

BUDAYA KESELAMATAN DALAM UPAYA MENCAPAI “ZERO ACCIDENT”

Oce Prasetya
STMT Trisakti
Oce.prasetya@gmail.com

ABSTRACT

In recent years, the world has witnessed a growing concern over the issue of safety culture within aviation and other complex, high-risk industries. The purpose of this study is to find out the roles of safety culture from safety behavior with the system of safety to reach zero accident. The method used in this study is case research or field study, with descriptive explanation, quantitative and qualitative data. Quantitative data had been gathered from the calculation of safety percentage level (Cooper) while qualitative data was taken from observation and field interviews. The highest percentage for safety at GSE is 95% and the lowest is 52.5%. The whole result shows that safety above 50% means that there's still awareness of safety behavior by using Personal Protective Equipment (PPE) and this still needs to be maximized more. Organization safety system is already executed and well documented even though deviations are still found in the operation execution. It is hoped that this study will enable researchers and safety professionals to have a better understanding and assess safety culture which will facilitate the sharing of information and strategies for improving safety culture across organizations and industries.

Keywords : *Safety flight, GSE, PPE*

PENDAHULUAN

Keselamatan adalah merupakan salah satu isu utama pada industri penerbangan. Sebagaimana diketahui, pada umumnya, dalam pengoperasian kegiatannya, perusahaan penerbangan selalu men-sub-kontrakkan pelayanannya kepada perusahaan *ground handling* (*ground handling agent*). Oleh sebab itu, sebagai sub-kontraktor dari perusahaan penerbangan, maka, perusahaan *ground handling* bertanggung jawab terhadap penyediaan jasa yang terkait dengan

keselamatan penerbangan. Selain itu, mereka bertanggung jawab terhadap aset-aset perusahaan, contoh pertama adalah mobil catering menabrak *cargo door* pada saat akan melakukan *uplift catering*, sehingga, menyebabkan semua kegiatan ramp handling dihentikan. Contoh kedua adalah terjadinya benturan antara AUT (*Aircraft Conditioning Unit*) dan Aviobridge pada saat melakukan penarikan ke pesawat karena operator tidak melalui jalan yang sudah ditentukan, melainkan melalui daerah terlarang yang tidak boleh dilalui oleh kendaraan apapun. Dua contoh kejadian yang tersebut di atas, sudah barang tentu menimbulkan biaya yang berpengaruh pada *indirect cost* perusahaan penerbangan, misalnya menyebabkan gangguan pada jadwal penerbangan *on time performance* dan kualitas pelayanan. Ironisnya, masalah kecelakaan pada *ground operation* belum tercakup dalam definisi kecelakaan penerbangan, sehingga, perusahaan penerbangan seringkali melihatnya melalui perspektif Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) atau keselamatan lingkungan (ICAO, *Safety Management Manual* (2006). E.Scott Geller (2001) menjelaskan, riset mengenai kecelakaan yang dilakukan secara sistematis telah dimulai pada rentang 1900-an, yang fokus dalam mencari penyebab psikologis dari kecelakaan. Hal ini mengasumsikan bahwa orang-orang bertanggung jawab untuk sebagian besar kecelakaan dan cedera, terlebih lagi melalui gangguan mental seperti sikap, kecemasan, ketakutan, stress, kepribadian, emosi dan lain-lain. Oleh sebab itu, menurunkan angka kecelakaan berarti menyesuaikan kembali sikap atau kepribadian, terutama melalui konseling dengan supervisor dan penerapan disiplin. Akan tetapi, pendekatan psikologis yang berpusat kepada ketepatan penyebab kecelakaan terbukti tidak efektif. Dari orientasi kesalahan lahirlah orientasi pencapaian (*achievement oriented*). Oleh sebab itu, dengan mengukur keselamatan semata-mata dari data kecelakaan yang terjadi, sejatinya, tidak hanya membatasi evaluasi menjadi sesuatu yang reaktif, tetapi juga mempengaruhi sistem motivasi yang digunakan untuk menciptakan produktivitas dan kualitas. Geller (2001) mengemukakan konsep *Total Safety Culture* atau Budaya Keselamatan Total yang dipengaruhi oleh tiga faktor yang dikenal dengan "*The Safety Triad*" yaitu *Person*, *Behavior*, dan *Environment*. Kini, keselamatan dapat dilihat melalui perspektif *behaviouralsafety* yang lebih berorientasi kepada manusia dengan mengubah persepsi individu mengenai keselamatan, kemudian perilakunya, sehingga pada akhirnya akan tercipta *safetyculture* di sebuah organisasi/ perusahaan yang diharapkan akan mengurangi angka kecelakaan dengan secara signifikan. Dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif dan data kualitatif, serta pendekatan studi lapangan (Dominic Cooper - Basic Behavioral Safety Workshop Asia 2008) lewat

