

**PENGARUH *SAFETY AWARENESS* PETUGAS *GROUND HANDLING* TERHADAP *SAFETY COMPLIANCE* SAAT
PENGOPERASIAN *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI**

PROYEK AKHIR



Disusun Oleh :

ANNISAH QOTRUNNADA PURWANTO
NIT. 30623004

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

PENGARUH *SAFETY AWARENESS* PETUGAS *GROUND HANDLING* TERHADAP *SAFETY COMPLIANCE* SAAT PENGOPERASIAN *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI

PROYEK AKHIR

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Ahli Madya (A.Md.) Pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



Disusun Oleh :

ANNISAH QOTRUNNADA PURWANTO
NIT. 30623004

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGARUH *SAFETY AWARENESS* PETUGAS *GROUND HANDLING*
TERHADAP *SAFETY COMPLIANCE* SAAT PENGOPERASIAN *AVIOBRIDGE*
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI

Oleh :

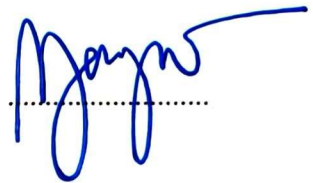
Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT. 30623004

Disetujui untuk diujikan pada:
Surabaya, 10 Juni 2026

Pembimbing I : AHMAD MUSADEK, ST, M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001



Pembimbing II : AJENG WULANSARI, ST, M.T.
NIP. 19890606 200912 2 001



LEMBAR PENGESAHAN

PENGARUH *SAFETY AWARENESS* PETUGAS *GROUND HANDLING*
TERHADAP *SAFETY COMPLIANCE* SAAT PENGOPERASIAN *AVIOBRIDGE*
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI

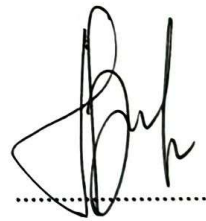
Oleh:

Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT. 30623004

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus Ujian Proyek Akhir
Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
Pada Tanggal:
Surabaya, 10 Juni 2026

Panitia Penguji:

1. Ketua : BAMBANG BAGUS H, S.Si.T., M.M., M.T.
NIP. 19810915 200502 1 001
2. Sekretaris : LINDA WINIASRI, S.Psi, M.Sc
NIP. 19781028 200502 2 001
3. Anggota : AHMAD MUSADEK, ST, M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001



Ketua Program Studi
Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Penyusunan Proyek Akhir ini diajukan sebagai salah satu syarat akademis untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md) pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya. Penulis menyadari bahwa penyusunan proyek akhir ini tidak akan terwujud tanpa adanya dukungan, bimbingan, arahan, serta doa dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kemudahan dan kelancaran dalam melakukan penelitian Proyek Akhir ini;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT selaku Dosen Pembimbing 1, yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing dan membantu penulis dalam menyelesaikan Proyek Akhir ini;
5. Ibu Ajeng Wulansari, ST, M.T. selaku Dosen Pembimbing 2 yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing dan membantu penulis dalam menyelesaikan Proyek Akhir ini;
6. Bapak dan Ibu dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Proyek Akhir ini;
7. Bapak Eko Purwanto, S.T dan Ibu Yulianti, S.E serta adik Alifah Zahra Maulida Purwanto yang selalu memberikan dukungan, dan doa dalam penyusunan Proyek Akhir ini;
8. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar Program Studi Manajemen Transportasi Udara yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan selama masa pendidikan;
9. Pimpinan dan seluruh staf PT Jasa Angkasa Semesta serta unit AMC PT Angkasa Pura Indonesia Cabang Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, yang telah memberikan izin dan dukungan data selama observasi lapangan;
10. Rekan-rekan Mahasiswa/i Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan 9 yang telah berjuang bersama, bertukar pikiran, dan saling mendukung dalam menyelesaikan Proyek Akhir ini.

