

Faidal, SE., MM



# Perilaku Keselamatan

untuk mengurangi **Kecelakaan**  
bagi pengelola **Industri Pariwisata...**

**Editor :**

Dr. Bambang Setiyo Pambudi, SE, MM



# Perilaku Keselamatan

untuk mengurangi **Kecelakaan**  
bagi pengelola **Industri Pariwisata...**

**Faidal, S.E., M.M.**

Lahir, 03 Maret 1977 di Sumenep Madura dan menamatkan pendidikan dasar di SDN Muangan dan Madrasah Ibtidaiyah "An Nidaul Islamiyah" sekaligus. Melanjutkan pendidikan di MTs dan Madrasah Aliyah dibawah naungan Pesantren At Taufiqiyah sekaligus menjadi santri, Desa Aeng baja raja Bluto Sumenep lulus Tahun 2006. Setelah lulus dari Pesantren melanjutkan studi Sarjana di Universitas Trunojoyo Madura (Unibang) lulus Tahun 2002, Pada 2003 berkesempatan mengabdikan dirinya sebagai Tenaga pengajar di prodi Manajemen Universitas Trunojoyo Madura, strata Magister diselesaikan di Universitas Brawijaya Malang pada tahun 2010 silam.

Selain menjadi Dosen juga sebagai Asesor BNSP sejak 2015, dan aktif diberbagai kegiatan manajemen, kewirausahaan, dan keselamatan kerja khususnya di Industri Pariwisata baik penelitian dan pengabdian kepada masyarakat. Pengalaman sebagai Sekretaris Prodi D3 Entrepreneurship dan Koorprodi D3 Entrepreneurship Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Trunojoyo Madura. Dan Saat ini sedang menempuh Study Doktorat di Universitas Airlangga Surabaya



0858 5343 1992  
eurekamediaaksara@gmail.com  
Jl. Banjaran RT.20 RW.10  
Bojongsari - Purbalingga 53362



**PERILAKU KESELAMATAN UNTUK  
MENGURANGI KECELAKAAN BAGI  
PENGELOLA INDUSTRI PARIWISATA**

Faidal, S.E., M.M.



**PENERBIT CV. EUREKA MEDIA AKSARA**

**PERILAKU KESELAMATAN UNTUK MENGURANGI  
KECELAKAAN BAGI PENGELOLA INDUSTRI PARIWISATA**

**Penulis** : Faidal, S.E., M.M.

**Editor** : Dr. Bambang Setiyo Pambudi, S.E, M.M.

**Desain Sampul:** Ardyan Arya Hayuwaskita

**Tata Letak** : Salsabela Meiliana Wati

**ISBN** : 978-623-120-146-1

**No. HKI** : EC00202419329

Diterbitkan oleh: **EUREKA MEDIA AKSARA, JANUARI 2024**  
**ANGGOTA IKAPI JAWA TENGAH**  
**NO. 225/JTE/2021**

**Redaksi** :

Jalan Banjaran, Desa Banjaran RT 20 RW 10 Kecamatan Bojongsari  
Kabupaten Purbalingga Telp. 0858-5343-1992

Surel: eurekaediaaksara@gmail.com

Cetakan Pertama : 2024

**All right reserved**

Hak Cipta dilindungi undang-undang

Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun dan dengan cara apapun, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan teknik perekaman lainnya tanpa seizin tertulis dari penerbit

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT., atas berkat rahmat dan karunianya sehingga kami dapat menyelesaikan buku dengan judul **“Perilaku Keselamatan untuk Mengurangi Kecelakaan Bagi Pengelola Industri Pariwisata”** tepat pada waktunya.

Penyusunan buku ini tidak lepas dari bantuan dan dukungan beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan membimbing dalam proses penyusunan buku, serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis berharap bahwa buku ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Penulis juga menyadari bahwa buku ini masih jauh dari kata sempurna dan banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis senantiasa mengharapkan kritik dan saran dari pembaca demi penyempurnaan buku yang penulis susun berikutnya.

