

HUBUNGAN ANTARA KARAKTERISTIK PEKERJA DAN PENGAWASAN TERHADAP PERILAKU TIDAK AMAN PADA TEKNISI PERAWATAN HANGAR PESAWAT PT X

Alfandira Rossa Ristantya^{1*}, Bina Kurniawan², Ida Wahyuni²

¹Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

²Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

*Corresponding author : alfandirarossa@gmail.com

ABSTRACT

Unsafe behavior is a failure to apply work rules and procedures, resulting in work accidents. Work accidents in the aviation are not spared from work accidents that can be experienced by technicians when carrying out aircraft maintenance and repairs. The development of the aviation industry in Indonesia is not proportional to the availability of the number of flight technician workers, resulting in an increase of work-related accidents experienced by flight technicians. Therefore, an approach is needed to determine the behavior of technicians that cause work accidents. This study aims to analyze the relationship between worker characteristics (knowledge, attitude, and working period) and supervision with unsafe behavior in PT X hangar maintenance technicians. This research is quantitative research with cross-sectional study design. The sample in this study were mechanic technicians shift I totaling 120 people who were obtained by random sampling. Data in this study were collected by using a questionnaire and the results were tested using the chi square test. The results of this study indicate that there is a correlation between attitude (p-value: 0,000) on unsafe behavior in PT X aircraft maintenance technicians. Meanwhile, there was no correlation between knowledge (p-value: 0,388), work period (p-value: 0,694), supervision (p-value: 0,305) and unsafe behavior. From the results obtained, hopefully management can add topics to safety briefings and improve the safety information media.

Keywords: *Unsafe Behavior; Knowledge; Attitude; Work Period; Supervision*

PENDAHULUAN

Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan suatu usaha yang menjadi faktor penting dalam mewujudkan perlindungan serta keamanan pada tenaga kerja dari risiko-risiko kecelakaan dan bahaya, serta penyakit di lingkungan kerja. Selain itu, keselamatan kerja diartikan pula sebagai sarana yang utama dalam mencegah kecelakaan, cacat, dan kematian akibat kecelakaan kerja.¹

Potensi bahaya yang berada di tempat kerja dapat berdampak pada terjadinya kecelakaan yang akan mengakibatkan kerugian bagi tenaga kerja, peralatan, maupun material dan lingkungan. Menurut data ILO tahun 2018, tertera sebesar 2,78 juta pekerja meninggal karena kecelakaan kerja serta penyakit akibat kerja. Dari angka tersebut, sebesar 13,7% kematian di antaranya diakibatkan oleh kecelakaan kerja, sedangkan kecelakaan kerja nonfatal tiap tahun mencapai 347 juta kasus atau seribu kali lebih banyak dari pada angka kematiannya.²

Kecelakaan yang terjadi di dalam sektor penerbangan tidak luput dengan kecelakaan akibat kerja yang dapat dialami oleh pekerja teknisi saat melakukan perawatan dan perbaikan pesawat. Mekanik atau teknisi pesawat terbang merupakan seseorang yang berkeahlian dalam memperbaiki dan melakukan pemeliharaan serta memeriksa pesawat terbang ataupun helikopter. Pekerjaan teknisi penerbangan termasuk dalam pekerjaan dengan kategori *high risk* karena berisiko tinggi akibat tuntutan jam kerja yang tinggi.³ Dari studi pendahuluan yang didapatkan di PT X, pada jenis usaha

ini, tingginya permintaan MRO (*maintenance, repair, overhaul*) pesawat dari pihak maskapai menjadikan beban kerja yang dimiliki oleh mekanik turut bertambah, sebab produk jasa yang ditawarkan oleh industri jasa MRO yaitu jumlah jam kerja mekanik yang mampu disediakan untuk menangani suatu pesawat dalam periode waktu yang telah ditentukan. Hal tersebut berbanding terbalik dengan jumlah pekerja teknisi penerbangan sehingga berakibat meningkatnya angka hampir celaka maupun kasus kecelakaan akibat kerja yang dialami oleh pekerja. Begitu pula teknisi penerbangan yang berada di hangar (*base maintenance*) memiliki tugas kerja yang berbeda dengan teknisi pada bandar udara (*line maintenance*), yaitu umumnya menangani perawatan dan perbaikan pesawat secara lebih mendalam serta dalam kurun waktu yang lama.

