

## FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KESIAPSIAGAAN TANGGAP DARURAT PADA AVIATION SECURITY TERHADAP BAHAYA KEBAKARAN DI TERMINAL BANDARA X

Ika Fitriyana, Ekawati, Bina Kurniawan

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Diponegoro  
Email: ikafitriyana2@gmail.com

### ABSTRACT

**Abstract :** *Fire is an accident which is not desired by everyone and can result in losses. World Fire Statistic Report states that 5-8 million people have had a fire accident. According to Badan Pusat Statistik DKI Jakarta there is increasing number of passengers in X Airport so safeness and secureness of the airport building need to be concerned. The purpose of safeness is preventing damage and losses, including from fire danger, so preparedness for emergency response is needed in attempt of preventing fire accident. This research is purposed to analyze the factors which are related to preparedness for emergency response in Aviation Security to the fire danger in X Airport Terminal. The researcher uses explanatory research with cross sectional approach in this research. There are 54 Aviation Securities used in this research. Based on data analysis using spearman rank test, the dependent variables are knowledge about fire (p-value 0,02); availability of fire safety equipment (p-value 0,019); and fire safety training (p-value 0,02). Meanwhile, the independent variables are age (p-value 0,241); work time (p-value 0,549); and control from occupational safety and health officer (p-value 0,452). The researcher suggests to the company for socializing fire prevention guide and fixing emergency doors, placement of APAR and assembly point.*

**Keywords :** *Preparedness, Fire, Airport*

## Pendahuluan

### Latar Belakang

Era modernisasi melahirkan kemajuan teknologi yang memudahkan manusia dalam melakukan mobilitas antar kota, pulau, maupun negara. Salah satu jenis alat transportasi yang mempunyai efisiensi waktu dalam melakukan mobilitas dan mampu menampung hingga ratusan penumpang adalah pesawat terbang. Keberadaan pesawat terbang ini tidak terlepas dari adanya bandara. Bandara berfungsi sebagai landasan tempat pesawat take off dan landing serta sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.<sup>(1)</sup>

Bandar Udara X sebelumnya hanya melayani penerbangan VVIP dan *charter flight*, tetapi kini Bandar Udara X beroperasi menjadi bandara komersial. Dengan bertambahnya jumlah penerbangan di Bandara X, bertambah pula jumlah pengunjung yang ditampung. Sehingga persyaratan keselamatan gedung harus tetap diperhatikan. Persyaratan keselamatan gedung meliputi persyaratan kemampuan gedung untuk mendukung beban muatan serta kemampuan bangunan dalam mencegah dan menanggulangi bahaya kebakaran dan bahaya petir.<sup>(2)</sup>

Dalam pembagian elemen bandara terbagi menjadi 2 elemen yaitu *air side* dan *land side*. Terminal bandara merupakan bagian dari *landside* yang merupakan bagian utama dari pemrosesan penumpang, baik untuk penumpang yang akan berangkat maupun penumpang yang datang.

Di dalam struktur organisasi PT X, kegiatan pelayanan operasi Bandara termasuk dalam bagian dari divisi pelayanan operasi yang mempunyai tugas melaksanakan pengaturan pelayanan di sisi *airside*, dan *landside*. Pada sisi darat (*landside*) terdapat unit *Aviation Security* yaitu, suatu unit yang telah memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung

jawab di bidang keamanan penerbangan.<sup>(3)</sup> Salah satu tugas *Aviation Security* berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/40/II/1995 adalah melakukan pengawasan jalur dari ruang *check in* ke ruang tunggu dan ke sisi udara (*air side*).<sup>(4)</sup> Dalam hal tersebut, pengawasan dilakukan pada area terminal bandara. Selain keamanan penumpang, AVSEC juga memastikan area terminal bandara terbebas dari keadaan yang dapat mengancam keselamatan penumpang.

Keamanan mempunyai peran penting dan merupakan kebutuhan yang mendasar bagi setiap manusia termasuk dalam menjalankan perusahaan maupun organisasi. Namun dalam konteks keamanan, pada hakikatnya tujuan dari sekuriti/keamanan adalah mencegah terjadinya kerugian dari sebab apapun dan ikut menciptakan profit bagi perusahaan. Dalam hal ini, pengamanan yang ada tidak hanya sekedar pengamanan fisik dari risiko kejahatan tetapi juga dari risiko bencana terutama kebakaran.<sup>(5)</sup>

Seiring dengan berjalannya waktu dan perkembangan teknologi, Keselamatan dan Kesehatan di tempat kerja menjadi sangat penting. Untuk mewujudkan tempat kerja yang aman, efisien dan produktif, tempat kerja harus terbebas dari keadaan bahaya, salah satunya adalah bahaya kebakaran.

