

**ANALISIS KINERJA KESELAMATAN PERSONEL KARGO
TERHADAP KEGIATAN *LOADING* DAN *UNLOADING* DI
TERMINAL KARGO BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA
SURABAYA**

Wisnu Legowo, Ariyono Setiawan, Fatmawati

Politeknik Penerbangan Surabaya

Email : wisnusetia99@gmail.com

Abstrak

Adanya apron baru *charlie* yang merupakan bagian dari wilayah sisi udara seharusnya perlu ditingkatkannya pengawasan, pengetahuan, keamanan dan fasilitas penunjang lain sebagai upaya keselamatan kerja seluruh personel di Terminal Kargo. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja keselamatan dan kinerja personel dalam kegiatan *loading-unloading*, serta untuk mengetahui pengaruh keselamatan personel terhadap kegiatan *loading-unloading*. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif. Data diperoleh dari angket. Populasi penelitian ini adalah dari pihak bagian kargo, pengguna jasa, dan bagian manajemen kargo sejumlah 100 orang pada bagian kargo bandara Internasional Juanda Surabaya. Teknik sampling yang digunakan adalah random sampling. Jumlah sampel ada sebanyak 49 orang. Data dianalisis menggunakan analisis regresi linear sederhana. Hasil dari penelitian ini kinerja keselamatan personel kargo sebesar 67.91 % dan kegiatan *loading-unloading* sebesar 75.62 %. Berdasarkan hasil uji hipotesis diketahui bahwa kinerja keselamatan personel kargo secara signifikan berpengaruh terhadap kegiatan *loading-unloading*.

Kata Kunci: Keselamatan Personel Kargo, Kegiatan *Loading Unloading*, Bandar Udara Juanda Surabaya

Abstract

The existence of a new charlie apron which is part of the air side area, it should be necessary to improve supervision, knowledge, security and other supporting facilities as an effort to work safety for all personnel at the Cargo Terminal. The purpose of this study is to determine the level of safety and performance of personnel in loading-unloading activities, and to determine the effect of personnel safety on loading-unloading activities. The research method used is a quantitative method. Data obtained from a questionnaire. The population of this study is from the cargo department, service users, and cargo management section of 100 people in the cargo section of Juanda International Airport, Surabaya. The sampling technique used is random sampling. The number of samples there were 49 people. Data were analyzed using simple linear regression analysis. The results of this study the safety level of cargo personnel is 67.91% and loading-unloading activities are 75.62%. Based on the results of hypothesis testing it is known that the level of work safety of cargo personnel significantly influences loading-unloading activities.

Keywords: *Cargo personnel safety, loading unloading activities, Juanda Surabaya airport*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Bandara Internasional Juanda adalah bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta berdasarkan pergerakan pesawat dan penumpang. Bandara ini melayani rute penerbangan dari dan tujuan Surabaya, kota terbesar kedua di Indonesia. Bandara Internasional Juanda dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I.

Pada tahun 2017 saja tercatat jumlah pertumbuhan penumpang di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya pada tahun 2017 mencapai 20 juta penumpang naik 3,3 persen dibandingkan dengan tahun 2016 yang hanya tercatat sebanyak 19,4 juta penumpang. Bandara ini memiliki panjang landasan 3000 meter dengan luas terminal sebesar 51.500 m², atau sekitar dua kali lipat dibanding terminal lama yang hanya 28.088 m².

Bandara baru ini juga dilengkapi dengan fasilitas lahan parkir seluas 28.900 m² yang mampu menampung lebih dari 3.000 kendaraan. Bandara ini diperkirakan mampu menampung 13 juta hingga 16 juta penumpang per tahun dan 120.000ton kargo/tahun. Sejalan dengan berkembangnya bandar udara di Indonesia melalui konsep City Airport menjadi Airport City, setiap bandar udara, termasuk Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, semakin meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa bandara dan kualitas Sumber Daya Manusia yang dimiliki.

