

**PENGARUH *SAFETY CULTURE* TERHADAP IMPLEMENTASI *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM* DI UNIT PERAWATAN PESAWAT UDARA SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN INDONESIA**

**Novyanto Widadi<sup>(1)</sup>, Afiya Krysna Bashvari<sup>(2)</sup>**

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang.

**Abstrak:** Unit Perawatan Pesawat Udara belum mengetahui seberapa besar *Safety Culture* dan *Safety Management System* yang terbangun. Penelitian ini bertujuan mengkaji pelaksanaan *Safety Culture*, implementasi *Safety Management System*, dan pengaruh *Safety Culture* terhadap *Safety Management System*. Penelitian Kuantitatif ini mendapatkan data dari kuisisioner, observasi dan dokumentasi. Berdasarkan hasil kuisisioner, disimpulkan bahwa kondisi *Safety Culture* berada dalam kategori baik (82,5%) dan *Safety Management System* dalam kategori baik (82,75%). Dari data gap analysis menunjukkan pencapaian implementasi *Safety Management System* mencapai 79,58%. *Safety Culture* dan *Safety Management System* memiliki tingkat hubungan yang kuat (0,7694). *Safety Culture* memberikan kontribusi sebesar 59,19%.

**Kata Kunci:** Pengaruh, *Safety Culture*, *Safety Management System*

**Abstract:** The Aircraft Maintenance Unit does not yet know how much the Safety Culture and Safety Management System has been built. This study aims to examine the implementation of Safety Culture, the implementation of the Safety Management System, and the effect of Safety Culture on the Safety Management System. This quantitative study obtained data from questionnaires, observations and documentation. Based on the results of the questionnaire, it was concluded that the Safety Culture condition was in the good category (82.5%) and the Safety Management System was in the good category (82.75%). The gap analysis data shows that the achievement of Safety Management System implementation reached 79.58%. Safety Culture and Safety Management System have a strong relationship level (0.7694). Safety Culture contributed 59.19%.

**Keyword:** *Effect, Safety Culture, Safety Management System*

## **Pendahuluan**

Menurut hasil wawancara dengan *Quality Control* Unit Perawatan Pesawat Udara STPI, di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI memang sudah mendapatkan perjetujuan implementasi SMS dari DKPPU, tetapi sejauh ini pelaksanaan SMS dilapangan belum terimplementasi secara maksimal sesuai dengan SMS *Manual*. Audit juga belum pernah dilakukan oleh pihak DKPPU terhadap pelaksanaan *Safety Management System* di AMO 145 Unit Perawatan Pesawat Udara STPI. memperdalam pemahaman tentang persoalan tersebut. Paragraf berikutnya berisi penjelasan tentang permasalahan dan pernyataan tujuan penelitian.

Menurut *Quality Control* Unit Perawatan Pesawat Udara STPI, di Unit Perawatan Perawatan Pesawat sejauh ini belum menerapkan kebijakan dan program budaya keselamatan penerbangan, sehingga Unit Perawatan Pesawat Udara STPI belum mengetahui sejauh mana budaya keselamatan yang telah terbangun. Selain itu, Unit Perawatan Pesawat Udara STPI belum melakukan pengukuran terhadap budaya keselamatan sejak diimplementasikan SMS.

## **Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan adalah metodologi kuantitatif. Proses penulisan diawali dengan melakukan observasi lapangan, melakukan wawancara dengan pihak terkait tema yang akan dibahas untuk mendiskusikan tentang permasalahan yang terjadi. Kemudian penulis melakukan studi lapangan dan studi pustaka untuk

mencari bahan yang akan digunakan pada proses analisa. Dilanjutkan dengan pemilihan komponen dari data yang didapat sebagai instrumen dalam melakukan penulisan.

