

Analisis Faktor Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Penanganan Kargo Di Bandara Soekarno Hatta International Airport

Dinar Dewi Kania

STMT Trisakti

dinar.insists@gmail.com

Eko Probo

STMT Trisakti

stmt@indosat.net.id

Hanifah

STMT Trisakti

hanifa.bgr@gmail.com

ABSTRACT

Flight safety determined by various factors which related to human factors, both preflight and in-flight service. Cargo Handling is one of the contributors of airplane crash in the air. The purpose of this study are to obtain a profile of Health and Safety Culture (K3) and also to determine the factors that shape the Health and Safety Culture at the level of organizations, groups, individuals and the physical environment. This study can be categorized as a quantitative research with survey approach took place at Soekarno Hatta International Airport. Methods of analysis which employed in this research are Safety Climate Measurement Model of The British Health Safety Commission and Factor analysis. Population of this research is 110 employees of cargo warehousing with sample 53 employees using simple random sampling technique. The result of the anylisis shows that the values of Healt and Safety Culture in the cargo handling at Soekarno Hatta Airport are above the score / index average 5.0 which means that in general the whole individual in this section posses the moderate level of Healt and Safety values. The factor analysis which applied has reduced 19 factors into 11 factors that influence the Health and Safety Culture.

Key Words : *Health and Safety Culture, Cargo Handling, Factor Analysis*

ABSTRAK

Keselamatan penerbangan ditentukan oleh berbagai faktor yang terkait dengan faktor manusia, baik saat *preflight* dan *in-flight service*. *Cargo Handling* merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kecelakaan pesawat di udara. Tujuan dari penelitian ini adalah mendapatkan profil Budaya Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dan menentukan faktor-faktor yang membentuk budaya tersebut pada level organisasi, kelompok dan individual serta lingkungan fisik. Populasi dari penelitian ini adalah 110 orang pekerja di gudang kargo Bandara Soekarno Hatta dengan sampel 53 orang melalui teknik *simple random sampling*. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai dari Budaya Kesehatan dan Keselamatan Kerja dari para pekerja kargo di gudang berada di atas *index average* 5.0 . Hal ini berarti bahwa secara umum masing-masing pekerja berada pada level nilai K3 yang moderat. Sedangkan hasil analisis faktor telah mengurangi 19 faktor menjadi 11 faktor yang mempengaruhi budaya K3.

Kata kunci : Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Penanganan Kargo, Faktor Analisis.

PENDAHULUAN

Keselamatan penerbangan tidak berdiri sendiri, tetapi terkait dengan faktor manusia, baik *preflight* maupun *inflight service*. Pengangkutan barang merupakan salah satu kontributor dari kecelakaan pesawat di udara. Banyak kasus kecelakaan terjadi, karena adanya penanganan kargo yang tidak sesuai dengan prosedur. Berbagai macam cara yang dilakukan perusahaan untuk mengurangi dampak kecelakaan kerja karena hal tersebut akan berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan dan lebih jauh lagi, menyebabkan kecelakaan pada saat pesawat *take off* dan *landing* atau pada saat mengudara.

Perusahaan *ground handling* sebagai mitra maskapai penerbangan dalam melaksanakan *ground operation* dituntut untuk melaksanakan peraturan dan regulasi keselamatan sesuai dengan standar yang ditentukan oleh pihak maskapai penerbangan tersebut. Saat ini untuk menyikapi perbedaan standar dari masing-masing maskapai penerbangan, perusahaan *ground handling* mulai menerapkan ISAGO atau *International Standar of Ground Operation*. Dengan adanya ISAGO, maka perusahaan *ground handling* dianggap telah memiliki standar operasi yang sesuai dengan sistem keselamatan *internasional*. *Safety behavior* dan sistem penerapan ISAGO juga merupakan bagian penting dalam menciptakan budaya keselamatan di perusahaan.