check list yang dikembangkan dari AHM 630, maka, akan diperoleh persentase keselamatan sebuah unit kerja (% safety) melalui rumus :

$$\% \text{ SAFE} = \frac{\text{SAFE}}{\text{SAFE} + \text{UNSAFE}} \times 100 \%$$

(sumber Prof Dominic Cooper -Basic Behavioral Safety Workshop Asia 2008)

Di mana :

Safe = 1 atau 0 (1 = 100 % jika satu orang dalam kelompok tidak aman, maka, semua dalam kelompok tersebut tidak aman)

Unsafe = hitung dan masukan jumlah perilaku yang tidak aman dari hasil pengamatan

Rumus ini digunakan berdasarkan sumber Prof . Dominic Cooper - Basic Behavioral Safety Workshop Asia , 2008 yang menggunakan rumus observasi perilaku.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil observasi terhadap empat penerbangan yang terdiri dari dua pesawat *narrow body* dan dua pesawat *wide body* maka, dapat dilihat perilaku personel dari penggunaan *personel protective equipment* (PPE) pada saat mereka menangani setiap penerbangan, sehingga, didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel . 1 Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Ramp Handling

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST		1	
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES		1	
5	RAIN COAT	-	-	Not available
6	TOTAL	2	2	

Sumber : Observasi % SAFE = $2 : (2+2) \times 100 = 50 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 50%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personel Protective Equipment* sebesar 50%, sementara risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personel Protective Equipment* juga sebesar 50%.

Tabel . 2 Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Ramp Handling

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG		1	Airlines Rep.Only
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES		1	
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	2	2	

Sumber : Observasi % SAFE = $2 : (2+2) \times 100 = 50 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 50%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 50% dan risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa Penggunaan *Personal Protective Equipment* juga sebesar 50%.

Tabel . 3 Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Ramp Handling

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES		1	
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	3	1	Found FOD at circle of safety and safety cone broken and color not clear.

Sumber : Observasi % SAFE = $3 : (3+1) \times 100 = 75 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 75%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 75%, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 25%.

Tabel . 4 Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Ramp Handling

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT		1	Available but not all staff GH have rain coat standard company and some staff use trash bag for covering his body
6	TOTAL	4	1	

Sumber : Observasi % SAFE = $4 : (4+1) \times 100 = 80 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 80%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 80 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 20 %

Tabel . 5 Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Load Master

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Not available
6		4	0	

Sumber : Observasi % SAFE = $4 : (4+0) \times 100 = 100 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 100%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 100 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 0 %

Tabel . 6 Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Load Master

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		Airlines Rep.Only
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES		1	
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	3	1	

Sumber : Observasi % SAFE = $3 : (3+1) \times 100 = 75 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 75%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 75 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 25 %.

Tabel . 7 Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Load Master

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES		1	
5	RAIN COAT	-		Not available
6	TOTAL	3	1	Found FOD at circle of safety and safety cone broken and colour not clear.

Sumber :Observasi % SAFE = $3 : (3+1) \times 100 = 75 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 75%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 75 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 25 %.

Tabel . 8 Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Load Master

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Available but not all staff GH have rain coat standard company and some staff use trash bag for covering his body
6	TOTAL	3		

Sumber : Observasi % SAFE = $3 : (3+0) \times 100 = 100\%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 100%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 100 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 0 %.

Tabel . 9. Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Operator GSE

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	4	0	

Sumber : Observasi % SAFE = $4 : (4+0) \times 100 = 100\%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 100%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 100%, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 0 %.

