliputi ruang lingkup pekerjaan, kemampuan wakil manajemen dan kelompok kerja penerapan, dan keberadaan proyek.

Langkah 8. Pengembangan sistem manajemen K3. Kegiatan ini mencakup dokumentasi, pembagian kelompok, penyusunan bagan alir, penulisan manual sistem manajemen K3, prosedur dan instruksi kerja.

Langkah 9. Penerapan sistem. Setelah dokumen selesai dibuat, maka setiap anggota kelompok kerja kembali ke masing-masing unit kerja untuk menetapkan sistem yang telah ditulisnya. cara penerapannya ialah pertama, anggota kelompok kerja mengumpulkan seluruh stafnya dan menjelaskan isi dokumen tersebut, kedua anggota kelompok kerja bersama staf unit kerjanya mulai mencoba menerapkan hal-hal yang tertulis. Selanjutnya mengumpulkan semua catatan K3 dan rekaman tercatat yang merupakan bukti pelaksanaan hal-hal yang telah tertulis. Rentang waktu penerapan ini sebaiknya tidak kurang dari tiga bulan dan waktu ini termasuk waktu yang digunakan untuk penyempurnaan sistem dan dokumen.

Langkah 10. Proses sertifikasi. Ada sejumlah lembaga sertifikasi sistem manajemen K3, seperti Sucofindo melakukan sertifikasi terhadap Permenaker 05/Men/1996. Sedangkan untuk OHSAS 18001 : 1999 organisasi bebas menentukan lembaga sertifikasi manapun, untuk itu organisasi disarankan untuk memilih lembaga sertifikasi OHSAS 18001 yang paling tepat.⁴²

B. Manfaat implementasi sistem manajemen K3

1. Perlindungan karyawan. Dengan adanya jaminan keselamatan, keamanan, dan kesehatan selama bekerja, tentu saja perusahaan akan memberikan kepuasan bagi para pegawai sehingga loyalitas pegawai dapat meningkat.
2. Memperlihatkan kepatuhan pada peraturan dan perundang-undangan. Penerapan sistem manajemen K3, setidaknya dapat menunjukkan itikad baik sebuah perusahaan dalam mematuhi peraturan dan perundang-undangan.
3. Mengurangi biaya. Salah satu biaya yang dapat dikurangi dengan penerapan SMK3 ialah biaya premi asuransi karena banyak perusahaan yang mengeluarkan biaya premi asuransi jauh lebih kecil dibandingkan sebelum menerapkan SMK3.
4. Membuat sistem manajemen yang efektif. Salah satu ntk nyata yang dapat dilihat dari penerapan K3 adalah prosedur terdokumentasi dimana dengan adanya prosedur maka segala aktivitas dan kegiatan akan terorganisir dan terarah.

⁴² *Ibid*, hlm. 25-34.

5. Meningkatkan kepercayaan dan kepuasan pelanggan. Melalui penerapan SMK3, citra organisasi terhadap kinerjanya akan semakin meningkat, dan tentu ini akan meningkatkan kepercayaan pelanggan.

Implementasi sistem manajemen K3 juga sangat perlu memperhatikan kondisi tempat kerja baik lingkungan didalam gedung maupun di luar gedung kerja. Hal itu seperti suhu, kelembaban, dan kecepatan udara, kebisingan, getaran mekanis, penerangan, debu, gas dan uap (ventilasi), dan segi-segi kebersihan perusahaan lainnya seperti ketersediaan air yang baik, keadaan kakus, pembuangan sampah, tempat cuci dan ruangan ganti pakaian, dan ruangan makan/kantin.⁴³

Faktor-faktor keselamatan lainnya di dalam gedung yang penting untuk diperhatikan ialah: Letak pintu/tangga darurat, letak dan cara penggunaan alat pemadam api, apabila terjadi evakuasi agar mendahulukan mereka yang cacat atau wanita hamil. Ini merupakan etika dan prioritas di dalam melaksanakan evakuasi, pemberitahuan jika mengetahui keadaan darurat agar melapor kepada pejabat yang berwenang, letak dan cara penggunaan isi kotak pertolongan pertama pada kecelakaan, kebersihan, keamanan dan ketertiban dengan berperilaku sopan tidak berteriak kecuali terjadi kebakaran.

⁴³ Suma`mur, *Higene Perusahaan dan kesehatan kerja*, (Jakarta: CV Masagung, 1988), hlm.221.

5. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Menurut Sastrohadiwiryo, dalam penerapan Sistem Manajemen K3, perusahaan wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

1. Menetapkan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dan menjamin komitmen terhadap penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja.
2. Merencanakan pemenuhan kebijakan, tujuan, dan, sasaran penerapan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja.
3. Menerapkan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja secara efektif dengan mengembangkan kemampuan dan mekanisme pendukung yang diperlukan untuk mencapai kebijakan, tujuan, dan sasaran keselamatan dan kesehatan kerja.
4. Mengukur, memantau, dan mengevaluasi kinerja keselamatan dan kesehatan kerja serta melakukan tindakan perbaikan dan pencegahan.
5. Meninjau secara teratur dan meningkatkan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja secara berkesinambungan dengan tujuan meningkatkan kinerja keselamatan dan kesehatan kerja.⁴⁴

Sedangkan menurut Robert L. Mathis dan John H. Jackson, sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang efektif biasanya terdiri dari enam hal. Keenam hal tersebut ialah komitmen perusahaan, kebijakan dan disiplin K3, komunikasi dan pelatihan K3, komite K3, inspeksi tempat kerja, dan yang terakhir ialah evaluasi.

1. Inti dari sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja adalah komitmen perusahaan dan usaha-usaha keselamatan dan kesehatan kerja yang komprehensif. Usaha ini sebaiknya dikoordinasikan mulai dari tingkat manajemen paling tinggi untuk melibatkan seluruh anggota perusahaan. Usaha ini juga sebaiknya dicerminkan melalui tindakan-tindakan manajerial.
2. Kebijakan dan Disiplin Keselamatan dan Kesehatan kerja. Mendesain kebijakan dan peraturan keselamatan dan kesehatan kerja serta mendisiplinkan pelaku pelanggaran merupakan komponen penting dalam usaha menciptakan lingkungan kerja

⁴⁴ B. Siswanto Sastrohadiwiryo, *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2005), hlm.45.

yang aman dan sehat. Dukungan terhadap perlunya perilaku kerja yang aman dan memberikan umpan balik terhadap praktek-praktek keselamatan dan kesehatan kerja yang positif juga sangat penting dalam meningkatkan keselamatan kerja para karyawan.

3. Komunikasi dan Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Salah satu cara untuk mendorong usaha keselamatan dan kesehatan kerja bagi karyawan adalah dengan melibatkan seluruh karyawan di setiap kesempatan dalam sesi pelatihan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja dan dalam pertemuan-pertemuan komite K3, dimana pertemuan ini perlu diadakan secara rutin. Sebagai tambahan dalam pelatihan keselamatan dan kesehatan perlu adanya komunikasi yang terus menerus dalam membangun kesadaran akan pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja. Komunikasi yang terus menerus dalam membentuk kontes, insentif dan poster-poster, mengubah poster keselamatan kerja, mengupdate papan buletin, dan mengirimkan informasi keselamatan kerja ke wilayah kerja yang jauh juga direkomendasikan.
4. Komite K3. Para pekerja seringkali dilibatkan dalam perencanaan K3 melalui komite K3 yang terdiri dari karyawan yang berasal dari berbagai tingkatan jabatan dan departemen. Komite K3 biasanya secara reguler memiliki jadwal pertemuan, memiliki tanggung jawab spesifik untuk mengadakan tinjauan keselamatan kerja, dan membuat rekomendasi serta perubahan-perubahan yang diperlukan untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja di masa mendatang.
5. Inspeksi tempat kerja. Inspeksi tempat kerja sebaiknya dilakukan secara berkala oleh komite K3 atau koordinator K3. Ketika terjadi kecelakaan kerja, penyelidikan juga harus dilakukan oleh komite K3 atau koordinator k3. Dalam menyelidiki lokasi kecelakaan kerja, penting untuk menetapkan kondisi fisik dan lingkungan yang turut menyumbang terjadinya kecelakaan tersebut. Penyelidikan terhadap kecelakaan kerja harus dilakukan sesegera mungkin setelah kecelakaan terjadi guna memastikan bahwa kondisi saat kecelakaan kerja terjadi belum banyak berubah. Faktor yang berkaitan dengan penyelidikan kecelakaan kerja adalah penelitian, dimana hal ini dilakukan untuk menetapkan upaya guna mencegah kecelakaan kerja serupa terjadi lagi.
6. Evaluasi keselamatan dan kesehatan kerja. Perusahaan harus mengawasi dan mengevaluasi usaha-usaha keselamatan kerjanya. Usaha-usaha keselamatan dan kesehatan kerjaperusahaan juga harus diaudit secara periodik. Statistik kecelakaan dan cedera haruslah dibandingkan dengan pola kecelakaan sebelumnya untuk mengidentifikasi perubahan-perubahan yang

signifikan. Analisis ini harus dirancang untuk mengukur kemajuan dalam manajemen keselamatan dan kesehatan kerja.⁴⁵

6. Keselamatan Penerbangan

Dalam penelitian mengenai persepsi pegawai ini mengambil studi kasus tentang keselamatan penerbangan, maka selanjutnya akan diuraikan pula mengenai teori keselamatan penerbangan. Tingkat keselamatan yang disarankan dan dipraktekkan di dunia penerbangan pada umumnya lebih tinggi dibandingkan dengan industri angkutan lainnya karena faktor resiko kecelakaan yang tinggi, sehingga diperlukan komitmen yang tinggi dari level manajemen puncak dalam memprioritaskan faktor keselamatan penerbangan, yang dapat diawali dengan memperhatikan kelayakan kondisi pesawat khususnya persiapan ruang *cockpit* baik saat di hanggar, saat *take off* hingga *landing* kembali, persiapan segala sumber daya yang dibutuhkan (khususnya kemampuan pilot & crew), hingga ketersediaan peraturan yang tepat dan prasarana yang baik serta terpelihara secara berkelanjutan.

Dalam hal keselamatan penerbangan, bandar udara merupakan titik paling rawan terhadap kecelakaan pesawat udara. Berdasarkan data yang ada, hampir 100% kecelakaan pesawat udara terjadi di bandara dan sekitarnya. Pada saat tinggal landas, kemungkinan kecelakaan 13-19% sedangkan pada saat pendaratan kemungkinan kecelakaan mencapai 81-87% dari seluruh kecelakaan. Pada saat terbang jelajah (*cruising flight*) memang masih ada kemungkinan kecelakaan, tetapi jumlahnya relatif kecil sehingga presentasinya dapat diabaikan.⁴⁶

Pada saat pendaratan, biasanya awak pesawat udara selalu memperingatkan para penumpang, memasang sabuk pengaman (*seat belt*),

⁴⁵ Rober L. Mathis and John H. Jackson, *Manajemen Sumber Daya Manusia : Buku 2*, (Jakarta: Salemba Empat, 2002), hlm 258-262.

⁴⁶ K. Martono, "Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta", *Manajemen Transpor Udara*, Vol.21 Juli 2003.

tegakkan kursi tempat duduk, jangan di *toilet*, matikan rokok, redupkan lampu, dan semua kembali ke tempat duduk karena pesawat akan mendarat. Saat itulah yang paling kritis dalam penerbangan.

Oleh karena rawannya bandar udara, semua penghalang (*obstacles*) di bandar udara dan sekitarnya harus dilarang. Untuk kepentingan keselamatan penerbangan, kawasan disekitar bandar udara dibagi menjadi kawasan pendekatan dan lepas landas, kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, kawasan di bawah transisi, kawasan di bawah permukaan horizontal dalam, kawasan dibawah permukaan kerucut dan kawasan penempatan alat navigasi penerbangan. Dalam kawasan tersebut harus bebas dari bangunan yang tinggi, pohon, gedung, burung yang berkeliaran (*bird hazard*), dan main layang-layang. Setiap bandar udara harus diatur batas-batas operasi dalam menunjang terciptanya keselamatan penerbangan.⁴⁷

Dalam mewujudkan keselamatan penerbangan, selain memperhatikan hal-hal yang telah diuraikan diatas, pihak Airlines juga harus mengontrol kondisi pesawat ketika didarat dengan memperhatikan berbagai peralatan utama dan pendukung serta lingkungan dan proses kerja semua crew yang ada di bandara

Peralatan radio dan navigasi juga merupakan hal yang penting diprioritaskan dalam menciptakan keselamatan penerbangan. Peralatan tersebut yaitu:

1. Penerima pemancar VHF rangkap (*duplicated direction finder*)
2. ADF penemu arah otomatis
3. RMI (*radio magnetic indicator*) yang akan disertai dengan gyrokompas pesawat
4. VOR (*VHF omni-directional range*). Peralatan ini harus dirangkap dengan sarana tambahan pada satu penerima buat suatu sarana ILS (Instrumen Landing System)
5. DME (*distance measuring equipment*/alat pengukur jarak) untuk dapat mengukur jarak-jarak dari menara dan kecepatan di daratan

⁴⁷ *Ibid*

6. Alat pengawas (ATC transponder equipment) untuk mengenal pesawat udara dengan alat-alat pengawas ketika sedang terbang di lintasan udara di bawah pengawasan instrument panel.
7. Pilot otomatis untuk semua sendi dan disertai pada VOR dan ILS Radar cuaca merupakan manfaat tambahan bagi para penerbang untuk menghindari daerah-daerah gerakan pusaran (*turbulence*)
8. Peralatan pelebur es dan peralatan penyapu jendela angin.⁴⁸
Keselamatan di hangar juga merupakan hal penting yang harus diperhatikan dalam menciptakan keselamatan kerja bagi para pegawai di dunia penerbangan khususnya bagi para teknisi, hal-hal teknis tersebut seperti : Tank Hazards, sewaktu bekerja dengan sistem bahan-bahan pesawat, ada dua hal yang harus diperhatikan yaitu bahaya kebakaran dan kesehatan, hal selanjutnya ialah Oxygen Precautions, Hydraulic Fluids untuk mengoperasikan system Flight control dan landing gear, Radiation Hazard, kadang-kadang para pemeriksa akan membawa keluar X-Ray untuk bekerja di permukaan pesawat, Safety Harness Receptable Locations, tali pengikat keselamatan atau safety harness harus digunakan oleh petugas perawatan pesawat saat harus bekerja di atas wing dan horizontal stabillizer, NO-STEP Areas, terpasang tanda NO-STEP AREAS pada top of wing dan Horizontal Stabillizer. Daerah itu adalah daerah yang tidak boleh terbebani karena permukaannya sangat mudah mengalami kerusakan.dan Aircraft Doors With Escape Slides or Slides-Rafts, pintu pesawat-pesawat modern mempunyai Escape slide atau Slide Raft untuk membantu cepatnya proses evakuasi para penumpang dan crew disaat emergency.⁴⁹

7. Persepsi

Persepsi adalah anggapan yang muncul setelah melakukan pengamatan di lingkungan sekitar atau melihat situasi yang terjadi untuk mendapatkan informasi tentang sesuatu.⁵⁰ Persepsi juga merupakan proses memberi makna

⁴⁸ Frank H. Woodward, *Manajemen Transpor*, terjemahan, (Jakarta: CV Indah Grafika, 1991) hlm. 232.

⁴⁹ PT. Merpati Nusantara Airlines. *Buku Pedoman Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Jakarta: Divisi Avistion Safety, 2005. hlm. 40.

⁵⁰ J. Horovitz, *Seven Secret of Service Strategy*, (Great Britain: Prentice Hall, 2000), hlm.4.

pada stimuli indrawi (sensori stimuli).⁵¹ Persepsi masing-masing individu terhadap situasi yang sama dapat berbeda-beda, dimana hal ini disebabkan karena setiap orang menerima, mengorganisasikan, dan menerjemahkan informasi dengan caranya masing-masing.

Pada hakekatnya persepsi adalah proses kognitif yang dialami oleh setiap orang dalam memahami informasi tentang lingkungannya, baik melalui penglihatan, pendengaran, penghayatan, perasaan, dan penciuman.⁵² Kunci untuk memahami persepsi terletak pada pengenalan bahwa persepsi merupakan suatu penafsiran yang unik terhadap situasi, dan bukannya suatu pencatatan yang benar terhadap situasi.

Persepsi berperan dalam cara perolehan pengetahuan tentang objek atau kejadian pada saat tertentu, maka persepsi terjadi ketika rangsangan mengaktifkan indera. Persepsi melibatkan pengetahuan (kognitif) sehingga persepsi berperan dalam penerimaan rangsangan, mengatur dan menerjemahkan atau menginterpretasikan rangsangan yang sudah teratur itu untuk mempengaruhi perilaku dan membentuk sikap.

Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi itu sendiri dapat dibedakan menjadi dua, yaitu: faktor-faktor dari luar dan dari dalam. Pengaruh lingkungan luar: intensitas, ukuran, keberlawanan, pengulangan, dan gerakan. Sedangkan faktor-faktor dari dalam: proses belajar, motivasi, dan kepribadian.

⁵¹ Jalalludin Rakhmat, *Psikologi Komunikasi* (Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 1991), hlm 62.

⁵² Miftah Thoha, *Perilaku Organisasi: Konsep dasar dan Aplikasinya*, (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 1996), hlm.128.

Sedangkan menurut Stephen P. Robbins, karakteristik pribadi yang lebih relevan dalam mempengaruhi persepsi adalah sikap, motif, kepentingan atau minat, pengalaman masa lalu, dan pengharapan (ekspektasi).

Penilaian persepsi pegawai terhadap keselamatan dan kesehatan kerja aspek keselamatan penerbangan dalam penelitian ini mengindikasikan bahwa jika para pegawai memberikan penilaian baik atau setuju terhadap indikator pelaksanaan K3 aspek keselamatan penerbangan berarti penerapan kebijakan tersebut sudah tepat dan penerapan tersebut telah menjamin keselamatan dan kesehatan kerja para pegawai selama ini, sebaliknya jika para pegawai menilai tidak baik atau tidak setuju terhadap indikator pelaksanaan kebijakan K3 aspek keselamatan penerbangan artinya penerapan kebijakan tersebut masih perlu diperbaiki karena para pegawai belum merasa keselamatan dan kesehatan kerjanya terjamin secara keseluruhan.

Pegawai yang akan dijadikan populasi dan sampel selanjutnya ialah pegawai yang berstatus pegawai tetap pada divisi Aircraft Maintenance dan divisi Flight Crew karena para pegawai tetap pada kedua divisi ini ialah orang-orang yang terlibat langsung dalam mewujudkan keselamatan penerbangan bagi awak dan penumpang, selain itu status pegawai tetap lebih memiliki implikasi yang kuat dan konstan dalam proses penerapan sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan

C. Hipotesis

Hipotesis penelitian ini adalah implementasi sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dalam aspek keselamatan penerbangan menurut persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* PT. Merpati Nusantara Airlines adalah baik, hal ini dimungkinkan karena direksi Merpati Nusantara Airlines telah menyatakan komitmennya akan lebih memperhatikan aspek *human factor* yang signifikan menjadi kontribusi penyebab kecelakaan dan divisi *aviation safety* telah benar-benar mengetahui dan mengimplementasikan peraturan-peraturan mengenai keselamatan penerbangan dengan sebaik-baiknya.

Ho = Persepsi pegawai tidak baik terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan

Ha = Persepsi pegawai baik terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan

D. Operasionalisasi Konsep

Tabel II.1

Konsep	Variabel	Dimensi	Sub Dimensi	Indikator	Kategori
Sistem Manajemen K3 pada PT.Merpati berada di bawah wewenang aviation safety yang terdiri dari keselamatan penerbangan, pemeliharaan dan pengamanan gedung, dan total quality management systems	Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen K3 Aspek Keselamatan penerbangan	1. Komitmen Perusahaan dan usaha-usaha K3	1) Koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi	<p>a) Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan</p> <p>b) Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar para pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.</p> <p>c) Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan.</p>	1. Sangat tidak setuju 2. Tidak setuju 3. Setuju 4. Sangat setuju
			2) Tindakan manajerial pimpinan	<p>a) Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit dalam meningkatkan keselamatan penerbangan.</p> <p>b) Adanya penyediaan dana yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.</p> <p>c) Adanya penyediaan peralatan yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.</p>	
		2. Kebijakan dan Disiplin K3	1) Kebijakan K3	<p>a) PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan.</p> <p>b) Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait.</p> <p>c) Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap</p>	

				<p>setiap kebijakan.</p> <p>a) Terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan.</p> <p>b) Prosedur kerja yang ada mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan.</p> <p>c) Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat</p> <p>d) Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian mesin pesawat.</p>	
			<p>2) Peraturan K3</p> <p>3) Keamanan bekerja</p>	<p>a) Terdapat standar kepatuhan kerja (seperti: ada sanksi bila lalai menjalankan prosedur kerja)</p> <p>b) Tersedia peralatan kerja yang menjamin keselamatan para pekerja di dalam pesawat.</p> <p>c) Adanya pemeliharaan dan perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala</p> <p>d) Tersedia peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat.</p> <p>e) Adanya kecukupan peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat</p>	
		<p>3. Komunikasi dan Pelatihan K3</p>	<p>1) Sosialisasi dan penyebaran informasi K3</p>	<p>a) Sosialisasi program K3 dilakukan secara berkala.</p> <p>b) Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan.</p> <p>c) Setiap ada perubahan kebijakan K3 keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu.</p>	

				<p>d) Setiap ada kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait.</p>	
			2) Pelatihan K3	<p>a) Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala.</p> <p>b) Pelatihan didukung oleh sumber daya manusia yang memadai.</p> <p>c) Pelatihan didukung oleh fasilitas yang memadai.</p> <p>d) Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan.</p> <p>e) Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan.</p>	
		4. Inspeksi Tempat Kerja	1) Pemeriksaan bahaya	<p>a) Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat.</p> <p>b) Terdapat petugas penanganan keadaan darurat di bandara yang telah diberi pelatihan khusus (satgas pemadam, P3K,dll).</p> <p>c) Keadaan bahaya yang potensial sebelum pesawat <i>take off</i> selalu dapat dideteksi dengan jelas.</p> <p>d) Instruksi keadaan berbahaya atau darurat dapat cepat diketahui oleh seluruh pegawai di bandara.</p> <p>e) Alat dan sistem keadaan darurat atau berbahaya diperiksa secara berkala.</p>	
			2) Penyelidikan kecelakaan kerja	<p>a) Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan.</p>	

		5. Evaluasi	<p>1) Audit Sistem Manajemen K3</p> <p>2) Analisis kemajuan K3</p>	<p>b) Setiap terjadi insiden atau kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait.</p> <p>c) Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih.</p> <p>a) Audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif.</p> <p>b) Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit.</p> <p>c) Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan.</p> <p>a) Perusahaan memiliki data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun.</p> <p>b) Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit</p> <p>c) Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit.</p>	
--	--	-------------	--	--	--

Sumber : Rober L. Mathis dan John H. Jackson, *Manajemen Sumber Daya Manusia : Buku 2*, (Jakarta: Salemba Empat, 2002), hlm 258-262

E. Metode Penelitian

Pada bagian ini akan dijelaskan alasan-alasan peneliti memilih pendekatan penelitian, jenis/tipe penelitian, teknik pengumpulan data, teknik penarikan sampel, dan teknik analisis data.

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian Analisis persepsi pegawai terhadap penerapan sistem manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ini, menggunakan pendekatan kuantitatif, dimana berdasarkan asumsi-asumsi dasar ilmu pengetahuan sosial pertimbangannya ialah sebagai berikut :

- a) Ontologi (hakekat dasar dari realita sosial), asumsi ini melihat bahwa sesuatu adalah real, sehingga dapat diterima oleh panca indera manusia, sesuatu yang real ini kemudian berlaku universal dan diakui oleh semua orang.
- b) Epistemologi (Hakekat dasar ilmu pengetahuan), menurut asumsi ini sesuatu yang real itu berada di luar diri manusia sehingga dapat dipelajari.
- c) Hakekat Dasar Manusia, pendekatan kuantitatif melihat sesuatu berada diluar dan bisa dipelajari, sehingga manusia merupakan objek yang dipengaruhi lingkungan di luar dirinya.
- d) Aksiologi (Tujuan dilakukannya penelitian), Tujuan penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif ialah mencoba menjelaskan suatu gejala, serta menemukan suatu hukum yang universal. Ketika sudah ada definisi umum mengenai suatu hal, maka aliran ini

berusaha mencari penjelasan-penjelasan mengapa sampai ada definisi lain terhadap hal itu, pada hasil akhirnya, adalah kembali kepada definisi yang dapat diterima secara universal.⁵³

2. Jenis/Tipe Penelitian

- a) Berdasarkan tujuan penelitian, penelitian ini disebut penelitian deskripsi, penelitian deskriptif bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat dan hubungan antara fenomena yang diselidiki.⁵⁴ Dalam penelitian ini akan dijelaskan apa saja program-program sistem manajemen K3 yang telah dijalankan PT. Merpati dan bagaimana persepsi pegawai terhadap program K3 selama ini yang di implementasikan dalam aspek keselamatan penerbangan.
- b) Berdasarkan manfaat penelitian, penelitian ini digolongkan dalam penelitian murni karena permasalahan, rancangan dan subyek penelitian dibuat sendiri oleh peneliti untuk kepentingan penelitian si peneliti. Selain itu penelitian ini menggunakan konsep-konsep yang abstrak dan spesifik, itu sebabnya manfaat penelitian ini baru dapat dilihat dalam jangka panjang, tidak dapat langsung memecahkan permasalahan.
- c) Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini digolongkan kedalam penelitian *cross sectional* karena penelitian ini hanya mengambil satu

⁵³ Bambang Prasetyo dan Lina Miftahul Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*, (Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 28.

⁵⁴ Moh.Nazir, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia,2003), hlm. 54.

bagian dari gejala (populasi) pada satu waktu, dimana penelitian ini hanya dilakukan satu kali dan tidak dilakukan penelitian lanjutan.

- d) Berdasarkan teknik pengumpulan data, penelitian ini dikategorikan kedalam teknik pengumpulan data secara kuantitatif, yaitu penelitian survey, dimana peneliti mengajukan pertanyaan tertulis melalui kuesioner, dan melalui wawancara lisan yang hasilnya direkam untuk mempertajam hasil analisis. Penelitian ini menggunakan sampel, yang nantinya akan digeneralisasikan pada tingkat populasi.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan data pada penelitian ini melalui kuesioner, wawancara dan pengumpulan data dari perusahaan. Ada dua jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

- a) Data primer diperoleh dari hasil kuesioner dan wawancara ke responden mengenai persepsi mereka terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.
- b) Data sekunder ialah data yang terlebih dahulu telah ditemukan oleh pihak lain dan data yang diperoleh melalui kutipan, dalam penelitian ini yang termasuk kedalam data sekunder yaitu data yang diperoleh dari PT. Merpati, seperti struktur organisasi, dan program-program K3 yang ada di PT. Merpati serta data mengenai K3 yang diperoleh dari hasil temuan-temuan lapangan.

4. Populasi dan Sampel

- a) Pengertian populasi adalah keseluruhan gejala/satuan yang akan diteliti. Populasi dalam penelitian ini ialah seluruh pegawai tetap pada divisi Aircraft Maintenance/teknisi dan divisi Flight Crew PT Merpati Nusantara Airlines. Pertimbangan peneliti memilih pegawai tetap pada kedua divisi ini ialah karena pegawai tetap di kedua divisi tersebut ialah orang-orang yang terlibat langsung dalam mewujudkan keselamatan penerbangan bagi awak dan penumpang, selain itu status pegawai tetap lebih memiliki implikasi yang kuat dan konstan dalam proses penerapan sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.

Jumlah pegawai dari divisi Flight Crew PT Merpati Nusantara Airlines di bandara Soekarno Hatta berjumlah 234 orang yang terdiri dari seluruh pegawai tetap & kontrak. Jumlah pegawai tetapnya saja sebanyak 194 orang dimana status jabatannya ialah Pilot sedangkan semua CoPilot statusnya pegawai kontrak.

Sedangkan populasi pegawai divisi Aircraft Maintenance/teknisi di bandara Soekarno Hatta sebesar 48 orang dibagi dua job description yaitu *line maintenance* sebanyak 24 orang dan *cabin maintenance* sebanyak 24 orang, dimana seluruhnya berstatus pegawai tetap sehingga populasi penelitian tetap sebanyak 48 orang.

Tabel II.2 POPULASI PENELITIAN

Divisi	Jumlah Pegawai Tetap dan Kontrak (Populasi survei)	Jumlah Populasi Penelitian (Populasi Target)
Divisi Flight Crew	234 orang	194 orang (Populasi 1)
Divisi Aircraft Maintenance	48 orang	48 orang (Populasi 2)

- b) Sampel ialah sekelompok kecil dari elemen-elemen yang terseleksi dari sekelompok target yang lebih besar dan diharapkan dari informasi yang terkumpul dari kelompok kecil tersebut dapat dibuat penelitian mengenai kelompok yang lebih besar.⁵⁵ Penarikan jumlah anggota sampel menggunakan rumus Slovin:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Penjelasan : n = besaran sampel
 N = besaran Populasi
 e = nilai kritis (batas ketelitian) yang diinginkan (persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan penarikan sampel) yaitu 10 %

Sehingga jumlah sampel dari masing-masing populasi ialah sebagai berikut:

⁵⁵ Joseph F. Hair, *Marketing Research within a changing Information Environment*, (Boston: Mc-Graw Hill, 2003), hlm.333.

$$\begin{aligned} \text{Sampel P - 1} &= \frac{194}{1+194(0,1)^2} \\ &= 65,986 \\ &= \mathbf{66 \text{ orang}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Sampel P - 2} &= \frac{48}{1+48(0,1)^2} \\ &= 32,432 \\ &= \mathbf{32 \text{ orang}} \end{aligned}$$

Divisi Aircraft Maintenance terbagi menjadi dua job description, dan penarikan sampel dari masing-masing job description menggunakan penarikan sampel proporsional dengan rumus sebagai berikut⁵⁶:

$$\text{Sampel 1} = \frac{\text{Populasi 1}}{\text{Total Populasi}} \times \text{Total Sampel}$$

Tabel II.3
JUMLAH SAMPEL (P-2) DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE

Job description	Jumlah Populasi	Jumlah Sampel
Line Maintenance (Sampel 1)	24 Orang	16 orang
Cabin Maintenance (Sampel 2)	24 Orang	16 orang
Total Sampel P-2		32 orang

⁵⁶ Husein Umar, *Riset Sumber Daya Manusia Dalam Organisasi*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama), 2005), hlm.130.

Tabel II. 4
 SAMPEL PENELITIAN

Divisi	Jumlah Populasi	Jumlah Sampel
Divisi Flight Crew	194 orang	66 orang (Sampel P-1)
Divisi Aircraft Maintenance	48 orang	32 orang (Sampel P-2)

c) Teknik penarikan sampel.

Teknik penarikan sampel ialah teknik penarikan sampel probabilitas dengan teknik acak sederhana (*simple random sampling*), teknik penarikan sampel ini memungkinkan anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi sampel dan teknik penarikan ini memiliki implikasi bahwa sampel dapat mewakili populasi, sedangkan pertimbangan peneliti memilih teknik acak sederhana karena jumlah populasi dan jumlah sampel yang tidak terlalu besar sehingga peneliti masih dapat menyusun kerangka sampel. Kemudian untuk menarik anggota sampel, peneliti menggunakan cara mengundi.

5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis univariat atau analisis satu variabel. Analisis Univariat digunakan untuk membuat gambaran umum tentang suatu fenomena yang diamati dengan cara tertentu.⁵⁷ Analisis ini dilakukan dengan membuat tabel distribusi frekuensi

⁵⁷ Erwan Agus Purwanto dan Dyah Ratih Sulistastuti, *Metode Penelitian Kuantitatif Untuk Administrasi Publik*, (Gava Media: Yogyakarta, 2007), hlm,110.

menggunakan susunan data dalam suatu tabel yang telah diklasifikasikan menurut kelas/ kategori-kategori tertentu dengan frekuensinya.⁵⁸ Tabel distribusi frekuensi tersebut akan memuat jumlah frekuensi serta persentasenya. Sedangkan pengolahan data seluruhnya menggunakan software *Statistic Package For Social Science, version 15,0* (SPSS versi 15,0).