Secara praktis keselamatan dapat diartikan sebagai suatu bentuk pengendalian terhadap terjadinya suatu

kerugian yang tidak diinginkan, baik berupa cedera, sakit kerusakan ataupun kerugian lain. Dalam hal ini, termasuk didalamnya adalah usaha-usaha untuk pencegahan terjadinya kecelakaan kerja. Istilah Budaya Keselamatan (*Safety Culture*) pertama kali muncul pada tahun 1987 OECD (*Nuclear Agency Report on the 1986 Chernobyl Disaster*) (INSAG). Cooper (2002) mendefinisikan Budaya Keselamatan sebagai, " *The set of norm, attitudes, rules, and social and technological practices that are concerned with minimizing the exposure of employes, managers, customers and members of the public conditions considered dangerous or injurious.*" Pengertian tersebut bermakna bahwa Budaya Keselamatan adalah sekumpulan norma atau sikap, peran-peran dan sosial serta praktek-praktek teknologi yang memperhatikan bagaimana meminimalkan paparan bahaya/kecelakaan terhadap kondisi pekerja, manajemen, konsumen dan masyarakat.

Budaya Keselamatan Total terbentuk apabila pekerja terlibat dalam prosedur yang efektif untuk mengontrol keselamatan. Lebih lanjut dijelaskan oleh Geller (2001), " *a Total Safety Culture requires continual involment from operations personal, such as hourly workers. After all, these are the people who know where safety hazard are located and when the at-risk behaviours occur. Also they can have most influence in supporting safe behavior and correcting at risk conditions. In fact, the on going process involved in developing a Total Safety Culture need to be supported from the top but driven*

from the bottom. This more than employee participation; it is employee ownership, commitment and empowerment.”

Budaya Keselamatan Total memerlukan keterlibatan yang berkelanjutan dari pekerja operasional seperti pekerja harian. Pekerja bagian produksi atau operasional mengerti dimana barang-barang keselamatan ditempatkan dan kapan perilaku tidak aman muncul. Mereka juga memiliki pengaruh dalam mendukung perilaku aman dan mengoreksi perilaku dan kondisi-kondisi tidak aman. Kenyataan, proses yang berkelanjutan dalam mengembangkan Budaya Keselamatan Total diperlukan dukungan dari atas tetapi dikerjakan atau dilakukan oleh pekerja tingkat bawah. Disini diperlukan lebih dari partisipasi pekerja, tetapi ini merupakan kepemilikan pekerja, komitmen dan pemberdayaan.

The Offshore Safety Division Of The HSE, safety Climate Measurement User Guide and Toolkit, 2000), telah menguraikan suatu model mengenai *Safety Culture/Climate* yang dilandasi oleh konsepsi organisasi sebagai suatu *system sosio-teknical (Socio-Technical System)*. Dalam pandangan suatu system sosio-teknik tersebut terjadi dinamika proses harmonisasi antara nilai-nilai, sikap, keyakinan, perilaku dan system kerja dari subsistem personel/pekerja, teknologi, lingkungan dan organisasi/manajemen di semua tingkatan organisasi untuk bersama-sama meningkatkan produktivitas, kepuasan kerja, Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta komitmen.

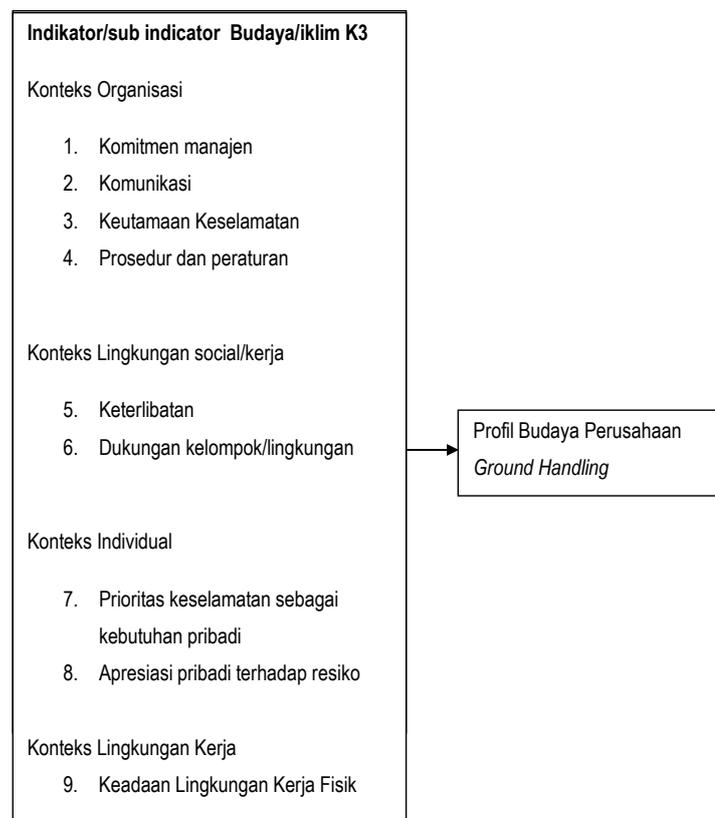
The British Health Safety Commision menyatakan bahwa seseorang akan memiliki nilai-nilai Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang berkaitan dengan dirinya sendiri (*individu*), dengan kelompok (*group*) dan dengan organisasinya (*organization*).” Nilai-nilai atau sikap individu yang berkaitan dengan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada dasarnya meliputi 3 konteks, yaitu nilai individu sebagai anggota organisasi, kelompok dan individu. Nilai-nilai Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang dimiliki individu yang berkaitan sebagai anggota organisasi ditampilkan dalam persepsi individu terhadap komitmen manajemen, manajemen, keutamaan keselamatan serta prosedur dan peraturan keselamatan.