Surabaya, 10 Juni 2026

Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT.30623004

ABSTRAK

PENGARUH *SAFETY AWARENESS* PETUGAS *GROUND HANDLING* TERHADAP *SAFETY COMPLIANCE* SAAT PENGOPERASIAN *AVIOBRIDGE* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI

Oleh:

Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT. 30623004

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali merupakan salah satu bandar udara tersibuk di Indonesia. Pengoperasian *aviobridge* di area *apron* melibatkan interaksi antara petugas *ground handling*, peralatan darat, dan fasilitas mekanis bergerak sehingga menciptakan area kerja berisiko tinggi. Observasi lapangan mengindikasikan masih adanya pelanggaran prosedur seperti petugas berada di zona marka *aerobridge safety* dan penggunaan *service stairs* saat *aviobridge* bergerak. Penelitian ini bertujuan mengetahui pengaruh *safety awareness* terhadap *safety compliance* petugas *ground handling* di area *aviobridge* serta mengukur besaran pengaruhnya. Metode yang digunakan adalah kuantitatif asosiatif dengan populasi 131 petugas *ramp handling* PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) Cabang Bali dan sampel 57 responden menggunakan rumus Slovin dan *Simple Random Sampling*. Data dikumpulkan melalui kuesioner skala *Likert* 4 poin yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. *Safety awareness* diukur menggunakan pendekatan *situation awareness* Endsley (1995) dengan dimensi *perception*, *comprehension*, dan *projection*, sedangkan *safety compliance* diukur sesuai dengan kepatuhan prosedur operasional dan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD). Analisis menggunakan regresi linear sederhana dengan IBM SPSS Statistics 27. Hasil mengungkapkan *safety awareness* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *safety compliance* dengan persamaan regresi $Y = 8,158 + 0,231X$, t hitung $5,256 > t$ tabel $2,004$, dan signifikansi $< 0,001$. Nilai R^2 sebesar $0,334$ menunjukkan *safety awareness* menjelaskan $33,4\%$ variasi *safety compliance*, sedangkan $66,6\%$ dipengaruhi faktor lain di luar penelitian. Disarankan agar pengelola bandar udara dan perusahaan *ground handling* meningkatkan *safety training* berbasis *situational awareness* serta pengawasan di area *aviobridge*.

Kata Kunci: *Safety Awareness, Safety Compliance, Ground Handling, Aviobridge, Situation Awareness*

ABSTRACT

THE EFFECT OF SAFETY AWARENESS OF GROUND HANDLING PERSONNEL ON SAFETY COMPLIANCE DURING AVIOBRIDGE OPERATIONS AT I GUSTI NGURAH RAI INTERNATIONAL AIRPORT BALI

By:

Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT. 30623004

I Gusti Ngurah Rai International Airport Bali is one of the busiest airports in Indonesia. Aviobridge operations in the apron area involve interaction between ground handling personnel, ground support equipment, and moving mechanical facilities, creating a high-risk work environment. Field observations revealed violations including personnel entering the aerobridge safety marking zone and using service stairs while the aviobridge was in motion. This study aims to determine the effect of safety awareness on safety compliance among ground handling personnel in the aviobridge area. A quantitative associative method was employed with a population of 131 ramp handling personnel of PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) Bali Branch and a sample of 57 respondents using the Slovin formula and Simple Random Sampling. Data were collected through a 4-point Likert scale questionnaire. Safety awareness was measured using Endsley's (1995) situation awareness approach covering perception, comprehension, and projection, while safety compliance was measured based on adherence to operational procedures and use of Personal Protective Equipment (PPE). Simple linear regression with IBM SPSS Statistics 27 was used for data analysis. Results show safety awareness has a positive and significant effect on safety compliance, with regression equation $Y = 8.158 + 0.231X$, $t\text{-count } 5.256 > t\text{-table } 2.004$, and significance < 0.001 . The R^2 value of 0.334 indicates safety awareness explains 33.4% of the variation in safety compliance. It is recommended that airport management and ground handling companies enhance situational awareness-based safety training and supervision in the aviobridge area.

Keywords: Safety Awareness, Safety Compliance, Ground Handling, Aviobridge, Situation Awareness

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT : 30623004
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara
Judul Proyek Akhir/Tugas Akhir : Pengaruh *Safety Awareness* Petugas
Ground Handling Terhadap *Safety Compliance* Saat Pengoperasian
Aviobridge Di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

dengan ini menyatakan bahwa :

1. Proyek Akhir/Tugas Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Proyek Akhir/Tugas Akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi dan Akademi Penerbangan.