Kasus-kasus kecelakaan kerja pada teknisi perawatan pesawat yang diberitakan oleh media kerap terjadi selama tahun 2017-2020. Pada tahun 2017, terjadi sebuah ledakan di bengkel perawatan pesawat terbang di wilayah Bandara Budiarto, Tangerang yang menyebabkan seorang teknisi mengalami cedera parah serta seorang direktur perusahaan meninggal dunia. Hasil penyelidikan menunjukkan bahwa *fatality* tersebut disebabkan oleh faktor kurangnya pelatihan pada pekerja, kurangnya pengawasan tenaga ahli, dan ketidakpatuhan dalam praktik dasar pemeliharaan pesawat.⁴ Pada tahun 2019, seorang teknisi di maskapai India, SpiceJet, meninggal akibat terjepit di antara tutup pintu hidrolik dari roda pendaratan utama pesawat saat melakukan pemeliharaan pesawat di Bandara Kolkata,

India. Laporan yang diterima menyatakan bahwa korban merupakan pekerja magang berusia 22 tahun yang belum terlatih dan sedang melakukan pekerjaan tanpa pengawasan oleh teknisi yang sudah memiliki keterampilan dan lisensi khusus dalam *aircraft maintenance*.⁵ Selanjutnya, Januari 2020 lalu. Seorang pekerja berusia 63 tahun tewas akibat terjatuh dari atas pesawat saat melakukan perawatan, yang disebabkan adanya kesalahan yang dilakukan pekerja dalam melakukan prosedur kerja sehingga menimbulkan kecelakaan.⁶

Uraian kasus-kasus di atas memiliki gagasan yang searah dengan teori yang dikembangkan oleh Bird dan Germain bahwa perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman merupakan penyebab langsung dari terjadinya kecelakaan kerja.⁷ Hasil dari penelitian Permana terkait hubungan *personal factors* dengan *unsafe actions*, disebutkan bahwa sebanyak 88,9% pekerja berperilaku tidak aman. Selain itu, terdapat pengaruh dari *personal factors* terhadap *unsafe actions*.⁸ Dimana faktor individu diartikan sebagai faktor yang berasal dari manusia, meliputi pengetahuan, keterampilan, dan motivasi yang rendah, serta masalah fisik dan mental.⁷

Berdasarkan teori serta hasil penelitian sebelumnya yang telah dikemukakan sebagai studi pendahuluan oleh penulis, pekerja yang melakukan perilaku tidak aman mengakibatkan kecelakaan kerja dengan jumlah lebih banyak yang berasal dari faktor individu masing-masing pekerja. Selain itu, pengawasan juga berperan penting terhadap perilaku tidak aman pekerja selama melakukan pekerjaan. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian mengenai penyebab terjadinya perilaku tidak aman yang ditinjau dari karakteristik pekerja dan pengawasan pada teknisi pesawat udara.

PT X merupakan perusahaan yang beroperasi dalam sektor jasa pemeliharaan dan perawatan pesawat udara. Salah satu pelayanan yang terdapat di PT X yaitu *base maintenance*. Perusahaan sejenis dengan pekerjaan *base maintenance* dilakukan oleh para teknisi di 4

hangar yang dimiliki PT GMF AeroAsia. Berdasarkan laporan tahunan yang dikeluarkan oleh PT GMF AeroAsia, selama tahun 2018 tercatat telah terjadi insiden kecelakaan kerja yang dinyatakan dalam tingkat IR (*incident rate*), yaitu: hangar 1 sebanyak 0,299, hangar 2 sebanyak 0,599, hangar 3 sebanyak 0,539, dan hangar sebanyak 0,719.⁹