Hal ini dapat menjadi berita baik bagi dunia penerbangan Indonesia sekaligus tantangan besar untuk dapat terus meningkatkan sarana serta fasilitas pendukung angkutan udara yang berdasarkan pada koridor 3S + 1C, yaitu *Safety, Security, Service, Compliance*. Demi meningkatkan

kualitas pelayanan yang mencerminkan ketertiban, kelancaran, dan kenyamanan bagi pengguna jasa Bandar Udara, Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya juga meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa Bandar Udara.

Selain memiliki terminal 1 dan terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda juga memiliki Terminal Kargo yaitu terminal yang melayani jasa pengiriman kargo melalui pesawat udara. Dalam kegiatan loading-unloading Terminal Kargo didukung dengan *Ground Support Equipment* seperti *Baggage Cart* dan *Baggage Towing Tractor*, dimana kedua alat tersebut memiliki satu fungsi yaitu untuk membawa barang penumpang yang berada di Terminal Kargo menuju apron untuk di masukkan kedalam pesawat udara. Di Terminal Kargo sendiri PT Angkasa Pura I memiliki sebuah unit yang tugasnya utamanya Melakukan Inspeksi di daerah Terminal Kargo dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa Terminal Kargo di Bandar Udara Juanda Surabaya.

Ketika melaksanakan OJT (*On The Job Training*) di unit Terminal Inspektur Kargo dalam setiap shift petugas Terminal Inspektur Kargo sudah menjalankan tugas dengan baik, namun pada saat inspeksi Terminal Inspektur Kargo menemukan beberapa permasalahan saat kegiatan loading-unloading barang sedang berjalan di Terminal Kargo. Seorang Terminal Inspektur Kargo bertugas memantau segala kegiatan *loading-unloading* namun hanya dapat dilakukan pada saat melakukan inspeksi saja, diluar inspeksi personel Terminal Inspektur Kargo tidak dapat memantau kegiatan operasional di terminal secara menyeluruh. Tugas dari Terminal Inspektur Kargo sendiri akan maksimal jika di dukung dengan fasilitas

penunjang yang memadai diiringi dengan pengetahuan personel terkait tata tertib di terminal kargo.

Kurangnya pengetahuan akan pentingnya keselamatan, mengakibatkan ditemukannya beberapa permasalahan salah satunya gerobak bagasi yang tidak tertata secara rapi dan di letakkan tidak dipasang pengaman ban hal ini berpotensi sebagai *hazard*.

Pentingnya keselamatan dan ketertiban yang menjadi faktor utama seharusnya diiringi dengan optimalnya kegiatan loading-unloading barang kargo, namun kenyataannya beberapa petugas cheker, porter yang tidak menggunakan rompi keselamatan. Rompi merupakan bagian dari APD (Alat Pelindung Diri)/ PPE (*Personnel Protective Equipment*) yang merupakan tanda keselamatan khususnya didalam wilayah sisi udara.

Didalam pedoman *Airside Safety Manual* Menurut peraturan Menteri tenaga kerja dan transmigrasi nomor:PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri (APD) dimana perusahaan terkait wajib menyediakan APD bagi pekerja atau buruh sesuai standar dan diberikan secara cuma-cuma. Dibangunnya apron baru yang diresmikan pada tahun 2017 yang tidak diiringi peningkatan keamanan guna keselamatan kerja bagi setiap personel yang bekerja di Terminal Kargo Bandar Udara Juanda Surabaya, Terminal Kargo Lini 1 ini berbatasan langsung dengan apron baru yang merupakan bagian dari wilayah sisi udara atau *airside*, fungsi dibangunnya apron ini adalah untuk memaksimalkan kegiatan kargo, diharapkan pembangunan apron yang berbatasan langsung dengan gudang kargo ini memudahkan kegiatan loading-unloading dan meningkatkan mobilitas dalam bongkar muat barang kargo. Adanya apron baru *Charlie* yang merupakan bagian dari wilayah sisi udara seharusnya perlu ditingkatkannya pengawasan, pengetahuan, keamanan dan

fasilitas penunjang lain sebagai upaya keselamatan kerja seluruh personel di Terminal Kargo. Sehingga berdasarkan latar belakang yang sudah jelaskan pada paragraf sebelumnya dan untuk meningkatkan standar yang harus dilakukan Bandar Udara Internasional Juanda dalam memecahkan permasalahan guna keselamatan kerja bagi setiap personel yang bekerja di wilayah sisi udara terminal kargo, dengan ini bermaksud membuat tugas akhir dengan judul: “Analisis Kinerja Keselamatan Personel Kargo Terhadap Kegiatan *Loading* dan *Unloading* Di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya”