Menurut data dari *World Fire Statistic Report* menyatakan bahwa pada awal abad ke 21, jumlah populasi dunia adalah sebesar 630 juta jiwa dimana sebanyak 7-8 juta jiwa dilaporkan pernah mengalami kejadian kebakaran dan 5-8 juta jiwa kecelakaan akibat kebakaran. Sementara itu populasi manusia Eropa pada awal abad ke-21 adalah sebanyak 700.000.000 jiwa dimana sekitar 2 juta jiwa mengalami kematian akibat kebakaran dan sekitar 2-5 juta jiwa mengalami kecelakaan akibat kebakaran.<sup>(6)</sup>

Berdasarkan Keputusan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia Nomor Kep. 186/MEN/1999 tentang Unit

Penanggulangan Kebakaran di Tempat Kerja pada Bab I Pasal 2 Ayat 1 yaitu pengurus atau pengusaha wajib mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran serta latihan penanggulangan kebakaran di tempat kerja. Pada Ayat 2 menyebutkan kewajiban mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran di tempat kerja salah satunya meliputi penyelenggaraan latihan dan gladi penanggulangan kebakaran secara berkala dan pembentukan unit penanggulangan kebakaran.<sup>(7)</sup>

Pada terminal Bandara X terdapat banyak penumpang maupun tenaga kerja serta alat-alat yang menggunakan aliran listrik. Beberapa restoran cepat saji juga terdapat di terminal bandara. Seperti halnya gedung ataupun tempat kerja lainnya, bandara juga tidak terlepas dari potensi bahaya kebakaran. Contoh kasus kebakaran yang pernah melanda bandara yang ada di Indonesia adalah kebakaran pada Bandara Internasional Juanda Surabaya pada bulan Desember 2007. Selain itu terdapat kasus kebakaran di Bandara Wamena Papua tanggal 26 September 2011. Bandara Polonia Medan juga pernah mengalami kebakaran pada tanggal 1 November 2007 di ruang keberangkatan domestik.<sup>(1)</sup> Kejadian kebakaran pernah terjadi pada Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta pada tanggal 6 Oktober 2011 yang disebabkan oleh terbakarnya salah satu unit pendingin di ruangan *Unit Chiller AC Terminal 2*.<sup>(1)</sup> Kemudian kebakaran juga terjadi pada tanggal 14 Agustus 2014 pukul 02.40 WIB yang bersumber dari restoran cepat saji di Terminal 2 keberangkatan.<sup>(8)</sup> Pada tanggal 5 Juli 2015, kebakaran kembali terjadi pada terminal Bandar Udara Soekarno-Hatta. Kebakaran terjadi pada terminal 2E, penyebab kebakaran berasal dari hubungan arus pendek pada kabel yang terpasang di atas *JW Sky Lounge*.<sup>(9)</sup> Contoh-contoh kejadian kebakaran tersebut merupakan contoh kebakaran yang pernah terjadi di terminal Bandara.

Sebagai bentuk upaya penanggulangan kebakaran, Bandar Udara X telah menyediakan fasilitas berupa sarana proteksi kebakaran. Selain ketersediaan sarana, kemampuan tenaga kerja dalam penggunaan sarana tersebut juga menjadi penting sebab bilamana alat-alat tersebut sudah terpasang maka anggota pemadam atau orang-orang yang sering beraktivitas di area tersebut harus dilatih menggunakan alat tersebut.<sup>(10)</sup>

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis hubungan umur, masa kerja, pengetahuan mengenai kebakaran, ketersediaan sarana dan prasarana proteksi kebakaran, pelatihan kebakaran dan pengawasan petugas K3 dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran di terminal bandara X.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian *explanatory research* dengan pendekatan *cross sectional*. Teknik pengambilan sampel penelitian ini menggunakan *total sampling* yaitu sebanyak 54 responden. Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan menggunakan angket dan dokumentasi.