Berdasarkan keadaan yang telah dikemukakan di atas, penulis tertarik untuk untuk mengetahui dan menganalisis hubungan antara karakteristik pekerja dan pengawasan terhadap perilaku tidak aman pada teknisi perawatan pesawat hangar PT X.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian pada penelitian ini adalah penelitian kuantitatif menggunakan pendekatan *cross sectional*, yaitu dilakukan penelitian dalam waktu yang sama antara variabel bebas dan variabel terikat. Populasi yang diteliti di dalam penelitian yaitu semua teknisi penerbangan bagian mekanik *shift* 1 di PT X sejumlah 170 orang. Perhitungan sampel dengan desain *cross sectional* didapatkan 119 orang sampel. Akan tetapi, pada penelitian ini sampel yang diteliti yaitu sejumlah 120 orang. Adapun kriteria inklusi dan kriteria eksklusi yang digunakan untuk menentukan dapat atau tidaknya sampel digunakan, sebagai berikut:

Kriteria Inklusi	Kriteria Eksklusi
Bagian produksi	Bagian workshop & painting
Mekanik	Engineer
	Chief/leader

Variabel bebas pada penelitian ini yaitu karakteristik pekerja, terdiri dari pengetahuan, sikap, masa kerja, serta variabel pengawasan. Sedangkan variabel terikat adalah perilaku tidak aman. Data yang diambil menggunakan instrumen kuesioner dengan hasil diuji analisis uji statistik uji *chi square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Rekapitulasi Tabulasi Silang

Variabel	Perilaku				Total	
	Tidak Aman		Aman		f	%
	f	%	f	%		
Pengetahuan						
Rendah	37	56,1	29	43,9	66	100
Tinggi	26	48,1	28	51,9	54	100
Sikap						
Negatif	41	70,7	17	29,3	58	100
Positif	22	35,5	40	64,5	62	100
Masa Kerja						
Baru (<5 Tahun)	32	50,8	31	49,2	63	100
Lama (≥5 Tahun)	31	54,4	26	45,6	57	100
Pengawasan						

Kurang	39	56,5	30	43,5	69	100
Baik	24	47,1	27	52,9	51	100

Tabel 2. Nilai *p-value* Hubungan Variabel Bebas terhadap Perilaku Tidak Aman

Variabel Bebas	p-value	Kesimpulan
Pengetahuan	0,388	Tidak Ada Hubungan
Sikap	0,000	Ada Hubungan
Masa Kerja	0,694	Tidak Ada Hubungan
Pengawasan	0,305	Tidak Ada Hubungan

PENGETAHUAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN

Pengetahuan pada penelitian ini dinilai berdasarkan pengetahuan terkait K3 di tempat kerja, meliputi pemahaman bahaya di lingkungan kerja dan upaya-upaya pengendaliannya, serta tindakan pencegahan kecelakaan. Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan yaitu mayoritas teknisi berperilaku tidak aman dengan pengetahuan yang rendah yaitu sebanyak 56,1%. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman pada teknisi perawatan pesawat di PT X.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Naik Hasahatan Simbolon yang menunjukkan tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman. Naik mengatakan hal ini bertentangan dengan pendapat Notoadmodjo, dimana perilaku yang didasari oleh pengetahuan, kesadaran, dan sikap yang positif maka sikap tersebut akan bersifat langgeng (*long lasting*). Dan sebaliknya, apabila perilaku tidak didasari oleh pengetahuan dan kesadaran maka tidak akan berlangsung lama.¹⁰ Selain itu, penelitian ini juga didukung dengan Teori Green yang dijelaskan dalam penelitian Halimah juga menyebutkan bahwa peningkatan pengetahuan tidak selalu menyebabkan perubahan perilaku.¹¹