Surabaya, 10 Juni 2026
Yang membuat pernyataan



Annisah Qotrunnada Purwanto
NIT. 30623004

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG.....	xiii
 BAB 1 PENDAHULUAN	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Batasan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Hipotesis.....	5
1.6 Manfaat Penelitian	5
1.7 Sistematika Penulisan	6
 BAB 2 LANDASAN TEORI.....	 7
2.1 Bandar Udara	7
2.2 Sisi Udara	8
2.3 <i>Ground handling</i>	11
2.4 <i>Aviobridge</i>	14
2.5 <i>Safety awareness</i>	19
2.6 <i>Safety compliance</i>	26
2.7 Hubungan <i>Safety awareness</i> terhadap <i>Safety compliance</i>	27
2.8 Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	29
 BAB 3 METODE PENELITIAN.....	 34
3.1 Desain Penelitian.....	35
3.2 Variabel Penelitian	39
3.3 Populasi, Sampel, dan Objek Penelitian	42
3.4 Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian.....	44
3.4.1 Observasi.....	45
3.4.2 Studi Dokumentasi dan Kepustakaan.....	45
3.4.3 Kuesioner	46
3.5 Teknik Analisis Data.....	49
3.5.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen	50

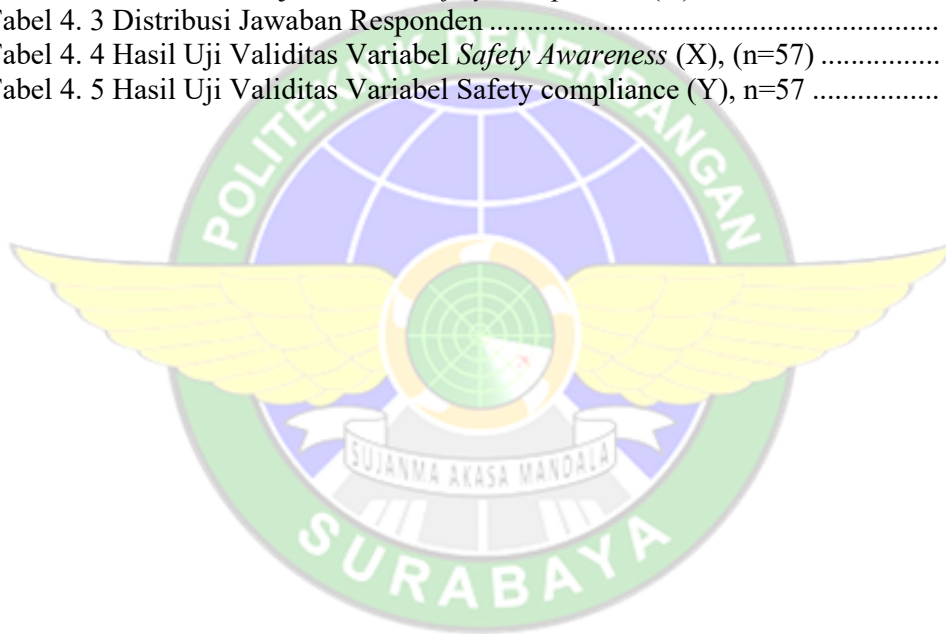
3.5.2	Uji Asumsi Klasik.....	52
3.5.2.1	Uji Normalitas.....	52
3.5.2.2	Uji Linearitas.....	53
3.5.2.3	Uji Heteroskedastisitas.....	53
3.5.3	Analisis Regresi Linear Sederhana	53
3.5.4	Pengujian Hipotesis.....	55
3.5.4.1	Uji Parsial (Ujit)	55
3.5.4.2	Koefisien determinasi (R^2)	56
3.6	Tempat dan Waktu Penelitian	57
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....		59
4.1	Hasil Penelitian	59
4.1.1	Observasi.....	59
4.1.2	Uji Instrumen Penelitian	63
4.1.3	Pengumpulan Data	67
4.1.4	Uji Instrumen pada Sampel Utama (n=57)	68
4.1.5	Uji Asumsi Klasik.....	70
4.1.5.1	Uji Normalitas.....	71
4.1.5.2	Uji Linearitas.....	71
4.1.5.3	Uji Heteroskedastisitas.....	72
4.1.6	Analisis Data	73
4.1.6.1	Persamaan Regresi Linear Sederhana	73
4.1.6.2	Uji t	74
4.1.6.3	Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	76
4.2	Pembahasan.....	76
BAB 5 SIMPULAN DAN SARAN.....		79
5.1	Simpulan	79
5.2	Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA		82
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Apron Chart</i> Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	9
Gambar 2. 2 Bagian Eksterior <i>Aviobridge</i>	16
Gambar 2. 3 Area Pergerakan dan <i>Equipment Restraint Area</i> <i>Aviobridge</i>	17
Gambar 3. 1 Flowchart Penelitian.....	38
Gambar 3. 2 Variabel Penelitian	40
Gambar 4. 1 Petugas <i>Ground Handling</i> Berjalan di Area <i>Drive Bogie</i>	60
Gambar 4. 2 Petugas Menaiki <i>Service Stair</i> Saat Proses Pengoperasian <i>Aviobridge</i> Berlangsung	61
Gambar 4. 3 Petugas yang Berada di Area <i>Cabin Head</i> <i>Aviobridge</i>	61
Gambar 4. 4 Penempatan Peralatan Operasional di Area Struktur <i>Aviobridge</i>	62
Gambar 4. 5 Hasil Uji Reliabilitas Variabel <i>Safety Awareness</i> (X), n=30	66
Gambar 4. 6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel <i>Safety Compliance</i> (Y), n=30	66
Gambar 4. 7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel <i>Safety Awareness</i> (X), n=57	70
Gambar 4. 8 Hasil Uji Reliabilitas Variabel <i>Safety Compliance</i> (Y), n=57	70
Gambar 4. 9 Hasil Uji Normalitas.....	71
Gambar 4. 10 Hasil Uji Linearitas	72
Gambar 4. 11 Hasil Uji Heteroskedastisitas	73
Gambar 4. 12 Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana	73
Gambar 4. 13 Hasil Uji <i>t</i>	75
Gambar 4. 14 Hasil Uji Koefisien Determinasi (<i>R</i> ²)	76