Analisis data yang digunakan adalah analisis univariat dan bivariat. Pada analisis bivariat menggunakan uji *rank spearman*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Analisis Univariat

Umur	Frekuensi	Persentase (%)
Muda (≤30 tahun)	47	87,0
Tua (>30 tahun)	7	13,0
Total	54	100,0

#### 1. Umur

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Umur *Aviation Security* di Terminal Bandara X tahun 2016

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan hasil bahwa

sebagian besar responden berada dalam kategori umur muda yaitu pada umur  $\leq 30$  tahun dengan persentase sebanyak 87%. Dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa semua responden dalam penelitian ini tergolong dalam umur produktif yaitu umur 15-64 tahun.

## 2. Masa Kerja

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Masa Kerja *Aviation Security* Bandara X Tahun 2016

Masa Kerja	Frekuensi	Persentase (%)
Baru ( $\leq 3$ tahun)	36	66,7
Lama ( $>3$ tahun)	18	33,3
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan responden dengan masa kerja yang tergolong baru adalah sebanyak 66,7% dan responden dengan masa kerja yang tergolong lama adalah sebanyak 33,3%. Masa kerja yang lama memberikan pengalaman lebih pada *Aviation Security* yaitu bertambahnya pengetahuan serta kemampuan terkait pencegahan bahaya kebakaran sedangkan pengaruh negatifnya adalah semakin rendah tingkat kewaspadaan terhadap bahaya karena menganggap sudah lebih lama bekerja sehingga kurang memperhatikan bahwa tempat kerja tidak terlepas dari risiko kebakaran.

## 3. Pengetahuan Mengenai Kebakaran

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Mengenai Kebakaran pada *Aviation Security* Bandara X Tahun 2016

Pengetahuan	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang baik	4	7,4
Cukup baik	39	72,2
Baik	11	20,4
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan bahwa sebagian besar responden yaitu sebanyak 72,2% memiliki pengetahuan mengenai kebakaran yang tergolong cukup baik. Hal ini sejalan dengan teori Notoamidjojo yang menyatakan bahwa tingkat pendidikan seseorang akan berpengaruh dalam memberi respon terhadap stimulus yang datang dari luar.

## 4. Ketersediaan Sarana dan Prasarana Proteksi Kebakaran

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Ketersediaan Sarana dan Prasarana Proteksi Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Ketersediaan Sarana dan prasarana	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang baik	5	9,3
Cukup baik	46	85,2
Baik	3	5,6
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan bahwa 85,2% responden berpendapat bahwa ketersediaan sarana dan prasarana proteksi kebakaran di terminal Bandara X tergolong cukup baik. Dengan ini dapat disimpulkan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana proteksi kebakaran yang baik akan memungkinkan *Aviation Security* lebih meningkatkan kesiapsiagaannya dalam menghadapi bahaya kebakaran sebab kondisi lingkungan kerja akan mempengaruhi perilaku seseorang.

## 5. Pelatihan Kebakaran

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Pelatihan Kebakaran pada *Aviation Security* Bandara X Tahun 2016

Pelatihan	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang baik	7	13,0
Cukup baik	13	24,1
Baik	34	63,0
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,0</b>



Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan bahwa 63% responden tergolong dalam kategori pelatihan kebakaran yang baik. Dalam penelitian ini, pelatihan penanggulangan kebakaran dilakukan setiap 6 bulan sekali oleh pihak perusahaan sedangkan simulasi kebakaran dilakukan setiap 2 tahun sekali.

## 6. Pengawasan Petugas K3

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Pengawasan Petugas K3 di Terminal Bandara X Tahun 2016

Pengawasan	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang baik	12	22,2
Cukup baik	34	63,0
Baik	8	14,8
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100</b>

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan bahwa 63% responden berpendapat bahwa pengawasan yang dilakukan petugas K3 tergolong cukup baik. Pengawasan dapat menjadi faktor penguat yang menyebabkan seseorang berperilaku siapsiaga terhadap bahaya kebakaran sebab di dalam pengawasan terdapat suatu evaluasi yang dilakukan secara terus-menerus dari setiap aktivitas yang dilakukan.