Penulis membuat kuesioner (angket) yang diberikan kepada responden. Responden difokuskan pada pegawai struktural dan fungsional di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI. Dari hasil yang diperoleh, kemudian penulis melakukan uji normalitas, uji validitas, uji reliabilitas instrumen, uji lineritas, uji hipotesis dan menganalisa dengan analisa SHELL (*Software, Hardware, Environment, Liveware, Lifeware*).

## **Metode Pengumpulan Data**

Pada penelitian ini, metode pengumpulan data yang digunakan adalah kuesioner, observasi dan dokumentasi.

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Adapun teknis yang digunakan dalam penyebaran kuesioner ini yaitu menghitung populasi pegawai struktural dan fungsional di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI.

*Gap Analysis* dilakukan dengan membandingkan antara keadaan yang diinginkan dan sudah ditentukan dengan kondisi riil atau kondisi eksisting di lapangan. Hasil dari *Gap Analysis* akan digunakan sebagai data pendukung dan

pembandingan dengan hasil kuesioner Variabel Y (*Safety Management System*).

Dokumentasi (Studi Kepustakaan atau *Library Research*) adalah teknik pengumpulan data yang tidak langsung ditujukan kepada subyek penulisan melainkan dengan cara mengamati, mempelajari, dan memperoleh data yang memuat masalah *Safety Management System* dari sumber lain, seperti dari dokumen *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, *annexes*, buku ilmu pengetahuan, *literatur*, laporan kerja, dan lain-lain.

**Metode Analisis Data**

Data dari penelitian berupa jawaban kuesioner yang berjumlah 10 pernyataan untuk setiap variabel dengan lima pilihan jawaban disajikan sebagai berikut :

1. Hasil Angket Variable Pengaruh *Safety Culture* (X)

Jawaban yang diperoleh dari 24 responden untuk variabel *Safety Culture* (X) yaitu, Nilai tertinggi yang diperoleh untuk variabel ini adalah 48 dengan nilai terendah 35 dan rata-rata  $(\bar{X}) = \frac{990}{24} = 41.25$  (Tabel 7).

Skor total butir pernyataan yang diperoleh (lampiran 11) adalah 990. Skor maksimum diperoleh dari perkalian skor maksimum (skala likert) dikalikan jumlah pernyataan dikalikan jumlah responden  $5 \times 10 \times 24 = 1200$  dan skor minimum diperoleh dari perkalian skor minimum (skala likert) dikalikan jumlah pernyataan dikalikan jumlah responden  $1 \times 10 \times 24 = 240$ .

$$Presentase X = \frac{\sum X}{\sum X_{total}} \times 100\% = \frac{990}{1200} \times 100\% = 82,5\%$$

Sesuai skala likert, maka skala pengukuran digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 1.** Skala Likert Variable *Safety Culture* (X)

Jadi, nilai 990 untuk variabel peranan *Safety Culture* pada skala likert cenderung berada pada kategori baik. Semakin tinggi skor kuesioner untuk peranan *Safety Culture* berarti peranan *Safety Culture* semakin baik (82,5%).

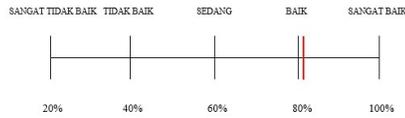
2. Hasil Angket Variable Pengaruh *Safety Management System* (Y)

Jawaban yang diperoleh dari 24 responden untuk variabel *Safety Management System* (Y) yaitu, nilai tertinggi yang diperoleh untuk variabel ini adalah 49 dengan nilai terendah 37 dan rata-rata  $(\bar{Y}) = \frac{993}{24} = 41,375$  (Tabel 8).