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Kajian Penelitian Terdahulu.....	29
Tabel 2. 2 <i>Research Gap</i> Penelitian.....	32
Tabel 3. 1 Indikator Variabel Penelitian X.....	41
Tabel 3. 2 Indikator Variabel Penelitian Y.....	42
Tabel 3. 3 Kisi-Kisi (Blueprint) Kuesioner Penelitian.....	46
Tabel 3. 4 Tabel Bobot Skor Skala Likert.....	48
Tabel 3. 5 Persentase Skor.....	49
Tabel 3. 6 Waktu Penelitian.....	57
Tabel 4. 1 Hasil Uji Validitas Variabel <i>Safety awareness</i> (X), n=30.....	64
Tabel 4. 2 Tabel Hasil Uji Variabel <i>Safety Compliance</i> (Y), n=30.....	65
Tabel 4. 3 Distribusi Jawaban Responden.....	67
Tabel 4. 4 Hasil Uji Validitas Variabel <i>Safety Awareness</i> (X), (n=57).....	69
Tabel 4. 5 Hasil Uji Validitas Variabel <i>Safety compliance</i> (Y), n=57.....	69



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A – Peraturan	A-1
A. 1 PR 21 Tahun 2023.....	A-1
A. 2 Tata Tertib AMC Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali....	A-1
A. 1 SKEP 635 Tahun 2015.....	A-2
A. 2 <i>Letter of Operational Coordination Agreement (LOCA)</i> PT API dan PT JAS.....	A-2
Lampiran B - <i>r</i> Tabel dan <i>t</i> Tabel.....	B-1
B. 1 Nilai <i>r</i> Tabel.....	B-1
B. 2 Nilai <i>t</i> Tabel.....	B-2
Lampiran C - Lembar Validasi Kuesioner.....	C-1
C. 1 Form Validasi Supervisor AMC.....	C-1
C. 2 Form Validasi Kuesioner Dosen Pembimbing.....	C-2
C. 3 Form Validasi Dosen Pengajar Mata Kuliah K3.....	C-3
Lampiran D - Lembar Kuesioner	D-1
Lampiran E Hasil Uji Validitas $n=30$	E-1
E. 1 Hasil Uji Validitas Variabel <i>Safety Awareness</i> (X).....	E-1
E. 2 Hasil Uji Validitas Variabel <i>Safety Compliance</i> (Y).....	E-2
Lampiran F Penyebaran Link Kuesioner <i>Google Form</i> Melalui WhatsApp	F-1
Lampiran G Petugas <i>Ramp Handling</i> PT JAS Cabang Denpasar, Bali	G-1
Lampiran H Distribusi Frekuensi Jawaban Responden $n=57$	H-1
H. 1 Variabel <i>Safety Awareness</i> (X).....	H-1
H. 2 Variabel <i>Safety Compliance</i> (Y).....	H-2
Lampiran I Hasil Uji Validitas $n=57$	I-1
I.1 Variabel <i>Safety Awareness</i> (X).....	I-1
I.2 Variabel <i>Safety Compliance</i> (Y).....	I-2