Rumusan Masalah

1. Bagaimana keselamatan personel kargo di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya?
2. Bagaimana kinerja personel kargo dalam kegiatan *loading-unloading* di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya?
3. Apakah keselamatan kerja personel kargo secara signifikan berpengaruh terhadap kegiatan *loading-unloading* di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya?

Tujuan Penelitian

1. Mengetahui keselamatan kerja personel kargo di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
2. Mengetahui kinerja personel dalam kegiatan *loading-unloading* di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
3. Mengetahui pengaruh kegiatan *loading-unloading* di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya terhadap keselamatan kerja.
4. Sebagai bahan masukan untuk Angkasa Pura 1, Angkasa Pura Support dan Angkasa Pura Logistik khususnya di

Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya terhadap keselamatan kerja.

Manfaat Penelitian

Bagi Penulis, untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis mengenai

1. kinerja keselamatan personel dan kegiatan *loading-unloading* di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
2. Bagi Perusahaan, diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi perusahaan untuk meningkatkan keselamatan kerja personel guna mengoptimalkan kegiatan *loading-unloading* di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
3. Bagi Lembaga Poltekbang Surabaya, sebagai sumbangan ilmu pengetahuan serta data dokumentasi dan sekaligus menjadi sebuah bahan referensi ilmiah bagi kegiatan penelitian selanjutnya.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Bangun Wilson (2012:377) Keselamatan Kerja adalah perlindungan atas keamanan kerja yang dialami pekerja baik fisik maupun mental dalam lingkungan pekerjaan. Menurut Mondy dan Noe, dalam (Pangabean Mutiara, 2012:112), Manajemen Keselamatan kerja meliputi perlindungan karyawan dari kecelakaan di tempat kerja sedangkan, kesehatan merujuk kepada

kebebasan karyawan dari penyakit secara fisik maupun mental. Keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja (Mangkunegara, 2000:161 Dalam Wahyu Ratna S. 2006:16).

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara, Pasal 1 angka 9 pengertian Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumberdaya manusia, fasilitas dan prosedur. Kemudian Pasal 1 angka 11 bahwa Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu didalam bandar udara maupun diluar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah beresiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggara bandar udara dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan sesuai ketemuan yang berlaku.

Berikut ini adalah prosedur system *loading-unloading* yang menurut Daniel Hlavaty & Jakub Kraus (2017): Setiap pengiriman harus disiapkan sebelum *loading* ke dalam pesawat. Persiapan ini termasuk *x-ray* dan penimbangan setiap pengiriman. Setelah itu, pengiriman dimuat ke *van*(mobil angkut) dan ditransfer ke *airport warehouse*. Setelah itu, barang dikirim dari *van* ke troli. Troli ditimbang dengan berat *fork-lift* dan berat pengiriman dihitung dengan perbedaan berat kotor dan berat troli kosong.

Tabel dengan ketinggian ini termasuk di kontrol beban, di mana rencana beban disusun. Sebelum pengunggahan dimulai,

harus memeriksa ekor pesawat. Penting juga untuk memastikan bahwa ekor pesawat berada dalam posisi yang benar dan bahwa pesawat sepenuhnya tersedak. Setiap pemuatan dapat dimulai hanya dengan sesuai dengan rencana pemuatan yang dibuat oleh kantor *Load Control*. *Loading* biasanya memakan waktu satu jam. Semua aktivitas pemuatan diperiksa. Setiap penyimpangan keselamatan ditulis ke dalam formulir laporan. Setelah keberangkatan, semua penyimpangan dilaporkan di Kepala perusahaan penanganan. Pelaporan ini memastikan kualitas layanan penanganan yang tepat. Proses *Unloading* biasanya dimulai beberapa menit setelah pesawat tiba.