Skor total butir pernyataan yang diperoleh (lampiran 12) adalah 993. Skor maksimum diperoleh dari perkalian skor maksimum (skala likert) dikalikan jumlah pernyataan dikalikan jumlah responden  $5 \times 10 \times 24 = 1200$  dan skor minimum diperoleh dari perkalian skor minimum (skala likert) dikalikan jumlah pernyataan dikalikan jumlah responden  $1 \times 10 \times 24 = 240$ .

$$Presentase Y = \frac{\sum Y}{\sum Y_{total}} \times 100\% = \frac{993}{1200} \times 100\% = 82,75\%$$

Sesuai skala likert, maka skala pengukuran digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 2.** Skala Likert Variabel *Safety Management System (Y)*

Jadi, nilai 993 untuk variabel *Safety Management System* pada skala likert cenderung berada pada kategori baik. Semakin tinggi skor kuesioner untuk *Safety Management System* berarti implementasi *Safety Management System* semakin baik 82,75%.

Dilakukan suatu uji persyaratan analisis sebagai syarat penggunaannya, langkah-langkah yang dilakukan untuk mencari besarnya nilai korelasi dan regresi data penelitian, yaitu:

1. Uji Normalitas

Agar data variabel penelitian dapat dianalisis melalui analisa validitas, reliabilitas, dan korelasi sederhana, data tersebut harus berdistribusi normal. Oleh karena itu, sebelum melakukan pengujian hipotesis dilakukan pengujian normalitas data.

Nilai rata-rata dan simpangan baku dari variabel X dan variabel Y dapat diketahui melalui perhitungan nilai Lhitung variabel X terbesar ( $L_0$ ) = 0,15186572 dan Lhitung variabel Y terbesar ( $L_0$ ) = 0.168607138. Sedangkan nilai kritis L untuk uji liliefors adalah 0,2 dengan taraf nyata  $\alpha = 0,01$  dan  $n = 24$ .

Data akan berdistribusi normal apabila  $L_0 \leq L_{tabel}$  atau Nilai  $L_0$  tidak melebihi nilai  $L_{tabel}$  (nilai kritis). Antara Lhitung dengan  $L_{tabel}$  dapat dibandingkan, sehingga dapat

diketahui bahwa variabel X :  $L_0 (0,1519) < L_t (0,2)$  berarti hipotesis nol ditolak (data berdistribusi normal). Sedangkan untuk variabel Y :  $L_0 (0,1686) < L_t (0,2)$  berarti hipotesis nol ditolak (data berdistribusi normal). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data variabel X dan data variabel Y tersebut berdistribusi normal.

2. Uji Validitas

Pada uji validitas, taraf signifikan yang digunakan adalah 1% dan responden ( $n$ ) = 24, maka nilai r Product Moment 0,515. Syarat data dikatakan valid jika setiap koefisien korelasi bernilai  $> 0,515$ . Dari hasil perhitungan pada lampiran 14 untuk variabel X dan lampiran 15 untuk variabel Y.

Dari tabel hasil Uji Validitas, maka dapat dikatakan instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah “VALID”, karena setiap koefisien korelasi tiap-tiap nomor butir instrumen bernilai  $> 0.515$ .

3. Uji Reliabilitas Instrument

Dari pengujian reliabilitas variabel X dan variabel Y dengan menghitung nilai varian dan nilai r menggunakan rumus 4 (BAB 3) dengan ketentuan  $r > 0,6$

- Variabel X (*Safety Culture*) (lampiran 16)  $r_x(0,8098) > (0,6)$

$$r = \left( \frac{n}{n-1} \right) \left( 1 - \frac{\sum var}{var. total} \right)$$

$$= 0,80978$$

- Variabel Y (*Safety Management System*)(lampiran 17)  $r_y(0,7381) > (0,6)$

$$r = \left( \frac{n}{n-1} \right) \left( 1 - \frac{\sum var}{var. total} \right)$$

$$= 0,7381$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa instrument variabel X (*Safety Culture*) dan variabel Y (*Safety Management System*) tersebut reliabel dan dapat digunakan untuk penelitian.

4. Uji Linearitas

Tujuan uji linearitas adalah untuk mengetahui apakah antara variabel bebas X (*Safety Culture*) dan variabel terikat Y (*Safety Management System*) mempunyai hubungan linier.