Tidak adanya hubungan antara pengetahuan dan perilaku tidak aman diindikasikan adanya faktor lain seperti lingkungan sosial dan budaya. Pengetahuan merupakan suatu hal yang penting namun bukan merupakan faktor penentu utama yang berpengaruh untuk seseorang bertindak sesuai dengan pengetahuannya. Pada penelitian Ewin Aswar yang menyatakan adanya hubungan antara pengetahuan K3 dengan kecelakaan kerja pada pekerja bengkel mobil, pekerja tidak mendapatkan penyuluhan dari pihak Disnakertrans mengenai pencegahan kecelakaan kerja dan tidak adanya safety officer sehingga tingkat pengetahuan K3 pekerja kurang dan menyebabkan tingginya tingkat kecelakaan kerja. Dalam penelitiannya, Erwin menyebutkan kutipan Notoadmodjo mengenai Teori Bloom, yaitu dijelaskan bahwa perilaku tidak hanya dipengaruhi oleh pengetahuan saja (faktor predisposisi), akan tetapi dipengaruhi oleh faktor pendukung (ketersediaan APD) dan faktor pendorong (pengawasan, peraturan, lingkungan, sosial budaya).¹² Berdasarkan informasi

yang didapatkan peneliti di PT X, budaya pekerjaan di dalam industri penerbangan mengutamakan pada kepuasan pelanggan dan keselamatan banyak orang, serta berada dalam lingkup pengawasan langsung Dinas Perhubungan.

SIKAP DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN

Sikap merupakan penilaian-penilaian mengenai suatu objek, manusia, serta peristiwa-peristiwa terkait dengan perilaku aman.¹³ Dalam hal ini, peneliti mengukur sikap responden melalui tanggapan terhadap jawaban dari pertanyaan sikap pada kuesioner yang diberikan. Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan bahwa mayoritas teknisi memiliki sikap negatif dan berperilaku tidak aman yaitu sejumlah 41 responden (70,7%) dari 58 responden yang memiliki sikap negatif, sedangkan teknisi dengan sikap yang positif dan berperilaku aman yaitu sejumlah 40 responden (64,5%) dari 62 responden yang memiliki sikap positif. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada teknisi perawatan pesawat PT X.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Jessica Sangaji yang menunjukkan terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman. Jessica menyebutkan bahwa sikap pekerja terbentuk dari pemahaman ataupun pengetahuannya mengenai perilaku tidak aman. Seiring dengan pengetahuan yang kurang baik, maka akan terbentuknya pemikiran yang kurang baik, serta pemikiran yang kurang baik membentuk sikap yang kurang baik.¹³ Dalam mewujudkan sikap menjadi suatu perilaku atau tindakan, dapat juga dipengaruhi oleh faktor pendukung seperti fasilitas dan lainnya.¹⁴

Upaya yang dapat dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan sikap positif pekerja terhadap berperilaku aman, yaitu peningkatan media informasi K3 di tempat kerja.¹⁵ Hal ini didukung pada penelitian Erwin terkait faktor penyebab kecelakaan kerja pada pekerja bengkel mobil, disebutkan bahwa pembentukan sikap dapat dipengaruhi oleh pengalaman pribadi, pengaruh orang lain yang dianggap penting, pengaruh kebudayaan, dan media informasi.¹² Selain itu, pada penelitian Ismi dan penelitian Naik, juga disampaikan bahwa media informasi diperlukan sesuai dengan situasi di tempat kerja yang dikomunikasikan dengan baik melalui poster atau rambu-rambu sehingga pekerja dapat lebih berhati-hati dalam bertindak.^{10, 15} Berdasarkan hasil penelitian, masih terdapat sebagian teknisi di PT X yang menyatakan setuju dan sangat setuju, dengan jumlah 36 teknisi (30%), bahwa menjaga lingkungan dan peralatan kerja hanya merupakan tanggung jawab manajemen tanpa melibatkan pekerja. Dengan kondisi yang seperti ini, dapat dibuat media informasi K3 oleh perusahaan yang berkaitan dengan peningkatan perilaku keselamatan di tempat kerja, di

antaranya mematuhi prosedur yang berlaku di tempat kerja, menjaga seluruh area kerja dalam kondisi yang aman, merawat fasilitas dan peralatan kerja yang digunakan bersama, dan sebagainya