## 7. Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Kebakaran

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Kebakaran Aviation Security di Terminal Bandara X Tahun 2016

Kesiapsiagaan	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang baik	2	3,7
Cukup baik	41	75,9
Baik	11	20,4
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100,0</b>

Berdasarkan hasil analisis univariat didapatkan bahwa 75,9% responden tergolong dalam kategori kesiapsiagaan tanggap darurat kebakaran yang cukup baik. Berdasarkan data tersebut dapat

disimpulkan bahwa masih adanya tenaga kerja yang belum terbentuk tingkat kewaspadaannya terhadap potensi bahaya kebakaran yang sewaktu-waktu dapat terjadi di area kerjanya seperti adanya responden yang belum mengikuti pelatihan kebakaran yang merupakan bentuk upaya untuk meningkatkan kesiapsiagaan terhadap bahaya kebakaran pada tenaga kerja.

## B. Analisis Bivariat

### 1. Hubungan antara Umur dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Tabel 4.8 Tabulasi Silang Umur dengan Kesiapsiagaan Tanggap darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal

Umur	Kesiapsiagaan							
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Muda (≤30 tahun)	2	4,3	36	76,6	9	19,1	47	100
Tua (>30 tahun)	0	0	5	71,4	2	28,6	7	100
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>41</b>		<b>11</b>		<b>54</b>	

Bandara X Tahun 2016

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan uji *rank spearman*, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,241 (>0,05) yang dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara umur dengan kesiapsiagaan tanggap darurat Aviation Security terhadap bahaya kebakaran di terminal bandara X. Tidak adanya hubungan antara umur dengan kesiapsiagaan tanggap darurat kebakaran Aviation Security terhadap bahaya kebakaran dikarenakan faktor individu yang membentuk kesiapsiagaan dapat dipengaruhi oleh banyak faktor diantaranya

adalah umur, lama kerja, pengetahuan dan pelatihan. Untuk itu seiring bertambahnya umur perlu diikuti pula dengan kegiatan pelatihan yang dilakukan secara rutin agar terbentuk kesiapsiagaan yang baik pula.

## 2. Hubungan Masa Kerja dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Tabel 4.9 Tabulasi Silang Masa Kerja dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Masa Kerja	Kesiapsiagaan							
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Baru ( $\leq 3$ tahun)	2	5,6	27	75,0	7	19,4	36	100
Lama ( $> 3$ tahun)	0	0	14	77,8	4	22,2	18	100
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>41</b>		<b>11</b>		<b>54</b>	

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan uji *rank spearman*, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,549 ( $> 0,05$ ) yang dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan kesiapsiagaan tanggap darurat Aviation Security dalam kebakaran di terminal bandara.

Hasil penelitian ini dapat terjadi karena pengalaman kerja keseluruhan dari masa kerja yang dijalani seseorang berperan dalam membentuk perilaku kesiapsiagaan. Meskipun pengalaman akan membentuk perilaku seseorang, bukan berarti bahwa pengalaman yang telah dimiliki menjadi faktor yang dominan dalam membentuk perilaku. Petugas yang paling banyak pengalamannya pun tetap

memerlukan tambahan pendidikan dan pelatihan.<sup>(11)</sup>

## 3. Hubungan Pengetahuan Mengenai Kebakaran dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran

Tabel 4.10 Tabulasi Silang Pengetahuan Mengenai Kebakaran dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Pengetahuan	Kesiapsiagaan							
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Kurang Baik	1	25	2	50	1	25	4	100
Cukup Baik	0	0	35	89,7	4	10,3	39	100
Baik	1	9,1	4	36,4	6	54,5	11	100
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>41</b>		<b>11</b>		<b>54</b>	

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan uji *rank spearman*, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,02 ( $\leq 0,05$ ) yang disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan mengenai kebakaran dengan kesiapsiagaan tanggap darurat Aviation Security terhadap bahaya kebakaran di terminal bandara X. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semakin baik pengetahuan seseorang maka akan memberikan dampak yang baik pula terhadap kesiapsiagaan tanggap darurat kebakaran.

## 4. Hubungan Ketersediaan Sarana dan Prasarana Proteksi Kebakaran dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat Aviation Security terhadap Bahaya Kebakaran

Ketersediaan Sarana dan Prasarana	Kesiapsiagaan							
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Kurang Baik	2	40	1	20	2	40	5	100
Cukup Baik	0	0	40	87	6	13	46	100
Baik	0	0	0	0	3	100	3	100
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>41</b>		<b>11</b>		<b>54</b>	

Tabel 4.11 Tabulasi Silang Ketersediaan Sarana dan

Prasarana Proteksi Kebakaran dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat *Aviation Security* terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Berdasarkan uji statistik menggunakan uji *rank spearman*, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,019 ( $\leq 0,05$ ) yang dapat disimpulkan bahwa secara statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara ketersediaan sarana dan prasarana proteksi kebakaran dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran di terminal bandara X.