Karena  $F_{hitung} (0,8831) > F_{tabel} (0,0122)$  pada taraf signifikan  $\alpha = 0,01$  maka  $H_0$  ditolak, sehingga  $H_a$  diterima. Dengan demikian variabel bebas X (*Safety Culture*) dan variabel terikat Y (*Safety Management System*) mempunyai hubungan linier dan model regresi linier sederhana dapat digunakan dalam memprediksi *Safety Culture* terhadap implementasi *Safety Management System* di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI.

5. Uji Hipotesis

Berdasarkan hasil pengujian oleh penulis, hipotesis yang diajukan diterima. Terdapat hubungan yang signifikan antara *Safety Culture* terhadap implementasi *Safety Management System* di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI. Dalam pengujian ini dilakukan analisis korelasi sederhana dan regresi untuk menentukan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Sedangkan untuk mengetahui variabel bebas terhadap variabel terikat dilakukan analisis Korelasi

Pearson Product Moment dan regresi sederhana.

a. Korelasi *Product Moment*

Perhitungan Korelasi *Product Moment* diatas diperoleh Nilai koefisiensi korelasi sebesar 0,7694 sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Nilai koefisien yang bertanda positif menunjukkan bahwa hubungan antara *Safety Culture* dengan *Safety Management System* memiliki hubungan yang searah positif.

Untuk dapat memberikan penafsiran terhadap koefisien korelasi yang ditemukan besar atau kecil, maka dapat berpedoman pada ketentuan sebagai berikut:

**Tabel 1.** Pedoman Interpretasi Terhadap Koefisien Korelasi

Interval Koefisiensi	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.199	Sangat Rendah
0.02 – 0.399	Rendah
0.40 – 0.599	Sedang
0.60 – 0.799	Kuat
0.80 – 1.000	Sangat Kuat

(Sumber : Prof. Dr. Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (2017:231))

Berdasarkan pedoman tersebut, maka antara *Safety Culture* dengan implementasi *Safety Management System* memiliki tingkat hubungan yang kuat.

b. Uji Kuat Koefisiensi Determinasi

Untuk mengetahui seberapa besar sumbangan variabel *Safety*

*Culture* terhadap Implementasi *Safety Management System* digunakan koefisien determinasi (KD).

$$\begin{aligned} \text{KD} &= r^2 \times 100\% \\ &= (0,7694)^2 \times 100\% \\ &= 0,5919 \times 100\% \\ &= 59,19\% \end{aligned}$$

Hal ini menandakan bahwa dalam implementasi *Safety Management System*, 59,19% ditentukan oleh besarnya *Safety Culture* dan 40,81% ditentukan oleh faktor lain.

c. Uji Signifikansi

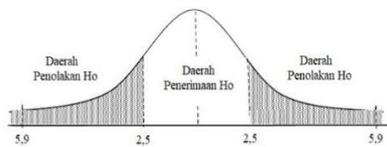
Pada pengujian ini, taraf signifikan yang diterapkan yaitu  $\alpha = 0.01$  dengan  $n = 24$ .

Kaidah Pengujian :

Jika,  $t_{\text{tabel}} \leq t_{\text{hitung}} \leq t_{\text{tabel}}$ , maka  $H_0$  diterima

Jika,  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ , maka  $H_0$  ditolak

Berdasarkan perhitungan diketahui nilai  $t_{\text{hitung}} = 5,9$  sedangkan  $t_{\text{tabel}} = 2,5$  pada taraf nyata  $\alpha = 0.01$ . untuk menentukan posisi  $t_{\text{hitung}}$  dapat dilihat pada gambar berikut :



**Gambar 3.** Kurva Analisis Uji t (Sumber : Penelitian 2019)

Dengan demikian dapat diketahui bahwa  $t_{\text{hitung}}$  berada pada daerah  $H_0$ , sehingga hipotesis alternatif ( $H_a$ ) diterima. Hal ini menunjukkan bahwa *Safety Culture* mempunyai hubungan positif yang nyata (signifikan)

terhadap implementasi *Safety Management System*.

d. Uji Regresi Linear Sederhana

Pengujian ini digunakan untuk mengetahui bagaimana variabel terikat dapat diprediksikan melalui variabel bebas dengan menggunakan regresi linear sederhana.