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>iv</b>
<b>BAB 1 INDUSTRI PARIWISATA .....</b>	<b>1</b>
A. Pengantar Industri Pariwisata.....	1
B. Perundangan Keselamatan Kerja Industri Pariwisata ...	3
C. Prinsip Dasar Pengelolaan Industri Pariwisata .....	5
<b>BAB 2 KESELAMATAN KERJA INDUSTRI PARIWISATA.....</b>	<b>7</b>
A. Keselamatan kerja.....	7
B. Perilaku Keselamatan dan Kesehatan Kerja .....	9
C. Aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja.....	10
D. Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja .....	11
<b>BAB 3 KECELAKAAN KERJA INDUSTRI PARIWISATA.....</b>	<b>12</b>
A. Kecelakaan Organisasi .....	13
B. Organisasi dan Manajemen.....	16
C. Kecelakaan yang Berhubungan Dengan Pekerjaan.....	18
<b>BAB 4 DAMPAK KECELAKAAN KERJA .....</b>	<b>34</b>
A. Klasifikasi Kecelakaan Kerja.....	35
B. Penyebab Kecelakaan Kerja.....	36
C. Dampak Kecelakaan Kerja.....	39
<b>BAB 5 TEORI &amp; MODEL PERILAKU KESELAMATAN .....</b>	<b>41</b>
A. <i>Domino's Heinrich</i> (Domino I).....	41
B. <i>Domino's Bird and Germain</i> ( <i>Domino II</i> ).....	42
C. <i>Human Factor (HF) / SHELL Model</i> .....	43
D. <i>Swiss Chesees Model (SCM)</i> .....	43
<b>BAB 6 PENGETAHUAN KESELAMATAN KERJA .....</b>	<b>45</b>
<b>BAB 7 PRAKTIK MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA .....</b>	<b>48</b>
<b>BAB 8 BUDAYA KESELAMATAN KERJA .....</b>	<b>51</b>
<b>BAB 9 IKLIM KESELAMATAN KERJA .....</b>	<b>57</b>
<b>BAB 10 KEPEMIMPINAN KESELAMATAN KERJA.....</b>	<b>65</b>
<b>BAB 11 PERSEPSI KOMITMEN MANAJEMEN TERHADAP     KESELAMATAN .....</b>	<b>70</b>
<b>BAB 12 SIKAP KESELAMATAN TENAGA KERJA.....</b>	<b>75</b>

DAFTAR PUSTAKA .....	79
TENTANG PENULIS .....	80



**PERILAKU KESELAMATAN UNTUK  
MENGURANGI KECELAKAAN BAGI  
PENGELOLA INDUSTRI PARIWISATA**

**Penulis:  
Faidal, S.E., M.M.**





# BAB

# 1

# INDUSTRI PARIWISATA

## A. Pengantar Industri Pariwisata

Dewasa ini Pariwisata menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan karena berkaitan erat dengan kegiatan sosial dan ekonomi yang dapat dinikmati serta menjadi salah satu cara manusia melakukan sosialisasi. Pariwisata identik dengan kegiatan memberikan kesenangan dan kenikmatan, karena kegiatannya bertujuan memberikan beragam aktifitas secara santai dan menyenangkan tanpa harus menguras tenaga. Besarnya potensi pariwisata mendorong pelaku usaha bidang ini berlomba-lomba menyediakan tempat wisata dengan berbagai cara, baik mengandalkan obyek buatan maupun obyek alam serta menawarkan beragam keunikan dan karakteristik obyek unggulan untuk menarik minat pengunjung

Industri Pariwisata adalah kumpulan usaha pariwisata yang saling terkait dalam rangka menghasilkan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dalam penyelenggaraan pariwisata. Kegiatan pariwisata dapat menimbulkan bahaya, risiko, keadaan darurat dan kecelakaan. Oleh karena itu, manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) perlu diterapkan untuk mengelola risiko, mencegah kecelakaan, dan mengelola situasi darurat. Implementasi keselamatan dan kesehatan kerja dalam pariwisata Indonesia membutuhkan upaya dan peran kolaboratif dari berbagai lini: desa, perguruan tinggi, industri, komunitas dan media serta didukung dengan teknologi.