Dengan demikian profil Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja di organisasi atau perusahaan merupakan kumpulan nilai-nilai anggota organisasi terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Adapun nilai-nilai anggota organisasi tersebut merupakan manifestasi nilai-nilai yang dimiliki individu sebagai suatu pribadi (*individu*) sebagai anggota kelompok (*group*) dan sebagai anggota organisasi (*organization*)

Tujuan penelitian ini adalah mendapatkan profil Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Kantor Cabang Pergudangan Bandara Soekarno Hatta PT Gapura, dan mengetahui faktor-faktor yang membentuk Budaya K3 tersebut pada level organisasi, kelompok,

individu dan lingkungan fisik. Penelitian ini merupakan jenis penelitian survey atau studi lapangan dengan pendekatan studi kasus, yaitu Kantor Cabang Pergudangan Bandara Soekarno Hatta PT Gapura Angkasa. Data penelitian diperoleh dengan menggunakan Kuesioner, studi literatur, wawancara dan observasi. Populasi penelitian ini adalah pekerja Kantor Cabang Pergudangan Bandara Soekarno Hatta PT Gapura Angkasa yang berjumlah 110 orang. Dengan menggunakan rumus Slovin didapatkan sampel berjumlah 53 orang. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling*.

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah : (1) *Safety Climate Measurement Model* dari *The British Health Safety Commission* untuk mendapatkan profil budaya K3 . (2) Analisis faktor (*factor analysis*) untuk mendapatkan faktor-faktor apa saja yang membentuk budaya K3 . Analisis faktor (*factor analysis*) merupakan salah satu metode (*statistic*) *multivariate*. Analisis faktor mencoba menemukan hubungan (*interrelationship*) antar sejumlah variable-variabel yang saling independent satu dengan yang lain, sehingga bias dibuat satu atau beberapa kumpulan variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awal. Kumpulan variabel baru itu disebut faktor yang tetap mencerminkan variabel aslinya.



