

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Pengawasan

Dalam ilmu manajemen, pengawasan (controlling) adalah merupakan salah satu bagian dari proses manajemen atau yang sering disebut dengan fungsi manajemen. Dalam kepustakaan ilmu manajemen disebutkan beberapa pengertian manajemen. Seperti dikatakan oleh Robert Trewatha dan Gene Newport dalam Jerry Yermia Papi, Dkk (2018), bahwa *“management is the process of planning, organizing, actuating and controlling, and organizations operations is order to achieve coordination of the human and material resources essential and efficient attainment of objectives”*. Menurut Siagian dalam Jerry, Dkk (2018) bahwa pada dasarnya pengawasan berarti pengamatan dan pengukuran pelaksanaan suatu pekerjaan dan hasil yang dicapai dibandingkan dengan sasaran dan standar yang telah ditetapkan sebelumnya. Heinz dan Koontz dalam Jerry, Dkk (2018) mengatakan bahwa controlling adalah fungsi manajemen untuk mengukur dan mengoreksi kinerja melihat apakah manajemen telah mencapai sasaran yang direncanakan untuk dicapai. Pengawasan adalah suatu usaha mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi atau hasil kerja dan apabila perlu menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil kerja sesuai dengan rencana.

Kegiatan pembinaan (pengaturan dan pengawasan) keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara diselenggarakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara yang merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Bandar Udara, yang memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan,

dan pelayanan penerbangan. Sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.41 Tahun 2011, bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara. Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi:

1. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara
2. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di Bandar udara
3. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan dibidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara
4. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara
5. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLK_r) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP)
6. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan Bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan
7. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara
8. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dibidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara
9. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non-commercial*)
10. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara
11. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

Sehubungan dengan pengawasan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan, maka Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 menetapkan, antara lain sebagai berikut :

1. Pengendalian dan pengawasan dalam kegiatan rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan Menteri Perhubungan melakukan pembinaan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Pembinaan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan meliputi aspek pengaturan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.

Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), meliputi:

- a. Kegiatan pengaturan meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.

Kegiatan pengendalian meliputi :

- 1) Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.
- 2) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.

b. Kegiatan pengawasan meliputi:

- 1) Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.
- 2) Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.

Berdasarkan Pasal 312 Undang Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, terdapat pemangku penting tentang pengawasan keselamatan penerbangan, meliputi:

Audit adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis, dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan

untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melaksanakan audit yang mengkombinasikan pendekatan produk dan sistem yang terdiri dari: audit terjadwal, yaitu audit berdasarkan siklus kalender, audit tidak terjadwal, yaitu audit berdasarkan kejadian, dilaksanakan pada saat inspektur berada di lokasi atau program audit yang harus dijalankan, dan audit berbasis risiko, yaitu audit berdasarkan profil risiko penyedia jasa penerbangan yang mengindikasikan penyedia jasa penerbangan mengelola risikonya dengan baik.

Pengamatan (*surveillance*) keselamatan penerbangan nasional adalah kegiatan penelusuran yang mendalam atas bagian tertentu dari prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku. Pengamatan terhadap aktivitas utama untuk memastikan keselamatan penerbangan nasional yang berkesinambungan pada penyedia jasa penerbangan berupa pengamatan terhadap produk, yaitu pengamatan menyeluruh terhadap aktivitas untuk pemenuhan terhadap tanggung jawab yang bertujuan untuk keselamatan penerbangan nasional berupa pengecekan pekerjaan perorangan, aktivitas atau proses, yang bertujuan untuk memastikan kesesuaian dengan peraturan petunjuk pelaksana dan prosedur penyedia jasa penerbangan, dan pengamatan terhadap sistem, berupa pengecekan proses menyeluruh pada perusahaan dan sistem, yang bertujuan memastikan keseluruhan manajemen penyedia jasa penerbangan mengelola tanggung jawabnya untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan

Pemantauan (*monitoring*) adalah kegiatan evaluasi terhadap data laporan dan informasi untuk mengetahui kecenderungan kinerja keselamatan penerbangan. Identifikasi bahaya (*hazard*) dan risiko dilakukan dengan metode faktor lingkungan (*environment factor*), catatan unjuk kerja (*performance history*), stabilitas operasional (*operational stability*), dinamika angkutan udara (*air carrier dynamics*), dan sejenis lainnya. Metode ini sebagai petunjuk dalam menentukan pelaksanaan audit berbasis risiko terhadap penyedia jasa penerbangan. Pemeriksaan (*oversight*) keamanan dan keselamatan penerbangan hanya dapat dilakukan oleh inspektur dan teknisi penerbangan yang memenuhi kriteria sebagaimana diatur dalam SKEP/224/X/2009 tentang Kriteria, Tugas, Tanggung Jawab dan Kewenangan Inspektur dan Teknisi Penerbangan. Inspektur penerbangan tersebut terdiri dari: Inspektur Angkutan Udara, Inspektur Bandar Udara, Inspektur Keamanan Penerbangan, Inspektur Navigasi Penerbangan, dan Inspektur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara.

Adapun Teknisi penerbangan terdiri dari: Teknisi Fasilitas Elektronika dan Listrik, Teknisi Keselamatan Penerbangan, dan Teknisi Bandar Udara.

2.1.2 Budaya Keselamatan

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

Di dalam dunia penerbangan dikenal istilah Budaya Keselamatan atau *Safety Culture* sebagai salah satu upaya strategis dalam mewujudkan keselamatan penerbangan. ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dalam *Human Factor Digest 10* memberikan definisi *Safety Culture* yaitu "Budaya Keselamatan dalam suatu organisasi dapat dianggap sebagai seperangkat keyakinan, norma, sikap, peran, dan praktik sosial dan teknis terkait dengan meminimalkan paparan karyawan, manajer, pelanggan, dan anggota masyarakat umum terhadap kondisi yang dianggap berbahaya atau berbahaya."

Budaya Keselamatan (*Safety Culture*) merupakan suatu hal yang diperoleh melalui proses kombinasi antara Budaya Organisasi, Budaya Profesional dan juga dari Budaya Nasional. Salah satu upaya untuk mengimplementasikan budaya keselamatan penerbangan tersebut ialah dengan memperkenalkan budaya tersebut kepada para pegawai, tenaga kerja di luar pegawai di perusahaan, pelanggan, penyedia barang/jasa, kreditur dan pihak lainnya yang mempunyai hubungan ekonomi langsung dengan PT Angkasa Pura I (*stakeholders*) dalam kegiatan penerbangan, dengan memberikan edukasi berupa pendidikan dan pelatihan (*introduces the culture during training season*), dimana seluruh pekerja instansi-instansi yang bergerak dalam kegiatan penerbangan diberikan pelatihan tersebut agar memiliki pengetahuan dalam melaksanakan *safety culture* tersebut, agar nantinya dapat memahami dan mengetahui dengan baik apa itu budaya keselamatan penerbangan dan bagaimana cara untuk melaksanakannya. Dimana dengan memberikan pemahaman

yang baik bagi para stakeholders (Pemegang kepentingan), dalam kegiatan penerbangan tersebut dengan baik melalui proses pendidikan dan pelatihan, safety culture dapat berjalan dengan baik.

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

Budaya keselamatan ditempat kerja berkaitan erat dengan sifat, sikap, dan perilaku selamat setiap organisasi dan pekerja. Oleh karena itu, dalam pembangunan budaya keselamatan, setiap organisasi dan pekerja memerlukan proses *sosialisasi*, *internalisasi*, dan *enkulturasi* untuk memperkokoh bangunan budaya keselamatan yang ingin diciptakan. Budaya keselamatan adalah keyakinan, pola pikir, pola sikap, dan perasaan tertentu yang mendasari dan mengarahkan tingkah laku seorang atau organisasi untuk menciptakan keselamatan. Budaya keselamatan ini perlu dibangun dalam bentuk budaya lapor, budaya saling mengingatkan, budaya belajar dan budaya tidak menyalahkan.

Menurut W. Prasud, Unggul H dan Subiharto (2016) Ada tiga faktor dominan yang menggerakkan budaya keselamatan suatu organisasi yaitu individu, teknologi dan organisasi (ITO). Budaya organisasi "mengacu pada nilai, norma, kepercayaan, dan praktek-praktek yang mengatur bagaimana fungsi organisasi dalam pengelolaan keselamatan. .