# BAB 2

## KESELAMATAN KERJA INDUSTRI PARIWISATA

### A. Keselamatan kerja

Kecelakaan dapat didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tidak diinginkan ataupun direncanakan yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, kondisi lingkungan ataupun kombinasi dari berbagai hal tersebut yang berdampak pada cedera, kematian, kerusakan properti, terhentinya produksi, penurunan kesehatan, ataupun kerusakan lingkungan. Dalam mencegah terjadinya kecelakaan di tempat wisata, perlu diatur keselamatan dan kesehatan kerja baik bagi pengunjung, pegawai, ataupun pengelola tempat wisata.

Keselamatan Kerja menurut Depnaker RI adalah segala daya upaya dan pemikiran yang dilakukan dalam rangka mencegah, menanggulangi dan mengurangi terjadinya kecelakaan dan dampaknya melalui langkahlangkah identifikasi, analisa dan pengendalian bahaya dengan menerapkan sistem pengendalian bahaya secara tepat dan melaksanakan perundang-undangan tentang keselamatan dan kesehatan kerja.

Mangkunegara menyampaikan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu proses upaya yang dilaksanakan oleh pihak daya tarik wisata untuk menjamin keutuhan jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja dan juga pengunjung saat melakukan kegiatan wisata. Tujuan dari penerapan ini agar hak tenaga kerja dan pengunjung terpenuhi yaitu menjamin kesehatan dan keselamatan saat bekerja dari

# BAB 3

## KECELAKAAN KERJA INDUSTRI PARIWISATA

Dari tahun ketahun melonjaknya kasus kecelakaan yang terjadi di industri pariwisata indonesia. Oleh karena itu pentingnya peran keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada industri pariwisata. Keselamatan dan kesehatan kerja pada industri pariwisata, pariwisata merupakan tempat untuk berlibur atau rekreasi tetapi di tempat wisata juga sangat dibutuhkan peran keselamatan dan kesehatan kerja (K3) agar wisatawan bisa berlibur dengan aman dan nyaman.

Kegiatan pariwisata dapat menimbulkan resiko keadaan darurat oleh karena itu manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) perlu diterapkan untuk mengelola resiko yang terjadi di tempat wisata, mencegah kecelakaan dan mengelola situasi darurat serta dapat menjamin keselamatan pengunjung, pegawai dan pengelola.

Adapun faktor faktor kecelakaan yang terjadi pada industri pariwisata antara lain:

1. Faktor manusia yaitu dipengaruhi oleh manusia atau pekerja itu sendiri yang sering menganggap remeh terhadap prosedur keselamatan dan kesehatan kerja (K3)
2. Faktor lingkungan yaitu dipengaruhi oleh lingkungan kerja yang tidak efektif dalam keamanan terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja

# BAB 4

## DAMPAK KECELAKAAN KERJA

Berdasarkan beberapa sumber yang didapat, didefinisikan dari kecelakaan kerja adalah sebagai berikut :

1. Kecelakaan Kerja menurut (Anizar, 2009 h.2) adalah suatu kejadian tak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur.
2. Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang berhubungan dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan biasa atau wajar dilalui (Suma'mur,2009)
3. Menurut (Tarwaka,2014 dalam Widiyanti,2016) Kecelakaan kerja adalah satu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semua yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda, atau properrti maupun korban jiwa terjadi didalam suatu proses kerja industry atau yang berkaitan dengannya.