DAFTAR SINGKATAN DAN LAMBANG

<u>Singkatan</u>	<u>Nama</u>	Pemakaian pertama kali pada halaman
AHM	<i>Airport Handling Manual</i>	14
AIP	<i>Aeronautical Information Publication</i>	9
AMC	Apron Movement Control	14
ANOVA	<i>Analysis of Variance</i>	51
APD	Alat Pelindung Diri	4
API	PT Angkasa Pura Indonesia	1
ATC	<i>Air Traffic Control</i>	13
BLUE	<i>Best Linear Unbiased Estimator</i>	51
ERA	<i>Equipment Restraint Area</i>	4
GSE	<i>Ground Support Equipment</i>	3
IATA	International Air Transport Association	14
ICAO	International Civil Aviation Organization	14
JAS	PT Jasa Angkasa Semesta	1
KP	Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	14
LOCA	<i>Letter of Operational Coordination Agreement</i>	17
OJT	<i>On the Job Training</i>	56
PBB	<i>Passenger Boarding Bridge</i>	14
PM	Peraturan Menteri Perhubungan	8
PPE	<i>Personal Protective Equipment</i>	4
PR	Peraturan Dirjen Perhubungan Udara	2
SA	<i>Situation Awareness</i>	19
SKEP	Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	14
SMS	<i>Safety Management System</i>	19
SOP	Standar Operasional Prosedur	13
SPSS	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>	49
UU	Undang-Undang Republik Indonesia	2
<u>Lambang</u>		
a	konstanta (nilai Y ketika $X = 0$)	53
b	koefisien regresi	53
df	<i>degree of freedom (derajat kebebasan)</i>	49
e	tingkat kesalahan (error tolerance)	43
H ₀	hipotesis nol	5
H ₁	hipotesis alternatif	5
n	jumlah sampel	43
N	jumlah populasi	43
p	nilai probabilitas signifikansi	54
R ²	koefisien determinasi	55
r	koefisien korelasi Pearson Product Moment	49
SE	standar error	53
t	nilai statistik uji t	54
X	variabel bebas (Safety Awareness)	39
Y	variabel terikat (Safety Compliance)	39
α	alpha, tingkat signifikansi	49