2.1.3 Kinerja Petugas

kinerja petugas keamanan yaitu usaha yang dilakukan petugas keamanan penerbangan dalam mencegah agar tidak terjadinya ancaman, kesalahan, penyeludupan, dan perusakan fasilitas penunjang kewanaman dan keselamatan penerbangan. William N. Dunn (dalam Endang dan Harry, 2016) menerangkan bahwa kinerja merupakan suatu

aktivitas kebijakan yang ditujukan untuk merekomendasikan informasi yang relevan dengan aspek-aspek, sistem, standar aturan dan prosedur, yang bersifat interaktif dengan implementasi dan penilaian kebijakan, serta dilakukan sebagai siklus aktivitas yang berurutan.

Menurut S.H. Umar, Dkk (2016) Kinerja karyawan juga bergantung pada pendidikan dan pelatihan dari perusahaannya. Oleh karena itu, karyawan merupakan salah satu aset perusahaan yang penting. Demi kelancaran perusahaan maka perlu adanya manajemen sumber daya manusia (SDM). Sumber daya manusia merupakan faktor yang sangat penting untuk menentukan dalam proses perkembangan dan kemajuan perusahaan khususnya dan pembangunan bangsa pada umumnya. Tanpa adanya kinerja yang bagus dari sumber daya manusia maka peningkatan teknologi tidak akan ada artinya. Apabila suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas itu baik maka penumpang akan merasa senang dan puas. Guna mencapai tujuan dan target sasaran yang diprogramkan oleh perusahaan, diperlukan tenaga-tenaga yang potensial dan berkualitas tinggi.

Menurut IG. P. Mastra, Dkk (2017) ada beberapa hal yang menentukan kinerja Petugas atau karyawan dan penyebab kesalahan, yaitu :

1. Organisasi

Sebagai suatu induk yang berbadan hukum dan manajemen yang baik dalam segala bidang, untuk *Aviation Security* sendiri organisasi keamanan harus menyiapkan sistem kerja, sumber daya manusia, budaya organisasi dan pendukung lainnya agar dapat berjalan dengan baik dan menghindari terjadinya kesalahan dan kerugian terhadap organisasi.

2. Desain Peralatan

Penataan desain yang akan digunakan dalam mengawasi dan memeriksa di lapangan sangat penting, sebab apabila desain yang tidak sesuai akan memberikan dampak yang tidak baik bagi Otoritas Bandara.

3. Prosedur

Prosedur yang benar dijalankan oleh petugas atau karyawan akan memberikan jaminan keselamatan kepada penumpang sebagai penumpang dari jasa penerbangan, prosedur yang dibuat dan menjadikan referensi harus mengacu pada ICAO sebagai standar internasional dan mengacu pada direktorat perhubungan kementerian

perhubungan sebagai pembuat regulasi menyeluruh akan hal keamanan penerbangan.

4. Budaya Kerja

Sebagai keamanan bandar udara yang menjaga dan mengawasi penumpang, barang dan kargo yang akan menggunakan jasa transportasi udara dan jasa kebandarudaraan maka budaya kerja sangat dibutuhkan, budaya kerja yang baik akan tercipta sendirinya dari penanaman pemimpin tingkat atas yang memberikan suatu acuan baku kepada petugas operasional.

5. Pelatihan

Memberikan suatu bekal kepada petugas operasional dilapangan seperti pelatihan. Pelatihan ini dilaksanakan sebagai standar kepada petugas untuk memberikan keahlian mengawasi, menjaga dan mengambil keputusan apabila ada kejadian dilapangan. Petugas telah dilatih dan memiliki keterampilan.

Kompetensi menurut Spencer (dalam Sri Sutarwati, 2018) adalah sebagai karakteristik dasar yang dimiliki oleh seorang individu yang berhubungan secara kausal dalam memenuhi kriteria yang diperlukan dalam menduduki suatu jabatan. Kompetensi adalah penguasaan terhadap seperangkat pengetahuan, keterampilan, nilai-nilai dan sikap yang mengarah kepada kinerja dan direfleksikan dalam kebiasaan berpikir dan bertindak sesuai dengan porsinya. Dengan demikian kompetensi menunjukkan ketrampilan atau pengetahuan yang dicirikan oleh profesionalisme dalam suatu bidang tertentu sebagai suatu yang terpenting. Menurut Sri Sutarwati (2018) Personel keamanan penerbangan bandar udara harus memiliki kemampuan dan pengetahuan di bidang keamanan penerbangan yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi atau surat kecakapan personel. Selain itu personel keamanan juga harus memberikan pelayanan yang baik tanpa harus memberikan kesan buruk bagi pengguna jasa bandara udara. Personel keamanan penerbangan tidak hanya bertugas memastikan keamanan bandar udara tetapi juga sebagai sumber informasi bagi pengguna jasa di bandar udara.