Tabel . 10. Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Operator GSE

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		Airlines Rep.Only
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	4	0	

Sumber : Observasi % SAFE = $4 : (4+0) \times 100 = 100 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 100 %. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 100 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 0 %.

Tabel . 11. Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Operator GSE

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	4	0	Found FOD at circle of safety and safety cone broken and colour not clear.

Sumber : Observasi % SAFE = $4 : (4+0) \times 100 = 100 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 100%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 100 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 0 %.

Tabel . 12. Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Operator GSE

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG	1		
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT		1	Available but not all staff GH have rain coat standard company and some staff use trash bag for covering his body
6	TOTAL	4	1	

Sumber : Observasi % SAFE = $4 : (4+1) \times 100 = 80 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 80%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 80 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 20 %

Tabel . 13. Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Porter

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST		1	
2	EAR PLUG		1	
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT	-		Not available
6	TOTAL	2	2	

Sumber : Observasi % SAFE = $2 : (2+2) \times 100 = 50 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 50%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 50 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 50 %.

Tabel . 14. Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Porter

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST		1	
2	EAR PLUG		1	Airlines Rep.Only
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	2	2	

Sumber : Observasi% SAFE = $2 : (2+2) \times 100 = 50 \%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 50%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 50 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 50 %.

Tabel . 15. Hasil observasi pesawat *narrow body* di bagian Porter

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST		1	
2	EAR PLUG		1	
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT			Not available
6	TOTAL	2	2	Found FOD at circle of safety and safety cone broken and colour not clear.

Sumber :Observasi % SAFE = $2 : (2+2) \times 100 = 50\%$

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 50%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* sebesar 50 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 50 %.

Tabel . 16. Hasil observasi pesawat *wide body* di bagian Porter

NO	ITEM	SAFE	UNSAFE	Keterangan
1	SAFETY VEST	1		
2	EAR PLUG		1	
3	SAFETY SHOES	1		
4	GLOVES	1		
5	RAIN COAT		1	Available but not all staff GH have rain coat standard company and some staff use trash bag for covering his body
6	TOTAL	3	2	

Sumber : Observasi % SAFE = 3: (3+2) X 100 = 60 %.

Dari perhitungan tingkat persentase keselamatan dari penggunaan *Personal Protective Equipment* didapat hasil 60%. Tingkat keselamatan personel dengan penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 60 %, sedang risiko kecelakaan yang dapat terjadi tanpa penggunaan *Personal Protective Equipment* adalah sebesar 40 %. Selanjutnya, simpulan hasil observasi terhadap empat penerbangan yang terdiri dari dua pesawat berbadan sedang (*narrow body*), dan dua pesawat berbadan lebar (*wide body*), dilihat dari tiap bagian-bagian yang terlibat dalam kegiatan *ramp handling* adalah sebagai berikut:

Tabel 17. Hasil Perbandingan Keselamatan di Apron

BAGIAN	Persentase Safe				
	Flight 1	Flight 2	Flight 3	Flight 4	Rata-Rata
Ramp Handling	50	50	75	80	63,7
Load Master	100	75	75	100	87,5
GSE	100	100	100	80	95
Porter	50	50	50	60	52,5

Tabel di atas menunjukkan bahwa hasil persentase keselamatan tertinggi adalah pada bagian GSE; yakni sebesar 95 %, sedang hasil terendah pada bagian porter sebesar 52,5 %. Selanjutnya, hasil keseluruhan menunjukkan persentase keselamatan di atas 50%, artinya, walau masih harus terus ditingkatkan, akan tetapi, sudah ada kesadaran perilaku selamat dengan menggunakan *Personal Protective Equipment* (PPE). Selaras dengan paparan di atas, sejatinya, para pekerja di *apron* pada umumnya telah menerapkan system dan prosedur

penanganan sebuah penerbangan sesuai dengan SOP yang diberikan oleh perusahaan. Hal tersebut tampak dengan jelas dari hasil keseluruhan observasi terhadap empat penerbangan yang terdiri dari dua pesawat *narrow body* dan dua pesawat *wide body*, perilaku personel dari penggunaan *personel protective equipment* (PPE) pada saat mereka menangani tiap penerbangan, maka, dari jumlah personel ramp yang bertugas untuk pesawat *narrow body* berjumlah 17 orang, sedang pada pesawat *wide body* berjumlah 21 orang telah melakukan pekerjaannya sesuai dengan standard operating procedure dan Airport Handling Manual 630.