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, S., & Kurniasari, Z. (2024). Analisis Kerja Petugas Flight Coordinator dalam Mencapai On-Time Performance di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang Banten: Penelitian pada Maskapai TransNusa di PT. Jasa Angkasa Semesta. *MES Management Journal*, 3(1). <https://doi.org/10.56709/mesman.v3i1.172>
- Anggraeni, N. W., Saleh, L. M., & Darwis, A. M. (2021). Studi Perilaku Pekerja terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di *Apron* Bandar Udara Tampa Padang Mamuju. *Hasanuddin Journal of Public Health*, 2(2), 116–126. <https://doi.org/10.30597/HJPH.V2I2.12898>
- Arkaan, N. M. S., Ubaedillah, U., & Rini, S. (2025). Analisis Identifikasi Hazard Guna Meningkatkan Aspek Keselamatan di Service Road Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai - Bali. *Venus: Jurnal Publikasi Rumpun Ilmu Teknik*, 3(3), 265–276. <https://doi.org/10.61132/venus.v3i3.1013>
- Aso, Y., & Jumlad, W. (2023). Analisis Situation Awareness pada Unit *Apron* Movement Control di Bandar Udara Adi Soemarmo Boyolali. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), 347–359. <https://doi.org/10.47467/elmal.v5i1.3548>
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online*. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. <https://kbbi.kemdikbud.go.id>
- Charismana, D. S., Retnawati, H., & Dhewantoro, H. N. S. (2022). Motivasi Belajar Dan Prestasi Belajar Pada Mata Pelajaran PPKN Di Indonesia: Kajian Analisis Meta. *Bhineka Tunggal Ika: Kajian Teori Dan Praktik Pendidikan PKN*, 9(2), 99–113. <https://doi.org/10.36706/jbti.v9i2.18333>
- Darwin International Airport. (2024). *Aviobridge Operating Guidelines*.
- Dayyanu, M. R. S., & Martanti, I. F. R. (2023). Analisis Kelengkapan Fasilitas *Apron* Movement Control (AMC) Sesuai dengan Kp 038 Tahun 2017 Tentang *Apron* Management Service Terhadap Kelancaran Pengawasan Sisi Udara Di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 5.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015a). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015b). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 22 Tahun 2015 tentang Lisensi, Rating, Pelatihan, dan Kecakapan Personel Bandar Udara*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015c). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 167 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017a). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Apron Management Service*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017b). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 41 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Advisory Circular CASR Part 139-11), Lisensi dan/atau Rating Personel Bandar Udara*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Aerodrome)*. www.peraturan.go.id
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknik dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2025). *Aeronautical Information Publication (AIP) Indonesia, Volume II: WADD – I Gusti Ngurah Rai*.
- Endsley, M. R. (1995). Toward a Theory of Situation Awareness in Dynamic Systems. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 37(1), 32–64. <https://doi.org/10.1518/001872095779049543>
- Geller, E. S. (2016). *The Psychology of Safety Handbook*. CRC Press. <https://doi.org/10.1201/9781420032567>

- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25* (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 26* (10th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gultom, & Melsa Abritalia. (2021). *Optimalisasi Pengelolaan Aviobridge Oleh Petugas Apron Movement Control (AMC) di PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang* [Tugas Akhir, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan (STTKD)]. <https://digilib.sttkd.ac.id/id/eprint/2232>
- ICAO. (2018). Safety Management Manual (SMM) Doc 9859. In *Doc 9859* (4th ed.). International Civil Aviation Organization (ICAO). <https://www.icao.int>
- International Air Transport Association. (2023). *Airport Handling Manual (AHM) 922: Passenger Boarding Bridge (Aviobridge) Safety*. IATA.
- International Civil Aviation Organization. (2004). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes, Volume I (Aerodrome Design and Operations)*.
- Ismail, K. M., Suwono, N. I., Sari, R. I., Labiba, J. A., Alghipari, M., & Alamsyah, T. N. (2023). Efektivitas Penggunaan Garbarata (Aviobridge) Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Jurnal Teknik Mekanikal Bandar Udara*, 1.
- Jatinugroho, R. C., & Tamara, A. P. (2024). Pengaruh Koordinasi pada Unit *Apron Movement Control (AMC)* terhadap On Time Performance (OTP) dalam Proses Docking dan Undocking Aviobridge di Bandar Udara Yogyakarta International Airport. *Aerospace Engineering*, 1(2), 1–12. <https://doi.org/10.47134/aero.v1i2.2417>
- Kusno, K., & Safitri, A. R. (2021). Analisis Pelaksanaan Pengawasan Petugas *Apron Movement Control (AMC)* Terhadap Kinerja Operator Ground Service Di Airside Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta. *Jurnal Penelitian Politeknik Penerbangan Surabaya*, 6.
- Mahyuddin, Parea Rusan Rangan, Nur Khaerat Nur, Hasmar Halim, Miswar Tumpu, Sudirman, Gito Sugiyanto, Franky Edwin P. Lopian, & Syukuriah Katjo. (2021). *Perancangan Bandar Udara* (Janner Simarmata, Ed.). Yayasan Kita Menulis.
- Majid, S. A., & Warpani, E. P. D. (2009). *Ground Handling: Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. PT. Raja Grafindo Persada.