**Tabel 2.** Uji Regresi Linear Sederhana

Uji Regresi Linear Sederhana Menggunakan Program Excel

Nilai	Coefficients
a	12.08293839
b	0.710110585

Berdasarkan data pada diatas (lampiran 20), dapat diketahui besarnya nilai a adalah 12,08293839 dan nilai b adalah 0,710110585 sehingga didapat persamaan regresi linear :

$$Y = 12,08 + 0,71X$$

Hal ini berarti jika Pengaruh *Safety Culture* diperbaiki 1 poin, maka akan menyebabkan peningkatan implementasi *Safety Management System* sebesar 0,71 pada konstanta 12,08.

6. Gap Analysis

*Gap analysis* dilakukan dengan cara mengkaji pelaksanaan *Safety Management System* di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI berdasarkan ICAO Document 9859. Pengambilan data Gap analysis diketahui oleh Quality Control dan ahli dibidang *Safety Management System*.

Total pertanyaan dari Gap analysis sebanyak n = 71 dengan total skor  $\Sigma$  total = 142. Dalam penelitian, penulis menentukan nilai dari masing-masing jawaban Ya = 2, Tidak = 0, dan Sebagian = 1. Hasil pelaksanaan *Safety Management System* dari Gap analysis yang diperoleh dapat dilihat pada lampiran 25, sebagai berikut :

**Tabel 3.** Hasil Gap Analysis

Jawaban	Nilai	Hasil	Skor
Ya	2	48	96
Tidak	0	6	0
Sebagian	1	17	17
Total			113

Hasil presentase dari Gap Analysis =

$$\begin{aligned}
 \text{Presentase} &= \frac{\Sigma}{\Sigma_{total}} \times 100\% \\
 &= \frac{113}{142} \times 100\% \\
 &= 79,58\%
 \end{aligned}$$

Dimana :

$$\begin{aligned}
 \Sigma &= \text{Jumlah skor} \\
 \Sigma \text{ total} &= \text{Total Skor (142)}
 \end{aligned}$$

Skala pengukuran dapat digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 4.** Skala Variabel *Safety Management System* menurut *Gap Analysis*

Berdasarkan *Gap Analysis*, *Safety Management System* di Unit

Perawatan Pesawat Udara berada pada posisi baik (79,58%).

**Diskusi**

Dalam penyajian analisa kualitatif ini penulis menggunakan *SHELL* Model dengan melihat *Software (procedure)*, *Hardware (machine)*, *Environment*, *Lifeware (human)*, dan *Liveware (adjacent unit)* didalam implementasi *Safety Management System*. Berikut ini analisis *SHELL* Model yang digunakan:

1. *Software*

Pada pelaksanaan *Safety Management System* di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI, masih ada beberapa prosedur yang belum dilaksanakan secara maksimal. Hal ini ditunjukkan dengan jawaban responden pada poin yang terkait dengan prosedur, pelaksanaan tugas, dan kebijaksanaan organisasi. Beberapa prosedur yang belum dilaksanakan dikarenakan belum adanya dokumen yang digunakan untuk acuan ketika akan melaksanakan prosedur yang benar. Tugas yang diberikan oleh eksekutif yang bertanggungjawab, baru sebagian didukung dalam manual SMS. Prosedur untuk meninjau operasi dan proses terkait keselamatan penerbangan untuk bahaya/resiko juga belum dilaksanakan secara maksimal.