Hasil analisis selanjutnya akan ditampilkan dalam bentuk tabel frekuensi dengan rumus sebagai berikut:

$$F = \frac{f \times 100}{n}$$

Keterangan: f = frekuensi
n = jumlah responden

Skala Pengukuran :

Penelitian ini menggunakan skala Likert. Dengan skala likert maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel, kemudian indikator tersebut dijabarkan sebagai titik tolak untuk menyusun instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Jawaban setiap instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif.

Setiap kategori jawaban akan diberikan nilai atau skor sebagai berikut:

1. Sangat tidak setuju/ Sangat negatif diberi skor 1

⁵⁸ Masri Singarimbun dan Sofyan Effendi, *Metode Penelitian Survei*, (Jakarta: Lembaga Penelitian, Pendidikan, Penerangan Ekonomi dan Sosial, 1989), hlm.4

- | | |
|----------------------------------|---------------|
| 2. Kurang setuju/ Negatif | diberi skor 2 |
| 3. Setuju/ Positif | diberi skor 3 |
| 4. Sangat setuju/ Sangat positif | diberi skor 4 |

Setelah skor untuk masing-masing kategori jawaban ditentukan, selanjutnya untuk penarikan kesimpulan mengenai tinggi, sedang, dan rendah, dilakukan pengkategorian ulang dengan perhitungan masing-masing subdimensi menggunakan range Nilai Terendah (dengan asumsi semua menjawab sangat tidak setuju) dan Nilai Tertinggi (dengan asumsi semua menjawab sangat setuju). Dari hasil perhitungan tersebut akan didapatkan kategori baru yaitu kategori tinggi, sedang, dan rendah.⁵⁹

F. Reliabilitas dan Validitas

Reliabilitas dimaknai sebagai dependability/consistency yang artinya keluaran angka-angka yang dihasilkan dari suatu indikator tidak bervariasi karena adanya karakteristik dari proses pengukuran atau instrumen penelitian itu sendiri.⁶⁰ Bila suatu alat pengukur dipakai dua kali untuk mengukur gejala yang sama dan hasil pengukurannya relatif konsisten berarti alat pengukur

⁵⁹ [(Skor tertinggi (pada kategori jawaban) × jumlah seluruh pertanyaan pada masing-masing dimensi) - (Skor terendah (pada kategori jawaban) × jumlah seluruh pertanyaan pada masing-masing dimensi) : 3]. Sehingga akan didapatkan kategori baru yaitu tinggi, sedang, dan rendah. Contoh perhitungan subdimensi pertama (3 indikator) yaitu $[(4 \times 3) - (1 \times 3) : 3] = (12 - 3) : 3 = 3$, maka rangenya adalah 3. Sehingga didapatkan **kategori rendah: 3–6, kategori sedang 6,1-9, dan kategori tinggi: 9,1–12**. Pengkodean ulang ini merujuk pada contoh pengolahan data yang ada pada buku karangan Bambang Prasetyo dan Lina Miftahul Jannah dengan judul *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasinya*, diterbitkan di Jakarta oleh PT. Raja Grafindo Persada pada tahun 2005, halaman 181-182. Perhitungan lengkap masing-masing dimensi terlampir.

⁶⁰ William Lawrence Newmann, *Social Research Method: Quality and Quantitative Approach* 4th ed, New York: Allyn & Bacon, 2003, hlm 178.

tersebut reliabel.⁶¹ Reliabilitas mengarah pada sebesar apa tingkat konsistensi suatu instrumen. Pengukuran realibilitas dalam penelitian ini menggunakan perhitungan koefisien internal dengan metodologi *Alpha Cronbach*.

”Koefisien alpha (à)” dari Cronbach dapat digunakan dalam mencari realibilitas instrumen yang skornya merupakan rentangan antara beberapa nilai, misalnya 0-10 atau 0-100 atau bentuk skala 1-3,1-5, atau 1-7, dan seterusnya. Rumus ini ditulis:

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \left(\frac{\sum \sigma b^2}{\sigma^2} \right) \right)$$

dimana:

r_{11} = reliabilitas instrumen
 k = banyak butir pertanyaan
 σ^2 = varian total
 $\sum \sigma b^2$ = jumlah varian butir.⁶²

Menurut kaidah reliabilitas Guilford, ditentukan reliabilitas instrumen:

>0,9 = sangat reliabel
0,7 – 0,9 = reliabel
0,4 - 0,7 = cukup reliabel
0,2 – 0,4 = kurang reliabel, dan
<0,2 = tidak reliabel.⁶³

Validitas mengarah pada seberapa besar tingkat ketepatan suatu instrumen dalam mengukur suatu fenomena yang diukur. Dalam penelitian ini validitas yang digunakan ialah validitas isi yaitu suatu alat pengukur ditentukan oleh sejauh mana isi alat pengukur tersebut mewakili semua aspek yang dianggap sebagai aspek kerangka konsep.⁶⁴

⁶¹ Masri Singarimbun, *Metode Penelitian Survei*, (Jakarta: PT. Pustaka LP3ES Indonesia, 1989), hlm. 140.

⁶² Husein Umar, *Metode Riset Perilaku Organisasi*, (Jakarta: Gramedia, 2003), hlm 106.

⁶³ Kuncoro, *Analisis Butir*, (Jakarta: YAI, 2003), hlm73.

⁶⁴ *Ibid*, hlm.128.

Pengukuran validitas dilakukan dengan melakukan analisis faktor terhadap hasil pretest untuk melihat nilai *Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy*, *Barlett`s test of Sphericity*, *Anti Image Matrices*, *Total Variance Explained*, dan *Factor Loading of Component Matrix*.

Tabel II.5
UKURAN VALIDITAS

Ukuran Validitas	Nilai Diisyaratkan
1. <i>Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy</i> . KMO MSA adalah statistic yang mengindikasikan proporsi variansi umum (common variance), yakni variansi yang disebabkan oleh factor-faktor dalam penelitian.	Nilai KMO di atas .500 menunjukkan bahwa faktor analisis dapat digunakan.
2. <i>Barlett`s test of Sphericity</i> mengindikasikan bahwa matriks korelasi adalah matriks identitas yang mengindikasikan bahwa variable-variabel dalam faktor bersifat related atau unrelated.	Nilai sig. adalah hasil uji nilai yang kurang dari 0,05 menunjukkan hubungan yang signifikan antar variabel, merupakan nilai yang diharapkan.
3. <i>Anti Image Matrices</i> . Setiap nilai pada kolom diagonal matriks korelasi anti image menunjukkan Measure of Sampling Adequacy dari masing-masing indikator.	Nilai diagonal <i>anti image correlation matrices</i> diatas .500 menunjukkan variabel cocok/sesuai dengan struktur variabel lainnya di dalam faktor tersebut.
4. <i>Total Variance Explained</i> , dimana nilai pada kolom cumulative % menunjukkan persentase variansi yang disebabkan oleh keseluruhan faktor.	Nilai <i>cumulative %</i> harus lebih dari 60%.
5. <i>Component Matrix</i> . Nilai factor loading dari variable-variabel komponen faktor.	Nilai <i>factor loading</i> lebih besar atau sama dengan .500.

Sumber: Result Coach of SPSS for Windows Release 13.

G. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan peneliti dalam penelitian ini ialah peneliti sulit untuk menemui para pegawai tetap divisi *Flight Crew* atau pilot dikarenakan setelah penerbangan selesai, pegawai divisi ini tidak dapat dipastikan datang di satu tempat kerja saja (dibandara atau di kantor pusat Merpati) sehingga uji validitas dan reliabilitas untuk divisi *Flight Crew* tidak dapat dilakukan selain itu waktu pengumpulan kuesioner terhadap divisi *Flight Crew* juga relatif lama.

Keterbatasan lain dalam penelitian ini ialah karena peneliti sulit menemui para pegawai divisi *Flight Crew*, maka peneliti tidak dapat melakukan wawancara mendalam untuk menggali lebih jauh bagaimana persepsi mereka terhadap keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines.

BAB III

**GAMBARAN UMUM SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN
KESEHATAN KERJA ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN PADA
PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES**

Pada Bab III diuraikan mengenai gambaran sistem manajemen K3 di PT.Merpati yang terdiri dari enam sub bab. Pada bagian awal sub bab dijelaskan mengenai profil divisi aviation safety, kemudian dijelaskan mengenai gambaran hak dan kewajiban K3 PT.Merpati Nusantara Airlines, konsep pelaksanaan K3 di PT.Merpati, sub bab selanjutnya menguraikan mengenai siapa saja mitra kerja PT.Merpati, dan pada bagian akhir diuraikan tentang profil divisi *Flight Crew* dan divisi *Aircraft Maintenance*.

A. Profil Divisi Aviation Safety

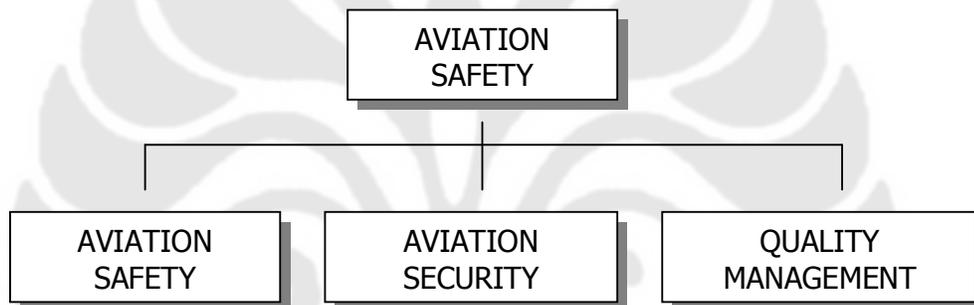
PT Merpati Nusantara Airlines membentuk dan menetapkan Aviation Safety Division sebagai wadah penyelenggara upaya Keselamatan, Keamanan dan Kualitas Manajemen perusahaan dalam rangka menjamin peningkatan reputasi perusahaan. Tugas pokok Divisi *Aviation Safety* adalah:

1. Mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan pencegahan, audit dan investigasi terhadap aspek Keselamatan penerbangan agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari DSKU dan ICAO dan terhadap aspek pengamanan perusahaan yang meliputi Ancaman, Tantangan Hambatan, dan Gangguan terhadap seluruh kegiatan operasional dan aset perusahaan serta evaluasi terhadap

kesehatan dan keselamatan kerja guna menjamin peningkatan reputasi perusahaan.

2. Mengkoordinasikan penyusunan konsep peningkatan kualitas bagi seluruh kegiatan manajemen dan operasional perusahaan serta mengendalikan pelaksanaan program oleh seluruh unit kerja guna menjamin terlaksananya perbaikan dan peningkatan mutu perusahaan.

Gambar III.1
BAGAN ORGANISASI DIVISI AVIATION SAFETY



Sumber: *Buku Pedoman Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Jakarta: Divisi Aviation Safety, PT. Merpati Nusantara Airlines, 2005. hlm.35.

Bagan diatas memperlihatkan bahwa Divisi Aviation Safety memiliki tiga fungsi yaitu:

1. Fungsi *Aviation Safety*:
 - a) Mengkoordinasikan kegiatan audit, investigasi serta memberi saran-saran terhadap aspek keselamatan penerbangan yang berkaitan dengan operasi pesawat baik bagi penerbang maupun awak kabin agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari DSKU (Dinas Sertifikasi kelayakan udara) dan ICAO.

- b) Mengkoordinasikan kegiatan audit, investigasi serta memberi saran-saran terhadap aspek keselamatan penerbangan yang berkaitan dengan perawatan pesawat agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari DSKU dan ICAO.
 - c) Mengkoordinasikan audit, investigasi serta memberi saran-saran terhadap aspek keselamatan yang berkaitan dengan ground handling serta kesehatan dan keselamatan agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari DSKU dan ICAO maupun instansi terkait.
2. Fungsi *Aviation Security* untuk mengkoordinasikan kegiatan audit, investigasi terhadap aspek keamanan perusahaan yang meliputi Ancaman, Tantangan, Hambatan dan Gangguan terhadap seluruh kegiatan operasional dan aset perusahaan.
3. Fungsi *Quality Management dan Human Factors* untuk:
- a) Mengkoordinasikan penyusunan konsep peningkatan kualitas bagi seluruh kegiatan manajemen dan operasional serta mengendalikan pelaksanaan program oleh seluruh unit kerja guna menjamin terlaksananya perbaikan dan peningkatan mutu manajemen perusahaan.
 - b) Mengkoordinasikan kegiatan audit, investigasi serta memberi saran-saran terhadap aspek keselamatan penerbangan yang berkaitan dengan faktor manusia agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari DSKU dan ICAO maupun instansi lainnya.

B. Gambaran Hak dan Kewajiban K3 PT.Merpati Nusantara

1. Hak Pegawai Dalam K3

Setiap pegawai berhak untuk:

1. Mendapatkan perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja dalam melaksanakan pekerjaannya.
2. Menyatakan keberatan untuk melakukan pekerjaan apabila syarat - syarat keselamatan dan kesehatan kerja serta alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan tidak terpenuhi, kecuali ditetapkan secara khusus dalam batas yang masih dapat dipertanggung jawabkan.

2. Kewajiban Pegawai Dalam K3

Setiap pegawai berkewajiban untuk:

1. Memberikan keterangan yang benar bila diminta oleh pejabat yang berwenang.
2. Memenuhi dan mentaati peraturan-peraturan keselamatan kerja yang diwajibkan oleh pemerintah maupun perusahaan.
3. Menjaga dan memelihara semua barang-barang milik perusahaan yang dipercayakan kepadanya dengan penuh rasa tanggung jawab.
4. Menjaga keamanan dan keselamatan bagi diri sendiri, teman-teman sekerja serta orang lain yang berada dalam lingkungan tempat kerjanya.
5. Memelihara kebersihan dan kerapian ruangan tempat kerja, agar tercipta suasana yang nyaman dan sehat.

3. Kewajiban Perusahaan dalam K3S

Perusahaan berkewajiban untuk:

1. Menempatkan secara tertulis dilingkungan tempat kerja syarat K3 yang diwajibkan, Undang-undang keselamatan kerja dan semua peraturan pelaksanaannya. Penempatannya harus mudah dilihat dan dibaca serta sesuai dengan petunjuk dari pejabat yang berwenang.
2. Memasang di tempat kerja gambar-gambar keselamatan kerja yang diwajibkan, pada tempat-tempat yang mudah dilihat, dan terbaca menurut petunjuk pejabat yang berwenang.
3. Menyediakan secara Cuma-Cuma alat perlindungan diri yang diwajibkan pada tenaga kerja, dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diperlukan.
4. Menunjukkan/menjelaskan kepada tenaga kerja baru tentang:
 - a. Kondisi dan bahaya yang dapat timbul di tempat kerja.
 - b. Kegunaan semua alat pengaman/alat perlindungan yang diharuskan di tempat kerja.
 - c. Manfaat alat perlindungan diri bagi tenaga kerja yang bersangkutan.
 - d. Cara-cara dan sikap yang aman dalam melaksanakan pekerjaannya.
5. Melakukan pembinaan bagi semua tenaga kerja dalam pencegahan kecelakaan, penanggulangan kebakaran dan pertolongan pertama pada kecelakaan.

C. Konsep pelaksanaan K3 di PT.MERPATI

Aviation Safety Division sebagai wadah penyelenggara, keselamatan, keamanan dan mutu berkewajiban untuk memberikan dan melengkapi sistem prosedur keselamatan, keamanan dan mutu yang digariskan kepada seluruh jajaran. Sedangkan para Manager berkewajiban dan bertanggung jawab penuh untuk melaksanakan seluruh sistem dan prosedur yang diberikan untuk dilaksanakan di wilayahnya.

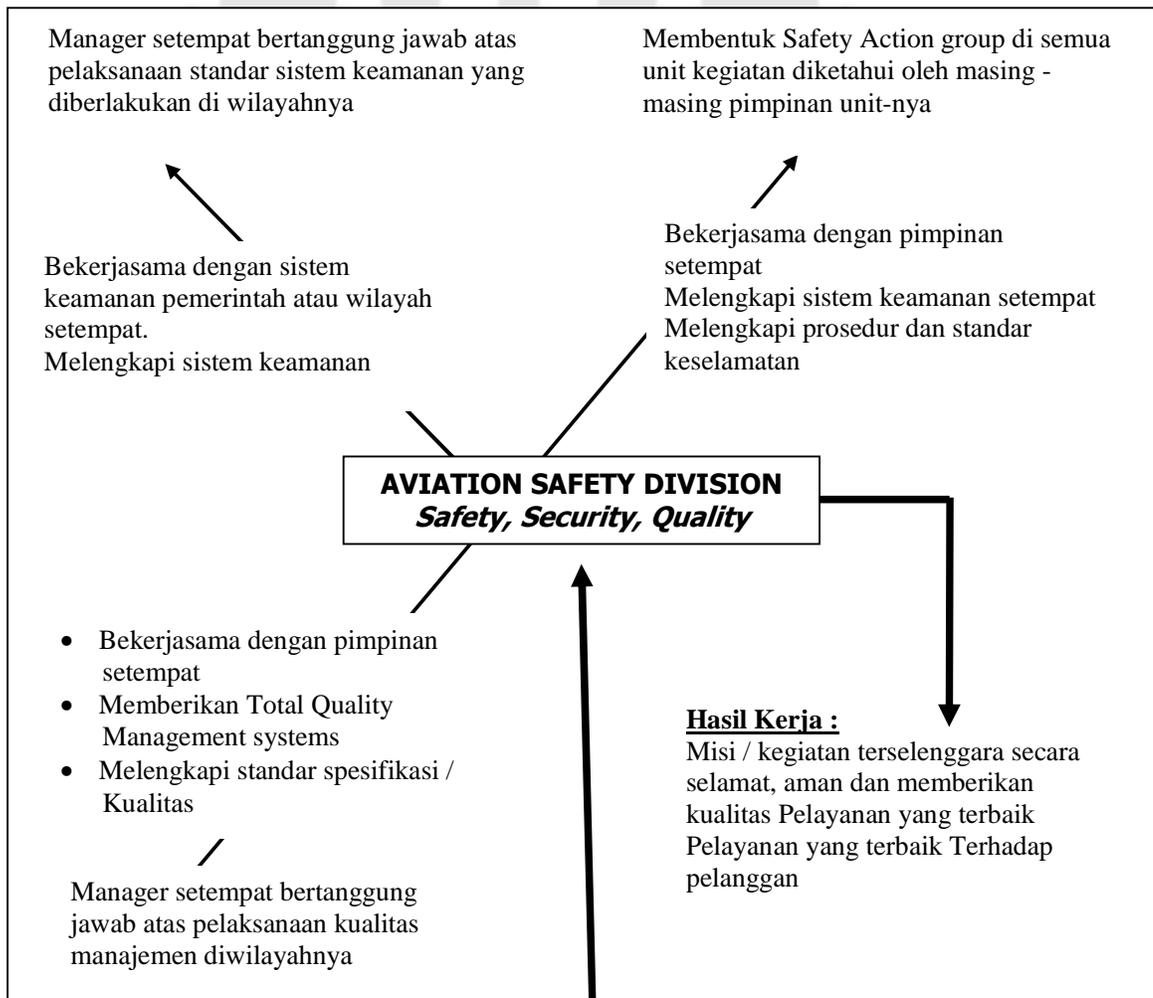
Di dalam ruang lingkup yang lebih kecil, pimpinan unit-unit harus memimpin bawahannya untuk mengikuti dan mematuhi setiap peraturan yang diberlakukan. Sementara petugas keselamatan kerja harus dapat memberikan bimbingan, saran serta pengawasan terhadap kemungkinan ketimpangan dalam sistem manajemen yang ada. Keterpaduan ini mempunyai akibat bahwa para petugas lini harus memikul tanggung jawab penuh, baik terhadap produksi maupun terhadap keselamatan, keamanan dan mutu kerja, ia harus mempertimbangan, keselamatan, keamanan, mutu dalam kaitanya dengan produksi dan ia dinilai berdasarkan keberhasilan didalam mengelola atau menangani masalah, keselamatan, keamanan dan mutu produksi.

Dengan demikian maka keberhasilan program keselamatan, keamanan, dan mutu kerja yang digariskan akan sangat tergantung pada sikap mental setiap unsur karyawan di dalam memanfaatkan setiap sumber daya yang ada serta sarana-sarana penunjangnya. Dengan keberhasilan setiap program keselamatan kerja, maka dapat diharapkan hasil optimal terhadap efektifitas, efisiensi serta produktivitas kerja, baik secara perorangan maupun secara kelompok.

Keselamatan kerja berarti pencegahan kecelakaan kerja, Keselamatan kerja berarti tindak penghematan, tindakan penghematan adalah tindakan pengendalian rugi usaha, tindakan pengendalian rugi setiap usaha akan dapat menurunkan tingkat kecelakaan dan akan meningkatkan efisiensi dan produksifitas kerja.

Lihat skema berikut:

Gambar III.2
PELAKSANAAN K3 DI MERPATI



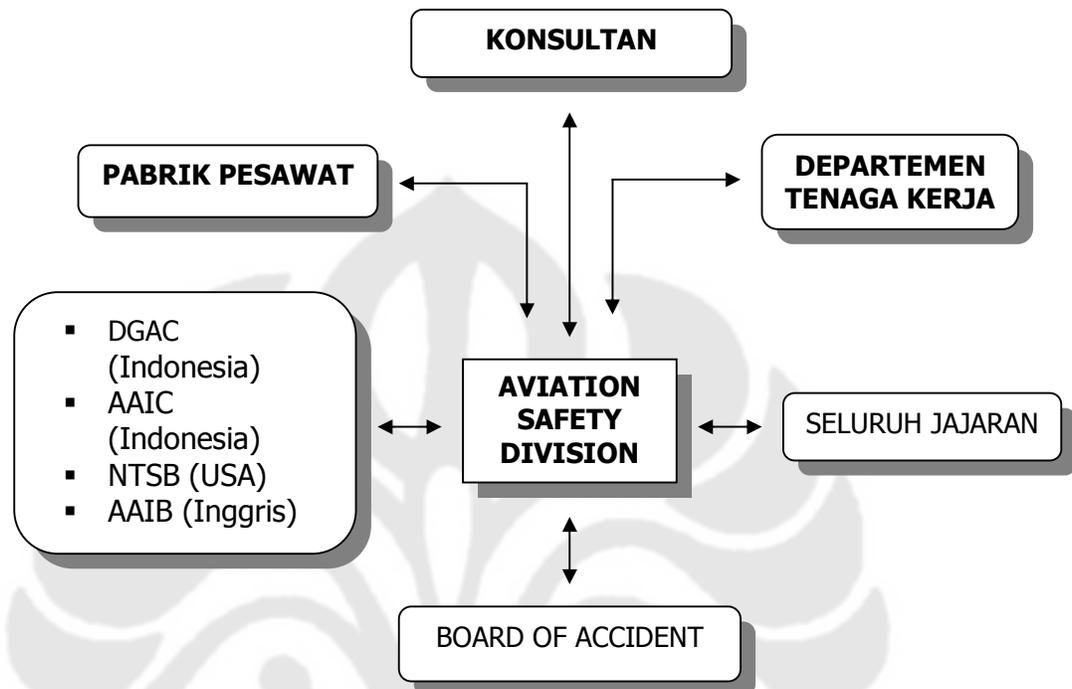
Sumber: *Buku Pedoman Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Jakarta: Divisi Avistion Safety, PT. Merpati Nusantara Airlines, 2005. hlm.37.

Bagan diatas memperlihatkan konsep pelaksanaan K3 di Merpati. Divisi yang bertanggung jawab terhadap implementasi K3 di Merpati ialah divisi Aviation Safety. Penerapan sistem manajemen K3 terbagi menjadi tiga bagian yaitu keselamatan penerbangan (*safety*), keselamatan gedung (*security*), dan *total quality management systems*. Perwujudan keselamatan diimplementasikan melalui pembentukan *safety action group* di semua unit kegiatan dan diketahui oleh masing-masing pimpinan unit. Sub divisi *safety* juga bertugas melengkapi sistem keamanan dan prosedur serta standar keselamatan perusahaan. Subdivisi *security* bertanggung jawab atas pelaksanaan standar sistem keamanan yang berlaku, selain itu juga bekerja sama dengan sistem keamanan pemerintahan setempat dan melengkapi sistem keamanan. Subdivisi *Quality manajemen* bekerjasama dengan pimpinan, memberikan total quality management system, dan melengkapi standar spesifikasi/kualitas. Hasil yang dicapai dari pelaksanaan tersebut ialah kegiatan terselenggara secara selamat, aman dan memberikan kualitas pelayanan yang terbaik terhadap pelanggan.

D. Mitra kerja

Dalam menjalankan program kerjanya, Aviation Safety Division senantiasa mengadakan korespondensi, konsultasi dan kerja sama secara internal maupun external (**Seperti tertera pada gambar dibawah ini**).

**Gambar III.3
MITRA KERJA MERPATI**



Sumber: *Buku Pedoman Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Jakarta: Divisi Aviation Safety, PT. Merpati Nusantara Airlines, 2005. hlm.36.

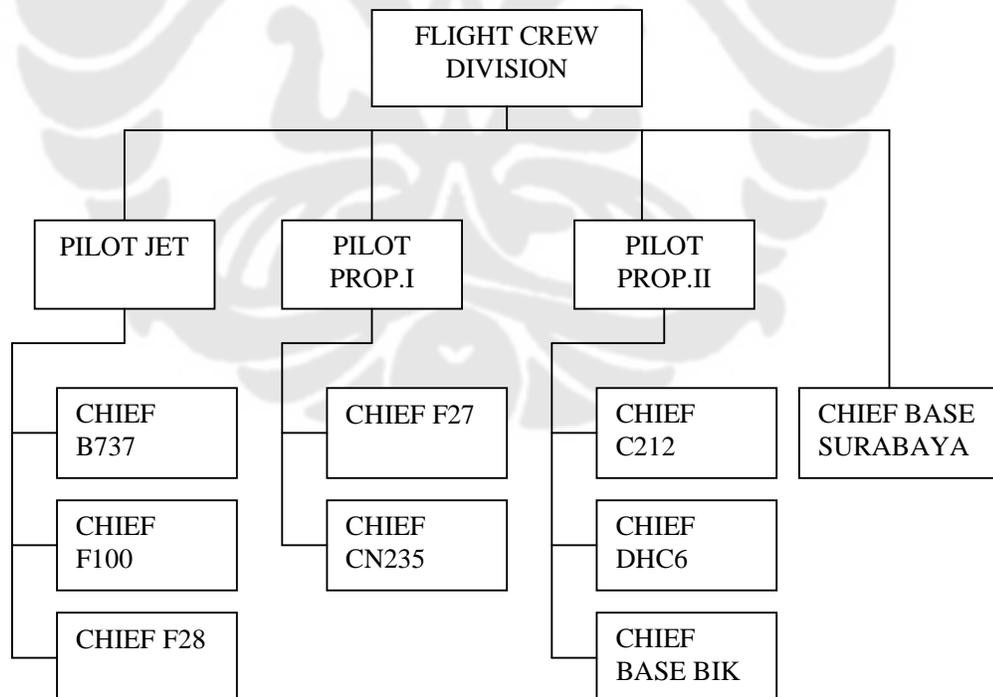
Bagan diatas memperlihatkan mengenai pihak-pihak mana saja yang merupakan mitra kerja Merpati. Dalam menjalankan tugas dan wewenang, pihak divisi aviation safety selalu bekerja sama dengan konsultan, departemen tenaga kerja, seluruh jajaran dalam organisasi internal PT.Merpati, board of accident, pabrik pesawat, dan dari pihak-pihak nasional dan internasional lain. Seperti DGAC (Indonesia), AAIC (Indonesia), NTSB (USA), dan AAIB (Inggris).

E. Profil divisi Flight Crew

Tugas Pokok Divisi Flight Crew:

- a) Mengelola pelaksanaan pembinaan terhadap para penerbang sesuai dengan tipe pesawat yang meliputi: penegakan disiplin, pelaksanaan prosedur kerja, pengembangan kemampuan teknis dan wawasan.
- b) Mengkoordinasikan antar chief pilot dan unit terkait dalam menetapkan standar dan spesifikasi serta memantau penyelesaian perolehan hak-hak, seragam, fasilitas dan perlengkapan penunjang lainnya bagi penerbang dengan mengacu kepada ketentuan keselamatan penerbangan yang berlaku.

Gambar III.4
STRUKTUR ORGANISASI DIVISI FLIGHT CREW

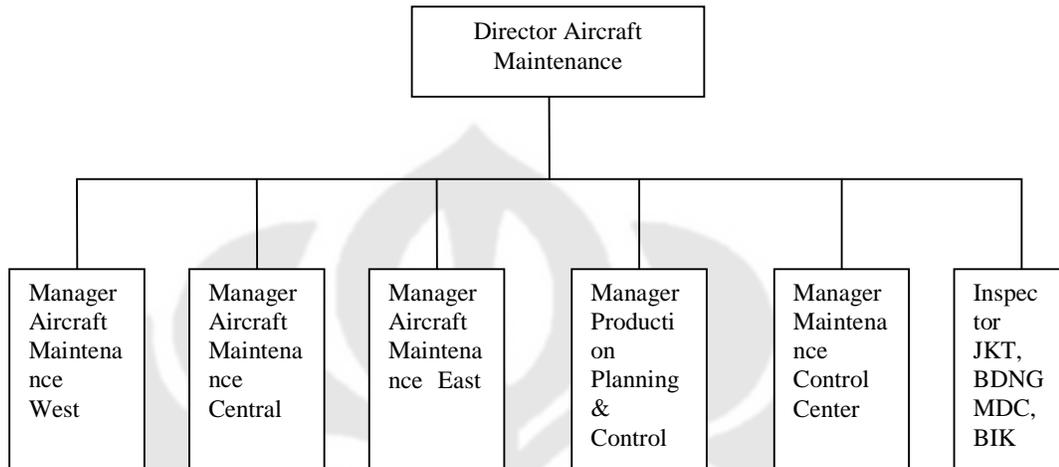


Sumber: Lampiran C dari Keputusan Direksi PT. Merpati Nusantara Airlines Nomor KEP/10/VII/2004, tanggal 19 Juli 2004.

Bagan diatas memperlihatkan struktur organisasi divisi *flight crew* yang dibagi berdasarkan jenis pesawat yang dikemudikan oleh para captain/pilot, dimana terdapat tiga jenis pesawat yaitu Pilot Jet, Pilot Prop I, dan Pilot Prop II, sedangkan *chief* base sub merupakan kepala base dari penerbangan Merpati yang ada Surabaya (*base* Merpati ada di tiga kota yaitu Jakarta, Surabaya, dan Balikpapan). dari masing-masing jenis pesawat para *captain/pilot* terdapat tipe-tipe pesawat, seperti Pilot Jet membawahi tipe pesawat *chief* B737, F100 dan F28, sedangkan Pilot Prop I membawahi tipe pesawat *chief* F27 dan CN 235, dan Pilot Prop II membawahi tipe pesawat *chief* C212, DHC6 dan pesawat yang ada di *base* Balikpapan. Sedangkan jumlah pegawai dari divisi *Flight Crew* PT Merpati Nusantara Airlines berjumlah 234 orang yang terdiri dari seluruh pegawai tetap & kontrak dengan kantor tetap di Jakarta dan Surabaya.

F. Profil divisi Aircraft Maintenance

Gambar III. 5
STRUKTUR ORGANISASI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE



Sumber: *Buku Line Maintenance Procedure Manual*, Jakarta: Divisi Aviation Safety, PT. Merpati Nusantara Airlines, 2005. hlm.1-2.

Gambar diatas menjelaskan tentang struktur organisasi divisi *aircraft maintenance* PT.Merpati Nusantara Airlines, dimana *Manager aircraft maintenance west/central/east* dibagi berdasarkan tiga wilayah penerbangan di tiga wilayah Indonesia yaitu Indonesia bagian barat, tengah, dan timur. *Manager production, planning& control* dan *Manager maintenance control center* berkantor di Jakarta. *PT.Merpati memiliki tiga kota base di masing-masing kota maintenance base* (Jakarta, Surabaya, dan Balikpapan), divisi *Aircraft maintenance* terbagi menjadi dua bagian utama yang memiliki dua *job description* yaitu untuk *cabin maintenance* dan *line maintenance*. Di kota-kota diluar *maintenance base (Maintenance Out Station)* juga terdapat teknisi yang bertugas

namun jumlahnya tidak banyak karena penerbangan Merpati yang transit di daerah *Maintenance Out Station* memperbantukan teknisinya di daerah tersebut.