Dari definisi di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak terencana dan terjadi secara tiba - tiba saat melakukan sebuah tindakan atau pekerjaan dan menyebabkan kerugian bagi diri sendiri maupun sekitar. Dengan kesimpulan tersebut, maka diharapkan selama proses bekerja tidak terjadi kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian dari segi waktu maupun biaya bagi pihak manajemen maupun para pekerja.

# BAB 5

## TEORI & MODEL PERILAKU KESELAMATAN

Suatu kondisi tidak sehat maupun kecelakaan ternyata dipengaruhi oleh faktor manusia sebagai pelaku atau korban itu sendiri. Tetapi manusia tidak menjadi faktor utama terjadinya kondisi tersebut. Banyak kontribusi dari faktor luar, bahkan organisasi atau lingkungan sosial memberi kontribusi juga atas kondisi tersebut.

Tidak ada teori apalagi alat (*tools*) yang paling benar atau paling tepat dalam memahami suatu kondisi, karena cara pandangnya yang berbeda. Teori atau model ibarat sebagai 'pisau' untuk melakukan analisa terhadap suatu kejadian maupun usaha untuk pencegahan. Cara pandang yang luas dan komprehensif memungkinkan kita sebagai pengambil keputusan mempertimbangkan banyak hal sebelum memberikan keputusan, baik yang sifatnya investigatif maupun yang bersifat preventif. Terutama karena membuat dan membenahi pertahanan lebih baik dari pada mencari penyebab terjadinya kasus kesehatan maupun kecelakaan.

### **A. *Domino's Heinrich (Domino I)***

Herbert William (Bill) Heinrich berpendapat bahwa kecelakaan merupakan suatu rangkaian kejadian yang bersambung. Hal ini dianalogikan seperti kartu domino, dimana jatuhnya satu kartu domino dapat menyebabkan kartu domino yang lainnya juga ikut terjatuh. Tetapi jika salah satu kartu domino tersebut dihilangkan maka tidak akan mempengaruhi kartu yang lainnya untuk terjatuh.

# BAB 6

## PENGETAHUAN KESELAMATAN KERJA

Konsep *safety behaviour* merupakan aplikasi sistematis dari penelitian psikologis tentang perilaku manusia dalam hal keselamatan di tempat kerja (Dellaa, 2020). *Safety behavior* menekankan aspek perilaku manusia yang berkaitan dengan kecelakaan kerja. Perilaku aman karyawan memerlukan umpan balik dari karyawan kepada manajemen mengenai upaya keselamatan yang diberikan oleh perusahaan (Zhou dan Jiang, 2015).

*Safety behaviour* juga ditentukan oleh *safety knowledge* dan kemampuan untuk melakukan tugas tertentu (Griffin dan Neal, 2000), dan *safety knowledge* membantu memotivasi individu dalam berperilaku di lingkungan kerja. *Knowledge* memainkan peran sentral dalam niat individu untuk berperilaku (Vierendeels et al., 2018); *safety knowledge* mengarah pada perilaku yang aman. Selain itu, Neal dan Griffin (2002) juga menemukan bahwa *safety knowledge* memberikan dampak positif pada *safety behaviour* dalam model mereka. *safety behaviour* adalah masalah minat individu dalam upaya meminimalkan atau mencegah kecelakaan. Aspek perilaku budaya keselamatan dapat ditinjau melalui observasi rekan kerja, tindakan pelaporan mandiri dan/atau ukuran hasil (Cooper, 2000).