Kompetensi menurut Spencer dalam Sri Sutarwati (2018) adalah sebagai karakteristik dasar yang dimiliki oleh seorang individu yang berhubungan secara kausal dalam memenuhi kriteria yang diperlukan dalam menduduki suatu jabatan. Kompetensi adalah penguasaan terhadap seperangkat pengetahuan, keterampilan, nilai-nilai dan sikap yang mengarah kepada kinerja dan direfleksikan dalam kebiasaan berpikir dan bertindak sesuai dengan porsinya. Dengan demikian kompetensi menunjukkan

keterampilan atau pengetahuan yang dicirikan oleh profesionalisme dalam suatu bidang tertentu sebagai suatu yang terpenting.

Pengertian kompetensi menurut Suparno (2012:27) adalah kecakapan yang memadai untuk melakukan suatu tugas atau sebagai memiliki keterampilan dan kecakapan yang di isyaratkan. Pengertian kompetensi menurut Suparno adalah kecakapan yang memadai untuk melakukan suatu tugas atau sebagai memiliki keterampilan dan kecakapan yang diisyaratkan.

2.1.4 Keselamatan Penerbangan

Dalam undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di jelaskan bahwa penerbangan dikuasai oleh Negara dan pemerintah hanya melakukan pembinaan. Salah satu wujud pembinaan yang dilakukan pemerintah yaitu meningkatkan kemampuan dan perananan kebandar udaraan serta keselamatan dan keamanan penerbangan dengan menjamin ketersediaan jalur penerbangan dan navigasi penerbangan yang memadai dalam rangka menunjang angkutan udara.

Menurut IG.P Mastra, DKK (2017:32) ada beberapa faktor yang mempengaruhi faktor keselamatan penerbangan yaitu kesalahan (*error*), bahaya (*hazards*), dan pelanggaran (*violations*).

1. Kesalahan adalah suatu perbuatan atau karena tidak berbuatnya suatu petugas operasional yang mengarah atau menuju pada penyimpangan-penyimpangan dari kehendak atau harapan semestinya dari petugas organisasional atau operasional, faktor kesalahan ini dibagi menjadi dua faktor yaitu tergelincir (*slips*) dan menyeleweng (*lapse*).
2. Bahaya ialah kondisi yang dapat mengakibatkan atau menyumbang ketidakselamatan operasi dari pesawat udara atau operasi penerbangan.
3. Pelanggaran adalah tindakan yang disengaja untuk tidak berbuat sebagaimana mestinya atau tidak berbuat yang berakibat pada penyimpangan dari peraturan, prosedur, norma, atau cara kerja yang berlaku.

Salah satu faktor yang mengganggu keselamatan penerbangan yaitu keadaan cuaca. Menurut Abdi Dwi Saputra, Dkk (2015), Cuaca adalah keadaan udara pada saat tertentu dan diwilayah tertentu yang relatif sempit dan pada jangka waktu yang singkat. Cuaca itu terbentuk dari gabungan unsur cuaca dan jangka waktu cuaca dalam waktu beberapa jam saja. Cuaca (*weather*) dan iklim (*climate*) merupakan suatu kondisi udara

yang terjadi di permukaan bumi akibat adanya penyebaran pemerataan energi yang berasal dari matahari yang diterima oleh permukaan bumi. Menurut Lukintan (dalam Abdi Dwi Saputra, Dkk, 2015). Cuaca penerbangan adalah cuaca yang diperuntukkan khusus untuk dunia penerbangan, baik untuk saat lepas landas, mendarat maupun selama penerbangan. Informasi cuaca ini diberikan setiap waktu pada saat pesawat akan merencanakan penerbangan yang disesuaikan dengan jadwal penerbangan. Informasi cuaca pada saat lepas landas, selama perjalanan dan mendarat meliputi beberapa unsur cuaca, yaitu angin, jarak pandang, tekanan, jenis awan, dan suhu.