Prosedur Kerja Divisi Aircraft Maintenance

1. Pada saat memposisikan Pesawat terbang untuk *Pre-Flight Check*⁶⁵, bagian *aircraft maintenance* bertugas untuk:
 - a) Memposisikan pesawat terbang pada tempat parkir pesawat yang ditentukan.
 - b) Mengecek kemudi pesawat terbang dan menyediakan pemadam api di sisi pesawat terbang.
 - c) Menyediakan dan menghubungkan peralatan pendukung pesawat terbang di landasan, jika tidak *release-man*⁶⁶ mengoperasikan kekuatan unit alat bantu pesawat terbang.
2. Pada saat *Pre-Flight Check*
 - a) Teknisi melaksanakan *pre-flight*, memeriksa dan menservis pesawat terbang sesuai dengan aturan *pre-flight* yang telah ditetapkan dan menambah bensin pesawat terbang sesuai dengan kebutuhan pesawat.
 - b) *Release-Man* meninjau ulang dan mendokumentasikan kerusakan pesawat terbang jika terjadi kerusakan pada bagian pesawat, dan teknisi melakukan perbaikan pesawat sesuai laporan kerusakan yang diterima dari *release-man*.

⁶⁵ Pre flight cek adalah Cek pemeliharaan yang diperlukan untuk suatu pesawat terbang yang belum terbang/ pemeriksaan harian atau jika pesawat terbang tetap di landasan untuk waktu lebih dari 3 jam.

⁶⁶ Release-man : Orang/ atasan yang paling berwenang di landasan saat itu (posisinya diatas kepala shift).

- c) *Release-Man* menginformasikan kepada kepala shift teknisi yang bertugas saat itu tentang segala penundaan yang tiba-tiba.
 - d) *Release-Man* melaksanakan pemeriksaan pre-flight sertifikasi di AML.
3. Pemeliharaan pesawat ketika ada penundaan keberangkatan
- a) Jika Diperlukan, Kepala shift teknisi:
 - 1. Meninjau ulang dan mengevaluasi cacat/kerusakan pesawat bersama *release-man*, teknisi dan/atau MCC.
 - 2. Memberikan masukan kepada *release-man* tentang tindakan alternatif pemeliharaan yang dapat dilakukan.
 - b) *Release-man* mengirimkan *MAINTAVI* untuk menginformasikan kepada MCC tentang:
 - 1. Kegagalan teknis dari hasil penundaan teknis selama lebih dari 15 menit.
 - 2. Proses perbaikan
 - 3. Kegagalan fungsi teknis seperti yang disebutkan dalam prosedur pelaporan.
 - c) Kepala shift teknisi atau *release-man* mengumumkan pesawat terbang yang tidak terpakai jika alternatif tindakan pemeliharaan tidak tersedia dan pesawat membutuhkan perbaikan yang lama dan tambahan kebutuhan cadangan.
 - d) Kepala shift teknisi bertindak sebagai penghubung dengan MCC dan FDC untuk perubahan pemakaian pesawat terbang, jika memungkinkan.

- e) Teknisi melaksanakan perbaikan pesawat sesuai dengan prosedur perbaikan pesawat.

4. Pemeriksaan Akhir Sebelum Keberangkatan Pesawat

- a) Mengecek semua pintu keluar pesawat dan memastikan semua panel dalam pesawat tertutup dan aman.
- b) Menginstal *steering lockout pin* (kemudi awak pesawat), dan menghubungkannya ke pesawat terbang.
- c) Memeriksa dan memastikan peralatan service pesawat bersih dan berada di dalam pesawat terbang dan memastikan pesawat diparkir ditempat yang tepat yang telah ditentukan.
- d) Menyediakan pemadam api pada sisi dalam pesawat terbang dan berkoordinasi dengan awak pesawat untuk mulai menyalakan mesin pesawat. Menyingkirkan atau memindahkan semua peralatan pendukung pesawat yang masih ada di lantai.

5. Keberangkatan Pesawat

Selama pesawat terbang menahan di tempat, Teknisi yang bertugas mengkomunikasikan landasan dengan awak di dalam pesawat, memberitahukan awak pesawat melalui inter phone (menggunakan *headset*).

Tugas teknisi ketika keberangkatan pesawat:

- a) Menahan pesawat terbang ketika awak pesawat memberi isyarat/sinyal, sampai pesawat berada tepat di *centerline*(garis) dari landasan keluar masuk (*apron taxiway*).Teknisi memberitahukan awak pesawat melalui inter phone untuk berhenti di tempat yang ditentukan.

- b) Memutuskan *towbar* dari pesawat terbang ketika awak kapal terbang mengkonfirmasi bahwa rem telah diset dan dipindahkan ke *steering lockout pin* (kemudi awak pesawat).
- c) Selanjutnya awak pesawat meyalakan mesin pesawat jika mesin siap untuk dihidupkan. Ketika awak pesawat meminta pemutusan hubungan komunikasi dengan teknisi di landasan, maka teknisi memutuskan komunikasi headset dan menutup panel pesawat terbang.
- d) Pindah dari pesawat terbang ke sisi dimana awak pesawat dapat mengamati isyarat tangan dari teknisi. Teknisi memberi semua isyarat aman dengan tangan dan pesawat siap berangkat.

6. Setelah Keberangkatan Pesawat terbang

- a) Teknisi memindahkan semua peralatan dari tempat parkir pesawat sebelum berangkat dan memeriksa tempat tersebut agar bersih dari bahan bakar dan minyak *spillage*.
- b) *Release man* membuat laporan penundaan gangguan teknis untuk penundaan yang melebihi lima belas menit dengan alasan teknis. Kemudian ditandatangani oleh kepala shift teknisi saat itu.
- c) *Release man* menjamin laporan tersebut dimasukkan ke dalam pembukuan pemeliharaan pesawat terbang.
- d) *Release man* mengirimkan laporan *MAINTAVI*, telex, atau faksimile ke MCC.

BAB IV

**ANALISIS PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI SISTEM
MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) ASPEK
KESELAMATAN PENERBANGAN PADA PT.MERPATI NUSANTARA
AIRLINES**

Pada Bab IV diuraikan mengenai analisis hasil penelitian dan hasil temuan dilapangan. Uraian analisis tersebut disajikan dalam empat sub bab, dimana sub bab pertama dijelaskan mengenai hasil uji pretest dari instrumen penelitian sebelum peneliti melakukan turun lapangan, pada sub bab kedua diuraikan mengenai statistik deskriptif karakteristik responden. Kemudian pada sub bab ketiga diuraikan hasil analisis peneliti terhadap masing-masing sub dimensi, dimana analisis dilakukan dengan menghubungkan hasil jawaban responden dengan teori dan hasil temuan lapangan. Pada bagian keempat sub bab diuraikan mengenai analisis persepsi pegawai secara keseluruhan terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan pada PT.Merpati.

A. Statistik Deskriptif Pretest

Pretest dilakukan dalam rangka menguji reliabilitas dan validitas instrumen penelitian. Apakah instrumen yang dipersiapkan untuk mengumpulkan data penelitian benar-benar mengukur apa yang ingin diukur, inilah pertanyaan yang akan terjawab melalui pretest. Seringkali peneliti sosial tidak membahas di dalam laporan penelitiannya apakah alat pengumpul data yang dipakainya memiliki validitas dan reliabilitas yang tinggi. Tanpa informasi tersebut pembaca akan merasa kurang yakin

apakah data yang dikumpulkan benar-benar menggambarkan fenomena yang ingin diukur, oleh karena itu informasi mengenai validitas dan reliabilitas alat pengukur akan disampaikan.

1. Uji Reliabilitas

Setelah dilakukan pretest terhadap 25 teknisi di maskapai penerbangan BUMN, koefisien *Alpha Cronbach* perdimensi yang dihasilkan adalah .826 untuk dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi (*reliabel*), .819 untuk dimensi tindakan manajerial pimpinan (*reliabel*), .669 untuk dimensi kebijakan K3 (cukup *reliabel*), .790 untuk dimensi peraturan K3 (*reliabel*), .835 untuk dimensi keamanan bekerja (*reliabel*), .832 untuk dimensi sosialisasi dan penyebaran informasi K3 (*reliabel*), .938 untuk dimensi pelatihan K3 (sangat *reliabel*), .776 untuk dimensi pemeriksaan bahaya (*reliabel*), .821 untuk dimensi penyelidikan kecelakaan kerja (*reliabel*), .898 untuk dimensi audit sistem manajemen K3 (*reliabel*), .742 untuk dimensi Analisis kemajuan K3 (*reliabel*). Berdasarkan kaidah reliabilitas Guilford, hasil angka-angka diatas menunjukkan bahwa alat pengukur yang digunakan oleh peneliti adalah *reliabel* dalam mengukur aspek keselamatan penerbangan dengan responden pegawai yang berprofesi sebagai teknisi atau *Aircraft Maintenance engineer*.

Sementara itu uji reliabilitas dan validitas untuk divisi *Flight Crew* tidak dapat dilakukan karena adanya keterbatasan peneliti untuk dapat menemui pilot yang berstatus sebagai pegawai tetap, hal tersebut dikarenakan kebanyakan pilot tidak dapat dipastikan selalu datang di satu tempat kerja. Selain itu uji reliabilitas dan validitas untuk divisi *Flight Crew* tidak dapat dilakukan karena jadwal pulang para pilot dari sejak keberangkatan tidak dapat dipastikan.

2. Uji Validitas

Sebuah instrumen penelitian dapat dikatakan memiliki validitas tinggi apabila setelah dilakukan uji validitas menggunakan analisis faktor dapat memenuhi semua nilai yang diisyaratkan setiap ukuran validitas: *KMO MSA*, *Barlett`s Test of Sphericity*, *Cumulative %*, *Anti Image Matrices*, dan *Component Matrix*. Demikian halnya dengan penelitian ini, dimana uji validitas menggunakan analisis faktor dan pengolahan datanya menggunakan software *SPSS 15* (sama seperti untuk uji reliabilitas). Setelah dilakukan uji validitas, hasilnya adalah sebagai berikut:

**Tabel IV.1 UJI VALIDITAS
KMO MSA, BARLETT`S TEST OF SPHERICITY, DAN CUMULATIVE %**

Dimensi	<i>KMO MSA</i>	<i>Barlett`s Test of Sphericity</i>	<i>Cumulative %</i>
1. Koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi	.667	0.000	74.464
2. Tindakan manajerial pimpinan	.695	0.000	73.697
3. Kebijakan K3	.593	0.003	61.548
4. Peraturan K3	.690	0.000	61.476
5. Keamanan bekerja	.618	0.000	60.437
6. Sosialisasi dan penyebaran informasi K3	.718	0.000	66.679
7. Pelatihan	.723	0.000	80.673
8. Pemeriksaan bahaya	.621	0.000	64.558
9. Penyelidikan kecelakaan kerja	.675	0.000	74.055
10. Audit Sistem Manajemen K3	.691	0.000	83.891
11. Analisis kemajuan K3	.592	0.000	66.407

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Uji validitas dengan ukuran validitas *Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy* atau *KMO MSA* harus memenuhi nilai yang diisyaratkan yaitu harus diatas .500, dimana nilai *KMO MSA* dengan hasil diatas .500 menunjukkan bahwa faktor analisis dapat digunakan. Data hasil olahan diatas menunjukkan bahwa dimensi-dimensi yang dijadikan sebagai faktor analisis dalam mengukur keselamatan penerbangan memenuhi persyaratan nilai diatas .500 sehingga faktor analisis tersebut dapat digunakan.

Ukuran validitas selanjutnya menggunakan *Barlett's test of Sphericity*, dimana nilai sig. yang diisyaratkan dari hasil uji nilai harus kurang dari 0,05 agar menunjukkan hubungan yang signifikan antar variabel. Data hasil olahan jawaban responden teknisi diatas menunjukkan semua nilai sig. kurang dari .0,05 sehingga dapat dikatakan variabel penelitian memiliki nilai yang diharapkan karena nilai sig kurang dari .0,05 dan nilai ini menunjukkan hubungan yang signifikan antar variabel penelitian.

Sedangkan ukuran validitas *Total Variance Explained* dengan melihat nilai pada kolom *cumulative %* harus lebih dari 60%. Data hasil olahan diatas menunjukkan semua nilai *cumulative %* lebih dari 60%, ini menunjukkan bahwa persentase variansi yang disebabkan oleh keseluruhan faktor sesuai dengan nilai yang diisyaratkan.

**Tabel IV.2 UJI VALIDITAS
ANTI IMAGE MATRICES DAN COMPONENT MATRIX**

Tabel dilanjutkan ke halaman berikutnya

Dimensi	Nomor Pertanyaan	Diagonal Anti Image Correlation Matrices	Component Matrix
1. Koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi	1	.844	.791
	2	.615	.924
	3	.635	.902
2. Tindakan manajerial pimpinan	4	.781	.814
	5	.651	.893
	6	.684	.867
3. Kebijakan K3	7	.800	.612
	8	.566	.856
	9	.565	.860
4. Peraturan K3	10	.564	.664
	11	.632	.808
	12	.574	.804
	13	.589	.848
5. Keamanan bekerja	14	.733	.807
	15	.635	.797
	16	.605	.841
	17	.563	.754
	18	.564	.678
6. Sosialisasi dan penyebaran informasi K3	19	.790	.849
	20	.726	.873
	21	.702	.882
	22	.673	.846
7. Pelatihan	23	.642	.941
	24	.738	.957
	25	.812	.903
	26	.612	.766
	27	.831	.910
8. Pemeriksaan bahaya	28	.579	.621
	29	.658	.873
	30	.567	.540
	31	.571	.684
	32	.666	.906
9. Penyelidikan kecelakaan kerja	33	.623	.910
	34	.688	.851
	35	.743	.819
10. Audit Sistem Manajemen K3	36	.792	.877
	37	.627	.954
	38	.693	.915
11. Analisis kemajuan K3	39	.835	.631
	40	.559	.901
	41	.564	.884

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

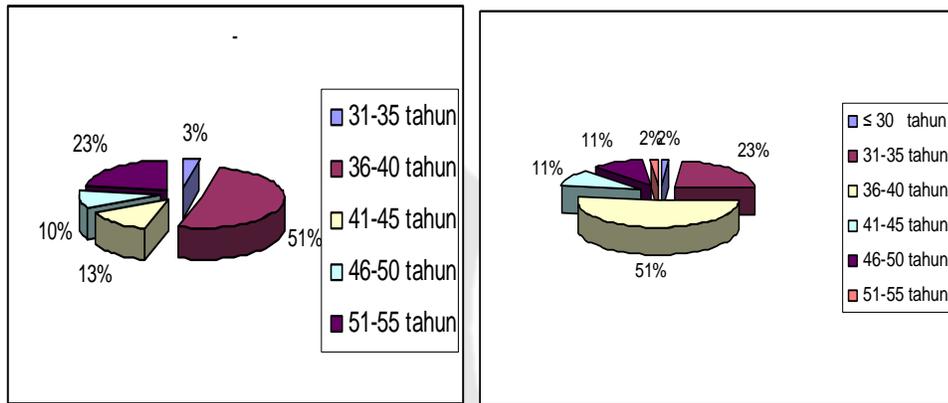
Ukuran validitas *Anti Image Matrices* harus memiliki nilai diagonal anti image correlation matrices (menunjukkan *Measure of Sampling Adequacy* dari masing-masing indikator) diatas .500 agar variabel yang digunakan cocok/sesuai dengan struktur variabel lainnya di dalam faktor tersebut. Data hasil olahan diatas menunjukkan bahwa keseluruhan nilai *diagonal anti image correlation matrices* diatas .500 sehingga sesuai kaidah, hasil diatas menunjukkan bahwa indikator yang satu memiliki kesesuaian struktur dengan indikator lain yang digunakan dalam dimensi yang sama atau dapat dikatakan struktur indikator-indikator yang digunakan dalam dimensi yang sama memiliki korelasi yang baik.

Ukuran validitas selanjutnya dengan melihat nilai *Component Matrix* dimana nilai *factor loading* dalam component matrix yang diisyaratkan harus lebih besar atau sama dengan .500. Data hasil olahan diatas menunjukkan semua nilai *factor loading* dalam *component matrix* diatas .500, hal tersebut membuktikan bahwa nilai component matrix dalam instrumen penelitian ini telah memenuhi nilai yang diisyaratkan dalam kaidah ukuran validitas.

Setelah dilakukan pretest maka tahapan selanjutnya peneliti melakukan penelitian di lapangan pada objek penelitian yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam penelitian ini gambaran objek penelitian serta instrumen penelitian telah dijelaskan pada bab II, dan hasil temuan dilapangan mengenai persepsi pegawai terhadap Implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Aspek Keselamatan Penerbangan di PT. Merpati Nusantara Airlines akan dijelaskan dibawah ini.

B. Statistik Deskriptif Karakteristik Responden

1. Usia



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Grafik IV.1
USIA PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE

Grafik IV.2
USIA PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW

Grafik IV.1 diatas memperlihatkan bahwa usia responden dari divisi *Aircraft Maintenance* paling banyak berada pada rentang usia antara 36 sampai 40 tahun yaitu sebanyak 51% responden atau sebanyak 16 pegawai, kemudian besar frekuensi dibawahnya yaitu pada rentang usia 51-55 tahun sebesar 23% atau sebanyak 7 pegawai, kemudian pada rentang usia 41-45 tahun presentasinya sebesar 13% atau sebanyak 4 pegawai, responden pada rentang usia 46- 45 tahun sebesar 10% atau sebanyak 3 pegawai, dan pada rentang usia 31-35 tahun sebesar 3% atau sejumlah 1 orang pegawai. Demikian halnya dengan responden divisi *Flight Crew*, dimana pegawai yang rentang usianya antara 36 sampai 40 tahun memiliki kecenderungan jumlah pegawai yang lebih banyak dibandingkan rentang usia lainnya yaitu sebesar 51% atau sebanyak 34 pegawai, sedangkan presentase pada kategori lainnya yaitu

sebesar 23% atau sebesar 15 pegawai pada rentang usia 31-35 tahun, 11% atau sejumlah 7 orang pada rentang usia 41-45 tahun dan rentang usia 46-50 tahun, dan 2% atau sejumlah 1 orang pada rentang usia kurang dari atau sama dengan 30 tahun dan rentang usia 51-55 tahun. Data diatas menunjukkan bahwa sistem rekrutmen pegawai pada kedua divisi tersebut dilakukan secara tidak periodik dan rekrutmen pegawai tidak konstan dari segi kuantitas pegawai, hal ini terlihat dari regenerasi kedua divisi yang tidak stabil, dimana terdapat perbedaan jumlah pegawai yang cukup signifikan antara rentang usia 36 sampai 40 tahun dengan rentang usia lainnya.

2. Masa Kerja

**Tabel IV.3
MASA KERJA**

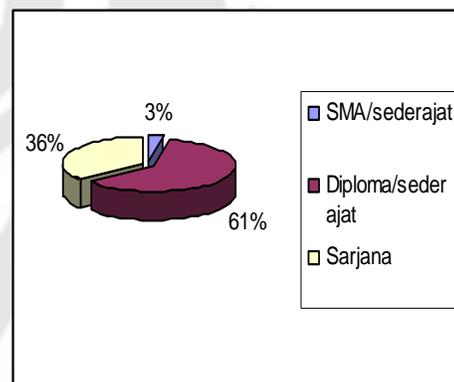
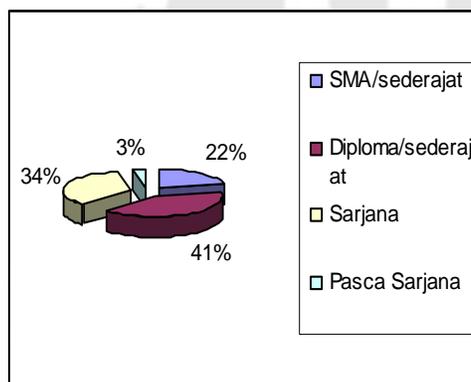
Kategori	Divisi Aircraft Maintenance		Divisi <i>Flight Crew</i>	
	Frekuensi	Persentase	Frekuensi	Persentase
10-15 tahun	11	36.7	40	61.6
16-20 tahun	10	33.3	19	29.2
21-25 tahun	1	3.3	1	1.5
26-30 tahun	4	13.4	3	4.6
31-35 tahun	3	10.0	2	3.1
36-40 tahun	1	3.3	-	-
Jumlah	30	100	65	100
Tidak Jawab	2		1	
Jumlah Total	32		66	

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Berdasarkan tabel di atas, jumlah pegawai dengan masa kerja antara 10-15 tahun memiliki kecenderungan yang lebih besar dibandingkan jumlah pegawai pada kategori masa kerja lainnya. Pada kategori masa kerja antara 10-15 tahun, terdapat

frekuensi terbesar yaitu sebanyak 11 orang (36,7%) untuk divisi *Aircraft Maintenance* dan 40 orang (61,6%) untuk divisi *Flight Crew*, dimana hal tersebut membuktikan bahwa rekrutmen pegawai di kedua divisi tersebut dilakukan secara tidak periodik dan rekrutmen pegawai tidak konstan jika dilihat dari segi kuantitas pegawai.

3. Pendidikan Terakhir



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Grafik IV.3
PENDIDIKAN TERAKHIR
PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT
MAINTENANCE

Grafik IV.4
PENDIDIKAN TERAKHIR
PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW

Grafik karakteristik responden mengenai pendidikan terakhir diatas menunjukkan bahwa pegawai pada divisi Aircraft Maintenance dan divisi *Flight Crew* mayoritas memiliki jenjang pendidikan terakhir tingkat Diploma/ sederajat, dengan perincian sebesar 41% responden atau sebesar 13 pegawai memiliki pendidikan terakhir Diploma/ sederajat, 34% responden atau sebesar 11 pegawai berpendidikan Sarjana, 22% responden atau sejumlah 7 pegawai berpendidikan SMA, dan 3% responden atau sebanyak 1 pegawai berpendidikan Pasca sarjana.

Pada divisi *Flight Crew* sebesar 61% atau sejumlah 39 pegawai berpendidikan akhir Diploma/ sederajat, sebesar 36% responden atau sejumlah 23 berpendidikan Sarjana, dan 3% responden atau sebanyak 2 orang pegawai berpendidikan SMA/ sederajat.

C. Statistik Deskriptif Jawaban Responden

1. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Koordinasi dari Tingkat Manajemen Tertinggi

Koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi merupakan perwujudan komitmen dan bentuk usaha yang komprehensif dari perusahaan dalam mewujudkan keselamatan dan kesehatan kerja.⁶⁷ Dengan melakukan koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi maka seluruh anggota perusahaan dapat dilibatkan, hal tersebut sangat penting sekali dalam mewujudkan keselamatan dan kesehatan kerja yang lahir dari sebuah konsep manajemen sukses menyeluruh, dimana berdasarkan konsep ini, seluruh komponen perusahaan yaitu : pemegang saham, manajemen, karyawan, dan perusahaan secara keseluruhan akan menentukan tercipta atau tidaknya keselamatan dan kesehatan kerja perusahaan.

Dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi selanjutnya akan diuraikan sebagai berikut:

⁶⁷ B. Siswanto Sastrohadiwiryo, *Op.Cit.*, hlm.45.

Tabel IV.4
JAWABAN DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP
SUBDIMENSI KOORDINASI DARI TINGKAT MANAJEMEN
TERTINGGI
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	15 (46,9%)	14 (43,8%)	3 (9,4%)		32 (100%)
2. Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar para pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	17 (53,1%)	14 (43,8%)	1 (3,1%)		32 (100%)
3. Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan	12 (37,5%)	18 (56,3%)	2 (6,3%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Berdasarkan Tabel IV.6 diatas, terlihat pada indikator pertama sebanyak 15 responden atau sebesar 46,9% menjawab sangat setuju, sedangkan kategori lainnya yaitu sebanyak 14 responden atau sebesar 43,8% menjawab setuju, dan sebanyak 3 responden atau 9,4% menjawab tidak setuju. Besarnya nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju, menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan, hal ini sesuai dengan kutipan wawancara berikut:

” Kekurangan dari implementasi di sini, paling berasal dari komitmen dari para pegawainya yang kurang kuat, dan ini berpengaruh pada kerjanya

dilapangan, namun hal itu masih dalam batas kewajaran, kalau komitmen dari pimpinan sudah baik”.⁶⁸

Implementasi komitmen pimpinan sangat besar pengaruhnya terhadap terwujudnya keselamatan penerbangan yang optimal. Komitmen yang kuat dengan implementasi yang baik akan menciptakan pengaruh yang positif bagi terciptanya keselamatan penerbangan. Namun demikian, jawaban tidak setuju dari pegawai mengindikasikan bahwa walaupun mayoritas pegawai merasakan komitmen pimpinan telah baik dan kuat, beberapa pegawai masih ada yang menilai bahwa komitmen pimpinan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan masih dapat ditingkatkan lagi karena terdapat kekurangan dalam implementasi keselamatan penerbangan yang mengakibatkan masih terjadinya kecelakaan pesawat Merpati, dan perbaikan tersebut dapat diawali melalui implementasi komitmen yang kuat dari pimpinan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan.

Pada indikator kedua sebesar 53,1% atau sebanyak 17 responden berada pada kategori sangat setuju, kategori lainnya sebanyak 14 responden atau 43,8% menjawab setuju, dan 1 orang responden atau sebesar 3,1% menjawab tidak setuju, hal ini membuktikan bahwa pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar para pegawai divisi *Aircraft Maintenance* selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan, namun demikian jawaban kategori tidak setuju juga menunjukkan bahwa masih terdapat sebagian kecil pegawai yang merasakan bahwa pimpinan kurang melakukan himbauan kepada pegawai untuk selalu siap bekerja sama dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan. Sehingga jawaban ini

⁶⁸ Wawancara dengan Manager Quality Management and Human Factor, pada Tanggal 9 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

merepresentasikan pula bahwa usaha dari pimpinan dalam melakukan himbuan dan usaha K3 lainnya diharapkan dapat lebih optimal dan merata kesemua pegawai, hal ini juga mengimplikasikan bahwa sosialisasi segala hal yang menyangkut K3, khususnya untuk aspek keselamatan penerbangan sangat penting untuk dilakukan seoptimal mungkin.

Pada indikator ketiga, frekuensi terbanyak dari jawaban responden ada pada kategori setuju yaitu sebanyak 18 responden atau sebesar 56,3%, kategori lainnya sebanyak 12 responden atau 37,5% menjawab sangat setuju, dan 2 responden atau 6,3% menjawab tidak setuju. Tingginya jawaban responden pada kategori setuju dan sangat setuju menunjukkan bahwa menurut divisi *Aircraft Maintenance*, pimpinan perusahaan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan, koordinasi keselamatan penerbangan menurut manager safety PT.Merpati memang diutamakan, koordinasi tersebut selalu diingatkan melalui kelas-kelas pelatihan, education safety, juga melalui cara lisan dan tulisan.

Meskipun demikian, jawaban kategori tidak setuju mencerminkan pula bahwa tindakan koordinasi pimpinan saat ini masih dapat dioptimalkan lagi. Menurut jawaban pegawai pada kategori ini, masih terdapat sejumlah pegawai yang merasakan bahwa pimpinan belum selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi, baik secara lisan maupun tulisan dalam meningkatkan keselamatan penerbangan.

Tabel IV.5
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI KOORDINASI DARI TINGKAT MANAJEMEN
TERTINGGI
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	17 (25,8 %)	47 (71,2%)	2 (3 %)		66 (100%)
2. Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar para pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	26 (39,4%)	37 (56,1%)	3 (4,5%)		66 (100%)
3. Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan	24 (36,4%)	35 (53%)	7 (10,6%)		66 (100%)

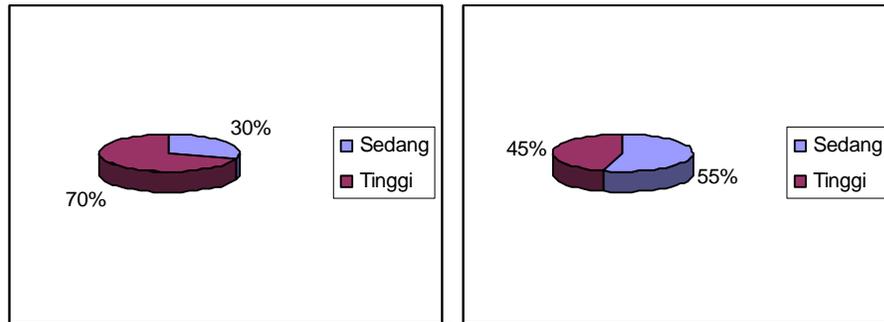
Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Berdasarkan tabel diatas, pada indikator pertama, sebanyak 17 responden atau sebesar 25,8% menjawab sangat setuju, 47 responden atau sebesar 71,2% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau sebesar 3% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi pada kategori jawaban setuju menunjukkan bahwa pegawai divisi *Flight Crew* dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan, sedangkan kategori tidak setuju menunjukkan bahwa masih ada sebagian kecil pegawai yang merasakan bahwa komitmen pimpinan masih belum kuat dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan. Pada indikator kedua sebanyak 26 responden atau sebesar 39,4% menjawab sangat setuju, 37 responden atau sebesar 56,1% menjawab setuju, dan 3 responden atau sejumlah 4,5% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi jawaban

setuju menunjukkan bahwa Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar para pegawai divisi *Flight Crew* selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan, sedangkan pada kategori rendah menunjukkan, menurut sebagian kecil pegawai *Flight Crew* pimpinan masih kurang melakukan himbauan secara merata kepada seluruh pegawai..

Pada indikator ketiga sebanyak 24 responden atau sebesar 36,4% menjawab sangat setuju, sebanyak 35 responden atau sebesar 53% menjawab setuju, dan sebanyak 7 responden atau sebesar 10,6% menjawab tidak setuju. Hasil jawaban tersebut menunjukkan bahwa Pegawai divisi *Flight Crew* dapat melihat bahwa pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan, sedangkan pada kategori jawaban tidak setuju sebesar 10,6% memperlihatkan bahwa menurut sejumlah kecil pegawai, tindakan koordinasi yang dilakukan oleh pimpinan masih belum optimal, dan pendapat ini sesuai dengan hasil jawaban pegawai divisi *Aircraft Maintenance* yang menyatakan bahwa tindakan koordinasi dari pimpinan masih belum optimal karena masih juga terjadi kecelakaan pesawat Merpati dari tahun ke tahun.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Grafik IV.5
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
KOORDINASI
DARI TINGKAT MANAJEMEN
TERTINGGI

Grafik IV.6
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW
TERHADAP SUBDIMENSI
KOORDINASI
DARI TINGKAT MANAJEMEN
TERTINGGI

Grafik IV.5 menunjukkan bahwa pada Divisi *Aircraft Maintenance* sebesar 70% responden atau sebanyak 19 orang memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori tinggi terhadap dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi dan sebesar 30% atau sebanyak 13 responden termasuk kedalam kategori sedang terhadap dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi. Sedangkan grafik IV.6 menunjukkan bahwa pada Divisi *Flight Crew* sebesar 45% atau sebanyak 30 responden memiliki persepsi dengan kategori tinggi terhadap dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi, dan yang termasuk kategori sedang sebesar 55% atau sebanyak 36 responden.