Beberapa jenis peralatan pendukung darat atau *Ground Support equipment* (GSE) digunakan untuk bongkar muat. Ketika baling-baling dihentikan dan suar anti-tabrakan dimatikan, pemimpin pemuatan dapat menghubungkan unit daya darat atau *Ground Power Unit* (GPU). *Belt* pemuatan digunakan untuk menurunkan pengiriman dari pesawat. Pengiriman dari sabuk pemuatan dipindahkan ke troli (troli yang sama, yang digunakan untuk mentransfer bagasi). Troli ini dipindahkan ke gudang tempat penyortiran dilakukan. Sangat penting untuk mengikuti beberapa peraturan keselamatan selama bongkar muat dan saat mendekati GSE ke pesawat.

Aturan yang paling penting adalah menggunakan pemandu. Orang panduan adalah orang yang menavigasi pengemudi GSE dan menunjukkan dengan tangan menandakan jarak antara GSE dan pesawat. Jarak minimum antara sabuk pemuatan dan tepi pintu kargo harus lebih dari 5 kaki. Aturan penting kedua adalah pengujian potensi kerusakan pada perlengkapan darat masing-masing sebelum pendekatan terakhir pesawat. Aturan keselamatan lainnya dapat

mencakup misalnya posisi kerucut yang benar, roda *chocking* atau berjalan di sekitar sayap dan baling-baling, semua aturan keselamatan wajib diawasi.

Petugas kargo memastikan kepatuhan semua aturan keselamatan. Tanggung jawabnya selanjutnya adalah mencegah keterlambatan penanganan. Setiap penundaan kecil harus diberitahukan. Petugas harus mengisi laporan keselamatan khusus selama setiap operasi pagi dan sore. Laporan ini mencakup bidang yang harus diisi pada waktu yang tepat ketika setiap kegiatan penanganan dilaksanakan.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif. Dalam penelitian ini, objek penelitian adalah kinerja keselamatan personel kargo terhadap kegiatan loading-unloading barang di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Data diperoleh dari angket. Populasi penelitian ini adalah dari pihak bagian kargo, pengguna jasa, dan bagian manajemen kargo sejumlah 100 orang pada bagian kargo bandara Internasional Juanda Surabaya. Teknik sampling yang digunakan adalah random sampling. Jumlah sampel ada sebanyak 49 orang. Data dianalisis menggunakan analisis indeks dan regresi linear sederhana.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengujian validitas menggunakan metode koefisien korelasi dengan rumus korelasi *Product Moment Pearson*. Instrumen dapat dikatakan valid apabila mempunyai r hitung yang diperoleh $\geq 0,2816$ pada kinerja kepercayaan 95%. Semua item indikator yang digunakan untuk mengukur masing-masing variabel memiliki angka koefisien yang lebih besar dari 0.2815. Oleh karena itu, instrumen yang digunakan dalam mengumpulkan data

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN: 2548-8112

dinyatakan reliabel pada taraf kepercayaan 95%.

Uji reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang mempunyai indikator dari variabel atau konstruk. Menurut Santoso (2017), suatu kuesioner dinyatakan reliabel atau handal, jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Uji reliabilitas dilakukan dengan uji statistik Cronbach Alpha. Kriterianya adalah suatu konstruk atau variabel dinyatakan reliabel, jika nilai Cronbach Alpha > 0,70 (Ghozali, 2018). Berikut ini adalah hasil uji reliabilitas. semua item indikator yang digunakan untuk mengukur masing-masing variabel memiliki angka *cronbach's alpha* yang lebih besar dari 0.7. Oleh karena itu, instrumen yang digunakan dalam mengumpulkan data dinyatakan reliabel.