- Marzuq, M. R. A. (2024). *Analisis Peran Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Pengaturan Parkir Pesawat Udara di Parking Stand Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo* [Politeknik Penerbangan Surabaya]. <https://repo.poltekbangsby.ac.id/id/eprint/1673>
- Meilani, T. D., & Pradana, F. I. (2023). Analisis Peran Petugas *Apron Movement Control (AMC)* Dalam Peningkatan Keselamatan Penerbangan Di Area *Apron* Bandara Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *Jurnal Publikasi Ilmu Manajemen*, 2(3), 41–47. <https://doi.org/10.55606/jupiman.v2i3.2043>
- Mufida, A. F. (2023). Pengaruh Kinerja Petugas *Apron Movement Control (AMC)* terhadap Kedisiplinan Kerja Petugas Ground Handling di *Apron* Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. *JMMU: Jurnal Mahasiswa Manajemen dan Umum*, 1(1). <https://jurnal.amayogyakarta.ac.id/index.php/JMMU/article/view/392>
- Nazir, M. (2014). *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia.
- Neal, A., & Griffin, M. A. (2006). A study of the lagged relationships among safety climate, safety motivation, safety behavior, and accidents at the individual and group levels. *Journal of Applied Psychology*, 91(4), 946–953. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.91.4.946>
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011 Tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (2011).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Di Bandar Udara (2023).
- PT Angkasa Pura Indonesia. (2025, September 8). *Bandara I Gusti Ngurah Rai layani 2,3 juta penumpang pada Agustus 2025*. I Gusti Ngurah Rai International Airport Official Website.
- PT InJourney Airports, B. U. I. G. N. R. – B. (n.d.). *Instruksi Kerja Pengoperasian Garbarata/Aviobridge: Revisi 01*. Airport Airside & ARFF Operation Services Division.
- PT Jasa Angkasa Semesta. (2023). *About Us: Who We Are*. JAS Airport Services. <https://www.ptjas.co.id/about-us/who-we-are/>
- PT Jasa Angkasa Semesta, C. D. – B., & PT InJourney Airports, B. U. I. G. N. R. – B. (2023). *Letter of Operational Coordination Agreement (LOCA) antara PT Angkasa Pura I Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Bali dengan PT Jasa Angkasa Semesta Cabang Denpasar – Bali: Revisi 01*. PT Angkasa Pura I.

- Reason, J. (1997). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Ashgate Publishing.
- Rizkiana, N. (2017). Potensi Bahaya Pekerja Ground Handling Divisi Ramp Handling dan Ground Support Equipment. *HIGEIA (Journal of Public Health Research and Development)*.
- Rumalasari, I. (2021). *Analisis Rata Rata Ground Time Pesawat Citilink Untuk Mencapai On Time Performance di Unit Operation di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok*. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan.
- Sari, N. K. D. Y., & Dharasta, Y. S. M. A. (2025). Analisis Kinerja Petugas Aviobridge Saat Peak Season di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. *EBISMAN EBisnis Manajemen*, 3(2), 88–99. <https://doi.org/10.59603/ebisman.v3i2.855>
- Singarimbun, M., & Effendi, S. (1995). *Metode Penelitian Survei* (Edisi Revisi). PT Pustaka LP3ES Indonesia.
- Skybrary. (n.d.). *Passenger Boarding Bridge (PBB)*. Retrieved April 17, 2026, from <https://www.google.com/search?q=https://skybrary.aero/articles/passenger-boarding-bridge-pbb>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2023). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF, DAN R&D* (S. P. M. Dr. Ir. Sutopo, Ed.). ALFABETA, cv. www.cvalfabeta.com
- Umar, S. Hi., & Anggraeni, D. (2020). Pengaruh Safety Culture terhadap Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap. *Jurnal Optimal*, 17(1), 105–127. <https://jurnal.stieieu.ac.id/index.php/opt/article/view/156>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.
- Zaki, M., & Saiman, S. (2021). Kajian tentang Perumusan Hipotesis Statistik Dalam Pengujian Hipotesis Penelitian. *JiIP - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 4(2), 115–118. <https://doi.org/10.54371/jiip.v4i2.216>