Nilai persentase kategori tinggi pada kedua divisi yaitu divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* PT. Merpati Nusantara Airlines menunjukkan bahwa koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi selalu dilakukan untuk mendukung terwujudnya keselamatan dan kesehatan kerja aspek keselamatan

penerbangan. Hal ini juga sesuai dengan pendapat informan yang menyatakan bahwa:

”...Kalau perusahaan telah melakukan koordinasi tetapi pegawai dilapangan tidak disiplin dalam menjalankan pekerjaannya maka penciptaan K3 tidak akan maksimal, sebaliknya jika pegawai menjalankan tugasnya sesuai peraturan tapi pimpinan tidak mendukung dengan komitmen yang kuat dan koordinasinya tidak ada, maka pegawai juga akan kesulitan dalam mengkoordinasikan pekerjaannya dengan unit lainnya, seperti di bandara ketika pesawat mau terbang, koordinasi antara crew pesawat dengan teknisi sangat penting sekali”.⁶⁹

Koordinasi dilakukan baik melalui perwujudan komitmen pimpinan, himbauan, maupun tindakan koordinasi langsung dari pimpinan perusahaan, dimana alur koordinasi dilakukan dari *top management* yaitu president director Merpati yang nantinya akan diteruskan ke GM (General Manager) lalu ke Manajer dan terakhir ke pegawai. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan Manajer Safety Merpati: ”...Koordinasi juga dilakukan di setiap rapat atau pertemuan-pertemuan formil maupun dalam pertemuan-pertemuan tidak formil”.⁷⁰

Sedangkan kategori sedang dengan persentase sebesar 30% untuk pegawai divisi *aircraft maintenance* dan 55% untuk divisi *flight crew*, menunjukkan bahwa masih terdapat sejumlah pegawai yang tidak terlalu merasakan adanya koordinasi langsung dari tingkat manajemen tertinggi. Hal ini senada dengan pendapat salah satu responden sebagai berikut:

”...Sebenarnya tanpa koordinasi lagi dari manajemen tertinggi, kita juga harus dapat menjalankan tugas, asalkan pekerjaan dilakukan sesuai dengan pedoman kerja atau kalau di teknisi ada yang namanya line maintenance procedure...”⁷¹

⁶⁹ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Wawancara dengan Staff divisi Aircraft Maintenance, pada Tanggal 15 Mei 2008, diizinkan untuk dikutip

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, terlihat bahwa meskipun koordinasi dari manajemen tertinggi telah dilakukan, namun hal ini tidak membawa pengaruh besar bagi terciptanya keselamatan penerbangan. Kesadaran dari para pegawai sendiri untuk mendisiplinkan diri mereka dalam melakukan pekerjaan merupakan hal yang lebih berpengaruh.

2. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Tindakan Manajerial Pimpinan

Salah satu bentuk perwujudan dari komitmen pimpinan dan usaha-usaha dalam menciptakan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah dengan melakukan tindakan manajerial. Tindakan manajerial pimpinan dapat dilakukan dengan membuat suatu usaha konkrit (seperti berperan sebagai penghubung (peran antar pribadi dalam organisasi), memonitor (peran informasional), dan sebagai negosiator (peran memutuskan).⁷² Selain terkait dengan usaha-usaha konkrit tersebut, pimpinan perusahaan juga harus dapat mengatur ketersediaan dana dan peralatan karena selain sumber daya manusia, kedua hal ini merupakan sumber daya utama yang juga diperlukan dalam mendukung terciptanya keselamatan dan kesehatan kerja yang optimal termasuk pada aspek keselamatan penerbangan. Analisis mengenai dimensi tindakan manajerial pimpinan, selanjutnya akan diuraikan dibawah ini:

⁷² James A.F Stoner, R. Edward Freeman dan Daniel R. Gilbert JR, *Op.Cit.*, hlm.14-15.

Tabel IV.6
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI TINDAKAN MANAJERIAL PIMPINAN
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit dalam meningkatkan keselamatan penerbangan	10 (31,3%)	18 (56,3%)	4 (12,5%)		32 (100%)
2. Adanya penyediaan dana yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	7 (21,9%)	17 (53,1%)	8 (25%)		32 (100%)
3. Adanya penyediaan peralatan yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.	11 (34,4%)	15 (46,9%)	5 (15,6%)	1 (3,1%)	32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi diatas, mayoritas responden menjawab setuju terhadap masing-masing indikator yang digunakan dalam dimensi tindakan manajerial pimpinan. Dimana dari persebaran frekuensi pada indikator pertama terlihat bahwa 10 orang responden atau 31,3% menjawab sangat setuju, 18 responden atau 56,3% menjawab setuju, dan 4 orang responden atau 12,5% menjawab tidak setuju. Tingginya frekuensi pada kategori setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, pimpinan perusahaan atau president director Merpati memiliki usaha-usaha konkrit dalam meningkatkan keselamatan penerbangan.

Dari segi struktural, usaha konkrit tersebut terlihat dari pembagian job description antar bagian dalam satu divisi yang spesifik sehingga pertanggungjawaban permasalahan dalam perusahaan khususnya menyangkut keselamatan penerbangan menjadi lebih jelas. Berdasarkan hasil wawancara

mendalam, seorang informan menyatakan bahwa ”*Dalam divisi Aviation Safety terdapat tiga manajer, yaitu manajer safety, manager human resource and quality control, dan manajer security*”.⁷³ Pembagian tersebut dilakukan agar dari masing-masing bagian dalam divisi tersebut dapat melakukan kontrol lebih akurat lagi terhadap spesifikasi tugasnya dan masukan untuk peningkatan strategi keselamatan penerbangan menjadi lebih akurat dan berkualitas.

Sedangkan pada indikator kedua, frekuensi terbesar ada pada kategori setuju yaitu sebesar 53,1% atau sebanyak 17 responden, sedangkan kategori lainnya yaitu sangat setuju dipilih oleh 7 orang responden atau sebesar 21,9%, dan 8 orang responden atau sebesar 25% menjawab tidak setuju. Besarnya persentase jawaban kategori setuju yaitu sebesar 53,1% atau sebanyak 17 responden menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance* menyatakan setuju terhadap adanya penyediaan dana yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan. Meskipun ada juga sebagian kecil pegawai sebesar 25% menyatakan tidak setuju terhadap penyediaan dana yang memadai untuk penerbangan.

Pada indikator ketiga, tabel distribusi frekuensi diatas memperlihatkan bahwa 11 reponden atau sebesar 34,4% menyatakan sangat setuju, 15 responden atau sebesar 46,9% menyatakan setuju, sebanyak 5 responden atau sebesar 15,6% menjawab tidak setuju, dan 1 orang responden atau sebesar 3,1% menjawab tidak setuju. Data tersebut menunjukkan bahwa frekuensi jawaban pada kategori sangat setuju dan setuju sangatlah tinggi dan ini membuktikan bahwa menurut Sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, PT.Merpati telah menyediakan peralatan

⁷³ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan. Namun demikian, masih juga terdapat jawaban tidak setuju dan sangat tidak setuju dari responden divisi ini, hal ini membuktikan pula bahwa menurut sebagian kecil pegawai, PT.Merpati masih belum menyediakan peralatan yang sangat memadai untuk menyokong kegiatan operasional penerbangan, hal ini dimungkinkan karena adanya implikasi dari jawaban responden yang menyatakan adanya penyediaan dana yang kurang maksimal dari perusahaan untuk masalah penerbangan.

Tabel IV.7
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI TINDAKAN MANAJERIAL PIMPINAN
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit dalam meningkatkan keselamatan penerbangan	16 (24,2 %)	45 (68,2%)	5 (7,6 %)		66 (100%)
2. Adanya penyediaan dana yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	11 (16,7%)	35 (53%)	18 (27,3%)	2 (3%)	66 (100%)
3. Adanya penyediaan peralatan yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	12 (18,2%)	44 (66,7%)	10 (15,2%)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Berdasarkan tabel IV.9, pada indikator pertama terlihat bahwa pilihan jawaban terbanyak ada pada kategori setuju dan sangat setuju, dimana 16 responden atau sebesar 24,2% menjawab sangat setuju, dan sebanyak 45 responden atau sebesar 68,2% menjawab setuju, sedangkan pilihan jawaban tidak setuju memiliki frekuensi paling kecil yaitu sebesar 7,6% atau sebanyak 5 orang penjawab. Data tersebut

menunjukkan bahwa Pegawai divisi *Flight Crew* menilai bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit dalam meningkatkan keselamatan penerbangan.

Sedangkan pada indikator kedua, dominasi jawaban ada pada kategori setuju dan tidak setuju. Persebaran frekuensi dalam indikator ini yaitu, sebanyak 11 responden atau 16,7% menjawab sangat setuju, 35 responden atau 53% menjawab setuju, 18 responden atau sebesar 27,3% menjawab tidak setuju, dan frekuensi terkecil sebanyak 2 reponden atau sebesar 3% menjawab sangat tidak setuju. Jumlah frekuensi yang cukup besar pada kategori jawaban setuju yaitu diatas 50% menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, PT. Merpati telah melakukan penyediaan dana yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan, namun demikian sebagian kecil pegawai yang memilih kategori tidak setuju dan setuju masih melihat bahwa penyediaan dana untuk meningkatkan keselamatan penerbangan masih kurang memadai. hal ini dimungkinkan karena menurut hasil wawancara dengan manager safety Merpati:

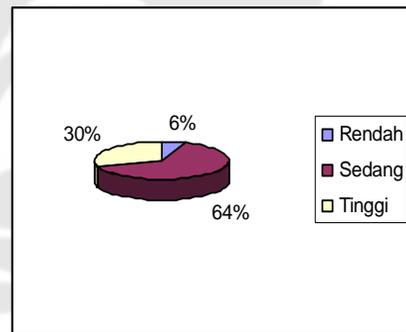
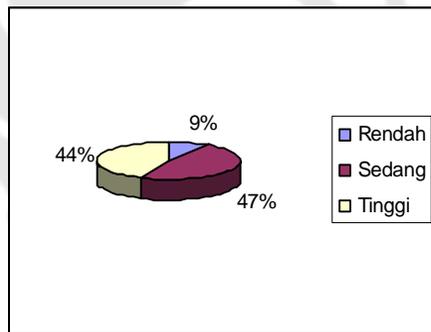
” ...Kendala yang dihadapi saat ini, menyakut masalah financial yaitu masalah kenaikan harga aftur, dan saya rasa semua penerbangan juga merasakan hal yang sama, terutama penerbangan swasta, namun karena kami perusahaan BUMN kita tetap ada dana, namun kita juga tetap memanage semuanya dengan baik”.⁷⁴

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, pendapat pegawai tidak setuju dan sangat tidak setuju dapat muncul karena implikasi dari masalah financial perusahaan, meskipun hal tersebut tidak menimbulkan masalah bagi perusahaan namun hal tersebut dapat memunculkan persepsi dari pegawai yang cenderung negatif.

⁷⁴ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

Pada indikator ketiga, frekuensi terbesar ada pada kategori setuju sebesar 66,7% atau sebanyak 44 responden, dan kategori lainnya sebesar 18,2% atau sebanyak 12 responden menjawab sangat setuju, terakhir sebesar 15,2% atau sebanyak 10 responden menyatakan tidak setuju. Mayoritas jawaban pada kategori setuju dan sangat setuju, menunjukkan bahwa menurut divisi *Flight crew*, penyediaan peralatan untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati sudah memadai.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi tindakan manajerial pimpinan.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Grafik IV.7
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI TINDAKAN
MANAJERIAL PIMPINAN

Grafik IV.8
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW
TERHADAP SUBDIMENSI
TINDAKAN MANAJERIAL
PIMPINAN

Grafik IV.7 menunjukkan bahwa sebesar 44% atau sebanyak 14 responden divisi *Aircraft Maintenance* tergolong kategori tinggi, sedangkan besar persepsi yang tergolong kategori sedang sebesar 47% atau sebanyak 15 responden, dan yang tergolong kategori rendah sebesar 9% atau sebanyak 4 responden. Kemudian pada

grafik IV.8 menunjukkan bahwa sebesar 30% atau sebanyak 20 responden tergolong kedalam kategori tinggi, sedangkan yang tergolong kategori sedang sebesar 64% atau sebanyak 42 reponden, dan yang tergolong kategori rendah sebesar 6% atau sebanyak 4 responden

Nilai persentase pada kategori tinggi dari kedua divisi menunjukkan bahwa tindakan manajerial pimpinan dirasakan membawa pengaruh positif bagi perwujudan keselamatan penerbangan PT.Merpati, Sehingga tindakan manajerial pimpinan harus mampu mengatur dan mengontrol semua faktor-faktor seperti penyediaan dana, peralatan dan tindakan-tindakan lain yang berpengaruh, baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap aspek keselamatan penerbangan, karena tindakan manajerial dari pimpinan akan sangat mempengaruhi apakah penerapan K3 keselamatan penerbangan dapat berjalan dengan optimal atau tidak. Contohnya jika salah satu faktor, seperti penyediaan dana kurang memadai, maka kualitas penyediaan faktor lainnya (seperti peralatan kerja dan pelatihan) juga akan menjadi tidak maksimal, sehingga pada akhirnya kualitas keselamatan penerbangan menjadi taruhan. Untuk menghindari hal-hal seperti itu, tindakan manajerial pimpinan memang sangat diperlukan.

Namun meskipun demikian, persentase pada kategori sedang sebesar 47% atau sebanyak 15 reponden pada divisi *Aircraft Maintenance* dan sebesar 64% atau sebanyak 42 reponden pada divisi *Flight Crew*, menunjukkan bahwa meskipun tindakan manajerial sangat penting untuk dilakukan secara intensif, namun di Merpati tindakan tersebut pengaruhnya tidak terlalu besar, khususnya mengenai

penyediaan dana dan peralatan, berikut hasil kutipan dengan manager safety

PT.Merpati:

“... Kalau Merpati kan BUMN, jadi kalau masalah dana, selain dari hasil profit, kita sudah disediakan oleh pemerintah, sehingga walaupun harga aftar naik dan anggaran lainnya juga bertambah, operasional perusahaan tetap harus berjalan, mungkin kalau dipenerbangan swasta kondisinya akan berbeda karena mereka sangat tergantung pemasukan atau laba perusahaan”.⁷⁵

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa tindakan manajerial dalam hal penyediaan dana di PT.Merpati tidak terlalu tergantung manajerial pimpinan. Namun meskipun demikian tindakan manajerial tersebut tetap perlu dilakukan secara optimal agar kegiatan operasional perusahaan tidak terganggu dan sinkronisasi kegiatan dalam mewujudkan aspek keselamatan penerbangan selalu tercapai.

Sementara itu pada kategori rendah terdapat sebesar 9% atau sebanyak 4 responden pada divisi *Aircraft Maintenance* dan sebesar 6% atau sebanyak 4 responden pada divisi *Flight Crew*. Meskipun presentase pada kategori rendah sangat kecil, namun hal tersebut mengindikasikan bahwa beberapa pegawai dari kedua divisi masih ada yang merasakan bahwa tindakan manajerial pimpinan masih belum optimal dalam membuat suatu usaha peningkatan keselamatan penerbangan, usaha penyediaan dana, dan penyediaan peralatan yang memadai. Hal tersebut membuktikan bahwa meskipun Merpati merupakan perusahaan penerbangan BUMN, namun pihak manajemen tidak perlu terlalu bergantung kepada anggaran pemerintah untuk menunjang operasional perusahaan, dan sedapat mungkin efisiensi pengelolaan manajemen perusahaan harus lebih ditingkatkan lagi agar perusahaan

⁷⁵ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

dapat mengusahakan secara mandiri kegiatan operasional perusahaan sehingga dapat menunjang terciptanya keselamatan penerbangan secara optimal.

3. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Kebijakan K3

Tabel IV.8
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI KEBIJAKAN K3
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan	16 (50%)	16 (50%)			32 (100%)
2. Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait	8 (25%)	20 (62,5%)	4 (12,5%)		32 (100%)
3. Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan	5 (15,6%)	21 (65,6%)	6 (18,8%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Berdasarkan tabel IV.10, pada indikator pertama sebanyak 16 responden atau sebesar 50% pegawai menjawab sangat setuju, dan frekuensi kategori setuju juga sebanyak 16 responden atau sebesar 50%. Hal ini menunjukkan bahwa pegawai divisi *Aircraft Maintenance* mengetahui adanya kebijakan formal keselamatan penerbangan di PT. Merpati Nusantara Airlines. Berdasarkan persyaratan OHSAS 18001 dinyatakan juga bahwa harus ada kebijakan yang disahkan oleh manajemen puncak, yang secara jelas memberikan kerangka sasaran K3 dan komitmen dalam memperbaiki kinerja K3.⁷⁶ Hal ini senada dengan pernyataan dari informan yang mengatakan bahwa "...Semua pegawai teknisi di cengkareng pasti harus mengetahui

⁷⁶ Rudi Suardi, *Op.Cit.*, hlm.48.

adanya kebijakan keselamatan penerbangan perusahaan, bahkan dari pertama kali mereka diterima kerja disini...”.⁷⁷

Pada indikator kedua mengenai sosialisasi kebijakan kepada divisi terkait, terlihat bahwa sejumlah 8 responden atau sebesar 25% menyatakan sangat setuju, 20 responden atau sebesar 62,5% menjawab setuju, dan sebanyak 4 orang responden atau sebesar 12,5% menjawab tidak setuju. Besarnya persentase jawaban sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance* melihat adanya sosialisai kebijakan keselamatan penerbangan kepada divisi terkait. Namun demikian, juga terdapat sebesar 12,5% responden yang memandang bahwa sosialisasi kebijakan masih kurang dilakukan secara merata terhadap pegawai.

Pada indikator ketiga mengenai terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan, sebanyak 5 responden atau 15,6% menjawab sangat setuju, sebanyak 21 responden atau 65,6% menjawab setuju dan sebanyak 6 responden atau 18,8% menjawab tidak setuju. Tingginya frekuensi kategori setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, di PT.Merpati terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan K3, namun kategori tidak setuju menunjukkan terdapat sebagian kecil pegawai yang menyatakan bahwa peninjauan ulang terhadap setiap kebijakan masih belum optimal dilakukan, sehingga kurang menjawab perubahan yang terjadi dilapangan. Pentingnya dilakukan peninjauan ulang terhadap kebijakan K3 untuk memastikan

⁷⁷ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

apakah kebijakan K3 yang dipakai masih relevan dan sesuai dengan perusahaan, hal tersebut juga penting dilakukan untuk menyesuaikan kebijakan dengan perubahan peraturan, dan perubahan kondisi organisasi yang baru.

Tabel IV.9
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI KEBIJAKAN K3
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan	28 (42,4 %)	38 (57,6%)			66 (100%)
2. Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait	19 (28,8%)	42 (63,6%)	5 (7,6%)		66 (100%)
3. Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan	13 (19,7%)	46 (69,7%)	7 (10,6%)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

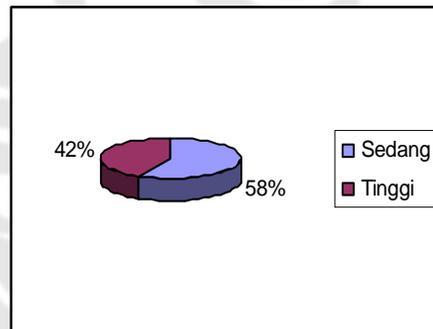
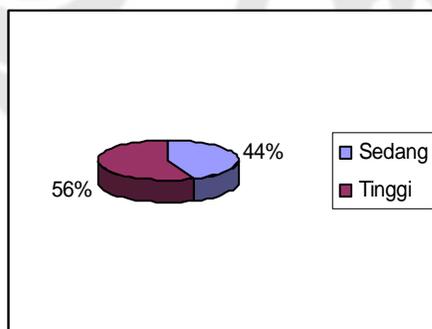
Berdasarkan tabel IV.11 terlihat bahwa pada indikator pertama sebanyak 28 responden atau 42,4% menjawab sangat setuju, dan 38 responden atau 57,6% menjawab setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa pegawai divisi *Flight Crew* mengetahui adanya kebijakan formal keselamatan penerbangan yang dimiliki oleh PT.Merpati.

Pada indikator kedua terlihat bahwa 19 responden atau 28,8% menjawab sangat setuju, 42 responden atau 63,6% menjawab setuju, dan 5 orang responden atau sebesar 7,6% menyatakan tidak setuju. Hasil ini menunjukkan, mayoritas pegawai divisi *flight crew* setuju bahwa setiap kebijakan K3 disosialisasikan kepada divisi terkait. Sosialisasi kebijakan K3 sangat penting karena keberhasilan implementasi

K3 aspek keselamatan penerbangan dipengaruhi oleh semua pihak dalam perusahaan termasuk pegawai.

Pada indikator ketiga, terlihat bahwa sebanyak 13 responden atau sebesar 19,7% menjawab sangat setuju, sebanyak 46 responden atau 69,7% menjawab setuju, dan sebanyak 7 responden atau sebesar 10,6% menjawab tidak setuju. Data tersebut menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, di PT.Merpati terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan K3. Peninjauan tersebut biasanya dilakukan berdasarkan perubahan peraturan atau karena adanya permasalahan-permasalahan baru dalam aspek keselamatan penerbangan.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi Kebijakan K3.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Grafik IV.9
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
KEBIJAKAN K3

Grafik IV. 10
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHTCREW
TERHADAP SUBDIMENSI
KEBIJAKAN K3

Grafik IV.9 menunjukkan bahwa persentase persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* yang tergolong kategori tinggi yaitu sebesar 56% atau sebanyak 18 pegawai, sedangkan persentase persepsi pegawai yang tergolong kategori sedang

sebesar 44% atau sebanyak 14 pegawai. Sedangkan pada Grafik IV.10 terlihat bahwa sebesar 42% atau sebanyak 28 pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori tinggi, dan persentase pegawai yang memiliki persepsi kategori sedang sebesar 58% atau sebanyak 38 orang pegawai.

Persentase pada kategori tinggi menunjukkan bahwa persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap ketiga indikator pengukuran yaitu adanya kebijakan formal K3 aspek keselamatan penerbangan, sosialisasi kebijakan kepada divisi terkait, dan indikator peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan K3 adalah tinggi. Pentingnya suatu perusahaan memiliki kebijakan K3 juga diisyaratkan dalam OHSAS 18001, dimana kebijakan K3 merupakan arahan dan prinsip dasar dalam segala aktivitas di organisasi, kebijakan K3 juga harus dibuat dan disahkan oleh manajemen puncak dengan susunan kebijakan yang konsisten terhadap kebijakan bisnis organisasi. Demikian halnya di PT.Merpati, kebijakan K3 dibuat dan disahkan oleh direktur utama dan General Manager Divisi Aviation Safety, dimana kebijakan tersebut menjadi dasar acuan dalam implementasi kebijakan K3 termasuk untuk aspek keselamatan penerbangan.

Sedangkan pada kategori sedang, yaitu sebesar 44% dari divisi *Aircraft Maintenance* dan 58% dari divisi *Flight Crew* menunjukkan bahwa pegawai divisi *Aircraft Maintenance* memiliki pandangan bahwa PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal K3, telah melakukan sosialisasi kebijakan K3, dan telah melakukan peninjauan ulang terhadap kebijakan K3, namun hal tersebut tidak terlalu besar dampaknya terhadap terwujudnya keselamatan penerbangan. Sementara persentase sebesar 58% dari divisi *Flight Crew* menunjukkan dengan adanya kebijakan formal

di PT.Merpati, sosialisasi kebijakan K3, dan peninjauan ulang terhadap kebijakan K3, memberikan pengaruh yang besar dan positif terhadap terciptanya keselamatan penerbangan pada PT.Merpati.

4. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Peraturan K3

Tabel IV.10
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI PERATURAN K3
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan	14 (43,8%)	18 (56,3%)			32 (100%)
2. Prosedur kerja yang ada mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan	12 (37,5%)	19 (59,4%)	1 (3,1 %)		32 (100%)
3. Terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat	22 (68,8%)	10 (31,3%)			32 (100%)
4. Terdapat perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian mesin pesawat	20 (62,5%)	12 (37,5%)			32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

Tabel 1V.12 diatas, menunjukkan bahwa pada indikator pertama yaitu terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan, sebanyak 14 reponden atau 43,8% pegawai menjawab sangat setuju, dan sebanyak 18 responden atau sebesar 56,3% menjawab setuju. Hal ini membuktikan bahwa seluruh pegawai divisi *Aircraft Maintenance* menyatakan setuju dan sangat setuju terhadap indikator yang menyatakan bahwa terdapat

prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan. Para pegawai teknisi bahkan harus menguasai secara detail, prosedur kerja atau *standart operating system* (SOP) tersebut ketika masih training.

Pada indikator kedua, distribusi frekuensinya yaitu sebanyak 12 responden atau 37,5% menyatakan sangat setuju, 19 responden atau 59,4% menyatakan setuju, dan sebanyak 1 responden atau 3,1% pegawai menyatakan tidak setuju terhadap adanya prosedur kerja yang mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan. Namun demikian frekuensi pada kategori sangat setuju dan setuju sebesar 96,9% atau sejumlah 31 responden menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance* menyatakan bahwa prosedur kerja yang ada mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan.

Pada indikator ketiga, sebanyak 22 responden atau sebesar 68,8% menjawab sangat setuju, dan sebanyak 10 responden atau sebesar 31,3% menjawab setuju bahwa terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat. Pada indikator keempat sebanyak 20 responden atau sebesar 62,5% menyatakan sangat setuju, dan 12 responden atau sebesar 37,5% pegawai menyatakan setuju. Hasil jawaban pada indikator ketiga dan keempat, dimana responden hanya menjawab pada kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa PT.Merpati telah memiliki prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan dan mesin pesawat. Menurut Manajer Safety, PT. Merpati memiliki prosedur pemeliharaan dan perawatan pesawat yang diarsipkan di dalam line

maintenance procedure, dimana semua teknisi harus mengetahui dan menguasai semua prosedur yang ada di dalam buku pedoman tersebut.

Tabel IV.11
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI
PERATURAN K3
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan	23 (34,8 %)	43 (65,2%)			66 (100%)
2. Prosedur kerja yang ada mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan	27 (40,9%)	38 (57,6%)	1 (1,5%)		66 (100%)
3. Terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat	28 (42,4%)	36 (54,5%)	2 (3%)		66 (100%)
4. Terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian mesin pesawat	28 (42,4%)	36 (54,5%)	2 (3%)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008

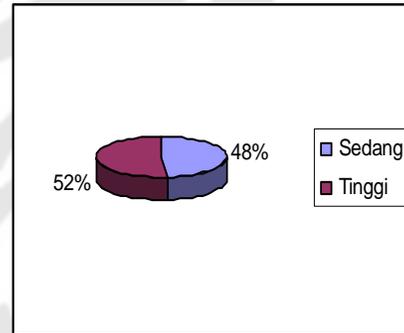
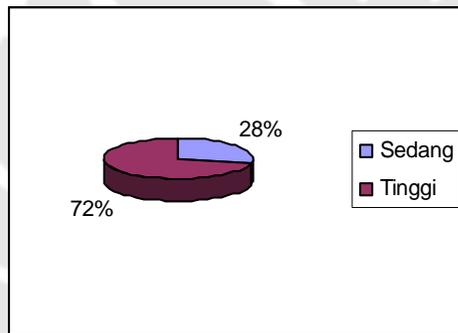
Tabel 1V.13 diatas, menunjukkan bahwa pada indikator, terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan, sebanyak 23 responden atau 34,8% pegawai menjawab sangat setuju, dan sebanyak 43 responden atau sebesar 65,2% menjawab setuju. Hal ini menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew* di PT.Merpati terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan. divisi *Flight Crew* sendiri memiliki prosedur kerja atau *standart operating system (SOP)* yang harus dipahami dan dikuasai dengan seksama, karena hal ini sangat berpengaruh besar terhadap pengoperasian pesawat terbang.

Pada indikator kedua, sebanyak 27 responden atau 40,9% menjawab sangat setuju, 38 responden atau 57,6% menjawab setuju, dan sebanyak 1 responden atau 3,1% pegawai menjawab tidak setuju bahwa perusahaan telah memiliki prosedur kerja yang mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan. Namun demikian besarnya frekuensi pada kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Flight Crew* menyatakan bahwa prosedur kerja yang ada mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan. Menurut Captain Rilo Nauli Raja, antisipasi resiko dalam penerbangan, sangatlah penting karena sedikit saja muncul resiko dalam penerbangan, maka keselamatan para penumpang juga turut dipertaruhkan.

Pada indikator ketiga, sebanyak 28 reponden atau sebesar 42,4% menjawab sangat setuju, sebanyak 36 responden atau sebesar 54,5% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau 3% pegawai menjawab tidak setuju. Besarnya persentase jawaban sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat. Pada indikator keempat sebanyak 28 reponden atau sebesar 42,4% menjawab sangat setuju, sebanyak 36 responden atau sebesar 54,5% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau 3% pegawai menjawab tidak setuju. Hasil jawaban pada indikator ketiga dan keempat, menunjukkan bahwa menurut divisi *Flight Crew*, PT.Merpati telah memiliki prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan dan mesin pesawat. Menurut Manajer Safety, prosedur pemeliharaan dan perawatan pesawat atau line maintenance procedure juga diketahui oleh para awak pesawat, dimana hal tersebut perlu dilakukan agar koordinasi antara awak pesawat dan teknisi semakin baik.

Namun demikian masih terdapat pula sejumlah kecil pegawai yang menjawab tidak setuju, hal tersebut mencerminkan bahwa sebagian kecil pegawai tersebut masih belum melihat adanya prosedur perawatan pesawat yang intensif dalam perusahaan, sehingga diperlukan analisis kembali terhadap prosedur yang ada untuk memastikan apakah prosedur perawatan pesawat masih efektif atau tidak.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi peraturan K3.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.11
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
PERATURAN K3

Grafik IV. 12
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHTCREW
TERHADAP SUBDIMENSI
PERATURAN K3

Grafik IV.11 menunjukkan bahwa sebesar 72% pegawai atau sebanyak 23 reponden tergolong kategori tinggi dan sebesar 28% atau 9 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori sedang. Pada grafik IV.12 terlihat sebesar 52% atau sebanyak 34 pegawai *flight Crew* memiliki

persepsi yang tergolong kedalam kategori tinggi, pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 48% atau hanya 32 orang responden.

Besarnya persentase kategori tinggi pada kedua divisi menunjukkan bahwa keempat indikator yang diukur telah benar-benar diimplementasikan di PT.Merpati, selain itu tingginya persepsi dari kedua divisi timbul karena PT.Merpati memang telah memiliki peraturan yang diperlukan dalam menunjang keselamatan kerja para pegawai di dunia penerbangan. Hal ini senada dengan pernyataan manajer safety sebagai berikut:

”Standar yang digunakan di Merpati yaitu CSAR (Civil Aviation Safety Regulation) yaitu standar nasional Airlines di Indonesia yang merupakan hasil ratifikasi dari ANNEX yang dikeluarkan oleh PBB untuk seluruh penerbangan yang berlaku di semua negara di dunia. CASR nantinya diratifikasi lagi oleh perusahaan untuk dijadikan pedoman dalam membuat peraturan atau prosedur kerja perusahaan Merpati”.⁷⁸

Sedangkan kategori sedang, pada kedua divisi, dengan persentase yang tidak terlalu besar mengindikasikan bahwa meskipun PT. Merpati telah menggunakan standar penerbangan yang telah diisyaratkan dari lembaga internasional maupun nasional, namun pada implementasinya, prosedur kerja yang ada belum memberikan pengaruh yang sangat besar dalam mewujudkan keselamatan penerbangan, namun meskipun demikian prosedur kerja yang ada telah mampu memberikan standar keselamatan yang diperlukan bagi para awak dan penumpang.

⁷⁸ *Ibid.*

5. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Keamanan Bekerja

Tabel IV.12
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI KEAMANAN BEKERJA
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Terdapat standar kepatuhan kerja (seperti: ada sanksi bila lalai menjalankan prosedur kerja)	13 (40,6%)	17 (53,1%)	2 (6,3%)		32 (100%)
2. Adanya perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala	18 (56,3%)	12 (37,5%)	2 (6,3%)		32 (100%)
3. Tersedia peralatan kerja yang menjamin keselamatan para pekerja di dalam pesawat	21 (65,6%)	11 (34,3%)			32 (100%)
4. Adanya kecukupan peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat	20 (62,5%)	12 (37,5%)			32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Berdasarkan tabel IV.14, distribusi frekuensi pada indikator pertama yaitu sebanyak 13 responden atau 40,6% menjawab sangat setuju, 17 responden atau sebesar 53,1% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau sebesar 6,3% menjawab tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa divisi *Aircraft Maintenance* PT.Merpati telah memiliki standar kepatuhan kerja agar para pegawai selalu disiplin dalam menjalankan prosedur kerja. Pada indikator kedua, sebanyak 18 responden atau 56,3% menjawab sangat setuju, 12 responden atau sebesar 37,5% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau sebesar 6,3% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa perawatan peralatan kerja ruang cockpit dilakukan secara berkala. Namun sebesar 6,3%

pegawai yang menjawab tidak setuju mengindikasikan bahwa perawatan peralatan kerja ruang cockpit masih belum optimal.