*Knowledge* dapat dipandang sebagai variabel pengaruh langsung dan tidak langsung terhadap hasil perilaku (Guerin, et al 2020 ; Guerin et al., 2018; Kaiser & Fuhrer, 2003). *Knowledge* dan keterampilan diperlukan untuk keberhasilan peningkatan keselamatan dan kesehatan (Montano & Kasprzyk, 2015), termasuk

# BAB

# 7

## PRAKTIK MANAJEMEN KESELAMATAN KERJA

Manajemen keselamatan berhubungan dengan praktik aktual, peran dan fungsi yang terkait dengan tetap aman (Kirwan 1998). Studi terbaru telah meneliti sejauh mana praktik manajemen spesifik terkait dengan kecelakaan (Mearns *et al.* 2003; Vredenburg 2002). Vredenburg (2002) meneliti enam praktik manajemen (komitmen manajemen, penghargaan, komunikasi dan umpan balik, seleksi, pelatihan dan partisipasi) sebagai prediktor tingkat cedera. Secara keseluruhan, praktik manajemen secara signifikan memprediksi tingkat cedera di rumah sakit, terhitung sekitar 17 persen dari variasi cedera, dengan 'praktik perekrutan' sebagai satu-satunya prediktor yang signifikan.

Namun, analisis faktor mengungkapkan bahwa item yang mengukur enam praktik manajemen tidak sesuai seperti yang diharapkan, malah dihasilkan enam skala faktor. Dua di antaranya secara signifikan memprediksi cedera: Faktor 1 (praktik reaktif) dan Faktor 2 (praktik proaktif). Faktor 2 (pemilihan dan pelatihan item) adalah prediktor yang signifikan, sedangkan Faktor 1 (analisis nyaris, penegakan prosedur keselamatan) bertindak sebagai penekan. Hal ini menunjukkan bahwa rumah sakit dengan tingkat cedera rendah melakukan praktik manajemen proaktif dan reaktif, sementara rumah sakit dengan tingkat cedera tinggi terutama memperhatikan respons reaktif. Vredenburg (2002) menunjukkan bahwa perekrutan dan pelatihan karyawan front-end paling efektif dalam mengurangi cedera, misalnya pewawancara dapat

# BAB

# 8

# BUDAYA KESELAMATAN KERJA

Kecelakaan di Three Mile Island (Amerika Serikat) pada tahun 1979 dan, kemudian, di Chernobyl (Rusia) pada tahun 1986, memusatkan perhatian global pada isu keselamatan nuklir. Upaya pemerintah untuk meredakan ketakutan dunia Barat tentang keselamatan instalasi nuklir menegaskan bahwa kejadian seperti itu tidak mungkin terjadi di Barat karena 'budaya keselamatan' yang unggul.

Memberi prioritas tinggi pada masalah keselamatan adalah didefinisikan oleh Badan Energi Atom Internasional (IAEA) sebagai indikasi 'budaya keselamatan' (IAEA 1986; INSAG (Kelompok Penasihat Keselamatan Nuklir Internasional) 1991). IAEA (1988) mendefinisikan budaya keselamatan sebagai 'rangkaiian karakteristik dan sikap dalam organisasi dan individu yang menetapkan bahwa, sebagai prioritas utama, isu keselamatan nuklir mendapat perhatian sesuai dengan signifikansinya'. Peringatan keselamatan serupa dirasakan oleh industri kimia setelah bencana di Bhopal (India) pada tahun 1984.

Menyusul kecelakaan Chernobyl, sejumlah bencana besar lainnya, yang tunduk pada penyelidikan publik independen yang terperinci di Inggris Raya, mengungkapkan peran signifikan yang dimainkan oleh faktor organisasi dan sosial. *Syaratbudaya keselamatandikutip* oleh beberapa laporan penyelidikan ini sebagai konsep penjelasan tentang cara kombinasi faktor manajerial, organisasi dan sosial yang menyebabkan setiap kecelakaan: Tenggelamnya feri Zeebrugge (Sheen 1987); Kebakaran stasiun