Sumber : Safety Climate Assessment Toolkit: British Safety Commission, 2000

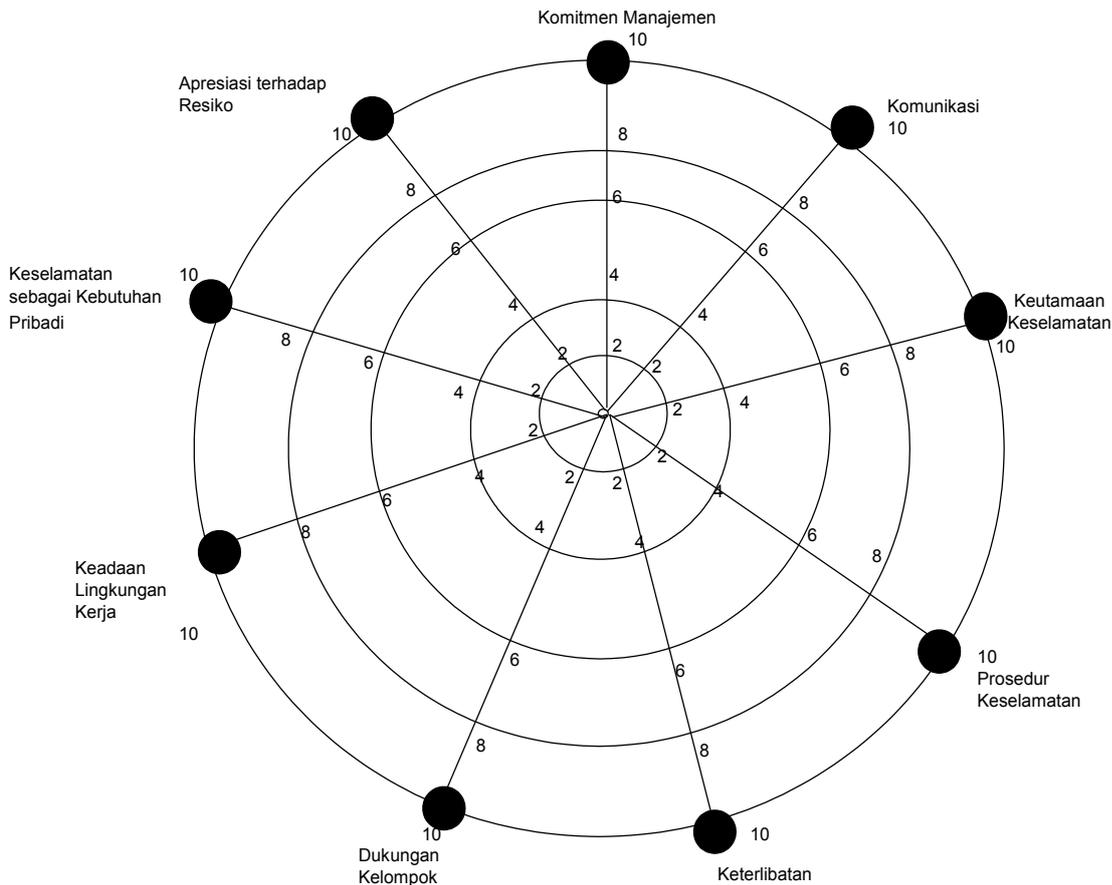
Gambar 1 Kerangka konsep penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Profil Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Indikator nilai Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang didapat adalah sebagai berikut :

Keselamatan sebagai prioritas kebutuhan pribadi (Personal Priorities) = 6.94. Hal ini berarti skor/indeks pada nilai kesehatan dan keselamatan kerja tersebut berada di atas skor/indeks rata-ratanya (5.0) dibandingkan indikator lainnya .



Gambar 2 Radar Plot (Profil Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja)

Pada gambar tersebut diatas terlihat bahwa nilai-nilai Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Kantor Cabang Pergudangan Bandara Soekarno Hatta PT Gapura Angkasa memiliki nilai-nilai K3 sedikit di atas skor/indeks rata-rata 5.0 yang artinya secara umum keseluruhan individu pada bagian ini memiliki nilai-nilai K3 yang cukup atau sedang. Nilai Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang paling tinggi adalah

Selanjutnya secara berurutan diikuti oleh Aprersiasi/Tanggapan Pribadi Terhadap Resiko (Personal Appreciation of Risk) = 6.55, Prosedur dan Peraturan Keselamatan (Safety Rules and Procedures) = 6.54, Lingkungan Pendukung/Dukungan Kelompok (Supportive Environment) = 6.06, dimana juga berada di atas skor/indeks rata-ratanya (5.0). Sedangkan nilai Keselamatan dan

Kesehatan Kerja yang lainnya seperti Komitmen manajemen (Management Commitment) = 5.94, Keselamatan sebagai Prioritas Utama (Priority of Safety) = 5.92, Lingkungan Kerja (Work Environment) = 5.89, Komunikasi keselamatan (Safety communication) = 5.87, Keterlibatan (Involment) = 5.69, Berada sedikit diatas skor/indeks rata-ratanya (5.0).