Demikian halnya pada indikator ketiga, dimana frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju sebesar 65,6% atau 21 responden dan 34,3% atau 11 responden menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, PT.Merpati telah memiliki peralatan kerja yang menjamin keselamatan para pekerja di dalam pesawat. Indikator keempat menunjukkan sebanyak 20 responden atau 62,5% menjawab sangat setuju dan 12 responden atau 37,5% menjawab setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, PT.Merpati telah memiliki kecukupan peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat.

Tabel IV.13
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI KEAMANAN BEKERJA
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Terdapat standar kepatuhan kerja (seperti: ada sanksi bila lalai menjalankan prosedur kerja)	20 (30,3 %)	38 (57,6%)	8 (12,1 %)		66 (100%)
2. Adanya perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala	24 (36,4%)	40 (60,6%)	2 (3%)		66 (100%)
3. Tersedia peralatan kerja yang menjamin keselamatan para pekerja di dalam pesawat	26 (39,4%)	40 (60,6%)			66 (100%)
4. Adanya kecukupan peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat	24 (36,4 %)	42 (63,6%)			66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

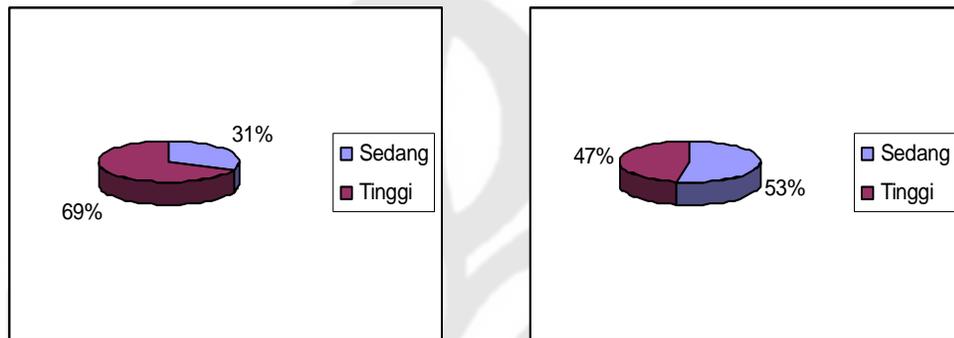
Tabel IV.15 diatas menunjukkan bahwa Pada indikator pertama, sebanyak 20 responden atau 30,3% menjawab sangat setuju, 38 responden atau sebesar 57,6% menjawab setuju, dan sebanyak 8 responden atau sebesar 12,1% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 87,9% menunjukkan bahwa divisi *Flight Crew* PT.Merpati, telah memiliki standar kepatuhan kerja, dimana standar ini dibuat agar para pegawai dapat lebih disiplin dalam menjalankan prosedur kerja yang ada, namun menurut Captain Rilo Nauli Raja, tanpa adanya standar kepatuhan kerja, seharusnya semua crew pesawat harus disiplin, karena semua itu terkait dengan keselamatan penumpang juga.

Pada indikator kedua, sebanyak 24 responden atau 36,4% menjawab sangat setuju, 40 responden atau sebesar 60,6% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau sebesar 3% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi sangat setuju dan setuju sebesar 97% menunjukkan bahwa perawatan peralatan kerja ruang cockpit dilakukan secara berkala. Sementara hanya terdapat 3% responden yang menyatakan perawatan pesawat dilakukan tidak secara berkala.

Pada kategori ketiga, dimana frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju sebesar 100 % atau 66 pegawai dengan perincian 39,4% atau 26 responden menjawab sangat setuju, dan 60,6% atau 40 responden menjawab setuju, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, PT.Merpati telah memiliki peralatan kerja yang menjamin keselamatan para pekerja di dalam pesawat. Pada indikator keempat, sebanyak 24 responden atau 36,4% menjawab sangat setuju dan 42 responden atau 63,6% menjawab setuju, Hasil ini menunjukkan bahwa

menurut pegawai divisi *Flight Crew*, PT.Merpati telah memiliki kecukupan peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi keamanan bekerja.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.13
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
KEAMANAN BEKERJA

Grafik IV. 14
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHTCREW
TERHADAP SUBDIMENSI
KEAMANAN BEKERJA

Berdasarkan grafik IV.13 terlihat bahwa sebesar 69% pegawai atau sebanyak 22 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi yang tergolong tinggi terhadap dimensi peraturan K3 dan yang memiliki persepsi dengan kategori sedang ialah sebanyak 31% atau sebanyak 10 responden. Persepsi pegawai divisi *Flight Crew* yang ditunjukkan oleh grafik IV.14, menunjukkan bahwa sebesar 47% atau sebanyak 31 pegawai memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori tinggi terhadap dimensi keamanan bekerja. Sedangkan sebesar 53% atau sebanyak 35 responden tergolong kedalam kategori sedang.

Berdasarkan temuan lapangan diatas, terlihat bahwa pada divisi Aircraftt Maintenance persentase pesepsi pegawai pada kategori tinggi cenderung lebih besar dibandingkan dengan kategori sedang, hal ini menunjukkan bahwa PT.Merpati telah menetapkan standar keamanan bekerja bagi para pegawainya yang tercakup di dalam SOP, selain itu Merpati juga sangat memperhatikan ketersediaan dan pemeliharaan peralatan kerja bagi para pegawai di dalam dan di luar pesawat, dan juga kecukupan serta pemeliharaan peralatan ruang cabin bagi para penumpang. Hal tersebut memberikan dampak positif bagi Merpati, dimana kondisi keamanan bekerja yang baik, mengantarkan Merpati mendapatkan kategori Aman yang diberikan oleh Departemen Perhubungan, dimana sejak Merpati berdiri, kategori penerbangan I yaitu kategori aman selalu diraih oleh maskapai penerbangan ini.

Sementara itu persentase persepsi pegawai divisi *Flight Crew* cenderung lebih besar pada kategori sedang yaitu sebesar 53%, hal ini menunjukkan bahwa peraturan dan segala ketersediaan serta pemeliharaan peralatan kerja yang mendukung keamanan bekerja dalam menciptakan keselamatan penerbangan memang telah memberikan dampak positif, namun hal tersebut masih dalam batas standar sesuai dengan aturan penerbangan yang berlaku. Belum ada penyediaan peralatan kerja yang dinilai sangat memberikan kontribusi yang besar atau dominan dalam mendukung keamanan bekerja.

6. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Sosialisasi dan Penyebaran Informasi K3

Tabel IV.14
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP
DIMENSI SOSIALISASI DAN PENYEBARAN INFORMASI K3
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Sosialisasi program K3 dilakukan secara berkala	8 (25%)	17 (53,1%)	7 (21,9%)		32 (100%)
2. Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan	15 (46,9%)	17 (53,1%)			32 (100%)
3. Setiap ada perubahan kebijakan K3 keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu	13 (40,6%)	13 (40,6%)	6 (18,8%)		32 (100%)
4. Setiap ada kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait	14 (43,8%)	15 (46,9%)	3 (9,4%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.16 diatas menunjukkan bahwa pada indikator pertama, sebanyak 8 responden atau sebesar 25% menjawab sangat setuju, 17 responden atau sebesar 53,1% menjawab setuju, dan sebanyak 7 responden atau sebesar 21,9% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 78,1% menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, sosialisasi program K3 telah dilakukan secara berkala. Dimana sosialisasi dilakukan melalui tulisan maupun disampaikan secara lisan, secara tertulis sosialisasi K3 khususnya aspek keselamatan penerbangan dilakukan dengan

memajang spanduk, poster atau pamflet yang berisi himbauan mengenai pentingnya K3 termasuk dalam penerbangan.

Pada indikator kedua, sebanyak 15 responden atau 46,9% menjawab sangat setuju dan 17 responden atau sebesar 53,1% menjawab setuju, Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 100% menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, sosialisasi K3 keselamatan penerbangan telah bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan di PT.Merpati.

Pada kategori ketiga, sebesar 40,6% atau 13 responden menjawab sangat setuju, 40,6% atau 13 responden menjawab setuju, dan sebesar 18,8% atau sebanyak 6 responden menjawab tidak setuju, Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 81,2% menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, setiap ada perubahan kebijakan K3 keselamatan penerbangan dalam perusahaan, disosialisasikan terlebih dahulu kepada para pegawai.

Pada indikator keempat, sebanyak 14 responden atau 43,8% menjawab sangat setuju, sebanyak 15 responden atau 46,9% menjawab setuju, dan sebanyak 3 responden atau 9,4% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, Setiap ada kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait.

Tabel IV.15
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI
SOSIALISASI DAN PENYEBARAN INFORMASI K3
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Sosialisasi program K3 dilakukan secara berkala	8 (12,1 %)	51 (77,3%)	7 (10,6 %)		66 (100%)
2. Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan	19 (28,8%)	46 (69,7%)	1 (1,5%)		66 (100%)
3. Setiap ada perubahan kebijakan K3 keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu	13 (19,7%)	47 (71,2%)	6 (9,1%)		66 (100%)
4. Setiap ada kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait	18 (27,3 %)	41 (62,1%)	7 (10,6 %)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

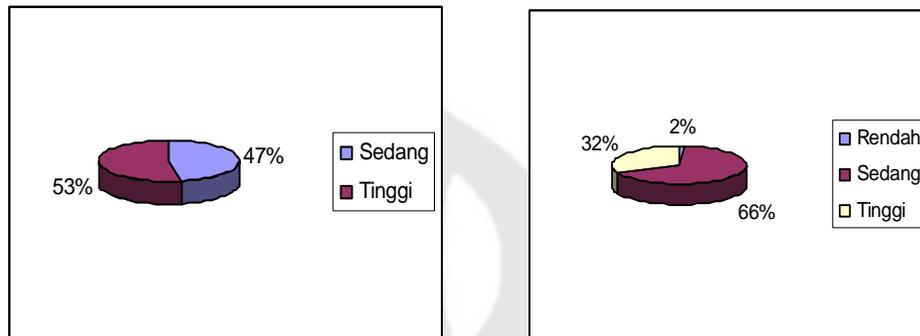
Berdasarkan tabel IV.17 diatas, terlihat bahwa pada indikator pertama, sebanyak 8 responden atau sebesar 12,1% menjawab sangat setuju, 51 responden atau sebesar 77,3% menjawab setuju, dan sebanyak 7 responden atau sebesar 10,96% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, di PT.Merpati sosialisasi program K3 telah dilakukan secara berkala. Sosialisasi secara lisan disampaikan disela-sela rapat, pertemuan atau ketika sedang dilakukan pelatihan penerbangan, secara tertulis sosialisasi K3 dilakukan melalui spanduk, poster atau pamflet yang berisi himbauan mengenai pentingnya K3 termasuk dalam penerbangan.

Pada indikator kedua, sebanyak 19 responden atau 28,8% menjawab sangat setuju, sebanyak 46 responden atau sebesar 69,7% menjawab setuju, dan sebanyak 1 orang responden atau sebesar 1,5% responden menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, sosialisasi K3 keselamatan penerbangan telah bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines. Sementara pada kategori tidak setuju sebesar 1,5%, menunjukkan bahwa hanya ada 1 orang yang memandang sosialisasi K3 yang dilakukan perusahaan masih kurang efektif.

Pada kategori ketiga, sebesar 19,7% atau 13 responden menjawab sangat setuju, 71,2% atau 47 responden menjawab setuju, dan sebesar 9,1% atau sebanyak 6 responden menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, setiap ada perubahan kebijakan K3 keselamatan penerbangan dalam perusahaan, disosialisasikan terlebih dahulu kepada para pegawai.

Pada indikator keempat, sebanyak 18 responden atau 27,3% menjawab sangat setuju, sebanyak 41 responden atau 62,1% menjawab setuju, dan sebanyak 7 responden atau 10,6% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 89,4% menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, Setiap ada kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada semua pegawai terkait.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi sosialisasi dan penyebaran informasi K3.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

**Grafik IV.15
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI SOSIALISASI
DAN PENYEBARAN INFORMASI K3**

**Grafik IV.16
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW
TERHADAP SUBDIMENSI
SOSIALISASI DAN
PENYEBARAN INFORMASI K3**

Berdasarkan grafik IV.15 terlihat bahwa sebesar 53% pegawai atau sebanyak 17 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori tinggi, sedangkan pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang yaitu sebesar 47% atau sebanyak 15 orang pegawai. Pada grafik IV.16 menunjukkan bahwa sebesar 66% atau sebanyak 21 orang pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi yang tergolong kategori tinggi, pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 32% atau sebanyak 44 orang, dan sebesar 2% atau 1 responden memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori rendah.

Persentase kategori tinggi pada divisi *Aircraft Maintenance* cenderung lebih tinggi dibandingkan persentase pegawai dengan kategori sedang, hal ini

menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, sosialisasi dan penyebaran informasi K3 yang dilakukan di PT.Merpati sudah baik. Hal itu juga terlihat dari jawaban responden pada kedua divisi, dimana frekuensi kategori sangat setuju dan setuju memiliki nilai yang lebih tinggi dibandingkan dengan kategori tidak setuju dan sangat tidak setuju.

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan manajer safety,

”Sosialisasi K3 baik secara keseluruhan maupun untuk aspek keselamatan penerbangan dilakukan melalui Safety Education, baik melalui pelatihan terhadap crew maupun sosialisasi tertulis/ terdokumentasi dengan membuat pamflet atau spanduk yang mengingatkan akan pentingnya K3”.⁷⁹

Terkait dengan pemberitahuan kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan yang terjadi di lapangan, pihak Aviation Safety selalu memberitahukan secara sistematis kepada semua pegawai, berikut hasil petikan wawancara mendalam dengan manager safety:

”Strategi khusus yang baru saja dikeluarkan oleh divisi Aviation Safety agar pemantauan terhadap kondisi keselamatan penerbangan di lapangan lebih optimal yaitu divisi Aviation Safety baru saja membuat SMS Center di kantor pusat yang dapat diakses langsung dari ponsel pribadi para pegawai untuk melaporkan kondisi-kondisi accidental yang terjadi di lapangan terutama yang terkait langsung dengan masalah-masalah penerbangan sehingga pemantauan terhadap kondisi penerbangan menjadi lebih up to date, bahkan kejadian kecil seperti oli tumpah di landasan juga dilaporkan ke sini.”⁸⁰

Berbeda dengan persepsi pegawai divisi *Flight Crew*, kategori sedang lebih besar persentasenya dibandingkan dengan kategori tinggi, dimana hal ini menunjukkan menurut pegawai divisi *Flight Crew*, sosialisasi yang dilakukan oleh pihak manajemen masih standar dan belum memberikan bentuk atau media

⁷⁹ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

⁸⁰ *Ibid.*

sosialisasi dengan terobosan baru. Kategori yang lebih ekstrim lagi yaitu kategori rendah sebesar 2% atau terdapat 1 orang pegawai yang memiliki persepsi rendah terhadap subdimensi sosialisasi dan penyebaran informasi, menunjukkan bahwa menurut sebagian kecil pegawai sosialisasi dan penyebaran informasi yang dilakukan memang masih belum optimal, hal ini diindikasikan juga melalui hasil wawancara dengan manajer safety diatas bahwa baru sistem *sms center* saja yang diandalkan untuk penyebaran informasi keadaan darurat dan itupun baru belakangan ini diluncurkan, masih belum ada alternatif lain dengan pemanfaat teknologi yang lebih canggih dan lebih akurat.

7. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Pelatihan K3

Tabel IV.16
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI PELATIHAN K3
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala	17 (53,1%)	11 (34,4%)	4 (12,5%)		32 (100%)
2. Pelatihan didukung oleh sumber daya manusia yang memadai	16 (50%)	13 (40,6%)	3 (9,4%)		32 (100%)
3. Pelatihan didukung oleh fasilitas yang memadai	13 (40,6%)	15 (46,9%)	4 (12,5%)		32 (100%)
4. Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan.	11 (34,3%)	19 (59,4%)	2 (6,3%)		32 (100%)
5. Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan	17 (53,1%)	13 (40,6%)	2 (6,3%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Berdasarkan tabel IV.18, terlihat bahwa pada indikator pertama, sebanyak 17 responden atau sebesar 53,1% menjawab sangat setuju, 11 responden atau sebesar 34,4% menjawab setuju, dan sebanyak 4 responden atau sebesar 12,5% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala. Hanya ada sejumlah 12,5% yang menilai bahwa pelatihan dilakukan tidak secara berkala.

Pada indikator kedua, sebanyak 16 responden atau 50% menjawab sangat setuju, sebanyak 13 responden atau sebesar 40,6% menjawab setuju, dan sebanyak 3 orang responden atau sebesar 9,4% responden menjawab tidak setuju. Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, Pelatihan keselamatan penerbangan yang diberikan oleh perusahaan melalui divisi aviation safety, telah didukung oleh sumber daya manusia yang memadai. Sedangkan pada kategori tidak setuju mencerminkan bahwa masih ada pegawai yang memandang bahwa pelatihan yang selama ini dilakukan belum sepenuhnya didukung oleh SDM yang memadai.

Pada kategori ketiga, sebesar 40,6% atau 13 responden menjawab sangat setuju, 46,9% atau 15 responden menjawab setuju, dan sebesar 12,5% atau sebanyak 4 responden menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, Pelatihan yang dilakukan untuk divisi *Aircraft Maintenance* telah didukung oleh fasilitas yang memadai.

Pada indikator keempat, sebanyak 11 responden atau 34,3% menjawab sangat setuju, sebanyak 19 responden atau 59,4% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau 6,3% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 89,4% menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, merasakan materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan. Pada indikator kelima sebanyak 17 responden atau 53,1% menjawab sangat setuju, sebanyak 13 responden atau 40,6% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau 6,3% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 93,7% atau sebanyak 30 pegawai, menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh divisi Aviation safety.

Tabel IV.17
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI KOORDINASI DARI PELATIHAN K3
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala	23 (34,8 %)	42 (63,6%)	1 (1,5 %)		66 (100%)
2. Pelatihan didukung oleh sumber daya manusia yang memadai	22 (33,3%)	43 (65,2%)	1 (1,5%)		66 (100%)
3. Pelatihan didukung oleh fasilitas yang memadai	18 (27,3%)	39 (59,1%)	9 (13,6%)		66 (100%)
4. Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan.	18 (27,3 %)	43 (65,2%)	5 (7,6%)		66 (100%)
5. Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan	20 (30,3%)	45 (68,2%)	1 (1,5%)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Berdasarkan tabel IV.19, terlihat bahwa pada indikator pertama, sebanyak 23 responden atau sebesar 34,8% menjawab sangat setuju, 42 responden atau sebesar 63,6% menjawab setuju, dan sebanyak 1 responden atau sebesar 1,5% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 98,5% menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, Perusahaan telah memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala.

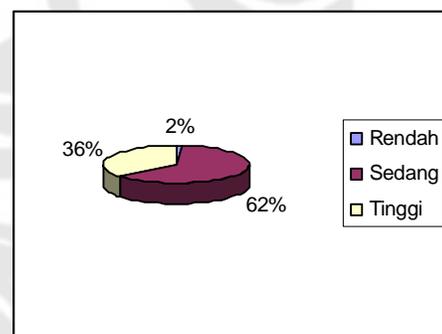
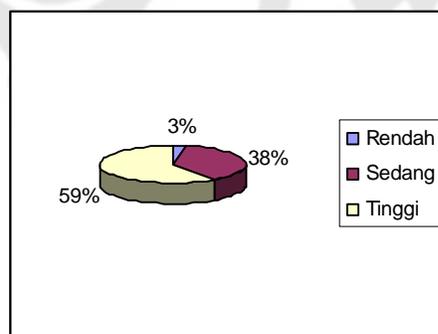
Pada indikator kedua, sebanyak 22 responden atau 33,3% menjawab sangat setuju, sebanyak 43 responden atau sebesar 65,2% menjawab setuju, dan sebanyak 1 orang responden atau sebesar 1,5% responden menjawab tidak setuju. Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 98,5% atau sebanyak 65 pegawai menunjukkan bahwa menurut mayoritas pegawai divisi *Flight Crew*, Pelatihan keselamatan penerbangan yang diberikan oleh perusahaan melalui divisi aviation safety, telah didukung oleh sumber daya manusia yang memadai.

Pada indikator ketiga, sebesar 27,3% atau 18 responden menjawab sangat setuju, 59,1% atau 39 responden menjawab setuju, dan sebesar 13,6% atau sebanyak 9 responden menjawab tidak setuju, Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut mayoritas pegawai divisi *Flight Crew*, Pelatihan yang dilakukan untuk divisi *Flight Crew* telah didukung oleh fasilitas yang memadai. Meskipun demikian masih terdapat sebesar 13,6% pegawai yang memandang pelatihan kurang didukung oleh fasilitas yang memadai.

Pada indikator keempat, sebanyak 18 responden atau 27,3% menjawab sangat setuju, sebanyak 43 responden atau 65,2% menjawab setuju, dan sebanyak 5

responden atau 7,6% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 92,5% menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Flight Crew*, merasakan bahwa materi pelatihan yang diajarkan relevan untuk diterapkan di lapangan. Pada indikator kelima sebanyak 20 responden atau 30,3% menjawab sangat setuju, sebanyak 45 responden atau 68,2% menjawab setuju, dan sebanyak 1 responden atau 1,5% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa mayoritas pegawai divisi *Flight Crew*, merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh divisi Aviation safety.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi Pelatihan K3.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.17
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
PELATIHAN K3

Grafik IV. 18
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHTCREW
TERHADAP SUBDIMENSI
PELATIHAN K3

Grafik IV.17 menunjukkan bahwa sebesar 59% pegawai atau sebanyak 19 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi yang tergolong kedalam

kategori tinggi terhadap dimensi pelatihan K3, sedangkan pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang yaitu sebesar 38% atau sebanyak 12 orang, dan sebesar 3% atau 1 responden memiliki persepsi yang tergolong ke dalam kategori rendah. Sedangkan grafik IV.18 menunjukkan bahwa sebesar 36% atau sebanyak 24 pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi dengan kategori tinggi, sedangkan pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 62% atau sebanyak 41 orang, dan sebesar 2% atau sebanyak 1 responden memiliki persepsi dengan kategori rendah.

Berdasarkan data diatas terlihat bahwa menurut persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, indikator-indikator pelatihan yang diukur telah memberikan pengaruh positif terhadap cara dan pengetahuan kerja para pegawai teknisi dilapangan, Hal tersebut juga terlihat dari hasil jawaban pegawai di kedua divisi yang mayoritas menjawab sangat setuju dan setuju terhadap indikator-indikator yang digunakan dalam dimensi pelatihan K3 ini. Pernyataan yang mendukung analisis ini, diungkapkan oleh manajer safety Merpati, dalam wawancara mendalam yang dilakukan oleh peneliti, kutipan wawancaranya ialah sebagai berikut:

” Pelatihan dilakukan setiap seminggu sekali dengan jenis pelatihan yang berbeda-beda. Waktu pelatihan disesuaikan dengan jadwal terbang para crew sehingga tidak ada benturan jadwal. Setiap enam bulan sekali dilakukan test baik test tertulis maupun simulator terhadap para crew untuk mengetahui sejauh mana para crew menguasai pelatihan dan untuk mengetahui perkembangan kemampuan dari masing-masing personel crew”.⁸¹

Pelatihan K3 sangatlah penting, karena penerapan K3 yang efektif ditentukan oleh kompetensi kerja dan pelatihan dari setiap tenaga kerja di perusahaan. Pelatihan

⁸¹ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

merupakan salah satu alat penting untuk menjamin kompetensi kerja yang dibutuhkan dalam mencapai tujuan K3.⁸²

Pelatihan K3 aspek keselamatan penerbangan merupakan komponen penting dalam mewujudkan keselamatan penerbangan, karena melalui pelatihan para crew pesawat akan diberikan pengetahuan dan kemampuan tambahan seputar dunia penerbangan terbaru agar para crew mampu mengelaborasikannya dalam pekerjaan, sehingga keselamatan penerbangan dapat terwujud optimal.

Namun demikian, berbeda halnya dengan persepsi dari para pegawai divisi *Flight Crew* yang persentase persepsi kategori sedang lebih besar dibandingkan dengan kategori tinggi dan kategori rendah. Hal tersebut menunjukkan bahwa indikator yang diukur dalam subdimensi pelatihan K3, seperti waktu, SDM, fasilitas, materi, dan manfaat pelatihan, dirasakan cukup standar dan membawa manfaat dalam melakukan pekerjaan, namun tidak ada terobosan bentuk pelatihan yang dinilai sangat intensif sekali, hal ini juga terlihat dari adanya jawaban tidak setuju dari para responden divisi *Flight Crew*,

Selain itu pada kategori rendah mengindikasikan bahwa pihak manajemen Merpati juga perlu menganalisis lagi indikator-indikator pelatihan mana yang perlu untuk diperbaiki, baik dari segi waktu pelatihan, sumber daya manusia yang digunakan, fasilitas yang disediakan, materi pelatihan serta analisis manfaat apa yang akan disampaikan kepada para pegawai melalui pelatihan tersebut.

⁸² Rudi Suardi, *Op.Cit.*, hlm.118.

8. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Pemeriksaan Bahaya

Tabel IV.18
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI PEMERIKSAAN BAHAYA
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat	17 (53,1%)	11 (34,4%)	3 (9,4%)	1 (3,1%)	32 (100%)
2. Terdapat petugas penanganan keadaan darurat di bandara yang telah diberi pelatihan khusus (satgas pemadam, P3K,dll)	15 (46,9%)	14 (43,8%)	3 (9,4%)		32 (100%)
3. Keadaan bahaya yang potensial (sebelum pesawat take off hingga landing kembali) dapat dideteksi dengan jelas	15 (46,9%)	17 (53,1)			32 (100%)
4. Instruksi keadaan berbahaya atau darurat dapat cepat diketahui oleh seluruh pegawai Merpati di bandara	14 (43,8%)	16 (50%)	2 (6,3%)		32 (100%)
5. Alat dan sistem keadaan darurat atau berbahaya diperiksa secara berkala	14 (43,8%)	14 (43,8%)	4 (12,5%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Berdasarkan tabel IV.20, terlihat bahwa pada indikator pertama, sebanyak 17 responden atau sebesar 53,1% menjawab sangat setuju, 11 responden atau sebesar 34,4% menjawab setuju, dan sebanyak 3 responden atau sebesar 9,4% menjawab tidak setuju dan 1 orang responden atau sebesar 3,1% menjawab sangat tidak setuju. Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yang jauh lebih besar dibandingkan dengan frekuensi kategori tidak setuju dan sangat tidak setuju sebesar 12,5%, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*,

inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur di bagian teknisi dan hasilnya dicatat.

Pada indikator kedua, sebanyak 15 responden atau 46,9% menjawab sangat setuju, sebanyak 14 responden atau sebesar 43,8% menjawab setuju, dan sebanyak 3 orang responden atau sebesar 9,4% responden menjawab tidak setuju. Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut mayoritas pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, terdapat petugas penanganan keadaan darurat di bandara yang telah diberi pelatihan khusus. Dalam penerbangan, selain petugas pengelola bandara, ketika terjadi keadaan darurat semua crew pesawat, termasuk teknisi wajib turut mengevakuasi tempat terjadinya keadaan darurat.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Aircraft Maintenance* hanya menjawab pada kategori sangat setuju yaitu sebanyak 15 orang atau sebesar 46,9%, dan kategori setuju sebanyak 17 orang atau sebesar 53,1%, Frekuensi kategori yang berada pada sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, Keadaan bahaya yang potensial (sebelum pesawat *take off* hingga *landing* kembali) selalu dapat dideteksi dengan jelas. Menurut pernyataan salah satu pegawai bagian teknisi, setiap keadaan berbahaya sekecil apapun pasti selalu segera dievakuasi, karena hal ini menyangkut keselamatan semua crew pesawat dan penumpang.

Pada indikator keempat, sebanyak 14 responden atau 43,8% menjawab sangat setuju, sebanyak 16 responden atau 50% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau 6,3% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi kategori sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa instruksi keadaan berbahaya atau darurat

dapat cepat diketahui oleh seluruh pegawai Merpati di bandara, terutama pegawai bagian teknisi dan crew pesawat yang dekat dengan tempat kejadian. Pada indikator kelima sebanyak 14 responden atau 43,8% menjawab sangat setuju, sebanyak 14 responden atau 43,8% menjawab setuju, dan sebanyak 4 responden atau 12,5% menjawab tidak setuju. Nilai frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yang lebih tinggi dari frekuensi tidak setuju, menunjukkan bahwa alat dan sistem keadaan darurat atau berbahaya di dalam pesawat serta sistem yang terkait dengan keselamatan penerbangan diperiksa secara berkala. Meskipun demikian masih ada 4 responden yang memandang bahwa alat dan sistem keadaan darurat kurang diperiksa secara berkala.

Tabel IV.19
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI PEMERIKSAAN BAHAYA
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat	13 (19,7%)	48 (72,7%)	5 (7,6%)		66 (100%)
2. Terdapat petugas penanganan keadaan darurat di bandara yang telah diberi pelatihan khusus (satgas pemadam, P3K,dll)	15 (22,7%)	44 (66,7%)	7 (10,6%)		66 (100%)
3. Keadaan bahaya yang potensial sebelum pesawat <i>take off</i> dapat dideteksi dengan jelas	23 (34,8%)	41 (62,1%)	23 (34,8%)		66 (100%)
4. Instruksi keadaan berbahaya atau darurat dapat cepat diketahui oleh seluruh pegawai Merpati di bandara	15 (22,7%)	48 (72,7%)	3 (4,5%)		66 (100%)
5. Alat dan sistem keadaan darurat atau berbahaya diperiksa secara berkala	20 (30,3%)	45 (68,2%)	1 (1,5%)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Berdasarkan tabel IV.21, terlihat bahwa pada indikator pertama, frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 19,7% atau sebanyak 13 pegawai dan sebanyak 72,7% atau sebanyak 48 pegawai, jauh lebih besar dibandingkan dengan frekuensi kategori tidak setuju sebesar 7,6% atau sebanyak 5 pegawai, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur di bagian *Flight Crew* dan hasilnya dicatat.

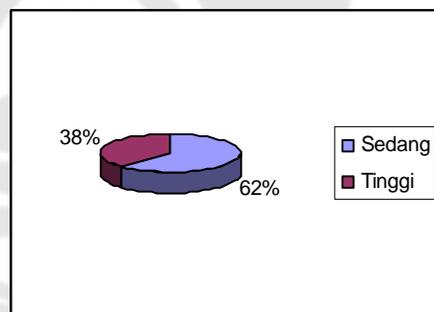
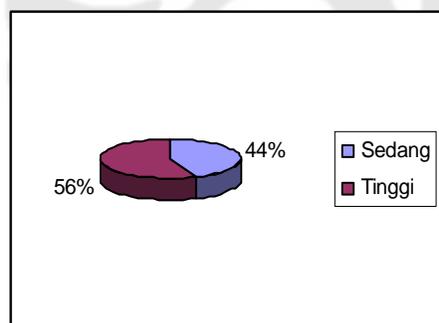
Pada indikator kedua, Frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 22,7% atau 15 responden dan 66,7% atau 44 responden menunjukkan bahwa menurut mayoritas pegawai divisi *Flight Crew*, terdapat petugas penanganan keadaan darurat di bandara yang telah diberi pelatihan khusus. Jika terjadi keadaan berbahaya kecil, maka akan dievakuasi oleh pegawai Merpati sendiri, namun ketika keadaan sudah cukup berbahaya dan darurat, maka pihak Merpati bekerja sama dengan pihak pengelola bandara dalam melakukan evakuasi.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Flight Crew* mayoritas menjawab pada kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 23 responden atau 34,8% dan 41 responden atau 62,1%. Sedangkan frekuensi kategori tidak setuju sebesar 34,8% atau sebanyak 23 responden. Tingginya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, keadaan bahaya yang potensial (sebelum pesawat take off hingga landing kembali) selalu dapat dideteksi dengan jelas oleh para pegawai Merpati.