# BAB 9

## IKLIM KESELAMATAN KERJA

Dalam literatur keselamatan, istilahnya *iklim keselamatan* sering digunakan secara bergantian dengan budaya keselamatan, meskipun istilah ini memiliki sejarah yang berbeda dan telah dipelajari secara terpisah dari budaya keselamatan. Berdasarkan karya Schneider (1975) tentang iklim organisasi, Zohar (1980) mengikuti saran bahwa iklim spesifik faset harus diselidiki dan mengembangkan ukuran 'iklim aman'. Zohar mengambil faktor organisasi dan sosial yang diidentifikasi dalam penelitian sebelumnya dan menyusun kuesioner untuk memeriksa bagaimana faktor-faktor tersebut *dirasakan oleh tenaga kerja*. Iklim didefinisikan sebagai 'ringkasan persepsi molar yang dibagikan karyawan tentang lingkungan kerja mereka. . . kerangka acuan untuk memandu perilaku tugas yang sesuai dan adaptif' (Zohar 1980: 96).

Skor iklim keselamatan diharapkan berkorelasi dengan tingkat kecelakaan perusahaan, karena iklim bertindak sebagai kerangka acuan untuk perilaku. Penelitian lebih lanjut telah berusaha untuk mereplikasi dan mengembangkan pekerjaan Zohar (1980) dalam industri yang berbeda dan konteks budaya (Brown dan Holmes 1986; Dedobbeleer dan Beland 1991; MD Cooper dan Phillips 1994; Hofmann dan Stetzer 1996; Diaz dan Cabrera 1997).

Definisi iklim keselamatan menunjukkan bahwa hal itu dapat dianggap sebagai variabel mediasi antara karakteristik organisasi dan perilaku aman/tidak aman pekerja. Studi empiris telah mendukung peran mediasi untuk iklim keselamatan (Nealet *al.* 2000; Barlinget *al.* 2002; Grifonet *al.* 2002; Zohar 2002a). Iklim keselamatan

# BAB

# 10

## KEPEMIMPINAN KESELAMATAN KERJA

Gaya kepemimpinan mungkin memiliki efek yang sangat penting pada keselamatan kerja, karena pengaruh manajer pada iklim keselamatan yang ada. Misalnya, Denison (1996) menyatakan bahwa iklim 'sering tunduk pada manipulasi langsung oleh orang-orang yang memiliki kekuasaan dan pengaruh'. Zohar (2002a) menunjukkan bahwa kepedulian terhadap kesejahteraan pekerja, yang bervariasi dengan gaya kepemimpinan transformasional atau transaksional (Bass 1990), menyediakan sumber persepsi iklim. Aspek kepemimpinan transformasional telah dikaitkan dengan tingkat kecelakaan yang lebih rendah (Barling *et al.* 2000, 2002; Yule 2002; Zohar 2002a). Kepemimpinan transformasional telah didefinisikan dalam empat dimensi terpisah: *pertimbangan individual* (pemimpin menunjukkan minat pada pengembangan pribadi dan profesional bawahan); *stimulasi intelektual* (pemimpin menantang asumsi dan mendorong bawahan untuk menjadi kreatif dan inovatif); *motivasi inspirasional* (pemimpin menginspirasi orang lain menuju tujuan dan memberikan makna, optimisme, dan antusiasme); dan *pengaruh yang diidealkan* (pemimpin menginspirasi kepercayaan diri dan dianggap karismatik). Ada bukti empiris yang menunjukkan bahwa masing-masing dimensi ini berpengaruh pada keselamatan kerja.

Barling *et al.* (2000) menggunakan skala modifikasi kepemimpinan transformasional dan konstruktif (mengacu secara khusus pada keselamatan) untuk sampel pekerja restoran. Mereka menemukan bahwa motivasi inspirasional dan stimulasi intelektual

# BAB

# 11

## PERSEPSI KOMITMEN MANAJEMEN TERHADAP KESELAMATAN

Salah satu tema yang berulang dalam penelitian ini adalah pentingnya komitmen manajer senior terhadap keselamatan, dan terlebih lagi, sejauh mana komitmen tersebut dianggap tulus oleh tenaga kerja. Pengemudiet *al.* (1998) menunjukkan bahwa tindakan manajemen memiliki pengaruh signifikan terbesar terhadap penilaian komitmen pekerja. Tindakan manajemen untuk keselamatan terdiri dari sembilan item berikut:

1. Kualitas pelaporan nyaris meninggal
2. Kualitas tindakan pencegahan dan perbaikan untuk keselamatan
3. Fokus pada pencegahan kecelakaan daripada menyalahkan pekerja
4. Memberikan contoh yang baik tentang keselamatan
5. Dorongan saran keselamatan
6. Efektivitas komite keselamatan
7. Prioritas yang diberikan kepada keselamatan sehubungan dengan masalah manajemen lainnya
8. Arti-penting dari motif keuntungan dalam kaitannya dengan isu-isu keselamatan
9. Kontinuitas dan konsistensi praktik manajemen keselamatan.

Ada bukti empiris untuk hubungan antara beberapa item ini dan ukuran hasil keselamatan (ditunjukkan dengan tanda bintang). Pemantauan perilaku tidak aman pekerja secara konsisten terkait dengan tingkat cedera yang lebih rendah (Shannonet *al.*1997).

# BAB

# 12

## SIKAP KESELAMATAN TENAGA KERJA

Sikap dan persepsi keselamatan pekerja tentang risiko di tempat kerja akan dipengaruhi oleh keyakinan pribadi mereka tentang risiko dan keselamatan; keterlibatan pribadi; tanggung jawab individu; evaluasi langkah-langkah keamanan; dan evaluasi bahaya fisik di tempat kerja. *berartiet al.*(2003) menggambarkan iklim keselamatan sebagai 'indikator budaya keselamatan dalam tenaga kerja secara keseluruhan'.

Cox dan Cox (1991) menyelidiki arsitektur sikap keselamatan terhadap perangkat lunak keselamatan, manusia, dan risiko (tidak termasuk keselamatan perangkat keras atau bahaya tertentu); mereka menemukan lima dimensi: skeptisisme pribadi; tanggung jawab individu; keamanan lingkungan kerja; efektivitas pengaturan keselamatan; kekebalan pribadi. Cox dan Cox menggambarkan tanggung jawab individu (keyakinan konstruktif), skeptisisme pribadi, dan kekebalan (keduanya keyakinan tidak konstruktif) sebagai keyakinan pribadi tentang risiko dan keselamatan, sementara keamanan lingkungan kerja dan efektivitas pengaturan keselamatan keduanya merupakan evaluasi.

Cheyne *et al.*(1998) mengukur lingkungan kerja fisik (kondisi lingkungan kerja dasar: pencahayaan, ventilasi, ruang kerja, kelembaban), bahaya fisik dan sikap terhadap keselamatan. Analisis faktor sikap terhadap keselamatan menemukan lima dimensi: manajemen keselamatan; komunikasi; tanggung jawab individu; standar dan tujuan keselamatan; keterlibatan pribadi. Model yang didukung oleh Cheynee *et al.* (1998) menunjukkan bahwa

## DAFTAR PUSTAKA

- Civil Aviation Society. (2002). CAP 719 Fundamental Human Factors Concepts. ICAO, *Human Factors Guidelines for Aircraft Maintenance Manual*, 2003
- Heinrich, H. W, Petersen Dan, Rood Nestor. 1980. *Industrial Accident Prevention, a Safety Management Approach Fifth Edition*. McGraw-Hill Book company:New york.
- James reason, 1990, *Human Error*, Cambridge University Press
- James Reason, 2008, *The Human Contribution, Unsafe act, accident and heroic recoveries*, Ashgate
- Johnston, N., McDonald, N., & Fuller, R. (Eds). (2001). *Aviation psychology in practice*. England: Ashgate Publishing Ltd.
- Prabowo, L.K., (2013), Makalah Pemahaman Teori Perilaku Sehat dan Selamat, Universitas Indonesia
- Reason, J. 1997, *Managing The Risk of Organizational accident*, Ashgate
- Wiener, E.L., & Nagel, D.C. (Eds). (1988). *Human factors in aviation*. California: Academic Press Inc.