2. Analisis Faktor

Faktor-faktor yang mempengaruhi Budaya K3 pada level organisasi adalah sebagai berikut :

Tabel 1 Indikator Budaya pada Level Organisasi

Indikator	Deskripsi
Komit1	Tanggap terhadap kebutuhan K3
Komit2	Perhatian terhadap masalah keselamatan
Komit3	Proaktif dalam mengantisipasi kecelakaan
Komit4	Maintenance and improvement
Komit5	Bertindak cepat dan korektif
Komit6	Memperhatikan keselamatan pekerja
Komit7	Memperhatikan prosedur keselamatan
Kom1	Keterbukaan dalam kebijakan keselamatan
Kom2	Komunikasi yang baik tentang K3
Kom3	Penghargaan terhadap safe behavior
Kom4	Isu-isu keselamatan terbaru
Kom5	Informasi tentang keselamatan secara umum
Utama1	Pekerja melakukan prosedur keselamatan
Utama2	Pimpinan mengutamakan keselamatan
Utama3	Para pekerja mengutamakan keselamatan
Utama4	Target keselamatan sebanding dengan target operasional
Pro1	Kepatuhan terhadap prosedur
Pro2	Kemudahan dalam pengaplikasian
Pro3	Memenuhi persyaratan keselamatan

Sumber : Data olahan

Tabel 2 Component Matrix Faktor Organisasi

	Component				
	1	2	3	4	5
Komit1	.811	.239	.051	-.099	-.221
Komit3	.578	.332	.300	.335	.213
Komit4	.762	.139	.074	-.421	.180
Komit5	.805	-.234	.317	-.130	.046
Komit6	.401	.473	-.249	.149	-.568
Komit7	.784	.088	.162	.054	.293
Kom1	.902	-.127	-.087	-.038	.136
Kom2	.808	-.203	-.283	.021	.100
Kom3	-.648	.346	-.034	.181	.322
Kom4	.369	.203	.755	-.189	-.370
kom5	.852	-.138	.028	.117	-.046
Utama1	.708	-.314	-.152	-.302	-.037
Utama2	.847	-.210	-.236	-.027	.208
Utama3	.575	.517	.062	.245	.292
Utama4	.642	-.209	-.386	.341	-.223
Pro1	.246	.665	-.355	-.456	-.118
Pro2	.416	-.345	.149	.557	-.236
Pro3	.270	.739	-.099	.267	.051

Sumber : SPSS Versi 17

Tabel 1 dan 2 menunjukkan distribusi ke-18 komponen pada lima faktor yang terbentuk. Komit1 memiliki Angka factor loading pada komponen1, maka komit 1 dimasukan sebagai faktor 1. Begitu seterusnya hingga diperoleh hasil ; Faktor 1 : Komit1 (0.811), Komit3 (0.578), Komit 4 (0.762), Komit5 (0.805) , Komit7 (0.784), Kom1 (0.902), Kom2 (0.808), Kom3 (0.648), Kom5 0.852), Utama1(0.708), Utama2 (0.847), Utama3 (0.575), Utama4 (0.642). Sedangkan faktor 2 mencakup Pro 1 (0.665) dan Pro 3 (0.739). Faktor 3 : Kom 4 (0.755). Faktor 4 : Pro2 (0.557) Faktor 5 : Komit6 (0.568)

Dari hasil tersebut perusahaan harus melakukan Risk Management secara professional, mencakup Hazard Identification, Risk Assessment; Risk

Control, dan Risk Monitoring. Perusahaan dapat melibatkan pihak ketiga atau konsultan yang berpengalaman di bidangnya. Khusus mengenai hazard identification, perusahaan harus memfasilitasi pekerja agar bisa melakukan pelaporan hazard secara aman, nyaman dan langsung diterima oleh bagian keselamatan, tidak melalui jalur birokrasi yang dapat menimbulkan konflik sesama pekerja. Inspeksi keselamatan dan audit keselamatan secara berkala dengan indikator-indikator yang jelas dan terukur harus dilakukan.

Safety Management System perlu dirancang dan diaplikasikan sesuai dengan standar internasional dan/atau yang berlaku secara internasional agar tidak terjadi perbedaan-perbedaan mendasar dalam melakukan penanganan terhadap perusahaan penerbangan yang menjadi pelanggan jasa perusahaan ground handling. Penerapan standar ISAGO (IATA Safety for Ground Operation) merupakan langkah proaktif sebagai solusi dari perbedaan-perbedaan standar tersebut, dengan syarat ISAGO Standards and Recommended Practices (GOSARPs) harus benar-benar diaplikasikan dalam tataran operasional, tentunya dengan sejumlah penyesuaian-penyesuaian dilapangan sesuai dengan budaya dan lingkungan kerja perusahaan.