MASA KERJA DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN

Masa kerja merupakan lamanya seseorang bekerja yang dihitung sejak pertama kali memulai pekerjaannya sampai dengan waktu dilaksanakannya penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku tidak aman pada teknisi perawatan pesawat PT X. Hal ini sejalan dengan penelitian Listyandini dalam penelitian Datuh Inayah Suryanto yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan bermakna antara masa kerja dengan perilaku tidak aman. Masa kerja yang lama bukan merupakan faktor penentu seorang pekerja dapat berperilaku aman selama bekerja. Menurut Suryanto, kecelakaan kerja bukan hanya disebabkan oleh satu faktor saja namun terdapat beberapa faktor yang mempengaruhinya, antara lain: peraturan di tempat kerja, peralatan kerja, lingkungan kerja, dan peran rekan kerja.¹⁶

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa masa kerja teknisi mekanik di PT X sebagian besar kurang dari 5 tahun yaitu 52,5% dengan rata-rata responden telah bekerja selama 2 tahun. Kinerja mekanik yang baik dapat direkomendasikan oleh perusahaan menjadi teknisi *engineer* dengan lisensi khusus yang dapat merilis suatu pesawat. Teknisi *engineer* merupakan seorang teknisi mekanik yang mendapat kewenangan khusus untuk merilis pesawat udara, yang menyatakan suatu proyek perawatan pesawat telah selesai, tanpa adanya pertimbangan khusus terkait lamanya bekerja yang telah ditempuhnya selama di perusahaan. Oleh karena itu, masa kerja responden pada penelitian ini mayoritas adalah 2 tahun dikarenakan persebaran masa kerja teknisi yang telah mendapat lisensi *engineer* tidak menentu, yaitu dalam periode kurang dari 5 tahun maupun lebih dari 5 tahun. Kriteria pekerja yang merupakan teknisi *engineer* tidak dijadikan sebagai responden penelitian, sebab, antara teknisi *engineer* dan teknisi mekanik secara umum memiliki tugas kerja yang berbeda berdasarkan lisensi yang didapatkan.

Tidak adanya hubungan antara masa kerja teknisi dengan perilaku tidak aman salah satunya dapat dipengaruhi karena semakin lamanya seorang teknisi bekerja, maka ia akan merasa semakin berpengalaman dan cenderung mengabaikan untuk berperilaku aman di tempat kerja. Sehingga, masa kerja yang lama bukan merupakan faktor penentu seseorang dapat berperilaku aman selama bekerja. Hal ini diperkuat dari penelitian Winarsunu dalam penelitian Septiana, bahwa individu yang mengalami kecelakaan kerja cenderung langsung keluar dari perusahaan untuk berhenti atau mencari pekerjaan yang lebih aman.¹⁷

PENGAWASAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN

Peran pengawasan bertujuan untuk memastikan kegiatan kerja yang dilakukan berjalan sesuai rencana.¹⁶ Pada penelitian ini, peran pengawas pada pekerja teknisi perawatan pesawat di PT X dilakukan oleh *group leader*, yaitu pimpinan langsung dari tiap-tiap teknisi di masing-masing *line* di hangar PT X. Pengukuran pengawasan dalam penelitian ini adalah berdasarkan pada ada atau tidaknya pemantauan rutin saat bekerja, *safety briefing* yang dilakukan rutin setiap hari sebelum bekerja, pengawasan tidak mengganggu konsentrasi kerja, peneguran yang diberikan oleh *group leader* apabila bekerja tidak sesuai dengan *task card*, dan pengawasan yang tidak dilakukan sepanjang jam kerja sehingga belum menimbulkan efek takut untuk melanggar prosedur kerja.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa lebih banyak responden dengan perilaku tidak aman pada kategori pengawasan kurang baik sebanyak 56,5%, dibandingkan dengan responden kategori pengawasan baik dan berperilaku tidak aman yaitu sebesar 47,1%. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara pengawasan dengan perilaku tidak aman pada teknisi perawatan pesawat hangar PT X.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Arum Budiarti yaitu terdapat hubungan antara pengawasan dengan perilaku tidak aman. Arum menyatakan bahwa pengawasan yang baik akan mendorong pekerja untuk berperilaku positif, sebab pengawasan bertujuan untuk memberikan motivasi pada pekerja agar bekerja secara benar dan selamat. Sehingga, pekerja yang diawasi akan timbul kepatuhan terhadap prosedur kerja dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja. Pengawasan merupakan faktor penguat yang dapat mendorong atau menghambat seseorang untuk berperilaku.¹⁸