Pada indikator keempat, jumlah frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 22,7% atau 15 responden dan 72,7% atau 48 responden menunjukkan bahwa

instruksi keadaan berbahaya atau darurat dapat cepat diketahui oleh seluruh pegawai Merpati di bandara, termasuk pegawai divisi *Flight Crew*, karena melalui SMS center yang baru saja diluncurkan oleh divisi Aviation Safety semakin memudahkan para pegawai dalam mengetahui kejadian-kejadian penting dilapangan. Pada indikator kelima, jumlah frekuensi kategori sangat setuju dan setuju sebesar 30,3% dan 68,2% yang lebih tinggi dari frekuensi tidak setuju, menunjukkan bahwa alat dan sistem keadaan darurat atau berbahaya di dalam pesawat serta sistem yang terkait dengan keselamatan penerbangan diperiksa secara berkala.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi pemeriksaan bahaya.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.19
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
PEMERIKSAAN BAHAYA

Grafik IV.20
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHTCREW
TERHADAP SUBDIMENSI
PEMERIKSAAN BAHAYA

Grafik IV.19 menunjukkan bahwa sebesar 56% pegawai atau sebanyak 18 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi yang tergolong kedalam kategori tinggi, sedangkan pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang

yaitu sebesar 44% atau sebanyak 14 orang pegawai. Grafik IV.20 menunjukkan bahwa sebesar 38% atau sebanyak 25 pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi yang tergolong kategori tinggi, sedangkan yang tergolong kategori sedang sebesar 62% atau sebanyak 41 responden.

Persepsi dengan persentase kategori tinggi yang cukup besar menunjukkan bahwa berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan, PT.Merpati memang selalu melakukan pemeriksaan kondisi-kondisi berbahaya, terutama ketika pesawat akan terbang. Namun pemeriksaan bahaya, sejak saat para teknisi mengecek kondisi pesawat di hanggar juga sangat diperhatikan oleh pihak perusahaan. Alat dan sistem keadaan darurat pesawat juga dilakukan secara berkala sesuai prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan, dimana semua pedoman prosedur kerja tersebut dilakukan sesuai dengan *line maintenance procedure* yang dimiliki oleh PT.Merpati.

Sedangkan menurut persepsi para pegawai divisi *Flight Crew*, pemeriksaan bahaya yang dilakukan oleh PT.Merpati tidak terlalu optimal, namun sudah berada pada batas aman untuk mendukung terciptanya keselamatan penerbangan, hal tersebut terlihat dari persentase kategori sedang yang lebih besar dibandingkan dengan persentase kategori tinggi. Menurut salah satu pegawai, pemeriksaan bahaya dilakukan sesuai standar peraturan yang ada.

”Kalau ada keadaan berbahaya yang terjadi di pesawat, pasti crew Merpati yang sedang bekerja segera mengevakuasi, tapi ketika keadaan berbahaya, seperti terjadi kebakaran besar dan memang sudah tidak bisa diantisipasi crew pasti kita langsung koordinasi dengan KNKT”.⁸³

⁸³ Wawancara dengan staff Aircraft Maintenance, Tanggal 15 Mei 2008, diizinkan untuk dikutip.

9. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Penyelidikan Kecelakaan Kerja

Tabel IV.20
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI PENYELIDIKAN KECELAKAAN KERJA
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan.	15 (46,9%)	16 (50%)	1 (3,1%)		32 (100%)
2. Setiap terjadi insiden atau kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait	13 (40,6%)	18 (56,3%)	1 (3,1%)		32 (100%)
3. Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih	18 (56,3%)	13 (40,6%)	1 (3,1%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.22 menunjukkan bahwa pada indikator pertama, frekuensi kategori sangat setuju yaitu sebanyak 46,9% atau sebanyak 15 pegawai dan kategori setuju sebesar 50% atau sebanyak 16 responden, jauh lebih besar dibandingkan dengan frekuensi kategori tidak setuju sebesar 3,1% atau sebanyak 1 orang pegawai, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, perusahaan telah memiliki prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan. Sedangkan menurut 1 orang pegawai tidak menyetujui bahwa di Merpati memiliki prosedur penyelidikan kecelakaan kerja yang dilaporkan.

Pada indikator kedua, frekuensi kategori sangat setuju sebesar 40,6% atau sebanyak 13 pegawai dan setuju sebesar 56,3% atau sebanyak 18 pegawai

menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, pada maskapai penerbangan Merpati, setiap terjadi insiden atau kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait. Sedangkan yang menyatakan tidak setuju sebesar 3,1% atau 1 responden mencerminkan bahwa ada sebagian kecil pegawai yang menilai bahwa tidak setiap insiden atau kecelakaan penerbangan sesegera mungkin dilaporkan. Namun berdasarkan hasil temuan lapangan sistem pelaporan sekarang menjadi lebih mudah melalui sistem *sms center*, dimana kejadian-kejadian dilapangan dapat segera diinformasikan melalui sms ke satu nomor, kemudian pihak aviation safety yang akan menyebarkan informasi tersebut keseluruh pegawai sehingga evakuasi dapat sesegera mungkin dilakukan.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Aircraft Maintenance* mayoritas menjawab pada kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 18 responden atau 56,3% dan 13 reponden atau sebesar 40,6%. Sedangkan frekuensi kategori tidak setuju sebesar 34,8% atau sebanyak 23 reponden. Tingginya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan di Merpati dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih. Disamping itu setiap dilakukan penyelidikan kecelakaan kerja pihak airlines pasti selalu berkoordinasi dengan pihak pengelola bandara dan komisi nasional keselamatan transportasi.

Tabel IV.21
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI PENYELIDIKAN KECELAKAAN KERJA
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan.	28 (42,4 %)	38 (57,6%)			66 (100%)
2. Setiap terjadi insiden atau kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait	26 (39,4%)	40 (60,6%)			66 (100%)
3. Penyelidikan dan pencegahan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih	29 (43,9%)	37 (56,1%)			66 (100%)

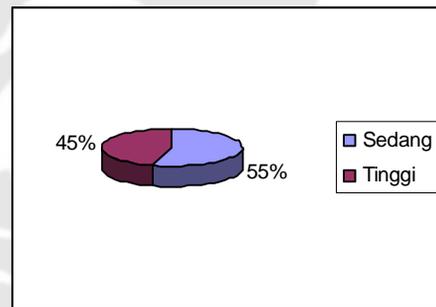
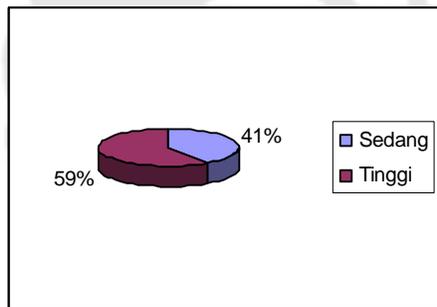
Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.23 menunjukkan bahwa pada indikator pertama, frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebesar 100% atau sebanyak 32 pegawai menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, perusahaan telah memiliki prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan.

Pada indikator kedua, frekuensi kategori sangat setuju sebesar 39,4% atau sebanyak 26 pegawai dan frekuensi kategori setuju sebesar 60,6% atau sebanyak 40 pegawai, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, pada maskapai penerbangan Merpati, setiap terjadi insiden atau kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait. Sistem pelaporan juga melalui sistem sms center yang dapat segera diinformasikan ke kantor pusat, kemudian pihak aviation safety yang akan menyebarkan informasi tersebut keseluruh pegawai sehingga evakuasi dapat segera dilakukan.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Flight Crew* mayoritas menjawab pada kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 29 responden atau 43,9% dan 37 reponden atau sebesar 56,1%. Tingginya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan di Merpati dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih. Hasil jawaban ini tidak jauh berbeda dengan jawaban pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, yang sebagian besar pegawai menjawab sangat setuju dan setuju.

Selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi penyelidikan kecelakaan kerja..



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.21
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI
PENYELIDIKAN KECELAKAAN
KERJA

Grafik IV.22
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW
TERHADAP SUBDIMENSI
PENYELIDIKAN KECELAKAAN
KERJA

Grafik IV.21 menunjukkan bahwa sebesar 59% atau sebanyak 19 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi yang tergolong tinggi terhadap dimensi penyelidikan kecelakaan kerja, sedangkan jumlah pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 41% atau sebanyak 13 orang pegawai. Pada

grafik IV.22 menunjukkan bahwa sebesar 45% atau sebanyak 30 pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi dengan kategori tinggi terhadap dimensi penyelidikan kecelakaan kerja, dan pegawai yang memiliki persepsi sedang sebesar 55% atau sebanyak 36 responden.

Persepsi kategori tinggi menurut divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terbentuk karena berdasarkan hasil temuan dilapangan, semua indikator yang digunakan dalam dimensi ini sudah dijalankan oleh PT.Merpati dan penyelidikan kecelakaan kerja juga sudah tercakup di dalam peraturan yang telah ditetapkan perusahaan, dimana peraturan tersebut merupakan hasil ratifikasi dari CSAR (Civil Aviation Safety Regulation) yaitu standar nasional Airlines di Indonesia, dan telah disosialisasikan kepada seluruh pegawai Merpati melalui program safety education.

Disisi lain hasil persentase pada kategori sedang, membuktikan bahwa meskipun penyelidikan kecelakaan kerja telah tercakup di dalam peraturan berdasarkan ratifikasi CSAR, namun pegawai di kedua divisi, terutama pegawai divisi *Flight Crew*, masih menilai bahwa penyelidikan kecelakaan yang dilakukan oleh pihak perusahaan kurang memunculkan kesan optimal dimata para pegawai, meskipun demikian persentasi kategori sedang menunjukkan bahwa meskipun belum terlalu optimal, penyelidikan kecelakaan kerja telah benar karena telah menacu kepada standar yang berlaku.

10. Persepsi Pegawai terhadap Dimensi Audit Sistem Manajemen K3

Tabel IV.22
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT SISTEM MANAJEMEN K3
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif.	12 (37,5%)	16 (50%)	4 (12,5%)		32 (100%)
2. Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit.	13 (40,6%)	17 (53,1%)	2 (6,3%)		32 (100%)
3. Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan.	14 (43,8%)	18 (56,3%)			32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.24 menunjukkan bahwa pada indikator pertama, frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 12 responden atau 37,5% dan 16 responden atau 50% pegawai, jauh lebih besar dibandingkan dengan frekuensi kategori tidak setuju sebesar 12,5% atau sebanyak 4 orang pegawai, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, audit sistem manajemen dilakukan oleh perusahaan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif. Sementara kategori tidak setuju menunjukkan bahwa sebagian kecil pegawai menilai audit yang dilakukan masih belum secara berkala. Padahal berdasarkan hasil wawancara dengan manajer safety Merpati, audit selalu dilakukan baik secara independent maupun dependent, contohnya setiap tiga bulan sekali dilakukan audit terhadap kelayakan terbang maskapai oleh Dirjen Perhubungan.

Pada indikator kedua, sebanyak 13 responden atau sebesar 40,6% menjawab sangat setuju, sebanyak 17 responden atau 53,1% menjawab setuju, dan 2 responden atau sebesar 6,3% menjawab tidak setuju, Hasil tersebut menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, PT.Merpati melakukan tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit. Hanya terdapat sebesar 6,3% responden pada kategori tidak setuju yang menilai bahwa kurang ada tindakan perbaikan setelah ditemukan kekurangan dalam penerapan prosedur.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Aircraft Maintenance* menjawab pada kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 14 responden atau 43,8% menjawab sangat setuju dan 18 reponden atau sebesar 56,3% menjawab setuju. Besarnya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, hasil audit yang dilakukan di lapangan dicatat dan diarsipkan oleh perusahaan.

Tabel IV.23
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP
SUBDIMENSI AUDIT SISTEM MANAJEMEN K3
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif.	20 (30,3 %)	40 (60,6%)	6 (9,1 %)		66 (100%)
2. Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit.	19 (28,8%)	39 (59,1%)	8 (12,1%)		66 (100%)
3. Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan.	20 (30,3%)	45 (68,2%)	1 (1,5%)		66 (100%)

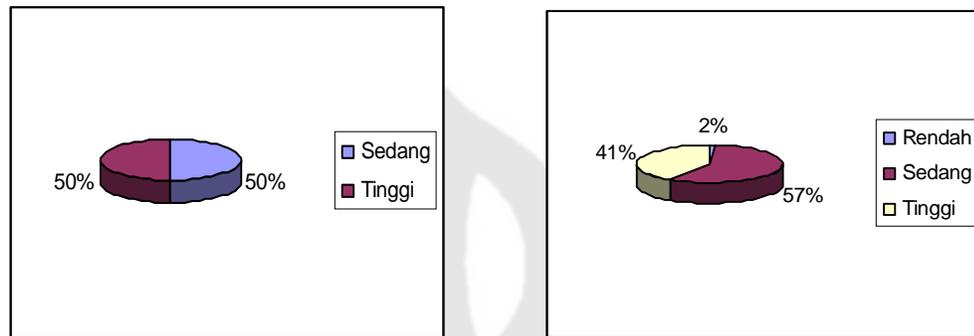
Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.25 menunjukkan bahwa pada indikator pertama, sebanyak 20 responden atau 30,3% responden menjawab sangat setuju, 40 responden atau 60,6% responden menjawab setuju, dan 6 responden atau sebesar 9,1% menjawab tidak setuju, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif. Sementara itu terdapat sebanyak 6 responden yang memandang bahwa audit sistem manajemen tidak dilakukan secara berkala.

Pada indikator kedua, sebanyak 19 responden atau 28,8% responden menjawab sangat setuju, 39 responden atau sebesar 59,1% responden menjawab setuju, dan 8 responden atau sebesar 12,1% menjawab tidak setuju. Hasil jawaban tersebut menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, PT.Merpati melakukan tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit. Sementara hanya sebesar 12,1% responden yang menilai bahwa kurang ada tindakan perbaikan dari perusahaan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Flight Crew* yang menjawab pada kategori sangat setuju yaitu sebanyak 20 responden atau sebesar 30,3%, sebanyak 45 responden atau sebesar 68,2% menjawab setuju, dan sebanyak 1 responden atau sebesar 1,5% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, hasil audit yang dilakukan di lapangan dicatat dan diarsipkan oleh perusahaan. Namun demikian masih ada sebesar 1,5% pegawai yang menilai tidak semua hasil audit dicatat dan diarsipkan oleh perusahaan.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi Audit Sistem Manejemen K3



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.23
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT
SISTEM MANAJEMEN K3

Grafik IV.24
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW
TERHADAP SUBDIMENSI AUDIT
SISTEM MANAJEMEN K3

Grafik IV.23 menunjukkan bahwa sebesar 50% atau sebanyak 16 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi dengan kategori tinggi, sedangkan jumlah pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 50% atau sebanyak 16 orang pegawai. Pada grafik IV.24 menunjukkan bahwa sebesar 41% atau sebanyak 27 pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi dengan kategori tinggi terhadap subdimensi penyelidikan kecelakaan kerja, sedangkan jumlah pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 57% atau sebanyak 38 orang pegawai, dan sebesar 2% atau sebanyak 1 responden memiliki persepsi dengan kategori rendah.

Persepsi kategori tinggi diatas sesuai dengan pernyataan hasil wawancara peneliti dengan manajer safety PT.Merpati, dimana beliau mengatakan bahwa

Merpati melakukan audit baik secara internal maupun eksternal, berikut hasil kutipannya:

“Merpati melakukan audit, baik secara independent maupun audit yang dilakukan dari lembaga lain. Biasanya setiap satu tahun sekali audit Independent dilakukan dengan menyewa jasa lembaga audit, Seperti DSKU (Dinas Sertifikasi Kelayakan Udara), dan setiap tiga bulan sekali dilakukan pula audit terhadap kelayakan terbang maskapai dari Departemen Perhubungan, dimana hingga detik ini Merpati selalu mendapatkan kategori I yaitu kategori aman”.⁸⁴

Namun demikian, sebagian pegawai merasakan bahwa pelaksanaan audit manajemen K3, masih belum membawa pengaruh besar terhadap perbaikan kinerja pegawai dan manajemen, hanya saja melalui audit dapat diketahui kesalahan-kesalahan atau kekurangan apa saja yang ada selama dilakukan penerapan SMK3 aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati, hal ini tercermin melalui jumlah kategori sedang sebesar 50% dari divisi *Aircraft Maintenance* dan sebesar 57% dari divisi *Flight Crew*. Sedangkan kategori rendah yang muncul dari divisi *Flight Crew* sebesar 2% menunjukkan pula bahwa setelah dilakukan audit, sosialisasi yang intensif kepada seluruh pegawai mengenai hasil audit dilapangan masih kurang sehingga masih ada anggapan dari sebagian kecil pegawai bahwa audit yang dilakukan kurang membawa pengaruh terhadap perbaikan kinerja.

Pentingnya suatu perusahaan melakukan audit juga telah diisyaratkan dalam peraturan Menteri Tenaga Kerja 05/Men/1996. Dalam Permenaker tersebut dijelaskan bahwa audit sistem manajemen K3 harus dilakukan secara berkala untuk mengetahui keefektifan penerapannya. Audit harus dilaksanakan secara sistematis dan independen oleh personel yang memiliki kompetensi kerja dengan

⁸⁴ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

menggunakan metodologi yang telah diterapkan. Hasil audit digunakan oleh pengurus dalam proses tinjauan ulang manajemen.

Tujuan dari sistem audit bukanlah untuk mencari kesalahan, tetapi untuk memberikan masukan-masukan terhadap perbaikan kinerja sistem manajemen K3 di perusahaan agar penerapan sistem tersebut berjalan efektif. Sehingga pihak manajemen juga perlu mensosialisasikan secara intensif kepada seluruh karyawan akan pentingnya audit sistem manajemen K3.

11. Persepsi Pegawai terhadap Subdimensi Analisis Kemajuan K3

Tabel IV.24
JAWABAN PEGAWAI DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE TERHADAP
SUBDIMENSI ANALISIS KEMAJUAN K3
(n=32)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Perusahaan memiliki data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun.	13 (40,6%)	19 (59,4%)			32 (100%)
2. Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit	13 (40,6%)	18 (40,6%)	1 (3,1%)		32 (100%)
3. Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit	12 (37,5%)	18 (56,3%)	2 (6,3%)		32 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.26 menunjukkan bahwa pada indikator pertama, frekuensi kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 13 responden atau 40,6% dan 16 responden atau 59,4%, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, Perusahaan telah memiliki data statistik mengenai jumlah

kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun. Dimana data ini akan sangat berguna dalam melakukan analisis kemajuan atau kemunduran sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.

Pada indikator kedua, sebanyak 13 responden atau sebesar 40,6% menjawab sangat setuju, sebanyak 18 responden atau 40,6% menjawab setuju, dan 1 responden atau sebesar 3,1% menjawab tidak setuju, Hasil tersebut menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit. Namun masih terdapat sebesar 3,1% pegawai yang menilai peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja tidak selalu dilakukan kembali setelah audit.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Aircraft Maintenance* menjawab pada kategori sangat setuju dan setuju yaitu sebanyak 12 responden atau 37,5% menjawab sangat setuju, 18 reponden atau sebesar 56,3% menjawab setuju, sedangkan pada kategori tidak setuju responden yang menjawab sebanyak 2 orang atau sebesar 6,3%. Besarnya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju, menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Aircraft Maintenance*, peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit. Namun menurut sebesar 6,3% responden atau sebanyak 2 pegawai, peninjauan kembali terhadap kemampuan kerja para pegawai tidak selalu dilakukan setelah audit.

Tabel IV.25
JAWABAN PEGAWAI DIVISI FLIGHT CREW TERHADAP SUBDIMENSI
ANALISIS KEMAJUAN K3
(n=66)

Indikator	Frekuensi Kategori				Total
	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1. Perusahaan memiliki data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun.	23 (34,8 %)	42 (63,6%)	1 (1,5 %)		66 (100%)
2. Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit	19 (28,8%)	45 (68,2%)	2 (3%)		66 (100%)
3. Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit	16 (24,2%)	48 (72,7%)	2 (3%)		66 (100%)

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

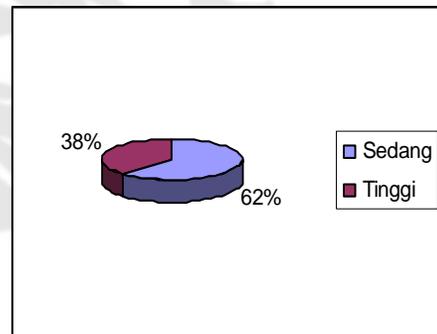
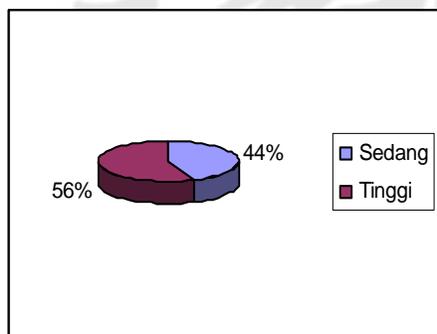
Tabel IV.25 menunjukkan bahwa pada indikator pertama, sebanyak 23 responden atau 34,8% responden menjawab sangat setuju, 42 responden atau 63,6% responden menjawab setuju, dan 1 responden atau sebesar 1,5% menjawab tidak setuju, hal ini menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*, Perusahaan telah memiliki data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun. Namun jawaban pada kategori tidak setuju menunjukkan bahwa sebanyak 1 orang pegawai menilai perusahaan tidak memiliki data statistik mengenai keselamatan penerbangan.

Pada indikator kedua, sebanyak 19 responden atau 28,8% responden menjawab sangat setuju, 45 responden atau sebesar 68,2% responden menjawab setuju, dan 2 responden atau sebesar 3% menjawab tidak setuju, hasil jawaban tersebut menunjukkan bahwa menurut sebagian besar pegawai divisi *Flight Crew*,

Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit. Hanya ada sebesar 3% responden yang menilai bahwa peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja tidak selalu dilakukan kembali setelah audit.

Pada indikator ketiga, pegawai divisi *Flight Crew* yang menjawab pada kategori sangat setuju yaitu sebanyak 16 responden atau sebesar 24,2%, sebanyak 48 responden atau sebesar 72,7% menjawab setuju, dan sebanyak 2 responden atau sebesar 3% menjawab tidak setuju. Besarnya frekuensi jawaban sangat setuju dan setuju menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew*, Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit. Hanya ada sebesar 3% responden yang menilai peninjauan terhadap prosedur kerja tidak selalu dilakukan setelah audit.

Setelah diuraikan diatas mengenai jawaban responden, selanjutnya akan ditarik kesimpulan mengenai persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap dimensi Analisis Kemajuan K3.



Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Grafik IV.25
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI AIRCRAFT MAINTENANCE
TERHADAP SUBDIMENSI ANALISIS
KEMAJUAN K3 ANALISIS

Grafik IV.26
PERSEPSI PEGAWAI
DIVISI FLIGHT CREW
TERHADAP SUBDIMENSI
KEMAJUAN K3

Grafik IV.25 menunjukkan bahwa sebesar 56% atau sebanyak 18 responden divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi dengan kategori tinggi terhadap dimensi analisis kemajuan K3, sedangkan jumlah pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 44% atau sebanyak 14 orang pegawai. Pada grafik IV.26 menunjukkan bahwa sebesar 38% atau sebanyak 25 pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi dengan kategori tinggi, sedangkan jumlah pegawai yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebesar 62% atau sebanyak 41 orang pegawai.

Besarnya persentase persepsi pada kategori tinggi pada divisi *Aircraft Maintenance* mengindikasikan bahwa menurut pegawai divisi ini, peninjauan ulang pihak manajemen Merpati terhadap pelaksanaan prosedur kerja dan kemampuan kerja para pegawai selalu dilakukan setelah audit. Hal ini sesuai dengan persyaratan OHSAS 18001, dimana dalam persyaratan mengenai tinjauan manajemen, disebutkan bahwa top manajemen harus meninjau sistem manajemen K3 pada selang waktu terencana, untuk memastikan sistem manajemen K3 secara terus menerus sesuai, cukup, dan efektif.⁸⁵ Dalam melakukan proses peninjauan ulang, harus dipastikan bahwa informasi yang diperlukan terkumpul pada manajemen untuk dilakukan evaluasi.

Menurut manajer safety PT. Merpati, "peninjauan ulang dilakukan untuk menyesuaikan perubahan-perubahan yang terjadi di lapangan dengan prosedur kerja yang diterapkan".⁸⁶ Dengan demikian tinjauan ulang terhadap hasil audit dilapangan

⁸⁵ Rudi Suardi, *Op.Cit.*, hlm.178.

⁸⁶ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

dapat diarahkan untuk pencapaian sasaran sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan dan aspek lainnya, sehingga analisis kemajuan K3 melalui peninjauan ulang untuk perbaikan berkelanjutan sistem manajemen K3 berhasil dilakukan.

Sedikit berbeda dengan persepsi dari pegawai divisi *Aircraft Maintenance*. Persentase persepsi pegawai divisi *Flight Crew* cenderung lebih besar pada kategori sedang, hal ini menunjukkan bahwa menurut pegawai divisi *Flight Crew* dilakukannya peninjauan terhadap prosedur dan kemampuan kerja pegawai setelah audit sudah efektif namun belum optimal sekali, hal ini dimungkinkan ketika peninjauan sistem manajemen K3 tidak berdasarkan selang waktu terencana, dan kurang dilakukan secara terus menerus sehingga masih ada persepsi dengan kategori sedang dari divisi *Flight Crew*.

D. Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Aspek Keselamatan Penerbangan pada PT.Merpati

**Tabel IV.26
PERSEPSI PEGAWAI TERHADAP IMPLEMENTASI SISTEM
MANAJEMEN K3 ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN**

Kategori	Divisi Aircraft Maintenance		Divisi Flight Crew	
	Frekuensi	Persentase	Frekuensi	Persentase
Tinggi	26	81%	38	58%
Sedang	6	19%	28	42%
Rendah	-	-	-	-
Total	32	100%	66	100%

Sumber: Data Hasil Penelitian dengan SPSS, April 2008.

Tabel IV.28 diatas menunjukkan bahwa sebanyak 26 responden atau sebesar 81% pegawai divisi *Aircraft Maintenance* memiliki persepsi dengan kategori tinggi terhadap implementasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines dan sebanyak 6 responden atau sebesar 19% memiliki persepsi dengan kategori sedang. Sedangkan pada divisi *Flight Crew*, sebanyak 38 responden atau sebesar 58% pegawai divisi *Flight Crew* memiliki persepsi dengan kategori tinggi terhadap implementasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines, dan pegawai divisi *Flight Crew* yang memiliki persepsi dengan kategori sedang terhadap implementasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines sebanyak 28 orang atau sebesar 42%.

Besarnya persentase kategori baik pada kedua divisi, memperlihatkan bahwa ada kesamaan persepsi dari kedua divisi terhadap implementasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara

Airlines, persepsi yang terbentuk yaitu pada kategori tinggi yaitu sebesar 81% dari divisi Aircraft Maintenance dan sebesar 58% dari divisi *Flight Crew*. Hal ini membuktikan bahwa implementasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines sudah berjalan dengan baik.

Penilaian tersebut didapat berdasarkan hasil analisis masing-masing dimensi yang telah diuraikan di atas, dimana jawaban responden pada divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap masing-masing dimensi, sebagian besar cenderung positif. Menurut hasil wawancara mendalam dengan manajer safety PT.Merpati:

”Komitmen dari pimpinan perusahaan memiliki pengaruh yang besar terhadap terwujudnya keselamatan penerbangan, karena kalau pimpinan sudah memiliki komitmen yang kuat maka koordinasi antar bagian mudah dilakukan, karena instruksi sudah berasal dari atasan”.⁸⁷

Selain itu beliau juga menambahkan kebijakan *safety* manajemen system yang digunakan merpati untuk mengontrol kondisi dilapangan dan untuk meminta masukan dari bagian lain dalam rangka perbaikan kinerja, juga sangat berpengaruh banyak pencapaian keselamatan penerbangan, berikut hasil kutipan wawancara:

”Kebijakan khusus keselamatan penerbangan di Merpati yaitu *Safety Management System* dimana melalui sistem ini divisi *Aviation Safety* mengatur dan memantau kondisi keselamatan penerbangan dengan menerapkan sistem *political control* di semua divisi terutama divisi-divisi yang terkait langsung dengan keselamatan penerbangan. Tidak jarang divisi *Aviation Safety* meminta masukan dari para personel divisi lain”.⁸⁸

⁸⁷ Wawancara dengan Manager Safety, pada Tanggal 2 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

⁸⁸ *Ibid.*

Faktor lain yang membuat persepsi pegawai menjadi tinggi yaitu karena PT. Merpati melalui divisi *Aviation Safety* juga melakukan sosialisasi dan pelatihan yang intensif terhadap para crew pesawat melalui *safety education System*.

”...Setiap enam bulan sekali dilakukan test baik test tertulis maupun simulator terhadap para crew untuk mengetahui sejauh mana para crew menguasai pelatihan dan untuk mengetahui perkembangan kemampuan dari masing-masing personel crew”.⁸⁹

Hasil dari tes tersebut akan sangat mempengaruhi apakah awak crew tetap boleh melakukan penerbangan atau tidak. Demikian halnya dengan para teknisi yang juga diberikan pelatihan dan tes kemampuan secara berkala oleh perusahaan.

Namun demikian, dari hasil diatas terlihat bahwa masih terdapat persepsi dengan kategori sedang dari pegawai kedua divisi. Persepsi tersebut dapat muncul dari adanya penerapan sistem manajemen K3 yang masih kurang memperhatikan elemen-elemen manajemen sukses menyeluruh yang melibatkan seluruh elemen perusahaan. Menurut Manajer *Quality Management and Human Factor* PT. Merpati Nusantara Airlines, ”Hambatan dari dalam, biasanya hanya mengenai komitmen dari para pegawainya yang kurang kuat, dan ini berpengaruh pada kinerjanya dilapangan, namun hal itu masih dalam batas kewajaran”.⁹⁰ Hal tersebut juga membuktikan bahwa meskipun sistem yang telah diterapkan oleh pihak perusahaan sudah baik, namun masih ada beberapa orang pegawai yang masih belum dapat merasakan keefektifan penerapan program atau sistem tersebut.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Wawancara dengan Manager Quality Management and Human Factor, pada Tanggal 9 Juni 2008, diizinkan untuk dikutip.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Implementasi Sistem Manajemen K3 pada PT.Merpati terbagi menjadi tiga aspek yaitu keselamatan penerbangan (*safety*), keselamatan gedung (*security*), dan *total quality management systems*. Perwujudan keselamatan diimplementasikan melalui pembentukan *safety action group* di semua unit kegiatan. Implementasi *safety* dilakukan untuk melengkapi sistem keamanan dan prosedur serta standar keselamatan perusahaan termasuk keselamatan penerbangan. Implementasi *security* dilakukan untuk menyokong pelaksanaan standar sistem keamanan yang berlaku, selain itu pihak perusahaan juga bekerja sama dengan sistem keamanan pemerintahan setempat dalam melengkapi sistem keamanan perusahaan. Sedangkan melalui implementasi *quality management system*, semua divisi bekerjasama dengan pimpinan, memberikan *total quality management system*, dan melengkapi standar spesifikasi/kualitas perusahaan. Hasil yang dicapai dari pelaksanaan tersebut ialah kegiatan terselenggara secara selamat, aman dan memberikan kualitas pelayanan yang terbaik terhadap pelanggan.
2. Berdasarkan hasil penelitian mengenai analisis persepsi pegawai terhadap sistem manajemen K3 dengan studi kasus aspek keselamatan penerbangan pada PT. Merpati Nusantara Airlines, didapatkan bahwa persepsi pegawai divisi Aircraft Maintenance dan divisi Flight Crew tergolong kedalam

kategori tinggi. Sebanyak 26 responden atau sebesar 81% pegawai divisi Aircraft Maintenance memiliki persepsi dengan kategori tinggi dan hanya sebanyak 6 responden atau sebesar 19% memiliki persepsi dengan kategori sedang. Sedangkan pada divisi Flight Crew, sebanyak 38 responden atau sebesar 58% memiliki persepsi dengan kategori tinggi dan pegawai divisi Flight Crew yang memiliki persepsi dengan kategori sedang sebanyak 28 orang atau sebesar 42%. Terbentuknya persepsi yang tergolong tinggi dari para pegawai kedua divisi, sangat dipengaruhi oleh adanya komitmen yang kuat dari pimpinan, serta adanya pelatihan dan sosialisasi K3 aspek keselamatan penerbangan yang dilakukan secara berkala.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis jawaban responden, meskipun sistem yang telah diterapkan oleh pihak perusahaan sudah baik, namun masih terdapat jawaban-jawaban responden yang cenderung negatif, hal tersebut membuktikan bahwa masih ada beberapa orang pegawai yang belum dapat merasakan keefektifan penerapan Sistem Manajemen K3 di PT. Merpati Nusantara Airlines. Sehingga PT. Merpati masih harus terus meningkatkan sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan, baik melalui pelatihan maupun sosialisasi yang lebih intensif lagi, agar semua pegawai dapat merasakan manfaat yang signifikan dari penerapan program atau sistem K3 tersebut, dengan demikian kategori Aman akan terus dapat dipertahankan dan kepercayaan para penumpang terhadap keselamatan penerbangan PT. Merpati Nusantara Airlines dapat meningkat.