Prosedur, tugas, dan kebijaksanaan yang baru sebagian atau tidak dilaksanakan akan mempengaruhi budaya keselamatan pada organisasi. Maka dari itu, pihak dari Unit Perawatan Pesawat Udara STPI perlu memberikan pemahaman dan sosialisasi kembali kepada para

pegawai mengenai prosedur yang belum dilaksanakan secara maksimal. Membuat dokumen mengenai prosedur yang belum dilaksanakan dan mengevaluasi tugas yang diberikan oleh eksekutif yang bertanggungjawab agar kedepannya didukung secara penuh dalam manual SMS. Hal ini dilakukan supaya ada peningkatan dalam *Safety Culture* kedepannya.

## 2. *Hardware*

Peralatan kerja yang digunakan dalam perawatan pesawat di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI sudah dinilai baik. Berdasarkan *Gap analysis*, Unit Perawatan Pesawat Udara STPI sudah mengadakan program untuk tinjauan sistematis dan progresif dari semua operasi, proses, fasilitas dan peralatan terkait keselamatan penerbangan.

Alat, peralatan uji, struktur fisik pesawat, kontrol dari alat-alat dan instrumen harus dipertahankan dalam keadaan bersih, sudah dikalibrasi, dan digunakan sesuai dengan fungsinya sehingga *serviceable* untuk perawatan pesawat udara. Hal ini mendukung para pegawai dalam melakukan perawatan pesawat udara dan dapat mempertahankan *Safety Culture* organisasi yang sudah terbangun di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI.

## 3. *Environment*

Kondisi kerja pada saat ini sudah dinilai baik oleh para pegawai dalam mendukung keselamatan penerbangan dan memperhatikan keamanan lingkungan karena sangat berpengaruh terhadap pegawai baik secara langsung maupun tidak

langsung. Pihak Unit Perawatan Pesawat Udara STPI tetap harus memberikan contoh kondisi yang mendukung kerjasama antar tingkat atasan, bawahan ataupun yang mempunyai status yang sama.

Pada pelaksanaan kerja di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI, sudah ada lingkungan pelaporan keselamatan yang terbuka dan adil. Hal ini harus dipertahankan untuk menunjang *Safety Culture* yang sudah terbangun pada organisasi. *Safety Management System* di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI belum sepenuhnya mengidentifikasi adanya bahaya. Pernyataan tersebut berdasarkan pendapat para pegawai ketika melakukan pekerjaan perawatan pesawat udara. Perlu adanya evaluasi agar setiap indikasi bahaya ada cara untuk pencegahannya.

## 4. *Liveware*

Manajemen organisasi di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI sudah baik dalam memimpin budaya keselamatan dan sudah secara aktif memotivasi pegawainya untuk menjaga keselamatan. Namun, tetap perlu adanya tindakan untuk meningkatkan motivasi para pegawai dengan cara pemberian *reward* ataupun dengan mempererat kekeluargaan sesama pegawai. Masukan para pegawai Unit Perawatan Pesawat Udara STPI belum seluruhnya didukung secara aktif ketika menangani masalah keselamatan. Pihak Unit Perawatan Pesawat Udara STPI sebaiknya melakukan evaluasi dan perbaikan

terhadap masukan-masukan yang masih belum didorong secara aktif.

Sebagian dari pegawai Unit Perawatan Udara STPI yang belum mengetahui tentang perbedaan perilaku yang dapat diterima dan yang tidak dapat diterima. Hal ini membuat para pegawai harus diberikan pemahaman tentang hal tersebut agar *Safety Culture* organisasi dapat terbangun dengan baik. Komunikasi keselamatan penerbangan di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI, saat ini dilaksanakan dengan baik ditandai dengan kebijakan keselamatan telah dikomunikasikan dengan dukungan nyata diseluruh organisasi dan ada bukti publikasi keselamatan untuk keselamatan komunikasi yang penting bagi para pegawai.