3. Analisis Faktor pada level Kelompok

Faktor-faktor yang mempengaruhi Budaya K3 pada level kelompok atau lingkungan sosial adalah sebagai berikut :

Tabel 3 Indikator Budaya K3 pada Level Kelompok / Lingkungan Sosial

Indikator	Deskripsi
Dukung1	Keterlibatan pekerja dalam informasi keselamatan
Dukung2	Keterlibatan pekerja dalam isu-isu keselamatan terbaru
Dukung3	Keterlibatan dalam penyusunan laporan K3
Terlibat1	Saling memberikan masukan tentang safe behavior
Terlibat2	Inisiatif pekerja untuk melaporkan
Terlibat3	Keinginan untuk melakukan improvement terhadap program keselamatan
Terlibat4	Pekerja memiliki pengaruh terhadap keputusan keselamatan
Terlibat5	Pengawasan terhadap pengabaian prosedur
Terlibat6	Prinsip tidak menyalahkan dalam menerangkan unsafe behavior

Sumber : Data olahan

Tabel 4 Rotated Component Matrix^a Faktor Kelompok

	Component	
	1	2
dukung1	.812	.072
dukung2	.774	.223
dukung3	.373	-.788
terlibat1	.309	.839
terlibat2	.243	.783
terlibat3	.683	.383
terlibat4	.728	-.090
terlibat5	.628	.003
terlibat6	.709	.139

Sumber : SPSS Versi 17

Tabel 3 dan 4 menunjukkan bahwa faktor kelompok terbentuk dari dua faktor. Faktor 1 terdiri dari indikator dukung1 (0.81), dukung2 (0.774), terlibat3 (0.683), terlibat4 (0.728), terlibat5 (0.628), serta terlibat6 (0.729). Faktor 2 terdiri dari indikator dukung3 (0.788), terlibat1 (0.839), dan terlibat2 (0.783). Setelah itu kedua faktor yang baru terbentuk diberi nama. Faktor 1 adalah keterlibatan pekerja, dan faktor 2 dinamakan pelaporan.

Faktor lingkungan sosial memerlukan keterlibatan pekerja secara penuh. Oleh karena perlu diadakan *safety meeting* secara rutin oleh seluruh pekerja di masing-masing bagian kerja dan lintas departemen agar mereka juga terlibat dan memiliki pemahaman yang sama dalam hal pentingnya masalah keselamatan. Pertemuan ini dilaksanakan untuk membahas masalah-masalah berkaitan dengan keselamatan dalam satu kurun periode waktu (biasanya satu minggu dan solusi serta alternatif pemecahan dari tiap masalah tersebut tanpa harus menjustifikasi atau saling menyalahkan diantara para pekerja.

Tool box talks atau *safety briefing* yang dilakukan sebelum memulai aktivitas pekerjaannya juga hal penting yang mempengaruhi faktor kelompok dan lingkungan sosial. Safety Briefing ini bisa dilakukan beberapa saat sebelum kedatangan pesawat yang dihadiri seluruh pekerja yang terlibat dalam penanganan pesawat di *Apron*.

4. Analisis Faktor pada Level Individu

Faktor-faktor yang mempengaruhi Budaya K3 pada level individu adalah sebagai berikut :

Tabel 5 Indikator Budaya K3 pada Level Individu

Indikator	Deskripsi
Kebut1	Kesadaran terhadap keselamatan diri
Kebut2	Paham terhadap prosedur keselamatan
Kebut3	Perhatian yang berkelanjutan
Kebut4	Keselamatan sebagai aspek penting
Kebut5	Kebutuhan akan rasa aman ditempat kerja
Resiko1	Mengenali hazard di tempat kerja
Resiko2	Keyakinan akan keselamatan diri di tempat kerja
Resiko3	Mengetahui resiko pekerjaan
Resiko4	bertanggung jawab dalam pekerjaan