Dari rumus indek % diketahui nilainya adalah 67.91 %. Berdasarkan tabel intepretasi persentase, dapat disimpulkan bahwa keselamatan personel sudah baik. Namun belum maksimal. Dari rumus indek % diketahui nilainya adalah 75.62 %. Berdasarkan tabel intepretasi persentase, dapat disimpulkan bahwa kegiatan loading dan unloading sudah baik. Namun belum maksimal.

Berikut ini adalah hasil uji model penelitian. Hasil uji model penelitian didasarkan pada output perhitungan SPSS 25 sebagai berikut ini:

Tabel 1 Hasil Uji Model Penelitian

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	.074	.318		.234	.816
Xtotal	1.093	.092	.866	11.874	.000

a. Dependent Variable: Ytotal

Dikarenakan pada model regresi yang telah didapatkan nilai intercept atau constant-nya tidak signifikan terhadap model, maka akan dicari persamaan regresi tanpa mengikutsertakan constant dalam model. Berdasarkan hasil *output* spss diperoleh hasil persamaan regresi untuk variabel kualitas pelayanan terhadap kepuasan penumpang sebagai berikut:

$$Y = \beta x + e$$

$$Y = 1.093 x + 0.074$$

Interpretasi dari regresi diatas adalah sebagai berikut adalah setiap kenaikan satu satuan Keselamatan Kerja Personel Kargo maka akan menaikkan Kegiatan Loading Unloading Kargo sebesar 1.093 dengan syarat variabel lainnya konstan.

Dimana:

Y = Kegiatan Loading Unloading Kargo

X = Kinerja Keselamatan Personel Kargo

e = Standar Error

Uji t statistik untuk menguji pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel tidak bebas secara parsial dengan mengasumsikan bahwa variabel lain dianggap konstan. Keselamatan personel digunakan uji t dengan kriteria pengujian jika t hitung > t tabel pada a (alpha) 0,05 atau jika nilai signifikan t < a(alpha) 0,05 (nilai probabilitas t < 0,05) berarti terdapat pengaruh signifikan antara keselamatan personel terhadap kegiatan loading-unloading.

Sebaliknya jika nilai t hitung < t tabel, atau jika nilai signifikan t > a (alpha) 0,05 (nilai probabilitas t > 0,05) berarti terdapat pengaruh yang tidak signifikan antara keselamatan personel terhadap kegiatan loading-unloading.

Tabel 2 Hasil Uji t

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.074	.318		.234	.816
	Xtotal	1.093	.092	.866	11.874	.000

a. Dependent Variable: Ytotal

Dari hasil perhitungan tersebut diketahui bahwa nilai signifikan t (0.000) < a(alpha) 0,05 berarti terdapat pengaruh signifikan antara keselamatan personel terhadap kegiatan loading-unloading.

Nilai R2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel *independen* dalam menjelaskan variasi variabel *dependen* amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2018).

Tabel 3 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.074	.318		.234	.816
	Xtotal	1.093	.092	.866	11.874	.000

Dari perhitungan koefisien determinasi tersebut diketahui bahwa nilai adjusted R square adalah 0.745 artinya pengaruh Keselamatan Kerja Personel Kargo terhadap Kegiatan Loading Unloading Kargo ada sebesar 74.5%. Sebesar 25.5% dipengaruhi oleh variabel lain selain keselamatan personel, misalnya motivasi dan insentif personel.

Diketahui nilai t tabel adalah 2.0117, sedangkan nilai t hitung berdasarkan tabel 4. 7 adalah 11.874. Jadi t hitung > t tabel maka H1 diterima dan H0 ditolak. Jadi keselamatan personel berpengaruh secara signifikan terhadap kegiatan loading-unloading.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis indeks diketahui bahwa kinerja keselamatan kerja personel kargo di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya adalah sebesar 67.91 %. Berdasarkan hasil analisis indeks diketahui bahwa kinerja personel kargo dalam kegiatan loading-unloading di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya adalah sebesar 75.62 %. Berdasarkan hasil uji hipotesis diketahui bahwa kinerja keselamatan kerja personel kargo secara signifikan berpengaruh terhadap kegiatan loading-unloading di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Saran