#### 5. *Lifeware* (Sumber Daya Manusia)

Dalam melakukan perawatan pesawat udara, manajemen Unit Perawatan Pesawat Udara STPI masih belum maksimal dalam menyediakan sumber daya manusia untuk berbagai tugas terkait keselamatan penerbangan. Untuk menciptakan *Safety Culture* yang baik, manajemen organisasi harus menyediakan sumber daya manusia yang siap untuk berbagai tugas terkait keselamatan penerbangan.

Pelatihan dan pendidikan bagi para pegawai telah dilakukan oleh Unit Perawatan Pesawat Udara STPI. Hal ini penting dilakukan oleh pihak organisasi untuk dapat meningkatkan pengetahuan, kemampuan dan pemahaman para pegawai terhadap lingkungan kerjanya. Dengan adanya pelatihan dan pendidikan diharapkan dapat memberikan stimulus

atau rangsangan terhadap sumber daya manusia dalam meningkatkan kecakapan dan keterampilan yang diperlukan dalam pencapaian tujuan organisasi.

#### Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan sebelumnya, maka dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut :

1. *Safety Culture* yang terbangun di Unit Perawatan Pesawat Udara STPI dalam kategori baik, dimana organisasi berkerja dalam masalah yang masih ditemukan (82,5%).
2. Implementasi *Safety Management System* Unit Perawatan Pesawat Udara STPI mencapai katerogi baik (82,75%).
3. Berdasarkan *Gap Analysis*, Implementasi *Safety Management System* Unit Perawatan Pesawat Udara STPI mencapai katerogi sedang tetapi cenderung kearah baik (79,58).
4. *Safety Culture* mempunyai pengaruh yang kuat dan signifikan terhadap *Safety Management System* dengan koefisien korelasi sebesar 0,769. Kontribusi pengaruh *Safety Culture* terhadap *Safety Management System* sebesar 59,19% dan sisanya 40,81%` dipengaruhi oleh faktor lain.

#### Daftar Pustaka

- Darsono. (2010). *Budaya Organisasi*. Jakarta : Nusantara Consulting.
- Dobney,J. (2014). B09 HUMAN FACTORS EASA Part 66. Perth : Air Service Training (Engineering) Limited.
- International Civil Aviation Organization. (1993). *Human Factors Digest No. 10 Human*

- Factors, Management and Organization. Canada : International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2018). Doc 9859 Safety Management Manual (SMM). Canada : International Civil Aviation Organization.
- Istiqomah Derajat. (2018). “Pengaruh *Safety Management System* Terhadap Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Udara Di Perum Lppnpi Kantor Cabang Balikpapan”. Tugas akhir tidak diterbitkan. STPI.
- Keputusan Menteri Perhubungan. (2000). Organisasi Dan Tata Kerja Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2009). Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System). Jakarta.
- Reason, James. (2016). *Managing The Risks Of Organizational Accidents*. New York : Taylor and Francis.
- Siregar, Syofian (2013). *Statistik Parametrik Untuk Penelitian Kuantitatif*. Jakarta : Bumi Aksara
- Sugiyono. (2018). *Metode Penulisan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung : Penerbit Alfabeta.
- Sujarwa. (2014). *Ilmu Sosial & Budaya Dasar*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Supriyadi, Yaddy. (2012). *Keselamatan Penerbangan*. Tangerang : PT Telaga Ilmu Indonesia.
- Udi Titto Priyatna. (2010). “Analisis Peningkatan Budaya Keselamatan Menggunakan Metode *Airline Safety Culture Index (ASCI)* Di PT. GMF Aero Asia Jakarta. Tugas akhir tidak diterbitkan. STPI.
- Widadi, Novyanto & Sena, Afen. (2016). *Safety Management System Fundamental Concepts Framework*. Jakarta : Halaman Moeka.
- Widagdho, Djoko. (2015). *Ilmu Budaya Dasar*. Jakarta : Bumi Aksara.