Selain faktor cuaca faktor perawatan pada pesawat udara juga menentukan terjaminnya keselamatan penerbangan. Menurut Rahimudin (2015), Banyak faktor yang menyebabkan kecelakaan-kecelakaan tersebut terjadi, salah satunya adalah masalah perawatan pesawat udara (*maintenance*). Kenapa perawatan menjadi salah satu penyebab dari kecelakaan pesawat, karena beberapa penerbangan (*airlines*) yang menggunakan *system Low Cost Carrier* yang ingin mengefisiensikan biaya seminimal mungkin salah satu pengurangan biaya ada pada *maintenance*. Dianggap biaya yang dikeluarkan untuk perawatan sangatlah besar karena itu *airlines* menekan biaya tersebut yang seharusnya tidak dilakukan.

Sudibyo (2007), menyatakan bahwa “kecelakaan pesawat dapat terjadi karena banyak faktor, diantaranya faktor pesawat itu sendiri, faktor human error, faktor cuaca, atau bahkan ketidak berfungsi dari fasilitas-fasilitas bandara.

kecelakaan di bagi menjadi dua, yaitu :

1. *Accident*

Defenisi *Accident* Menurut *Industrial Accident Prevention*, Terdapat banyak sekali definisi tentang ‘*accident*’. Disini akan diberikan beberapa definisi yang dapat mewakili variasi definisi-definisi yang ada.

Menurut Sentot S., (2012) definisi baku di bagi menjadi beberapa bagian, adalah sebagai berikut:

- a. Accident adalah suatu kejadian yang tidak dapat diduga yang sering berakibat pada cedera, kerugian lainnya.
- b. Kejadian yang tidak direncanakan, kejadian yang diluar kendali yang dapat mengakibatkan cedera pada manusia, kerusakan atau/ dan kerugian kerugian lainnya.

Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah, yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak, terjadi sebelum, dalam waktu atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, pemilik barang atau pihak pengangkut. Berdasarkan konsep tersebut, dapat diuraikan unsur-unsur kecelakaan sebagai berikut:

1. Kejadian atau musibah
2. Tidak dikehendaki oleh pihak-pihak
3. Terjadi sebelum dalam waktu atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan.
4. Menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang.
5. Bagi pihak penumpang, pemilik barang atau pihak pengangkut.

Accident pada dasarnya dapat dicegah dengan menerapkan cara-cara pengendalian yang cocok. Lagipula banyak accident dapat diprediksi melalui metode-metode tertentu. Sementara itu akibat dari accident lebih sulit di perkiraan dan diatasi. Hal ini karena banyak faktor yang dapat mempengaruhinya, seperti: kondisi fisik dan mental pekerja yang terkena cedera, berat badan, ukuran badan, material yang menyebabkan cedera, porsi tubuh yang terkena cedera, dan lainnya. Oleh sebab itu, konsentrasi sebaiknya diarahkan kepada pencegahan terjadinya accident, bukan pada akibatnya yaitu cedera

2. Incident

Defenisi *Incident* Berdasarkan *Industrial Accident Prevention*, *Accident* dibedakan dengan '*incident*'. Perbedaan antara keduanya adalah ada atau tidaknya loss (kerugian). Accident selalu disertai dengan timbulnya kerugian, sedangkan incident tidak disertai dengan kerugian. Incident adalah mirip dengan accident, namun bedanya adalah incident tidak disertai dengan kerugian. Termasuk kedalam kategori incident adalah: nearmiss, dan kejadian-kejadian berbahaya.

2.2 Penelitian Terdahulu

Terhadap beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini dan dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang digunakan dalam penelitian ini.

Pada tabel 2.1 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.1**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Pengawasan**

Judul	Pengawasan Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Sam Ratulangi Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado
Penulis Jurnal	Jerri Yeremia, Femmy M. G, Tulusan, Salmin Dengo (2018) ,Jurnal Administrasi Publik, Vol. 4, No. 49 Februari 2018
Variabel Penelitian	Variabel (X) X1. Pengawasan Variabel (Y) Y. Keselamatan penerbangan
Metode Analisa	analisis kualitatif, yaitu model analisis interaktif dari Meles dan Hubermann.
Hasil Penelitian	Penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan keselamatan penerbangan Bandar Udara Sam Ratulangi oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado, namun belum maksimal, baik pengawasan secara preventif maupun secara represif
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel X1 pengawasan pada penelitian terdahulu diatas digunakan sebagai rujukan variabel Pengawasan pada saat ini.