Berkaitan dengan pemberian *safety briefing*, pada penelitian Nisa Elvira Dwipayana mengenai faktor personal terhadap perilaku keselamatan pekerja di depo lokomotif kereta api, pemberian *safety briefing* oleh atasan yang berisikan mengenai penegasan agar selalu menggunakan APD, serta adanya penyampaian informasi yang mengingatkan kepada pekerja dengan kasus-kasus ataupun kecelakaan yang telah terjadi di tempat kerja yang berbeda namun masih dalam lingkup industri perusahaan yang sama, berdampak pada aktifnya pekerja dalam memberikan laporan kepada atasan, khususnya terkait kebutuhan penggunaan APD yang telah habis atau rusak.¹⁹ Dengan adanya pengawasan yang baik dalam hal *safety briefing*, dapat memberikan dampak yang positif terhadap pekerja dalam berperilaku aman. Pada penelitian Erwin juga menyebutkan perlu adanya *safety talk* pada seluruh pekerja dengan sebagian besar responden berpendidikan SMA dan bekerja pada bengkel mobil besar namun tidak mendapatkan perhatian serius dalam pengawasan K3.¹²

Menurut Lilis Surya Hartono, dalam penelitiannya mengenai faktor yang mempengaruhi

tindakan tidak aman pada mekanik bengkel mobil, bahwa pengawasan dilakukan untuk memantau pekerja dalam melaksanakan pekerjaan secara efektif, efisien, dan jauh dari risiko bahaya, karena dalam melaksanakan pekerjaan, tidak menutup kemungkinan adanya pekerja yang tidak mengikuti standar prosedur keselamatan yang telah ditetapkan manajemen.²⁰ Sehubungan dengan pernyataan tersebut, berdasarkan hasil penelitian ini, dalam melakukan pekerjaannya para teknisi PT X diwajibkan untuk melakukan tahapan-tahapan pekerjaan sesuai dengan *task card*. *Task card* merupakan standar prosedur atau pekerjaan yang harus dilakukan teknisi dalam MRO pesawat sesuai dengan *order* yang diterima. Segala tindakan kerja wajib mengacu pada *task card* yang selalu dibawa saat bekerja agar tidak terjadi kesalahan selama perawatan maupun perbaikan pesawat. Selain itu, di dalam *task card* juga mencakup standar prosedur keselamatan bekerja. Semakin baik pengawasan yang didapatkan, dalam penelitian ini berkaitan dengan pemantauan, *safety briefing*, dan peneguran terhadap ketidaksesuaian bekerja dengan prosedur, tidak menentukan teknisi untuk semakin berperilaku aman.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, didapatkan kesimpulan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada teknisi perawatan pesawat PT X. Sedangkan pada variabel pengetahuan, masa kerja, dan pengawasan tidak terdapat hubungan dengan perilaku tidak aman.

Saran untuk manajemen perusahaan yaitu menambahkan topik pada *safety briefing* yang dilaksanakan sebelum bekerja dengan kasus seputar keselamatan di kehidupan sehari-hari untuk selalu mengingatkan pekerja bekerja secara aman, serta dengan meningkatkan media informasi K3, khususnya poster atau spanduk yang menekankan pada tanggung jawab pekerja untuk berperilaku aman pada saat, sebelum, maupun sesudah bekerja dan bukan hanya merupakan tanggung jawab manajemen untuk menjaga lingkungan, kondisi, serta peralatan bekerja supaya dalam keadaan yang selalu baik dan layak.