Berdasarkan hasil observasi, perlu dilakukan perbaikan terhadap kondisi pintu darurat yang terkunci, APAR yang diletakkan dalam box yang dikunci, kondisi *assembly point* yang terhalang, serta perlu adanya tangga darurat pada bangunan gedung terminal bandara. Melihat keterbatasan tersebut menjadi sangat berbahaya jika terjadi bahaya kebakaran sebagai sarana evakuasi. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana proteksi kebakaran dapat menjadi faktor pemungkin yang dapat meningkatkan perilaku kesiapsiagaan terhadap bahaya kebakaran.

##### 5. Hubungan Pelatihan Kebakaran dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat *Aviation Security* terhadap Bahaya Kebakaran

Tabel 4.12 Tabulasi Silang Pelatihan Kebakaran dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat *Aviation Security* terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan uji *rank spearman*, diperoleh nilai *p-value* sebesar

Pelatihan	Kesiapsiagaan							
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Kurang Baik	2	28,6	5	71,4	0	0	7	100
Cukup Baik	0	0	11	84,6	2	15,4	13	100
Baik	0	0	25	46,3	9	16,7	34	100
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>41</b>		<b>11</b>		<b>54</b>	

0,02 ( $\leq 0,05$ ) yang dapat disimpulkan bahwa secara statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pelatihan kebakaran dengan kesiapsiagaan tanggap darurat terhadap bahaya kebakaran di terminal Bandara X. Penelitian ini sejalan dengan pelatihan yang dilakukan oleh Eko Pambudi yang menyatakan terdapat perbedaan sikap pada karyawan yang mendapatkan pelatihan dengan karyawan yang tidak mendapatkan pelatihan kesiapsiagaan tanggap darurat bencana kebakaran.<sup>(12)</sup>

##### 6. Hubungan Pengawasan Petugas K3 dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat *Aviation Security* terhadap Bahaya Kebakaran

Tabel 4. 13 Tabulasi Silang Pengawasan Petugas K3 dengan Kesiapsiagaan Tanggap Darurat *Aviation Security* terhadap Bahaya Kebakaran di Terminal Bandara X Tahun 2016

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan uji *rank spearman*, diperoleh nilai *p-value* sebesar 0,452 ( $> 0,05$ ) yang disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengawasan petugas K3

Pengawasan	Kesiapsiagaan							
	Kurang Baik		Cukup Baik		Baik		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Kurang Baik	1	8,3	9	75	2	16,7	12	100
Cukup Baik	1	2,9	26	76,5	7	20,6	34	100
Baik	0	0	6	75,0	2	25,0	8	100
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>41</b>		<b>11</b>		<b>54</b>	

dengan kesiapsiagaan tanggap darurat *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran di terminal bandara X.

Berdasarkan hasil penelitian, ketidaksesuaian tersebut dapat disebabkan oleh belum adanya sistem *reward* yang diberikan dari pihak perusahaan kepada pekerja seperti yang dikemukakan oleh

sebagian besar responden. *Reward* (penghargaan) dapat menjadi motivasi untuk menggerakkan implementasi K3 secara nyata di lapangan.<sup>(13)</sup> Selain itu, belum terbentuknya departemen khusus K3 juga menjadikan kegiatan terkait K3 belum dapat berjalan secara maksimal seperti belum adanya *briefing* atau *safety induction* sebelum melakukan pekerjaan. Tidak adanya hubungan pada penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Indradi yang menyatakan tidak ada hubungan antara supervisi dengan praktik keselamatan kebakaran dalam upaya pencegahan kebakaran.<sup>(14)</sup>

#### KESIMPULAN

1. Tidak ada hubungan antara umur dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran ( $p\text{-value} = 0,241$ ).
2. Tidak ada hubungan antara masa kerja dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran ( $p\text{-value} = 0,549$ ).
3. Ada hubungan antara pengetahuan mengenai kebakaran dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran dengan ( $p\text{-value} = 0,02$ ).
4. Ada hubungan antara ketersediaan sarana dan prasarana proteksi kebakaran dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran ( $p\text{-value} = 0,019$ ).
5. Ada hubungan antara pelatihan kebakaran dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada *Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran ( $p\text{-value} = 0,02$ ).
6. Tidak ada hubungan antara pengawasan petugas K3 dengan kesiapsiagaan tanggap darurat pada

*Aviation Security* terhadap bahaya kebakaran ( $p\text{-value} = 0,452$ ).