Sumber : Data olahan

Tabel 6 Component Matrix Faktor Individual

	Component	
	1	2
kebut1	.917	-.037
kebut2	.939	.011
kebut3	.936	.130
kebut4	.888	.030
kebut5	.955	.175
resiko1	.250	-.789
resiko2	-.358	.656
resiko4	.896	.157

Sumber : SPSS Versi 17

Dari tabel 5 dan 6 dapat disimpulkan bahwa pada faktor individual terbentuk dua Faktor. Faktor 1 terdiri dari kebut1 (0.917), kebut2 (0.939), kebut3 (0.936), kebut4 (0.888), kebut5 (0.955) dan resiko4 (0.896). Sedangkan Faktor 2 adalah, resiko 1 (0.789), dan resiko 2 (0.656). Faktor 1 dinamakan kesadaran terhadap keselamatan diri terdiri dari komponen kesadaran terhadap keselamatan diri, paham terhadap prosedur keselamatan, perhatian yang berkelanjutan, keselamatan sebagai aspek penting, kebutuhan akan rasa aman di tempat kerja dan terakhir adalah bertanggung jawab dalam pekerjaan. Sedangkan Faktor 2 dinamakan pengetahuan tentang keselamatan terdiri dari; mengenali hazard di tempat kerja, keyakinan akan keselamatan diri di tempat kerja.

Setelah itu kelima faktor baru yang terbentuk masing-masing diberi nama sebagai berikut; faktor 1 dinamakan komitmen terhadap keselamatan, Faktor 2 disebut peraturan dan prosedur keselamatan, Faktor 3 disebut isu-isu keselamatan terbaru, faktor 4 dinamakan kepraktisan dan faktor 5 disebut kepedulian terhadap keselamatan.

Perilaku keselamatan pada level individu dapat ditingkatkan dengan membangun kesadaran para pekerja. Selama para pekerja belum mengapresiasi sebuah resiko, maka mereka akan terus bekerja dengan cara-cara tidak aman (unsafe behavior). Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kesadaran berperilaku

aman/ selamat adalah melalui peningkatan keterampilan dan kompetensi para pekerja dalam melakukan pekerjaannya serta memberikan pelatihan dan pendidikan tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Keselamatan Penerbangan.

Promosi keselamatan melalui simbol-simbol dan ritual di perusahaan seperti, safety bulletin, leaflet, spanduk, poster yang ditempelkan di dinding-dinding Kantor dan area handling cargo di Bandara juga perlu dilakukan agar setiap pekerja baik yang terlibat langsung maupun tidak, memiliki kesadaran terhadap K3. Promosi keselamatan harus dilakukan di bawah koordinasi bagian keselamatan pusat bekerja sama dengan bagian keselamatan masing-masing cabang.

Medical check -up secara berkala dan pemberian asuransi kesehatan yang layak juga menunjukkan komitmen perusahaan terhadap masalah Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Hal tersebut akan menimbulkan rasa aman dan nyaman serta mengurangi tekanan dalam bekerja yang berpotensi menyebabkan bahaya. Bagi pekerja shift malam, perusahaan hendaknya memfasilitasi mereka dengan makanan dan minuman bergizi untuk meningkatkan daya tahan tubuh menghadapi resiko penyakit yang ditimbulkan udara malam.

5. Analisis Faktor Lingkungan Kerja Fisik

Faktor-faktor yang mempengaruhi Budaya K3 pada lingkungan kerja fisik adalah sebagai berikut :

Tabel 7 Komponen Faktor Lingkungan Kerja Fisik

Indikator	Deskripsi
Link1	Waktu yang cukup untuk melakukan safe beviior
Link2	Keamanan dalam perusahaan
Link3	Target perusahaan sebanding dengan target operasional
Link4	Meminimalkan resiko kerja
Link5	Pekerja melakukan safe behavior
Link6	Peralatan kerja yang mendukung keselamatan

Sumber : data olahan

Tabel 8 Component Matrix Faktor Lingkungan Kerja Fisik

	Component	
	1	2
link1	.322	.828
link4	.735	.230
link5	.801	-.139
link6	-.596	.543

Sumber : SPSS Versi 17

Dari tabel 7 dan 8 terlihat bahwa ada dua faktor yang terbentuk. Faktor pertama terdiri dari link4 (0.735), link5 (0.801) dan link6 (0.596) sedangkan faktor kedua terdiri dari link1 (0.828). Faktor 1 dinamakan fasilitas dan peralatan terdiri dari meminimalkan resiko kerja, pekerja melakukan *safe behavior*, peralatan kerja yang mendukung keselamatan. Sedangkan faktor 2 dinamakan alokasi waktu yaitu waktu yang cukup untuk melakukan safe behavior.