Sumber : Penelitian Jerri Yeremia,dkk2018

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel pengawasan.

Pada tabel 2.2 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.2**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Budaya Keselamatan**

Judul	Pengaruh Aimanship Dan Safety Culture Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Pangkalan TNI AU
-------	--

	Halim Perdanakusuma
Penulis Jurnal	Sunar Adi Wibowo (2017), Jurnal Strategi Pertahanan Udara, Vol. 3, No. 3 Desember 2017
Variabel Penelitian	Variabel(X) X2. Safety Culture (Budaya Keselamatan) Varibel (Y) Y. Keselamatan penerbangan
Metode Analisa	Analisis Regresi Linear Berganda
Hasil Penelitian	Terdapat pengaruh positif dan signifikan Safety Culture terhadap Keselamatan Penerbangan di Pangkalan TNI AU Halim Perdanakusuma Jakarta. Hasil analisis regresi variabel Safety Culture terhadap Keselamatan Penerbangan menunjukkan bahwa nilai thitung = 2.914 > t tabel = 1,999, maka Ho ditolak atau koefisien b2 dari X2 adalah signifikan.
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel safety culture atau Budaya Keselamatan pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Budaya Keselamatan pada penelitian saat ini.

Sumber : Sunar Adi Wibowo, 2017

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel budaya keselamatan.

Pada tabel 2.3 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.3

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kinerja Petugas

Judul	Kinerja Petugas Lalu Lintas Udara Guna Memenuhi Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta
-------	--

Penulis Jurnal	Sudirman Hi Umar, Prasetyowati, Arry Hertantyo Putro (2016) Jurnal Ground Handling Dirgantara Vo. 3, No. 2, Desember 2016
Variabel Penelitian	Variabel (X) X1.Kinerja Varibel (Y) Y. Pelayanan Petugas
Metode Analisa	Kualitatif (Uji Korelasi)
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukan bahwa ada hubungan yang kuat antara kinerja petugas dengan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel Kinerja pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kinerja petugas keamanan pada penelitian saat ini

Sumber : Sudirman Hi Umar, Dkk 2016

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel kinerja petugas.

Pada tabel 2.4 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.4

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Penerbangan

Judul	PENERAPAN ASPEK KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDARA X PADA MASKAPAI Y
Penulis Jurnal	Untari Christa Situmorang
Variabel Penelitian	Variabel (X) XI.Keselamatan Penerbangan
Metode Analisa	Cara penelitian evaluatif untuk mengumpulkan data tentang penerapan aspek keselamatan penerbangan pada Maskapai X di Bandara Y kemudian

	dibandingkan dengan kriteria atau standar Permenhub Republik Indonesia No. 21 Tahun 2015
Hasil Penelitian	Aspek keselamatan penerbangan pada Maskapai X di Bandara Y yaitu: dari 91 poin aspek keselamatan penerbangan sebanyak 87 (96%) poin sesuai dengan standar
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel keselamatan penerbangan pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel keselamatan penerbangan pada penelitian saat ini.

Sumber : HIGEIA 1 (2) (2017)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel keselamatan penerbangan.