1. Perlu adanya upaya peningkatan keselamatan kerja personel terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya agar lebih maksimal.
2. Perlu adanya upaya peningkatan keselamatan kerja personel kargo agar kegiatan *loading-unloading* di terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya meningkat.
3. Perlu adanya pengawasan keselamatan kerja personel terminal kargo Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya agar kinerja keselamatan personel kargo tidak menurun.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Anwar, F. (2015). Analisis Kualitas Pelayanan Terminal Kargo Bandara Dengan Jaringan Probabilistik. *Warta Ardhia*, 41(2), 59-68.
- [2] Arief. (2007). *Pemasaran Jasa & Kualitas Pelayanan*. Malang: Bayumedia Publishing.
- [3] Arikunto, S. (2006). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN: 2548-8112

- [4] Bangun, W. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Erlangga.
- [5] Bird and Germain, F. J. (1990). *Practical Loss Control Leadership*. USA: Institute Publishing.
- [6] Daniel Hlavaty & Jakub Kraus (2017). *Safety of Cargo Aircraft Handling Procedure*. Faculty of Transportation Sciences Department of Air Transport, Czech Technical University in Prague.
- [7] Dewan K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) Nasional, 1993
- [8] Farida Jasfar. (2005). *Manajemen Jasa Pendekatan Terpadu*. Bogor: Penerbit Ghalia.
- [9] Ghozali, Imam. (2018). *Application of Multivariate analysis using the program of IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- [10] Keputusan Pemerintah Nomor 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara
- [11] Keputusan Pemerintah Nomor 626 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Program Keamanan Penerbangan
- [12] Kerlinger F.N. (2006). *Azas-azas Penelitian Behavioral*. (terjemahan Drs Landung R Simatupang). Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada Press.
- [13] Lupiyoadi, R. (2001). *Manajemen Pemasaran Jasa: Teori dan Praktik*. Jakarta: Salemba Empat, 101.
- [14] Mangkunegara, A.A. (2001). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. PT Remaja Rosda Karya, Bandung.
- [15] Nasution, M. N. (2004). *Manajemen jasa terpadu*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- [16] Panggabean, Mutiara S. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- [17] Pedoman Angkasa Pura Aiport. *Airside Safety Manual Version 1.0*, 2016
- [18] Peraturan Menteri No. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
- [19] Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri
- [20] Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Nasional Indonesia (SNI). 03-7047-2004 mengenai Terminal Kargo Bandar Udara
- [21] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara
- [22] Ramli, S. (2010). *Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*. Jakarta : Dian Rakyat.
- [23] Rizki, Y. S., & Dimanik, J. S. (2015). Analisis Kesehatan Kerja Personel di Lingkungan Bandar Udara Tjilik Riwut-Palangkaraya. *Warta Ardhia*, 41(4), 233-245.
- [24] Santoso, Singgih. (2017). *Menguasai Statistik dengan SPSS 25*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- [25] Subekti, S. (2013). Pelayanan Kargo Udara di Terminal Kargo Domestik Bandar Udara Soekarno-Hatta. *Warta Ardhia*, 39(2), 99-112.
- [26] Sudarmanto, R. G. (2005). *Analisis regresi linear ganda dengan SPSS*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- [27] Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- [28] Umi Narimawati. (2007). *Riset Manajemen Sumber Daya Manusia Aplikasi Contoh & Penghitungannya*. Jakarta: Agung Media.

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
ISSN: 2548-8112

- [29] Undang-Undang Republik Indonesia
Nomor 1 Tahun 2009 Tentang
Penerbangan
- [30] Undang-Undang Republik Indonesia
Nomor 13 tahun 2003 tentang
Ketenagakerjaan
- [31] Undang-Undang Republik Indonesia
Nomor 1 Tahun 1970 tentang
Keselamatan dan Kesehatan Kerja
- [32] VandenBos, G. R. (2007). *APA
dictionary of psychology*. American
Psychological Association.