Faktor fasilitas peralatan ini dapat ditingkatkan dengan memastikan jumlah

Personal Protective Equipment (PPE) cukup bagi kebutuhan seluruh pekerja dan dalam kondisi layak serta siap pakai. Peralatan pendukung kegiatan operasional di *Apron* (GSE) juga harus dipastikan dalam keadaan baik dan tidak memiliki kerusakan yang berpotensi menimbulkan kecelakaan. Pihak perusahaan *ground handling* harus terus berkoordinasi dengan pihak otoritas bandara, maskapai penerbangan dan vendor lainnya yang melakukan kegiatan ke *Apron*, untuk menyamakan persepsi dan membangun komitmen bersama mengenai keselamatan, baik Keselamatan Kerja maupun Keselamatan Penerbangan.

SIMPULAN

Nilai-nilai Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Kantor Cabang Pergudangan Bandara Soekarno Hatta PT Gapura Angkasa memiliki skor di atas skor/indeks rata-rata 5.0 yang artinya secara umum keseluruhan individu pada bagian ini memiliki nilai-nilai K3 yang cukup. Berdasarkan profil Budaya K3 yang diperoleh, kondisi tersebut belum menunjukkan kondisi aman bagi pekerja maupun bagi kegiatan operasional dan apabila tidak ditingkatkan maka akan berdampak buruk bagi Keselamatan Penerbangan di masa yang akan datang. Untuk itu hendaklah PT Gapura Angkasa terus melakukan usaha yang sistematis dan berkelanjutan.

Analisis faktor yang dilakukan terhadap variabel Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada level organisasi, kelompok/ lingkungan sosial, individu,

dan level lingkungan fisik, maka hasilnya menunjukkan bahwa ke 19 (sembilan belas) faktor tersebut dapat direduksi menjadi 11 (sebelas) faktor. Sehingga upaya meningkatkan Budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada penanganan kargo di Bandara harus difokuskan kepada 11 (sebelas) faktor tersebut, yaitu : Komitmen terhadap keselamatan, Peraturan dan prosedur keselamatan, Isu-isu keselamatan terbaru, Kepraktisan, Kepedulian terhadap keselamatan, Keterlibatan pekerja, Pelaporan, Kesadaran terhadap keselamatan diri, Pengetahuan tentang keselamatan, Fasilitas dan peralatan kerja dan Pengalokasian waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Bird, Jr Frank E, et all. 1986. *Kepemimpinan Pengendalian Kerugian Praktis*. Jakarta: Devengraha.
- Cooper, Dominic. (2002). *safety Culture-A model for Understanding and Quantifying a Difficult Concept*. Profesional safety.
- Geller, Scott, E. 2001. *The Psychology of Safety Handbook*. Boca Raton : Lewis Publishers.
- Hudson, Patric. 2001. *Aviation Safety Culture, Centre for Safety Science*. Leiden : Leiden University.
- Johannes, Basuki. 1997. *Budaya Organisasi Konsep dan Terapan*. Jakarta : Yayasan Pembina Manajemen.
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Budaya Organisasi*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Ridley, John. 2002. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta : Penerbit Airlangga.
- Robbins, P. Stephen. 2003. *Perilaku Organisasi, Jilid I*. Jakarta : Index Kelompok Gramedia.
- Safety Climate Measurement User Guide and Toolkit*, 2000. *British Safety Commission, The Offshore Safety Division Of The HSE*.
- International Organization for Standardization. 2008. *Draft International Standard ISO/DIS 31000: Risk Management = Principle and Guidelines on Implementation*.
- Tika, Moh. Panbundu. 2006. *Budaya Organisasi dan Peningkatan Kinerja Perusahaan*. Jakarta : Bumi Aksara.