GLOSSARY

Accident	: Kejadian dalam penerbangan yang menyebabkan orang meninggal atau luka parah dan atau pesawat rusak parah.
Aeronautic	: Ilmu penerbangan atau informasi tentang penerbangan.
Aircraft Maintenance	: Pemeliharaan pesawat terbang, biasanya dilakukan oleh teknisi pesawat
Alternate	: Aerodrome Bandara alternatif yaitu bandara lain yang akan dipilih jika tdk bisa mendarat di bandara tujuan
AMO:	: Approved Maintenance Organisation – Ijin yang diberikan kepada perusahaan / badan perawatan pesawat.
AOC	: Air Operator Certificate – Ijin yang diberikan kepada operator penerbangan.
Approach	: Proses mendekati runway untuk pendaratan.
Apron	: Tempat parkir pesawat
Arrival	: Bagian kedatangan
ATC	: Air Traffic Controller – Pengatur lalu lintas udara
Audit	: Pemeriksaan yang dilakukan terhadap kelengkapan dokumen / manual dan kesesuaiannya dengan aturan yang ada.
Aviation	: Institusi atau suatu lembaga penerbangan
Baggage	: Bagasi yaitu barang barang bawaan
Belly landing	: Pendaratan tanpa menggunakan roda pendaratan.
Boarding	: Naik ke pesawat
Cabin Crew	: Pramugari atau Pramugara
Cabin	: Attendant Penjaga Kabin atau lebih dikenal dengan Pramugari atau Pramugara

CASO	: Company Aviation Safety Officer – Pejabat di operator penerbangan (airlines) yang sudah mendapat pelatihan khusus dan bertanggung jawab mengelola keselamatan di perusahaannya.
CASR	: Civil Aviation Safety Regulation – Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil yang dikeluarkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan.
Climbing	: Saat pesawat sedang terbang naik
Connecting Flight	: Pergantian pesawat lain atau menggunakan airline lain biasanya saat transit
Cruising	: Pesawat sedang terbang datar
Departure	: Bagian Keberangkatan
Descending	: Pesawat sedang terbang turun
Destination	: Tujuan akhir suatu penerbangan
DGCA	: Directorate General of Civil Aviation / Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
Ditching	: Mendarat darurat di air
Divert	: Mendarat di bandara yang bukan tujuan - dialihkan ke bandara lain
DSKU	: Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara – Direktorat di bawah Dirjen Perhubungan Udara.
Emergency	: Pendaratan darurat karena kerusakan pesawat atau Pendaratan darurat yang dilakukan di bandara
FAA	: Badan seperti DSKU di Amerika
Flight	: Penerbangan (adjective)
Force Landing	: Pendaratan dilakukan di luar Bandara
Grounded	: Pesawat yang dinyatakan tidak layak untuk terbang, atau ijin terbangnya di cabut untuk sementara atau permanent.

Holding Area	: Tempat pesawat menunggu di udara, dengan cara berputar-putar biasanya menunggu antrian untuk landing
Holding Bay	: Tempat pesawat menunggu di darat biasanya menunggu antrian untuk takeoff
IATA	: International Air Transportation Association – Organisasi angkutan udara international.
ICAO Annex	: Peraturan – peraturan penerbangan yang dikeluarkan oleh ICAO yang wajib diimplementasikan oleh anggotanya dengan membuat aturan yang mengacu padanya.
ICAO	: International Civil Aviation Organisation – Badan organisasi penerbangan sipil dunia yang bermarkas di Canada. Indonesia adalah anggota ICAO.
Incident	: Kejadian dalam penerbangan yang berhubungan dengan keselamatan selain dari pada accident.
Inspeksi	: Pemeriksaan yang dilakukan implementasi dilapangan terhadap aturan yang berlaku di perusahaan.
KNKT / NTSC	: Komite Nasional Keselamatan Transportasi / National Transport Safety Committee – Badan yang berwenang menyelenggarakan penyelidikan keselamatan transportasi di Indonesia.
Landing	: Proses pesawat berada 50 feet di atas landasan sampai dengan berhenti.
MEL (Minimum Equipment List)	: daftar minimum kelengkapan pesawat yang diijinkan untuk melaksanakan penerbangan. Hal ini diperlukan jika ada komponen / instrument yang rusak.
NTSB	: National Transport Safety Board – Badan seperti KNKT di Amerika
Overrun stopway.	: Kejadian pesawat keluar landasan melewati / melebihi stopway.
Pax (Passenger)	: Penumpang pesawat udara
PIC	: Pilot In Command – Penanggung jawab / pimpinan suatu misi penerbangan. Harus seorang captain pilot.

RAMP Check : Pemeriksaan yang dilakukan di bandara baik terhadap pesawat, awak pesawat dan faktor pendukung lainnya.

Rejected Landing / Go around : Pembatalan landing karena suatu sebab dan pesawat kembali mengudara.

Rejected Take Off / Aborted take off : Pembatalan take off karena suatu sebab yang mana atas pertimbangan pilot penerbangan tidak aman untuk dilanjutkan.

RON (Remain Over Night) : Pesawat tinggal untuk bermalam

Runway : Landasan – Area persegi panjang yang diperuntukkan untuk pesawat take off dan landing.

Runway : Tempat pesawat mengambil anjang-ancang dalam takeoff atau juga sebagai tempat landing

Stop Way : Area persegi yang merupakan perpanjangan landasan yang diperuntukkan dalam kondisi darurat (pembatalan take off atau pendaratan).

Take off : Tinggal landas – Proses pesawat dari diam di landasan sampai dengan terbang setinggi 35 feet di atas landasan.

Taxi way : Area / jalan yang dipakai untuk pesawat bergerak selama di darat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Aditama, Tjandra Yoga & dan Tri Hastuti. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : UI-Press, 2002.
- Dessler, Gary. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, terjemahan. Jakarta: PT. Prenhallindo, 1998.
- Gibson, Ivancevich, & Donnelly. *Organisasi Jilid 1*, terjemahan. Jakarta : Erlangga, 1993.
- Hair, Joseph F., *Marketing Research within a changing Information Environment*, Boston: Mc-Graw Hill, 2003.
- Horovitz, J. *Seven Secret of Service Strategy*. Great Britain: Prentice Hall, 2000.
- J, Supranto. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan untuk Menaikkan Pangsa Pasar*, Jakarta: Rineka Cipta, 2006.
- Kumorotomo, Wahyudi dan Subando Agus Margono. *Sistem Informasi Manajemen Dalam Organisasi-Organisasi Publik*. Jakarta: Gadjah Mada University Press, 1994.
- Kuncoro, *Analisis Butir*, Jakarta: YAI, 2003.
- Mathis, Rober L. dan John H. Jackson, *Manajemen Sumber Daya Manusia : Buku 2*, Jakarta: Salemba Empat, 2002.
- Nazir, Moh, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003.
- Newmann, William Lawrence. *Social Research Method: Quality and Quantitative Approach* 4thed, New York: Allyn & Bacon, 2003.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah. *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2005.
- Purwanto, Erwan Agus dan Dyah Ratih Sulistastuti. *Metode Penelitian Kuantitatif Untuk Administrasi Publik*, Gava Media: Yogyakarta, 2007.
- Rakhmat, Jalalludin, *Psikologi Komunikasi*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 1991.

- Rampersad, Hubert K. *Total Performance Scorecard*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Robbins, Stephen P, *Perilaku Organisasi Jilid 1*. Jakarta : PT. Indeks Kelompok Gramedia, 2005.
- Santoso, Gempur. *Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*. Jakarta : Prestasi Pustaka Publisher, 2004.
- Sastrohadiwiryono, B. Siswanto, *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional*, Jakarta: Bumi Aksara, 2005.
- Silalahi, Bennet N.B. dan Rumondang B. Silalahi, *Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*. Jakarta : PT Pustaka Binaman Pressindo, 1995.
- Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi, *Metode Penelitian Survei*, Jakarta: Lembaga Penelitian, Pendidikan, Penerangan Ekonomi, dan Sosial, 1989.
- Stoner, James A.F, R. Edward Freeman dan Daniel R. Gilbert JR. *Manajemen jilid 1*, terjemahan. Jakarta : PT.Indeks Gramedia Grup, 1996.
- Suardi, Rudi. *Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*. Jakarta : Penerbit PPM, 2007.
- Sumamur P.K, *K3 dalam Pekerjaan Kehutanan dan Industri Perakayuan*, Jakarta: Lembaga Nasional Higene Perusahaan dan Kesehatan Kerja, 1977.
- , *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta : CV Haji Masagung, 1981.
- , *Higene Perusahaan dan kesehatan kerja*, Jakarta: CV Masagung, 1988.
- Thoha, Miftah. *Perilaku Organisasi: Konsep dasar dan Aplikasinya*. Jakarta : Raja Grafindo Persada, 1996.
- Umar, Husein, *Metode Riset Perilaku Organisasi*, Jakarta: Gramedia, 2003.
- , *Riset Sumber Daya Manusia Dalam Organisasi*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Woodward, Frank H, *Manajemen Transpor*, terjemahan, Jakarta: CV Indah Grafika, 1991.

Yuli, Sri Budi Cantika, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Malang: UMM Press, 2005.

Peraturan Perundang-undangan :

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 05 Tahun 1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

Lainnya :

"Kecelakaan Pesawat", <http://maskapai.wordpress.com>, 6 Juli 2008.

"Jumlah Kecelakaan Kerja", www.nakertrans.go.id, 20 desember 2007.

"Meningkatnya Jumlah Pengangguran", www.menkokesra.go.id, 21 februari 2008.

Martono, K., "Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta", *Manajemen Transpor Udara*, Vol.21 Juli 2003.

Nurlino Rachmadhani, "Analisis Persepsi Karyawan atas Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada PT. Astra Honda Motor bagian produksi", *Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia*, Depok: 2007, Tidak Diterbitkan.

Catur Pramudya, "Persepsi Karyawan terhadap Sosialisasi Program K3 di PT. Alstom Distribution", *Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia*, Depok: 2006, Tidak Diterbitkan.

PT. Merpati Nusantara Airlines, *Buku Pedoman Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Jakarta: Divisi Avistion Safety, 2005.

Frequencies

Statistics

		Jenis Kelamin	Usia	Golongan	Masa Kerja	Pendidikan Terakhir
N	Valid	32	31	32	30	32
	Missing	0	1	0	2	0
Mean		1.0000	42.3871	2.5625	19.7000	4.1875
Median		1.0000	40.0000	3.0000	16.0000	4.0000
Mode		1.00	36.00	3.00	15.00	4.00
Std. Deviation		.00000	6.60140	.66901	6.72694	.82060
Minimum		1.00	34.00	1.00	14.00	3.00
Maximum		1.00	53.00	4.00	36.00	6.00

Frequency Table

Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pria	32	100.0	100.0	100.0

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	34.00	1	3.1	3.2	3.2	
	36.00	6	18.8	19.4	22.6	
	37.00	3	9.4	9.7	32.3	
	38.00	3	9.4	9.7	41.9	
	39.00	1	3.1	3.2	45.2	
	40.00	3	9.4	9.7	54.8	
	41.00	2	6.3	6.5	61.3	
	42.00	1	3.1	3.2	64.5	
	44.00	1	3.1	3.2	67.7	
	47.00	1	3.1	3.2	71.0	
	49.00	1	3.1	3.2	74.2	
	50.00	1	3.1	3.2	77.4	
	51.00	1	3.1	3.2	80.6	
	52.00	3	9.4	9.7	90.3	
	53.00	3	9.4	9.7	100.0	
	Total		31	96.9	100.0	
	Missing	System	1	3.1		
Total		32	100.0			

Golongan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Golongan 1	1	3.1	3.1	3.1
	Golongan 2	14	43.8	43.8	46.9
	Golongan 3	15	46.9	46.9	93.8
	Golongan 4	2	6.3	6.3	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Masa Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	14.00	3	9.4	10.0	10.0
	15.00	8	25.0	26.7	36.7
	16.00	6	18.8	20.0	56.7
	17.00	3	9.4	10.0	66.7
	18.00	1	3.1	3.3	70.0
	25.00	1	3.1	3.3	73.3
	26.00	2	6.3	6.7	80.0
	28.00	1	3.1	3.3	83.3
	30.00	1	3.1	3.3	86.7
	31.00	3	9.4	10.0	96.7
	36.00	1	3.1	3.3	100.0
	Total	30	93.8	100.0	
Missing	System	2	6.3		
Total		32	100.0		

Pendidikan Terakhir

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMA/ sederajat	7	21.9	21.9	21.9
	Diploma	13	40.6	40.6	62.5
	Sarjana	11	34.4	34.4	96.9
	Pascasarjana	1	3.1	3.1	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan
N	Valid	32	32	32
	Missing	0	0	0
Mean		3.3750	3.5000	3.3125
Median		3.0000	4.0000	3.0000
Mode		4.00	4.00	3.00
Std. Deviation		.65991	.56796	.59229
Minimum		2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	9.4	9.4	9.4
	Setuju	14	43.8	43.8	53.1
	Sangat Setuju	15	46.9	46.9	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
	Setuju	14	43.8	43.8	46.9
	Sangat Setuju	17	53.1	53.1	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
Setuju	18	56.3	56.3	62.5
Sangat Setuju	12	37.5	37.5	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit untuk meningkatkan keselamatan penerbangan	Adanya dana memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	Adanya peralatan memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan
N	Valid 32	32	32
	Missing 0	0	0
Mean	3.1875	2.9688	3.1250
Median	3.0000	3.0000	3.0000
Mode	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation	.64446	.69488	.79312
Minimum	2.00	2.00	1.00
Maximum	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit untuk meningkatkan keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	4	12.5	12.5	12.5
Setuju	18	56.3	56.3	68.8
Sangat Setuju	10	31.3	31.3	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Adanya dana memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	8	25.0	25.0	25.0
Setuju	17	53.1	53.1	78.1
Sangat Setuju	7	21.9	21.9	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Adanya peralatan memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
Tidak Setuju	5	15.6	15.6	18.8
Setuju	15	46.9	46.9	65.6
Sangat Setuju	11	34.4	34.4	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan	Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait	Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan
N Valid	32	32	32
Missing	0	0	0
Mean	3.5000	3.1250	2.9688
Median	3.5000	3.0000	3.0000
Mode	3.00 ^a	3.00	3.00
Std. Deviation	.50800	.60907	.59484
Minimum	3.00	2.00	2.00
Maximum	4.00	4.00	4.00

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Frequency Table

PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	16	50.0	50.0	50.0
Sangat Setuju	16	50.0	50.0	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	4	12.5	12.5	12.5
Setuju	20	62.5	62.5	75.0
Sangat Setuju	8	25.0	25.0	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	6	18.8	18.8	18.8
Setuju	21	65.6	65.6	84.4
Sangat Setuju	5	15.6	15.6	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	Terdapat prosedur kerja/SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan	Prosedur kerja mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan	Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat	Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan terhadap bagian-bagian mesin pesawat
N	Valid Missing	32 0	32 0	32 0
Mean		3.4375	3.3438	3.6875
Median		3.0000	3.0000	4.0000
Mode		3.00	3.00	4.00
Std. Deviation		.50402	.54532	.47093
Minimum		3.00	2.00	3.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Terdapat prosedur kerja/SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	18	56.3	56.3	56.3
Sangat Setuju	14	43.8	43.8	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Prosedur kerja mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
Setuju	19	59.4	59.4	62.5
Sangat Setuju	12	37.5	37.5	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	10	31.3	31.3	31.3
Sangat Setuju	22	68.8	68.8	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan terhadap bagian-bagian mesin pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	12	37.5	37.5	37.5
Sangat Setuju	20	62.5	62.5	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Terdapat standar kepatuhan kerja	Terdapat peralatan kerja yang menjamin keselamatan kerja para pegawai di dalam pesawat	Adanya pemeliharaan & perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala	Adanya peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat	Adanya kecukupan peralatan penumpang yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat
N	Valid	32	32	32	32	32
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		3.3438	3.1250	3.5000	3.6563	3.6250
Median		3.0000	3.0000	4.0000	4.0000	4.0000
Mode		3.00	3.00	4.00	4.00	4.00
Std. Deviation		.60158	.65991	.62217	.48256	.49187
Minimum		2.00	2.00	2.00	3.00	3.00
Maximum		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Terdapat standar kepatuhan kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
Setuju	17	53.1	53.1	59.4
Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Terdapat peralatan kerja yang menjamin keselamatan kerja para pegawai di dalam pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	5	15.6	15.6	15.6
Setuju	18	56.3	56.3	71.9
Sangat Setuju	9	28.1	28.1	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Adanya pemeliharaan & perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
Setuju	12	37.5	37.5	43.8
Sangat Setuju	18	56.3	56.3	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Adanya peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	11	34.4	34.4	34.4
Sangat Setuju	21	65.6	65.6	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Adanya kecukupan peralatan penumpang yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	12	37.5	37.5	37.5
Sangat Setuju	20	62.5	62.5	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Sosialisasi program K3 aspek keselamatan penerbangan dilakukan secara berkala	Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan	Setiap ada perubahan kebijakan K3 aspek keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu	Setiap ada kegiatan/masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait
N	Valid	32	32	32	32
	Missing	0	0	0	0
Mean		3.0313	3.4688	3.219	3.3438
Median		3.0000	3.0000	3.000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.0 ^a	3.00
Std. Deviation		.69488	.50701	.7507	.65300
Minimum		2.00	3.00	2.0	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.0	4.00

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Frequency Table

Sosialisasi program K3 aspek keselamatan penerbangan dilakukan secara berkala

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	7	21.9	21.9	21.9
	Setuju	17	53.1	53.1	75.0
	Sangat Setuju	8	25.0	25.0	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	17	53.1	53.1	53.1
	Sangat Setuju	15	46.9	46.9	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Setiap ada perubahan kebijakan K3 aspek keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	6	18.8	18.8	18.8
Setuju	13	40.6	40.6	59.4
Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Setiap ada kegiatan/masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	3	9.4	9.4	9.4
Setuju	15	46.9	46.9	56.3
Sangat Setuju	14	43.8	43.8	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala	Pelatihan didukung sumber daya manusia yang memadai	Pelatihan didukung fasilitas yang memadai	Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan	Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan
N	Valid 32	32	32	32	32
	Missing 0	0	0	0	0
Mean	3.4063	3.4063	3.2813	3.2813	3.4688
Median	4.0000	3.5000	3.0000	3.0000	4.0000
Mode	4.00	4.00	3.00	3.00	4.00
Std. Deviation	.71208	.66524	.68318	.58112	.62136
Minimum	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
Maximum	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	4	12.5	12.5	12.5
Setuju	11	34.4	34.4	46.9
Sangat Setuju	17	53.1	53.1	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Pelatihan didukung sumber daya manusia yang memadai

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	9.4	9.4	9.4
	Setuju	13	40.6	40.6	50.0
	Sangat Setuju	16	50.0	50.0	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Pelatihan didukung fasilitas yang memadai

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	12.5	12.5	12.5
	Setuju	15	46.9	46.9	59.4
	Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
	Setuju	19	59.4	59.4	65.6
	Sangat Setuju	11	34.4	34.4	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
	Setuju	13	40.6	40.6	46.9
	Sangat Setuju	17	53.1	53.1	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat	Terdapat petugas penanganan keadaan darurat PT. Merpati di bandara yang telah diberi pelatihan khusus	Keadaan berbahaya yang potensial sebelum pesawat take off selalu dapat terdeteksi dengan jelas	Instruksi keadaan berbahaya/darurat pesawat dapat cepat diketahui oleh para pegawai Merpati di bandara	Alat dan sistem keadaan darurat pesawat diperiksa secara berkala
N	Valid	32	32	32	32	32
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		3.3750	3.3750	3.4688	3.3750	3.3125
Median		4.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Mode		4.00	4.00	3.00	3.00	3.00 ^a
Std. Deviation		.79312	.65991	.50701	.60907	.69270
Minimum		1.00	2.00	3.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Frequency Table

Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
	Tidak Setuju	3	9.4	9.4	12.5
	Setuju	11	34.4	34.4	46.9
	Sangat Setuju	17	53.1	53.1	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Terdapat petugas penanganan keadaan darurat PT. Merpati di bandara yang telah diberi pelatihan khusus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	9.4	9.4	9.4
	Setuju	14	43.8	43.8	53.1
	Sangat Setuju	15	46.9	46.9	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Keadaan berbahaya yang potensial sebelum pesawat take off selalu dapat terdeteksi dengan jelas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	17	53.1	53.1	53.1
Sangat Setuju	15	46.9	46.9	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Instruksi keadaan berbahaya/darurat pesawat dapat cepat diketahui oleh para pegawai Merpati di bandara

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
Setuju	16	50.0	50.0	56.3
Sangat Setuju	14	43.8	43.8	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Alat dan sistem keadaan darurat pesawat diperiksa secara berkala

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	4	12.5	12.5	12.5
Setuju	14	43.8	43.8	56.3
Sangat Setuju	14	43.8	43.8	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan	Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih	Setiap terjadi Insiden/kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait
N	Valid Missing	32 0	32 0
Mean		3.4375	3.3750
Median		3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00
Std. Deviation		.56440	.55358
Minimum		2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00

Frequency Table

Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
	Setuju	16	50.0	50.0	53.1
	Sangat Setuju	15	46.9	46.9	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
	Setuju	18	56.3	56.3	59.4
	Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Setiap terjadi Insiden/kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
	Setuju	13	40.6	40.6	43.8
	Sangat Setuju	18	56.3	56.3	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Adanya audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif	Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit	Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan
N	Valid	32	32	32
	Missing	0	0	0
Mean		3.2500	3.3438	3.4375
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.67202	.60158	.50402
Minimum		2.00	2.00	3.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Adanya audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	4	12.5	12.5	12.5
	Setuju	16	50.0	50.0	62.5
	Sangat Setuju	12	37.5	37.5	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
	Setuju	17	53.1	53.1	59.4
	Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	18	56.3	56.3	56.3
Sangat Setuju	14	43.8	43.8	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Ada data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun	Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit	Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit
N	Valid	32	32	32
	Missing	0	0	0
Mean		3.4063	3.3750	3.3125
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.49899	.55358	.59229
Minimum		3.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Ada data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	19	59.4	59.4	59.4
Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
Total	32	100.0	100.0	

Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	3.1	3.1	3.1
	Setuju	18	56.3	56.3	59.4
	Sangat Setuju	13	40.6	40.6	100.0
	Total	32	100.0	100.0	

Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	6.3	6.3	6.3
	Setuju	18	56.3	56.3	62.5
	Sangat Setuju	12	37.5	37.5	100.0
	Total	32	100.0	100.0	



Frequencies

Statistics

		Jenis Kelamin	Usia	Golongan	Masa Kerja	Pendidikan Terakhir
N	Valid	66	65	66	65	64
	Missing	0	1	0	1	2
Mean		1.0000	38.3385	3.0455	16.1846	4.3281
Median		1.0000	37.0000	3.0000	15.0000	4.0000
Mode		1.00	36.00	3.00	14.00	4.00
Std. Deviation		.00000	4.75420	.32495	5.22581	.53614
Minimum		1.00	30.00	2.00	11.00	3.00
Maximum		1.00	52.00	4.00	38.00	5.00

Frequency Table

Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pria	66	100.0	100.0	100.0

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	30.00	1	1.5	1.5	1.5
	31.00	2	3.0	3.1	4.6
	34.00	2	3.0	3.1	7.7
	35.00	11	16.7	16.9	24.6
	36.00	14	21.2	21.5	46.2
	37.00	13	19.7	20.0	66.2
	39.00	3	4.5	4.6	70.8
	40.00	4	6.1	6.2	76.9
	41.00	4	6.1	6.2	83.1
	42.00	1	1.5	1.5	84.6
	45.00	2	3.0	3.1	87.7
	47.00	2	3.0	3.1	90.8
	48.00	3	4.5	4.6	95.4
	49.00	1	1.5	1.5	96.9
	50.00	1	1.5	1.5	98.5
	52.00	1	1.5	1.5	100.0
	Total		65	98.5	100.0
Missing	System	1	1.5		
Total		66	100.0		

Golongan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Golongan 2	2	3.0	3.0	3.0
	Golongan 3	59	89.4	89.4	92.4
	Golongan 4	5	7.6	7.6	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Masa Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	11.00	5	7.6	7.7	7.7
	12.00	3	4.5	4.6	12.3
	13.00	3	4.5	4.6	16.9
	14.00	16	24.2	24.6	41.5
	15.00	13	19.7	20.0	61.5
	16.00	10	15.2	15.4	76.9
	17.00	4	6.1	6.2	83.1
	18.00	3	4.5	4.6	87.7
	20.00	2	3.0	3.1	90.8
	21.00	1	1.5	1.5	92.3
	28.00	3	4.5	4.6	96.9
	38.00	2	3.0	3.1	100.0
	Total	65	98.5	100.0	
Missing	System	1	1.5		
Total		66	100.0		

Pendidikan Terakhir

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMA/ sederajat	2	3.0	3.1	3.1
	Diploma	39	59.1	60.9	64.1
	Sarjana	23	34.8	35.9	100.0
	Total	64	97.0	100.0	
Missing	System	2	3.0		
Total		66	100.0		

Frequencies

Statistics

		Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan
N	Valid	66	66	66
	Missing	0	0	0
Mean		3.2273	3.3485	3.2576
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.48976	.56819	.63997
Minimum		2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
	Setuju	47	71.2	71.2	74.2
	Sangat Setuju	17	25.8	25.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	4.5	4.5	4.5
	Setuju	37	56.1	56.1	60.6
	Sangat Setuju	26	39.4	39.4	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	7	10.6	10.6	10.6
Setuju	35	53.0	53.0	63.6
Sangat Setuju	24	36.4	36.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit untuk meningkatkan keselamatan penerbangan	Adanya dana memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	Adanya peralatan memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan	
N	Valid Missing	66 0	66 0	66 0
Mean		3.1667	2.8333	3.0303
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.54302	.73554	.58097
Minimum		2.00	1.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit untuk meningkatkan keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	5	7.6	7.6	7.6
Setuju	45	68.2	68.2	75.8
Sangat Setuju	16	24.2	24.2	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Adanya dana memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
Tidak Setuju	18	27.3	27.3	30.3
Setuju	35	53.0	53.0	83.3
Sangat Setuju	11	16.7	16.7	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Adanya peralatan memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	10	15.2	15.2	15.2
Setuju	44	66.7	66.7	81.8
Sangat Setuju	12	18.2	18.2	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan	Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait	Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan
N	Valid 66	66	66
	Missing 0	0	0
Mean	3.4242	3.2121	3.0909
Median	3.0000	3.0000	3.0000
Mode	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation	.49801	.56881	.54708
Minimum	3.00	2.00	2.00
Maximum	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	38	57.6	57.6	57.6
Sangat Setuju	28	42.4	42.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	5	7.6	7.6	7.6
Setuju	42	63.6	63.6	71.2
Sangat Setuju	19	28.8	28.8	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	7	10.6	10.6	10.6
Setuju	46	69.7	69.7	80.3
Sangat Setuju	13	19.7	19.7	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Terdapat prosedur kerja/SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan	Prosedur kerja mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan	Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat	Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan terhadap bagian-bagian mesin pesawat
N	Valid	65	66	66	66
	Missing	1	0	0	0
Mean		3.3538	3.3939	3.3939	3.3939
Median		3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.48188	.52268	.55133	.55133
Minimum		3.00	2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Terdapat prosedur kerja/SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	42	63.6	64.6	64.6
Sangat Setuju	23	34.8	35.4	100.0
Total	65	98.5	100.0	
Missing System	1	1.5		
Total	66	100.0		

Prosedur kerja mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
Setuju	38	57.6	57.6	59.1
Sangat Setuju	27	40.9	40.9	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
Setuju	36	54.5	54.5	57.6
Sangat Setuju	28	42.4	42.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Terdapat prosedur pemeliharaan & perawatan terhadap bagian-bagian mesin pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
Setuju	36	54.5	54.5	57.6
Sangat Setuju	28	42.4	42.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Terdapat standar kepatuhan kerja	Terdapat peralatan kerja yang menjamin keselamatan kerja para pegawai di dalam pesawat	Adanya pemeliharaan & perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala	Adanya peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat	Adanya kecukupan peralatan penumpang yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat
N	Valid	66	66	66	66	66
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		3.1818	3.1818	3.3333	3.3939	3.3636
Median		3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.65420	.63024	.53589	.49237	.48473
Minimum		2.00	2.00	2.00	3.00	3.00
Maximum		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Terdapat standar kepatuhan kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	9	13.6	13.6	13.6
	Setuju	36	54.5	54.5	68.2
	Sangat Setuju	21	31.8	31.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Terdapat peralatan kerja yang menjamin keselamatan kerja para pegawai di dalam pesawat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	8	12.1	12.1	12.1
	Setuju	38	57.6	57.6	69.7
	Sangat Setuju	20	30.3	30.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Adanya pemeliharaan & perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
Setuju	40	60.6	60.6	63.6
Sangat Setuju	24	36.4	36.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Adanya peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	40	60.6	60.6	60.6
Sangat Setuju	26	39.4	39.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Adanya kecukupan peralatan penumpang yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Setuju	42	63.6	63.6	63.6
Sangat Setuju	24	36.4	36.4	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

	Sosialisasi program K3 aspek keselamatan penerbangan dilakukan secara berkala	Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan	Setiap ada perubahan kebijakan K3 aspek keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu	Setiap ada kegiatan/masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait
N	Valid Missing	66 0	66 0	66 0
Mean	3.0152	3.2727	3.1061	3.1667
Median	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Mode	3.00	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation	.48014	.48184	.52999	.59700
Minimum	2.00	2.00	2.00	2.00
Maximum	4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Sosialisasi program K3 aspek keselamatan penerbangan dilakukan secara berkala

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	7	10.6	10.6	10.6
	Setuju	51	77.3	77.3	87.9
	Sangat Setuju	8	12.1	12.1	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
	Setuju	46	69.7	69.7	71.2
	Sangat Setuju	19	28.8	28.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Setiap ada perubahan kebijakan K3 aspek keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	6	9.1	9.1	9.1
	Setuju	47	71.2	71.2	80.3
	Sangat Setuju	13	19.7	19.7	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Setiap ada kegiatan/masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	7	10.6	10.6	10.6
	Setuju	41	62.1	62.1	72.7
	Sangat Setuju	18	27.3	27.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala	Pelatihan didukung sumber daya manusia yang memadai	Pelatihan didukung fasilitas yang memadai	Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan	Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan
N	Valid	66	66	66	66	66
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		3.3333	3.3182	3.1364	3.1970	3.2879
Median		3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.50637	.50105	.62969	.56076	.48880
Minimum		2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
	Setuju	42	63.6	63.6	65.2
	Sangat Setuju	23	34.8	34.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Pelatihan didukung sumber daya manusia yang memadai

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
	Setuju	43	65.2	65.2	66.7
	Sangat Setuju	22	33.3	33.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Pelatihan didukung fasilitas yang memadai

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	9	13.6	13.6	13.6
	Setuju	39	59.1	59.1	72.7
	Sangat Setuju	18	27.3	27.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	5	7.6	7.6	7.6
Setuju	43	65.2	65.2	72.7
Sangat Setuju	18	27.3	27.3	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
Setuju	45	68.2	68.2	69.7
Sangat Setuju	20	30.3	30.3	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat	Terdapat petugas penanganan keadaan darurat PT. Merpati di bandara yang telah diberi pelatihan khusus	Keadaan berbahaya yang potensial sebelum pesawat take off selalu dapat terdeteksi dengan jelas	Instruksi keadaan berbahaya/darurat pesawat dapat cepat diketahui oleh para pegawai Merpati di bandara	Alat dan sistem keadaan darurat pesawat diperiksa secara berkala
N	Valid	66	66	66	66	66
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		3.1212	3.1212	3.3182	3.1818	3.2879
Median		3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.51186	.56881	.53087	.49331	.48880
Minimum		2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	5	7.6	7.6	7.6
	Setuju	48	72.7	72.7	80.3
	Sangat Setuju	13	19.7	19.7	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Terdapat petugas penanganan keadaan darurat PT. Merpati di bandara yang telah diberi pelatihan khusus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	7	10.6	10.6	10.6
	Setuju	44	66.7	66.7	77.3
	Sangat Setuju	15	22.7	22.7	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Keadaan berbahaya yang potensial sebelum pesawat take off selalu dapat terdeteksi dengan jelas

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
	Setuju	41	62.1	62.1	65.2
	Sangat Setuju	23	34.8	34.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Instruksi keadaan berbahaya/darurat pesawat dapat cepat diketahui oleh para pegawai Merpati di bandara

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	3	4.5	4.5	4.5
	Setuju	48	72.7	72.7	77.3
	Sangat Setuju	15	22.7	22.7	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Alat dan sistem keadaan darurat pesawat diperiksa secara berkala

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
	Setuju	45	68.2	68.2	69.7
	Sangat Setuju	20	30.3	30.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan	Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih	Setiap terjadi Insiden/kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait
N	Valid	66	66	66
	Missing	0	0	0
Mean		3.4242	3.3939	3.4394
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.49801	.49237	.50012
Minimum		3.00	3.00	3.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	38	57.6	57.6	57.6
	Sangat Setuju	28	42.4	42.4	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	40	60.6	60.6	60.6
	Sangat Setuju	26	39.4	39.4	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Setiap terjadi Insiden/kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	37	56.1	56.1	56.1
	Sangat Setuju	29	43.9	43.9	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Adanya audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif	Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit	Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan
N	Valid	66	66	66
	Missing	0	0	0
Mean		3.2121	3.1667	3.2879
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.59524	.62224	.48880
Minimum		2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Adanya audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	6	9.1	9.1	9.1
	Setuju	40	60.6	60.6	69.7
	Sangat Setuju	20	30.3	30.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	8	12.1	12.1	12.1
	Setuju	39	59.1	59.1	71.2
	Sangat Setuju	19	28.8	28.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
	Setuju	45	68.2	68.2	69.7
	Sangat Setuju	20	30.3	30.3	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Frequencies

Statistics

		Ada data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun	Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit	Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit
N	Valid	66	66	66
	Missing	0	0	0
Mean		3.3333	3.2576	3.2121
Median		3.0000	3.0000	3.0000
Mode		3.00	3.00	3.00
Std. Deviation		.50637	.50568	.48087
Minimum		2.00	2.00	2.00
Maximum		4.00	4.00	4.00

Frequency Table

Ada data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	1.5	1.5	1.5
	Setuju	42	63.6	63.6	65.2
	Sangat Setuju	23	34.8	34.8	100.0
	Total	66	100.0	100.0	

Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
Setuju	45	68.2	68.2	71.2
Sangat Setuju	19	28.8	28.8	100.0
Total	66	100.0	100.0	

Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	2	3.0	3.0	3.0
Setuju	48	72.7	72.7	75.8
Sangat Setuju	16	24.2	24.2	100.0
Total	66	100.0	100.0	



KUESIONER PENELITIAN

Jakarta, Mei 2008

Kepada Yth
Bapak/Ibu/Sdr.:
Pegawai divisi Aircraft Maintenance
PT Merpati Nusantara Airlines

Dengan hormat,

Saya Eva Astutiningsih, mahasiswa Jurusan Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia yang sedang melakukan penelitian guna menyusun skripsi sebagai salah satu syarat penyelesaian studi S1. Penelitian ini berjudul: *Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan Studi Kasus Aspek Keselamatan Penerbangan Pada PT. Merpati Nusantara Airlines.*

Kuesioner ini merupakan salah satu alat yang digunakan dalam rangka penelitian. Dengan segala kerendahan hati saya meminta kesediaan Bapak/ Ibu/ Sdr. meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini dengan Jujur dan sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.