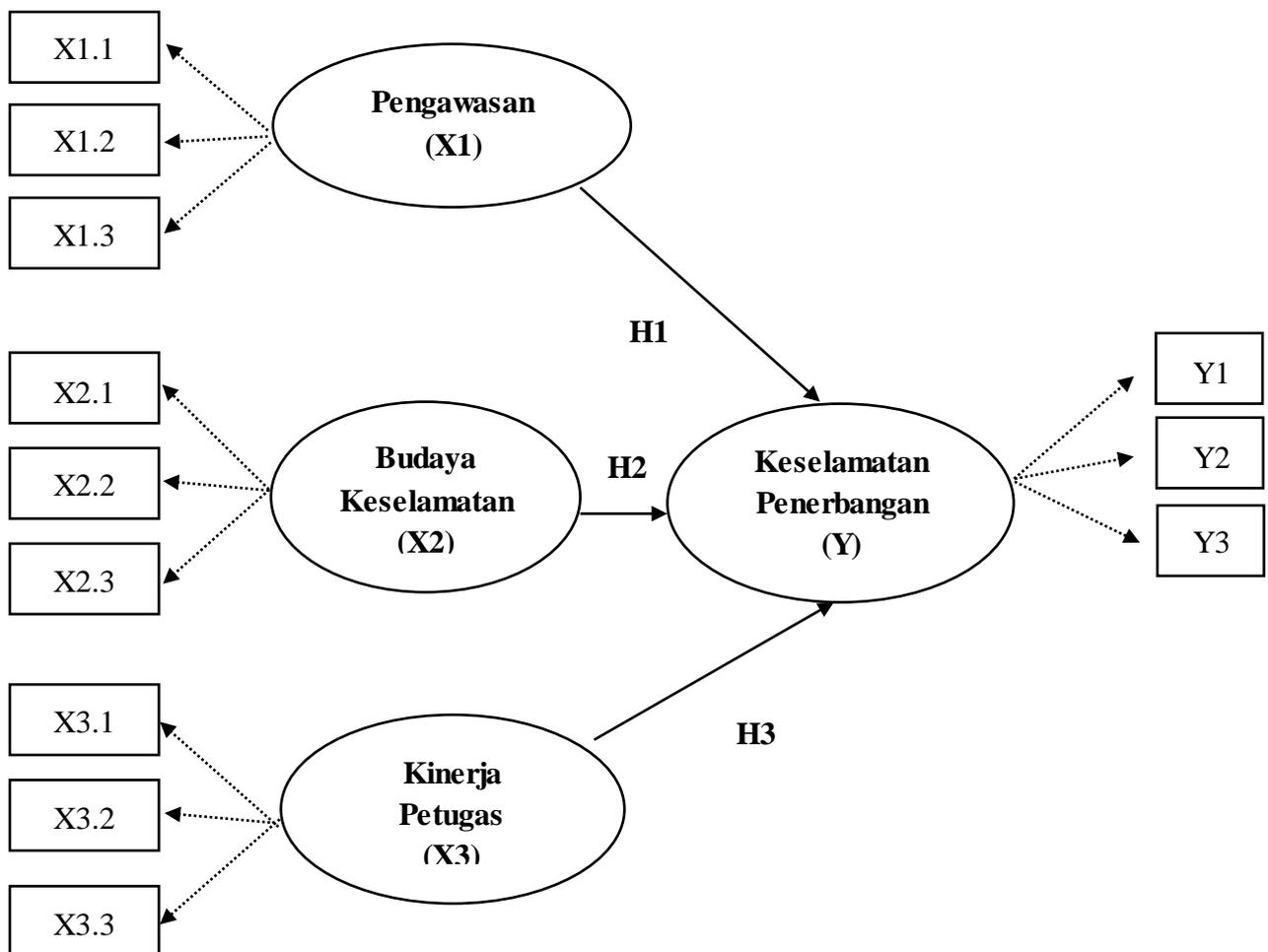
2.3 Hipotesis

Hipotesis menurut arti kata hipotesis berasal dari dua panggalan kata, yaitu “*hypo*” yang artinya di bawah dan “*thesa*” artinya kebenaran atau pendapat. Dan menurut maknanya dalam suatu penelitian hipotesis merupakan jawaban sementara dan kesimpulan yang di ambil untuk menjawab permasalahan yang di ajukan. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima atau menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Hipotesis juga dikatakan sebagai suatu pernyataan mengenai nilai suatu parameter populasi yang dimaksudkan untuk pengujian dan berguna untuk pengambilan keputusannya. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan.. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini.

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

- H1: Diduga variabel Pengawasan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penerbangan pada PT. Angkasapura 1 Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.
- H2: Diduga variabel Budaya Keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penerbangan pada PT. Angkasapura 1 Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.
- H3: Diduga variabel kinerja petugas berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penerbangan pada PT. Angkasapura 1 Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.