#### SARAN

1. Untuk perusahaan:
  - a. Membentuk Departemen K3
  - b. Mensosialisasikan buku petunjuk yang berisi informasi mengenai upaya pencegahan bahaya kebakaran.
  - c. Memberikan materi prosedur evakuasi saat pelatihan kebakaran.
2. Untuk *Aviation Security*
  - a. Sebaiknya seluruh *Aviation Security* mengikuti pelatihan kebakaran secara rutin yang diadakan setiap 6 bulan sekali dan simulasi penanggulangan keadaan darurat yang diadakan setiap 2 tahun sekali.
3. Untuk Sarana dan Prasarana Proteksi Kebakaran
  - a. Sebaiknya pintu darurat tidak dikunci agar memudahkan dalam penggunaan pintu darurat saat terjadi kebakaran
  - b. Sebaiknya APAR tidak diletakkan dalam box yang dikunci agar memudahkan penggunaan APAR dalam keadaan darurat
  - c. Kondisi titik kumpul (*assembly point*) sebaiknya tidak terhalang mobil yang sedang parkir agar memudahkan evakuasi saat keadaan darurat
  - d. Perlu adanya tangga darurat pada bangunan terminal bandara
4. Untuk Peneliti Selanjutnya
  - a. Menggunakan aplikasi teori lain dalam penelitian mengenai kesiapsiagaan tanggap darurat kebakaran seperti *Theory of Planned Behaviour* maupun teori produktivitas
  - b. Menggunakan metode wawancara mendalam dengan responden agar dapat lebih menggali informasi secara jelas



## DAFTAR PUSTAKA

1. Nurina DL. Pengembangan Program Tanggap Darurat Kebakaran di Gedung Terminal 2 Bandara Soekarno-Hatta Tahun 2012. Jakarta: Universitas Indonesia; 2012.
2. Departemen Hukum dan Perundang-Undangan. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung. 2002.
3. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9. 2010.
4. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9. 1995.
5. Yudiswan A. Pencegahan dan Penanganan Kebakaran Depo Pertamina Plumpang Jakarta Utara. Universitas Indonesia; 2010.
6. Bruhlinsky. World Fire Statistic Report [Internet]. 2006. Available from: [http://ec.europa.eu/consumers/cons\\_safe/presentation/21-02/ctif.pdf](http://ec.europa.eu/consumers/cons_safe/presentation/21-02/ctif.pdf)
7. Departemen Tenaga Kerja. Keputusan Menteri Tenaga Kerja No. KEP 186/MEN/1999 tentang Unit Penanggulangan Kebakaran. Indonesia; 1999.
8. Kebakaran di Resto Terminal 2, Penerbangan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta Berjalan Normal [Internet]. 2014 [cited 2016 Mar 2]. Available from: <http://www.tribunnews.com/bisnis/2014/08/14/kebakaran-di-resto-terminal-2-penerbangan-di-bandara-internasional-soekarno-hatta-berjalan-normal>
9. Kebakaran terjadi di Terminal 2E Bandara Soekarno-Hatta [Internet]. 2015 [cited 2016 Mar 11]. Available from: <http://www.antaranews.com/berita/505303/kebakaran-terjadi-di-terminal-2e-bandara-soekarno-hatta>
10. Sulaksmono M. Manajemen Keselamatan Kerja. Surabaya: Pustaka; 1997.
11. Dewi RNW. Kesiapsiagaan Sumber Daya Manusia Kesehatan dalam Penanggulangan Masalah Kesehatan Akibat Bencana Banjir DKI Jakarta Tahun 2010. 2010.
12. Pambudi E. Perbedaan Pengetahuan dan Sikap Karyawan Berdasarkan Pelatihan Kesiapan Tanggap Darurat Bencana Kebakaran di RSUD Kota Semarang 2010. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro; 2010.
13. Somad I. Teknik Efektif dalam Membudayakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta: Dian Rakyat; 2013.
14. Akbar IN. Beberapa Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Keselamatan Kebakaran Operator SPBU dalam Upaya Pencegahan Kebakaran di Areal SPBU Kecamatan Ngaliyan Semarang Barat. Semarang: Universitas Diponegoro; 2008.