DAFTAR PUSTAKA

1. Sulhinayahtillah. Faktor - Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Karyawan Bagian Produksi Di PT. PP London Sumatera Indonesia Tbk. Palangisang Crumb Rubber Factory Bulukumba Tahun 2017. 2017;1-166.
2. ILO. Meningkatkan Keselamatan dan Kesehatan Pekerja Muda [Internet]. Kantor Perburuhan Internasional, CH- 1211 Geneva 22, Switzerland. 2018. 2-3 p. Available from: http://www.oit.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-jakarta/documents/publication/wcms_627174.pdf
3. Trissiana F. Hubungan Antara Time Pressure Dengan Unsafe Action Saat Transit Check Pada Teknisi Pesawat Terbang. The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health. 2018;7(2):210.
4. R MA. Ledakan Bengkel Pesawat di Tangerang Tewaskan Bos Perusahaan. detikNews [Internet]. 2017 Jan 13 [cited 2020 Apr 22]; Available from: <https://news.detik.com/berita/d-3395578/ledakan-bengkel-pesawat-di-tangerang-tewaskan-bos-perusahaan>
5. SpiceJet engineer killed during aircraft maintenance was working without supervision: DGCA panel - India News. India Today [Internet]. 2019 Jul [cited 2020 Apr 22]; Available from: <https://www.indiatoday.in/india/story/spicejet-engineer-killed-during-aircraft-maintenance-was-working-without-supervision-dgca-panel-1574131-2019-07-27>
6. Man dies weeks after falling while doing maintenance work on aircraft, Singapore News & Top Stories - The Straits Times [Internet]. The Straits Time. 2020 [cited 2020 Apr 22]. Available from: <https://www.straitstimes.com/singapore/man-dies-weeks-after-falling-while-doing-maintenance-work-on-aircraft>
7. Yudhawan YV, Dwiyantri E. Hubungan Personal Factors Dengan Unsafe Actions Pada Pekerja Pengelasan Di PT DOK Dan Perkapalan Surabaya. Jurnal Ilmiah Kesehatan Media Husada. 2017;6(1):141-50.
8. Permana AS. Hubungan Personal Factors dengan Unsafe Action Proses Pemasangan Pipa Baja oleh PT Putra Negara Surabaya. Universitas Airlangga; 2014.
9. Annual Report GMF AeroAsia 2018. PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia Tbk. 2019.
10. Simbolon, N. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja Pemanen Kelapa Sawit PTPN IV Kebun Bah Jambi Tahun 2017. Skripsi Sarjana Universitas Sumatera Utara. 2017;
11. Halimah S. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Karyawan Di PT SIM PLANT Tambun II Tahun 2010. Skripsi Fakultas Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. 2010;
12. Aswar E, Asfian P, Fachlevy AF. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja pada Pekerja Bengkel Mobil Kota Kendari Tahun 2016. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo. 2016.
13. Sangaji J, Jayanti S, Lestyanto D. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pekerja Bagian Lambung Galangan Kapal PT X. Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip). 2018;6(5):563-71.
14. Notoatmodjo S. Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan. Jakarta: Rineka Cipta; 2012.

15. Ariyana I. Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja Bagian Finishing di PT. X Bogor. Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Binawan. 2019;
16. Suryanto DID, Widajati N. Hubungan Karakteristik Individu Dan Pengawasan K3 Dengan Unsafe Action Tenaga Kerja Bongkar Muat. *The Indonesian Journal of Public Health*. 2017;12(1):51
17. Septiana D A, Mulyono. Faktor yang Mempengaruhi *Unsafe Action* pada Pekerja di Bagian Pengantongan Urea. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*. 2014;3(1):25-34.
18. Budiarti A, Arbitera C, Wenny DM. Hubungan Pengetahuan, Pengawasan, dan Sosialisasi K3 dengan Kecelakaan Kerja di PT Tatamulia Nusantara Indah. *Journal of Industrial Hygiene Occupational Health*. 2019;4(1):42.
19. Nisa ED, Lukman H, Vivin S. Pengaruh Faktor Personal terhadap Perilaku Keselamatan (*Safety Behavior*) Pekerja di Perusahaan Kereta Api. *Jurnal PPNS*. 2018;
20. Hartono LS, Wakhinuddin, Sugiarto T. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tindakan Tidak Aman Pada Mekanik Bengkel Toyota Di Kota Padang Tahun 2017. *Jurusan Teknik Otomotif Fakultas Teknik Universitas Negeri Padang*. 2017;