Semua data dan jawaban yang Bapak/ Ibu/ Sdr berikan tidak akan disebarluaskan, serta diolah sebagai satu kesatuan. Penelitian ini hanya dilakukan untuk kepentingan ilmiah/ akademis serta tidak berpengaruh terhadap penilaian kinerja dan prestasi Bapak/ Ibu/ Sdr dalam pekerjaan. Semua jawaban dan data yang Bapak/ Ibu/ Sdr berikan akan dijamin kerahasiaannya dan hanya untuk kepentingan skripsi ini.

Atas bantuan dan partisipasi Bapak/ Ibu/ Sdr dalam mengisi kuesioner ini, saya mengucapkan banyak terima kasih.

Hormat Saya,

Eva Astutiningsih

Instrumen Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen
K3 (studi kasus: aspek keselamatan penerbangan pada
PT.Merpati Nusantara Airlines)

Mohon diisi dengan respon yang benar pada tempat jawaban yang telah disediakan. Pilihan jawaban sebagai berikut :

1. **Sangat tidak setuju**
2. **Tidak setuju**
3. **Setuju**
4. **Sangat setuju**

- 1) Dimensi Komitmen Perusahaan dan Usaha-Usaha K3 Subdimensi Koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi

Pernyataan	1	2	3	4
1. Pegawai dapat merasakan adanya komitmen pimpinan perusahaan dalam meningkatkan aspek keselamatan penerbangan				
2. Pimpinan perusahaan selalu menghimbau agar para pegawai selalu siap bekerja sama untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.				
3. Pimpinan selalu berusaha melakukan tindakan koordinasi untuk meningkatkan keselamatan penerbangan.				

- 2) Dimensi Komitmen Perusahaan dan Usaha-Usaha K3 Subdimensi Tindakan manajerial pimpinan

Pernyataan	1	2	3	4
4. Terlihat bahwa pimpinan memiliki usaha-usaha konkrit dalam meningkatkan keselamatan penerbangan				
5. Adanya penyediaan dana yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.				
6. Adanya penyediaan peralatan yang memadai untuk meningkatkan aspek keselamatan penerbangan.				

- 3) Dimensi Kebijakan dan Disiplin K3 Subdimensi Kebijakan K3

Pernyataan	1	2	3	4
7. PT.Merpati telah memiliki kebijakan formal keselamatan penerbangan.				
8. Setiap kebijakan disosialisasikan kepada divisi terkait.				

9. Terdapat peninjauan ulang secara berkala terhadap setiap kebijakan				
---	--	--	--	--

4) Dimensi Kebijakan dan Disiplin K3 Subdimensi Peraturan K3

Pernyataan	1	2	3	4
10. Terdapat prosedur kerja/ SOP yang relevan dalam mewujudkan keselamatan kerja dalam penerbangan.				
11. Prosedur kerja yang ada mampu mengantisipasi resiko yang mungkin terjadi terkait keselamatan penerbangan.				
12. Terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian badan pesawat				
13. Terdapat prosedur perawatan yang intensif terhadap bagian-bagian mesin pesawat.				

5) Dimensi Kebijakan dan Disiplin K3 Subdimensi Keamanan bekerja

Pernyataan	1	2	3	4
14. Terdapat standar kepatuhan kerja (seperti: ada sanksi bila lalai menjalankan prosedur kerja).				
15. Tersedia peralatan kerja yang menjamin keselamatan para pekerja di dalam pesawat.				
16. Adanya perawatan peralatan kerja ruang cockpit secara berkala.				
17. Tersedia peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat.				
18. Adanya kecukupan peralatan yang menjamin keselamatan para penumpang di cabin pesawat.				

6) Dimensi Komunikasi dan Pelatihan K3 Subdimensi Sosialisasi dan penyebaran informasi K3

Pernyataan	1	2	3	4
19. Sosialisasi program K3 dilakukan secara berkala.				
20. Sosialisasi K3 keselamatan penerbangan dipandang bermanfaat dalam mewujudkan keselamatan penerbangan.				
21. Setiap ada perubahan kebijakan K3 keselamatan penerbangan disosialisasikan terlebih dahulu.				
22. Setiap ada kegiatan atau masalah keselamatan penerbangan diberitahukan secara sistematis kepada pegawai terkait.				

7) Dimensi Komunikasi dan Pelatihan K3 Subdimensi Pelatihan K3

Pernyataan	1	2	3	4
23. Perusahaan memberikan pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan secara berkala.				
24. Pelatihan didukung oleh sumber daya manusia yang memadai.				
25. Pelatihan didukung oleh fasilitas yang memadai.				
26. Materi pelatihan relevan untuk diterapkan di lapangan.				
27. Pegawai merasakan manfaat dari pelatihan kerja terkait keselamatan penerbangan.				

8) Dimensi Inspeksi Tempat Kerja Subdimensi Pemeriksaan bahaya

Pernyataan	1	2	3	4
28. Inspeksi tempat kerja dan cara kerja dilakukan secara teratur dan hasilnya dicatat.				
29. Terdapat petugas penanganan keadaan darurat di bandara yang telah diberi pelatihan khusus (satgas pemadam, P3K,dll).				
30. Keadaan bahaya yang potensial sebelum pesawat <i>take off</i> selalu dapat dideteksi dengan jelas.				
31. Instruksi keadaan berbahaya atau darurat dapat cepat diketahui oleh seluruh pegawai Merpati di bandara.				
32. Alat dan sistem keadaan darurat atau berbahaya diperiksa secara berkala.				

9) Dimensi Inspeksi Tempat Kerja Subdimensi Penyelidikan kecelakaan kerja

Pernyataan	1	2	3	4
33. Perusahaan mempunyai prosedur penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan yang dilaporkan.				
34. Setiap terjadi insiden atau kecelakaan penerbangan segera dilaporkan ke petugas terkait.				
35. Penyelidikan kecelakaan kerja dalam penerbangan dilakukan oleh petugas ahli yang telah dilatih.				

10) Dimensi Evaluasi Subdimensi Audit Sistem Manajemen K3

Pernyataan	1	2	3	4
36. Audit sistem manajemen dilakukan secara berkala untuk menentukan apakah prosedur kerja masih efektif.				
37. Adanya tindakan perbaikan jika ditemukan kekurangan penerapan prosedur saat dilakukan audit.				
38. Hasil audit di lapangan dicatat dan diarsipkan.				

11) Dimensi Evaluasi Subdimensi Analisis kemajuan K3

Pernyataan	1	2	3	4
39. Perusahaan memiliki data statistik mengenai jumlah kecelakaan pesawat dan data lain mengenai keselamatan penerbangan dari tahun ke tahun.				
40. Peninjauan terhadap pelaksanaan prosedur kerja dilakukan kembali setelah audit.				
41. Peninjauan terhadap kemampuan kerja para pegawai dilakukan kembali setelah audit.				

*TERIMA KASIH ANDA TELAH MENYELESAIKAN PENGISIAN
KUESIONER INI*

--- SELAMAT BEKERJA ---

Pedoman Wawancara Mendalam

1. Gambaran umum penerapan Sistem Manajemen K3 di PT.Merpati Nusantara Airlines dan pembahasan tentang kebijakan khusus sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.
2. Tujuan perusahaan menerapkan K3 aspek keselamatan penerbangan dan pihak-pihak yang bertanggung jawab terhadap penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan pada PT.Merpati Nusantara Airlines.
3. Standar yang digunakan dalam penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan dan strategi khusus dari perusahaan agar penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan dapat berjalan optimal.
4. Respon karyawan mengenai penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan dan berbagai kendala yang dihadapi perusahaan dalam penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan.
5. Fasilitas yang disediakan perusahaan dalam menunjang keberhasilan penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan.
6. Cara perusahaan melakukan sosialisasi dan pelatihan terhadap penerapan Sistem Manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan
7. Audit terhadap penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan.

Tanggal Wawancara : Senin, 2 Juni 2008

Narasumber : Manager Safety (Captain Rilo Nauli Raja)

1. Bagaimana gambaran umum penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati Nusantara Airlines? Apakah perusahaan mempunyai kebijakan khusus mengenai K3 aspek keselamatan penerbangan?

Penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan di PT.Merpati berada di bawah tanggung jawab divisi Aviation Safety dan secara struktural divisi Aviation Safety berada langsung dibawah President Director Merpati. Organisasi Aviation Safety diketuai oleh seorang GM (General Manager), dan dibawah GM ada tiga Manager yaitu Manager Safety, Manager Security, dan Manager Quality Management dan Human Factor. Ketiga Manager dalam Divisi Aviation Safety merupakan pihak yang secara langsung berkoordinasi dalam membuat peraturan keselamatan penerbangan dan membuat pelatihan untuk para Air crew (Pilot dan Pramugari) dan Maintenance Crew (Teknisi), meskipun secara struktural divisi Aviation Safety tidak membawahi Air Crew dan Maintenance Crew.

Merpati memiliki kebijakan khusus keselamatan penerbangan yaitu Safety Management System dimana melalui sistem ini divisi Aviation Safety mengatur dan memantau kondisi keselamatan penerbangan dengan menerapkan sistem political control di semua divisi terutama divisi-divisi yang terkait langsung dengan keselamatan penerbangan. Tidak jarang divisi Aviation Safety meminta masukan dari para personel divisi lain.

2. Apa tujuan perusahaan menerapkan K3 aspek keselamatan penerbangan?

Tujuan perusahaan yaitu mengantarkan penumpang dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan dengan selamat dan berkualitas (indikatornya seperti kenyamanan, pelayanan memuaskan, dan keberangkatan & kedatangan pesawat tepat waktu)

3. Apa standar yang digunakan dalam penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan?

Standar yang digunakan di Merpati yaitu CSAR (Civil Aviation Safety Regulation) yaitu standar nasional Airlines di Indonesia yang merupakan hasil ratifikasi dari ANNEX yang dikeluarkan oleh PBB untuk seluruh penerbangan yang berlaku di semua negara di dunia. CASR nantinya diratifikasi lagi oleh perusahaan untuk dijadikan pedoman dalam membuat peraturan atau prosedur kerja perusahaan Merpati.

4. Adakah strategi khusus dari perusahaan agar penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan dapat berjalan optimal?

Strategi khusus yang baru saja dikeluarkan oleh divisi Aviation Safety agar pemantauan terhadap kondisi keselamatan penerbangan di lapangan lebih optimal yaitu divisi Aviation Safety baru saja membuat SMS Center di kantor pusat yang dapat diakses langsung dari ponsel pribadi para pegawai untuk melaporkan kondisi-kondisi accidental yang terjadi di lapangan terutama yang terkait langsung dengan masalah-masalah penerbangan sehingga pemantauan terhadap kondisi penerbangan menjadi lebih up to date.

5. Bagaimana respon pegawai mengenai penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan di Merpati?

Respon pegawai sangat baik terhadap peraturan dan prosedur yang diterapkan oleh perusahaan terkait keselamatan penerbangan, apalagi setelah divisi Aviation Safety meluncurkan SMS Center tersebut karena dengan adanya sistem tersebut para pegawai tidak perlu menyampaikan kejadian di lapangan, khususnya keadaan darurat dengan laporan tertulis yang memakan waktu lama. Disamping itu perusahaan juga lebih mudah mengkoordinasikan dengan semua pihak bila terjadi keadaan-keadaan darurat di lapangan karena dapat cepat diketahui melalui ponsel pribadi.

6. Kendala apa yang dihadapi perusahaan dalam penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan?

Sejauh ini kendala yang sering dihadapi hanya terkait perawatan badan dan mesin pesawat yang harus lebih intensif terutama di daerah Runway seperti di wilayah Papua, hal tersebut dikarenakan kondisi landasan yang banyak lumpur, sehingga jika perawatan tidak intensif akan dapat mengganggu stabilitas kenyamanan pesawat.

7. Fasilitas apa saja yang disediakan perusahaan dalam menunjang keberhasilan penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan?

Fasilitas yang disediakan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan. Namun di daerah-daerah terpencil ditempatkan pula teknisi cadangan untuk mengantisipasi terjadinya masalah penerbangan di daerah tersebut sehingga cepat dievakuasi.

8. Bagaimana cara perusahaan dalam melakukan sosialisasi terhadap penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan?

Sosialisasi dilakukan melalui Safety Education baik melalui pelatihan terhadap crew maupun sosialisasi tertulis/ terdokumentasi dengan membuat

pamflet atau spanduk yang mengingatkan akan pentingnya keselamatan penerbangan.

9. Apakah perusahaan mengadakan pelatihan rutin mengenai keselamatan penerbangan kepada para pegawai secara rutin?

Pelatihan dilakukan setiap seminggu sekali dengan jenis pelatihan yang berbeda-beda. Waktu pelatihan disesuaikan dengan jadwal terbang para crew sehingga tidak ada benturan jadwal. Setiap enam bulan sekali dilakukan test baik test tertulis maupun Simulator terhadap para crew untuk mengetahui sejauh mana para crew menguasai pelatihan dan untuk mengetahui perkembangan kemampuan dari masing-masing personel crew.

10. Apakah perusahaan melakukan audit terhadap penerapan K3 aspek keselamatan penerbangan?

Merpati melakukan audit, baik secara independent maupun audit yang dilakukan dari lembaga lain. Biasanya setiap satu tahun sekali audit Independent dilakukan dengan menyewa jasa lembaga audit, Seperti DSKU (Dinas Sertifikasi Kelayakan Udara), dan setiap tiga bulan sekali dilakukan pula audit terhadap kelayakan terbang maskapai dari Departemen Perhubungan, dimana hingga detik ini Merpati selalu mendapatkan kategori I yaitu kategori aman.

LAMPIRAN

Pengkategorian Baru (Tinggi, Sedang, Rendah)

Perhitungan ini menggunakan range Nilai Terendah (dengan asumsi semua menjawab sangat tidak setuju) dan Nilai Tertinggi (dengan asumsi semua menjawab sangat setuju). Dimana perhitungannya sebagai berikut :

[(Skor tertinggi (pada kategori jawaban) × jumlah seluruh pertanyaan pada masing-masing dimensi) - (Skor terendah (pada kategori jawaban) × jumlah seluruh pertanyaan pada masing-masing dimensi) : 3]

1. Dimensi koordinasi dari tingkat manajemen tertinggi (3 indikator)

$$\frac{(4 \times 3) - (1 \times 3)}{3} = \frac{12 - 3}{3} = 3$$

Maka didapatkan **3 - 6 kategori rendah**
6,1 - 9 kategori sedang
9,1 - 12 kategori tinggi

2. Dimensi tindakan manajerial pimpinan (3 indikator)

$$\frac{(4 \times 3) - (1 \times 3)}{3} = \frac{12 - 3}{3} = 3$$

Maka didapatkan **3 - 6 kategori rendah**
6,1 - 9 kategori sedang
9,1 - 12 kategori tinggi

3. Dimensi kebijakan K3 (3 indikator)

$$\frac{(4 \times 3) - (1 \times 3)}{3} = \frac{12 - 3}{3} = 3$$

Maka didapatkan **3 - 6 kategori rendah**
6,1 - 9 kategori sedang
9,1 - 12 kategori tinggi

4. Dimensi peraturan K3 (4 indikator)

$$\frac{(4 \times 4) - (1 \times 4)}{3} = \frac{16 - 4}{3} = 4$$

Maka didapatkan **4 - 8 kategori rendah**
8,1 - 12 kategori sedang
12,1 - 16 kategori tinggi

5. Dimensi keamanan bekerja (5 indikator)

$$\frac{(4 \times 5) - (1 \times 5)}{3} = \frac{20 - 5}{3} = 5$$

Maka didapatkan **5 - 10 kategori buruk**
10,1 - 15 kategori baik
15,1 - 20 kategori tinggi

6. Dimensi sosialisasi dan penyebaran informasi K3 (4 indikator)

$$\frac{(4 \times 4) - (1 \times 4)}{3} = \frac{16 - 4}{3} = 4$$

Maka didapatkan **4 - 8 kategori rendah**
8,1 - 12 kategori sedang
12,1 - 16 kategori tinggi

7. Dimensi pelatihan K3 (5 indikator)

$$\frac{(4 \times 5) - (1 \times 5)}{3} = \frac{20 - 5}{3} = 5$$

Maka didapatkan **5 - 10 kategori buruk**
10,1 - 15 kategori baik
15,1 - 20 kategori tinggi

8. Dimensi pemeriksaan bahaya (5 indikator)

$$\frac{(4 \times 5) - (1 \times 5)}{3} = \frac{20 - 5}{3} = 5$$

Maka didapatkan **5 - 10 kategori buruk**
10,1 - 15 kategori baik
15,1 - 20 kategori tinggi

9. Dimensi penyelidikan kecelakaan kerja (3 indikator)

$$\frac{(4 \times 3) - (1 \times 3)}{3} = \frac{12 - 3}{3} = 3$$

Maka didapatkan **3 - 6 kategori rendah**
6,1 - 9 kategori sedang
9,1 - 12 kategori tinggi

10. Dimensi audit sistem manajemen K3 (3 indikator)

$$\frac{(4 \times 3) - (1 \times 3)}{3} = \frac{12 - 3}{3} = 3$$

Maka didapatkan **3 - 6 kategori rendah**
6,1 - 9 kategori sedang
9,1 - 12 kategori tinggi

11. Dimensi Analisis kemajuan K3 (3 indikator)

$$\frac{(4 \times 3) - (1 \times 3)}{3} = \frac{12 - 3}{3} = 3$$

Maka didapatkan **3 - 6 kategori rendah**
6,1 - 9 kategori sedang
9,1 - 12 kategori tinggi

Perhitungan range untuk menarik kesimpulan persepsi tinggi, sedang, atau rendah dari kedua divisi:

$$\frac{(4 \times 41) - (1 \times 41))}{3} = \frac{164 - 41}{3} = \frac{123}{3} = 41$$

Maka didapatkan **41 - 82 kategori rendah**
82,1 - 123 kategori sedang
123,1 - 164 kategori tinggi

DATE	TYPE	SYNOPSIS	FINDINGS	RECOMMENDATION
23 03 05	B 737	During take off, bird strike.	Turbine blades from 1 st up to 12 th stage were broken.	Not investigated. (notice to pilot & to airport authority is published).
24 03 05	B 737	During take off, engine stall.	Engine could not be rotated	
14 04 05	B 737	While touch down, on heavy rain weather, nose wheel folded backward.	Late for flare out since pilot had vision problem. Further investigation from black boxes could not be performed, FDR missing in US.	This pilot shall wear a bi-focus glass in flight.
24 04 05	B 737	During landing had bird strike (R/H)		Not investigated.
01 06 05	B 737	Bird strike during landing		Not investigated.

DATE	TYPE	SYNOPSIS	FINDINGS	RECOMMENDATION
09 11 05	C212	On landing, asymmetrical reverse caused the a/c swung to the left. Pilot recover by applied full rudder and a/c vibrate.	Right tyre flat. Un-stabilized approach.	Follow ALAR procedures.
21 11 05	DHC 6	During cruising, loss response of elevator. Control by trim and landed safely.	Bolt connecting elevator quadrant was lost. No safety pin was installed.	Double check as states in maintenance manual shall be performed correctly.
25 11 05	DHC 6	During landing tried to avoid mud at the runway, and a/c struck the runway edge.	Slippery runway, especially after rain (unpaved runway). AUM states not to land take off after rain at night before, but it was wrong info.	Runway condition info shall be accurate.

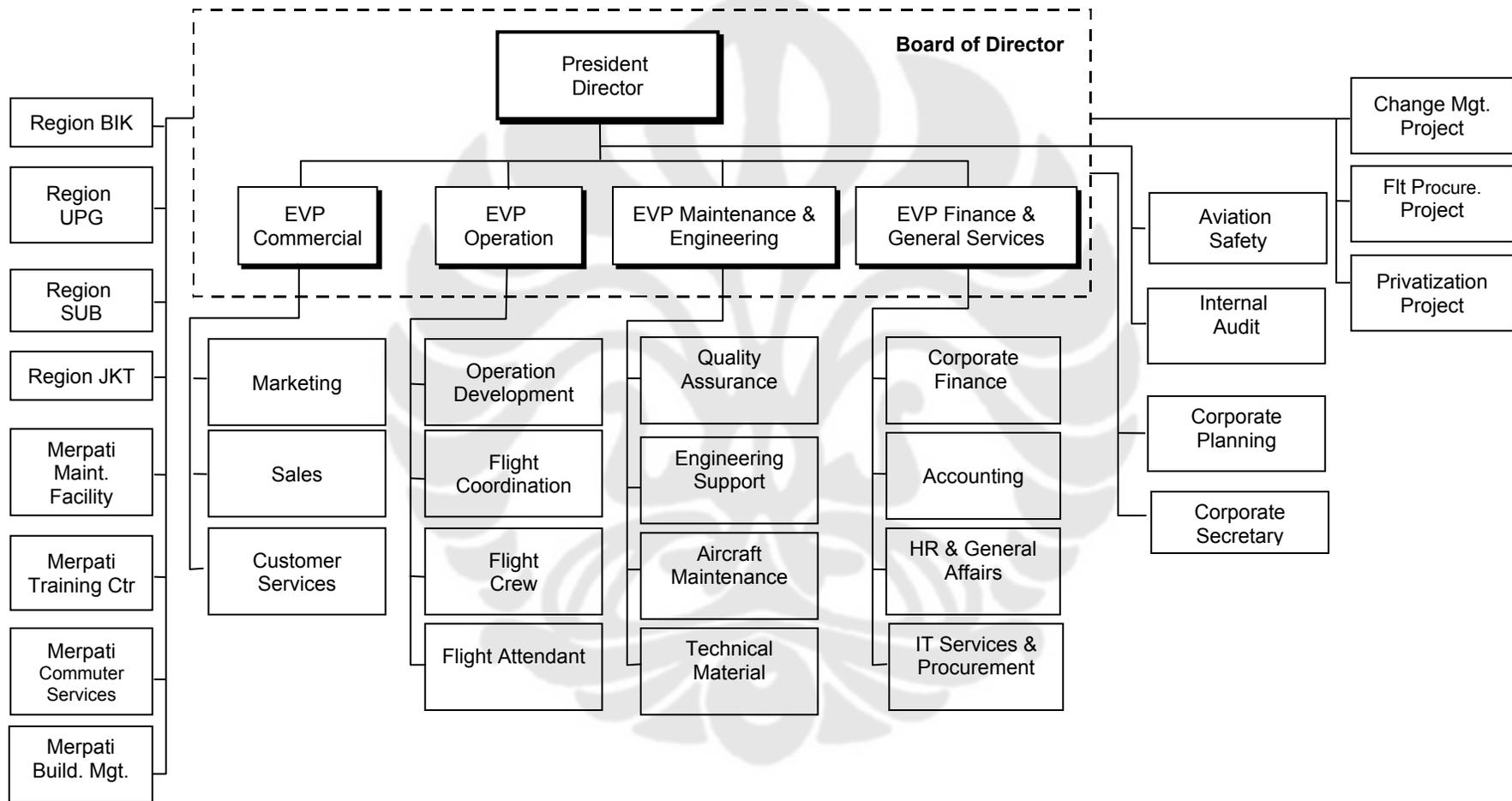
DATE	TYPE	SYNOPSIS	FINDINGS	RECOMMENDATION
15 01 06	F 27	After T/O, at 400 ft, before setting to climb power, engine failed, indicated by a bang & a/c swung. White smoke in the cabin and smelt like a burning smoke. Emergency procedure carried out & fire warning out before 30 seconds. A/c landed safely.	Engine had problem over temp. After rectified indicated normal. Rectification was conduct without appropriate kit.	Special kit shall be use for maintenance actions. Double check as stated in maintenance manual.
28 02 06	B 732	During Cruising MDC- UPG FL 280, abnormal press exist cabin alt climb above 10.000' rapidly. Press mode select to MAN AC, out flow valve hold closed more than 7 seconds.		Not investigated.
11 03 06	B 732	After landing at DJJ, 3 main wheels flat.	Excessive braking action.	Not investigated.
11 01 06	DHC 6	TO R/W 27 at SOQ, few seconds after V1 (at 100'), with no warning, LH engine flame out. A/C RTB & landed safely.		
05 06 06	C 212	During approach, crew decided to use R/W 10 due to weather at final 28 was rain. A/C hard landing, injured all person on board.	A/C was not established approach. After touched down, a/c severely damage. 17 seriously injured, 1 minor injured.	Review ALAR; Pilot seat locking mechanism; Crew change over control procedure; Review wind shear;

DATE	TYPE	SYNOPSIS	FINDINGS	RECOMMENDATION
25 06 06	C 212	A/c overrun +/- 3 meter. Weather was clear.	A/C was not established for approach.	Follow ALAR procedure.
	B 737	Before landing at MDC informed by ATC that pieces of tyre were found in UPG. A/C landed safely while taxi to apron, tyre on right landing gear flat.	Installation of tyre was not performed correctly and caused the wheel rotation not smooth.	
15 Aug 06	B 737	Birds flew crossed the runway in front of the aircraft while the aircraft was rolling for take off.	Engine damage found after landing	Insert to AUM (Airport Under Monitor)
11 Sept 06	F 27	A/C RTB due to landing gear problem. After rectification RTB due to RH L/G UP red light illuminate after L/G up selection. F/A refused to fly after this incident.		FA were assess for human factor aspect.

DATE	TYPE	SYNOPSIS	FINDINGS	RECOMMENDATION
03 01 07	B 737	Engine shut down in flight.	Oil quantity decreasing followed by low oil pressure.	Not investigated.
15 01 07	CN 235	After 10 minutes flight, low oil pressure drop, followed by engine shut down in flight.	Left engine oil empty and found leak from seal of "C" sump that was broken.	Not investigated.
20 01 07	B-732	Flight MZ 841 route DJJ-MDC A/C Divert to BIK D/T R/H cockpit window no 1 crack, A/C landing safely.	Rectification : R/H cockpit window (windshield) no 1 replaced .	Not investigated.
07 02 07	B-732	Flight MZ820 route UPG-MDC a/c aborted take off d/t during take off roll suddenly engine pos #1 flame out. A/C RTA.	Rectification engine pos #1: Fuel Control Unit replaced. HP Fuel Pump replaced.	Not investigated.
07 02 07	B-732	+/- 20 minutes after take off engine #2 oil by pass valve light illuminated. A/C RTB and landing safely.		Not investigated.

DATE	TYPE	SYNOPSIS	FINDINGS	RECOMMENDATION
01 03 07	B-732	Engine shut down due to LH fire warning illuminate and oil temp high. A/C landing safely.	Found LH engine nose cowling anti icing broken	See SDR.
02 03 07	B-732	During cruising found indicator oil quantity, dropped to zero and followed by oil press zero and low oil warning light illuminated. Engine shut down in flight, A/C divert landing safely.		

LAMPIRAN
STRUKTUR ORGANISASI PT.MERPATI NUSANTARA AIRLINES



Sumber: PT. Merpati Nusantara Airlines, *Buku Pedoman Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Jakarta: Divisi Aviation Safety, 2005, hlm. 33.

UJI RELIABILITAS

R E L I A B I L I T Y A N A L Y S I S - S C A L E (A L P H A)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0

N of Items = 3

Alpha = .6563

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

R E L I A B I L I T Y A N A L Y S I S - S C A L E (A L P H A)

* * * Warning * * * Zero variance items

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0

N of Items = 4

Alpha = .5287

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

R E L I A B I L I T Y A N A L Y S I S - S C A L E (A L P H A)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0

N of Items = 4

Alpha = .7101

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0 N of Items = 5

Alpha = .7330

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0 N of Items = 4

Alpha = .8937

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0 N of Items = 5

Alpha = .9302

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0 N of Items = 6

Alpha = .0732

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0 N of Items = 3

Alpha = .6606

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0 N of Items = 2

Alpha = .7805

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

-

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 10.0

N of Items = 3

Alpha = 1.0000



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Eva Astutiningsih
Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 25 Maret 1986
Alamat : Jl. Sunter Jaya No. 14
Nomor telepon, surat elektronik : 021-99155734/085692075325,
eva_9686@yahoo.co.id
Nama Orang tua : Ayah : Darmanto
Ibu : Suparmi

Riwayat Pendidikan Formal

SD : Serdang 13 Pagi, Tahun 1992-1998
SMP : SLTP 228 Jakarta, Tahun 1998-2001
SMA : SMU 68 Jakarta, Tahun 2001-2004
S1 : Jurusan Administrasi Negara, FISIP UI, Tahun 2004