2.4 Kerangka Pemikiran Teoritis



Keterangan :



Indikator variabel independen (X1) Pengawasan :

X1.1 : Audit

X1.2 : Pengamatan

X1.3 : Pemantauan

Indikator variabel independen (X2) Budaya Keselamatan :

X2.1 : Komunikasi

X2.2 : Sikap Penyempurnaan

X2.3 : Tekad Manajemen

Indikator variabel independen (X3) Kinerja Petugas :

X3.1 : Kecakapan

X3.2 : Pengalaman

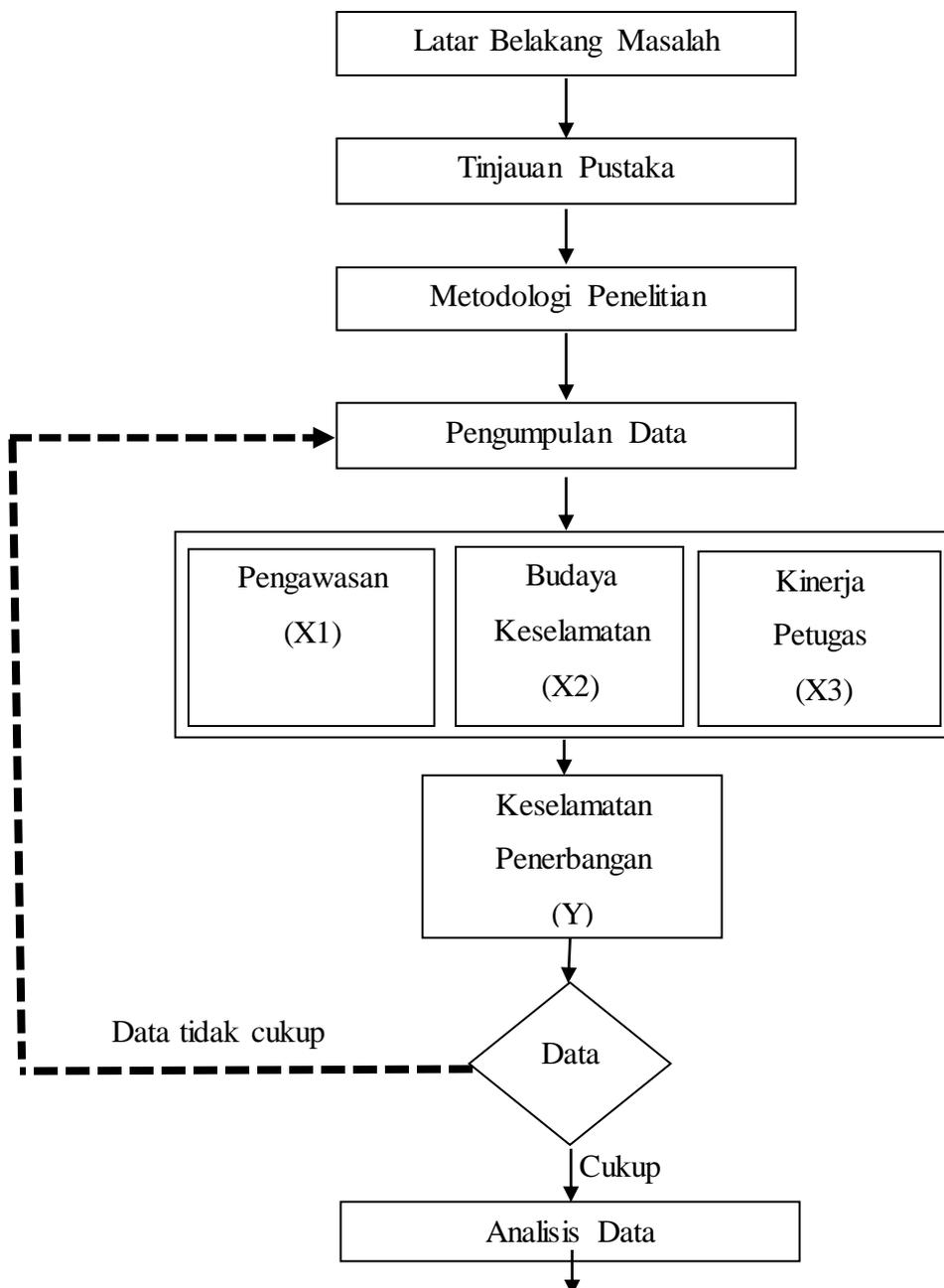
X3.3 : Kemampuan

Indikator variabel dependen (Y) Keselamatan Penerbangan :

Y.1 : Terlaksananya Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System/SMS)

- Y.2 : Pengoperasian pesawat sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP)
- Y.3 : On Time Performance (OTP)

2.5 Diagram Alur Penelitian



Implikasi Manajerial



Kesimpulan dan Saran