SIMPULAN

Sejatinya, perilaku keselamatan (*Safety Behavior*) pada level individu dapat ditingkatkan dengan membangun kesadaran para karyawan terhadap risiko. Dengan kata lain, selama para karyawan masih tidak peduli dengan risiko pekerjaannya, maka, selamanya mereka akan terus bekerja dengan cara-cara yang tidak aman (*unsafe behavior*). Oleh sebab itu, upaya yang dapat dilakukan pihak PT Gapura adalah meningkatkan kesadaran berperilaku aman dengan (a) Meningkatkan keterampilan dan kompetensi mereka dalam melakukan pekerjaannya; (b) Melakukan promosi keselamatan melalui simbol-simbol dan ritual seperti, *safety bulletin*, leaflet, spanduk, poster yang ditempelkan di dinding-dinding kantor agar tiap karyawan baik yang terlibat langsung maupun tidak memiliki kesadaran dan ingat untuk selalu menggunakan peralatan-peralatan pengaman yang diperlukan untuk menunjang keselamatan dan kesehatan kerja mereka. Selanjutnya, selain memberikan pelatihan dan penghargaan kepada karyawan, PT Gapura, seyogianya juga melakukan promosi keselamatan dengan secara berkesinambungan sehingga mampu mengubah perilaku segenap karyawannya

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Geller, Scott, 2001, E. *The Psychology of Safety Handbook*, Lewis Publishers, Boca Raton.
- George, Jennifer M, and Gareth R. Jones, 2002. *Organizational Behavior*, Pearson Education Inc, New Jersey.

- Ivancevich, John M, et all, 2005, *Organizational Behavior and Management*, McGraw Hill/Irwin, New York.
- ICAO, 2006, *Safety Management Manual*, First edition.
- IATA, 2008, *Safety Audit For Ground Handling*, Second edition.
- Johannes Basuki, 1997 *Budaya Organisasi, Konsep dan Terapan*, Yayasan Pembina Manajemen, Jakarta.
- Luthans, Fred, 1995, *Organizational Behavior*, McGraw-Hill International Edition, Singapore.
- PabunduTika, 2005, *Budaya Organisasi dan Peningkatan Kinerja Perusahaan*, PT.BumiAksara, Jakarta.
- Richard H.Wood, 2003, *Aviation Safety Program* Third edition, McGraw-Hill, USA.
- Robbins, P. Stephen, 2003, *Perilaku Organisasi, Jilid I*, PT Index Kelopak Gramedia, Jakarta.
- Singgih Santoso, 2005, *Menggunakan SPSS untuk Statistik Multivariat*, PT Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Steers, Richard M, and Lyman W. Porter, 1991. *Motivation and Work Behavior*, McGraw-Hill, Inc, New York.
- Sudarwan Danim, 1997, *Metode Penelitian Untuk Ilmu-ilmu Prilaku*, Bumi Aksara.
- Sugiyono, 2005, *Metode Penelitian Bisnis*, CV Alfabeta, Bandung.
- Suharto Abdul Majid & Eko Probo D.Warpani, 2009, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Darat*, Rajawali Pers Jakarta.
- Tulus Winarsunu, 2008, *Psikologi Keselamatan Kerja*, UMM Press, Malang.
- B. Makalah Seminar**
- Cooper Domonic, „Basic behavioral Safety Workshop – Asia 14 – 15th October 2008, Ken Knowledge International, Indonesia.
- C. Journal**
- Domonic Cooper, *Safety Culture, A model for understanding & quantifying a difficult concept*, Professional safety, June 2002.
- John A. Flannery, *Safety Culture measurement aviation.doc*, University of Newcastle Australia, November 2001.
- D. Internet**
- <http://www.jicosh.go.jp/icpro/jicosh-old/english/zero-sai/eng/index.html>