## TENTANG PENULIS

### **Faidal, S.E., M.M.**

Lahir di sebuah Desa terpencil, Desa Muangan Kecamatan saronggi Kabupaten Sumenep Madura, pada tanggal 03 Maret 1977 menamatkan pendidikan di SDN dan Madrasah Ibtidaiyah “An Nidaul Islamiyah” di Desa Muangan, melanjutkan Madrasah Tsanawiyah dan Madrasah Aliyah dibawah naungan Pondok Pesantren At Taufiqiyah, Aeng baja raja Kabupaten Sumenep. Saat ini tinggal di Taloon Permai Banyuajuh Kamal Kabupaten Bangkalan, bersama istri dan anak-anaknya. Terhitung 2003 menjadi Aparatur Sipil Negara (ASN) sebagai Dosen manajemen Universitas Trunojoyo Madura.

Selain menjadi Dosen juga sebagai Asesor BNSP sejak 2015, dan aktif diberbagai kegiatan manajemen dan Kewirausahaan. Pengalaman sebagai sekretaris Prodi D3 Entrepreneurship dan Koorprodi D3 Entrepreneurship Fakultas Ekonomi Universitas Trunojoyo Madura. Peneliti di Bidang Manajemen Sumberdaya Manusia, Koperasi dan Kewirausahaan menjadikan ia sebagai ketua, pengawas dan ketua lagi di Koperasi Universitas Trunojoyo Madura. Penelitiannya pada perilaku individu dan Perilaku organisasi di bidang Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.



REPUBLIK INDONESIA  
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA

## SURAT PENCATATAN CIPTAAN

Dalam rangka perlindungan ciptaan di bidang ilmu pengetahuan, seni dan sastra berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, dengan ini menerangkan:

Nomor dan tanggal permohonan : EC00202419329, 28 Februari 2024

**Pencipta**  
Nama : **Faidal**  
Alamat : Taloon Permai Blok K 11 Banyuwajah Kamal Bangkalan, Kamal, Bangkalan, Jawa Timur, 69162  
Kewarganegaraan : Indonesia

**Pemegang Hak Cipta**  
Nama : **Faidal**  
Alamat : Taloon Permai Blok K 11 Banyuwajah Kamal Bangkalan, Kamal, Bangkalan, Jawa Timur 69162  
Kewarganegaraan : Indonesia  
Jenis Ciptaan : **Buku**  
Judul Ciptaan : **Perilaku Keselamatan Untuk Mengurangi Kecelakaan Bagi Pengelola Industri Pariwisata**  
Tanggal dan tempat diumumkan untuk pertama kali di wilayah Indonesia atau di luar wilayah Indonesia : 20 Januari 2024, di Purbalingga  
Jangka waktu perlindungan : Berlaku selama hidup Pencipta dan terus berlangsung selama 70 (tujuh puluh) tahun setelah Pencipta meninggal dunia, terhitung mulai tanggal 1 Januari tahun berikutnya.  
Nomor pencatatan : 000594690

adalah benar berdasarkan keterangan yang diberikan oleh Pemohon.  
Surat Pencatatan Hak Cipta atau produk Hak terkait ini sesuai dengan Pasal 72 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.



a.n. MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
DIREKTUR JENDERAL KEKAYAAN INTELEKTUAL  
a.b  
Direktur Hak Cipta dan Desain Industri

Anggoro Dasananto  
NIP. 196412081991031002

Disclaimer:  
Dalam hal pemohon memberikan keterangan tidak sesuai dengan surat pernyataan, Menteri berwenang untuk mencabut surat pencatatan permohonan.