LAMPIRAN

Lampiran A – Peraturan

A. 3 PR 21 Tahun 2023

5.2.15.11 **Marka Aerobridge safety**

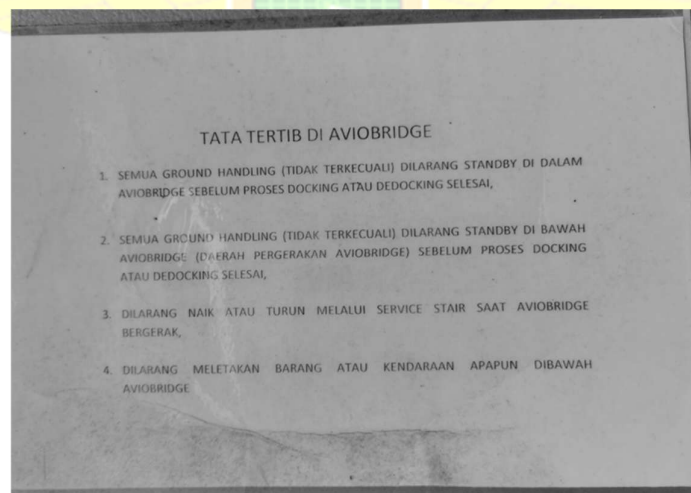
a. *Aviobridge wheel position*

Area di bawah garbarata harus bebas dari kendaraan dan peralatan untuk memastikan keselamatan operasi garbarata.

Posisi roda yang direkomendasikan untuk garbarata menggunakan kotak atau lingkaran untuk menetapkan posisi garbarata dengan aman (jika sedang tidak digunakan) dan memungkinkan Pesawat Udara memasuki *stand* dengan aman. Lihat gambar 5.2-32 di bawah ini.

	Garis Pinggiran/batas (Borderline)	Garis Bentuk (Shapeline)	Lingkaran Parkir (Parking circle)
Warna	Merah	Merah	Putih
Dimensi	A	B	
	0,15 m	0,5 – 1,0 m	

A. 4 Tata Tertib AMC Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali



A. 5 SKEP 635 Tahun 2015

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP 635 TAHUN 2015

TENTANG

STANDAR PERALATAN PENUNJANG PELAYANAN DARAT
PESAWAT UDARA (*GROUND SUPPORT EQUIPMENT/GSE*)
DAN KENDARAAN OPERASIONAL YANG BEROPERASI DI SISI UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa dalam Pasal 14 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, diatur tentang standar teknis, standar kebutuhan dan standar kelaikan.
- b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional Yang Beroperasi Di Sisi Udara.

A. 6 Letter of Operational Coordination Agreement (LOCA) PT API dan PT JAS

Angkasa Pura AIRPORTS	JAS Airport Services
PT ANGKASA PURA I BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI - BALI	PT JASA ANGKASA SEMESTA CABANG DENPASAR - BALI
LETTER OF OPERATIONAL COORDINATION AGREEMENT (LOCA)	
ANTARA	
PT ANGKASA PURA I	
BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI - BALI	
NOMOR : 1000.GM.005.53/HK.04.01/1023	
DENGAN	
PT JASA ANGKASA SEMESTA CABANG DENPASAR - BALI	
NOMOR : 0749/06/13 / 65M-D	
23. Memastikan sudah terdapat petugas <i>Ground Handling</i> di <i>Fix Bridge</i> sebelum pengoperasian Garbarata dimulai;	
24. Menjamin petugas <i>Ground Handling</i> tidak menyalah gunakan tombol-tombol pada Garbarata;	
25. Memberikan informasi kepada AMC terkait pesawat yang RON;	
26. Menandatangani <i>Form Aviobridge Utilization</i> ;	
PT Jasa Angkasa Semesta Cabang Denpasar - Bali	PT Angkasa Pura I Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai - Bali

Lampiran B - r Tabel dan t Tabel

1. Nilai r Tabel

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896

b. Nilai t Tabel

	$\alpha = 0.1$	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0025	0.001
40	1.303077	1.683851	2.021075	2.423257	2.704459	2.971171	3.306878
41	1.302543	1.682878	2.019541	2.420803	2.701181	2.966961	3.301273
42	1.302035	1.681952	2.018082	2.418470	2.698066	2.962962	3.295951
43	1.301552	1.681071	2.016692	2.416250	2.695102	2.959157	3.290890
44	1.301090	1.680230	2.015368	2.414134	2.692278	2.955534	3.286072
45	1.300649	1.679427	2.014103	2.412116	2.689585	2.952079	3.281480
46	1.300228	1.678660	2.012896	2.410188	2.687013	2.948781	3.277098
47	1.299825	1.677927	2.011741	2.408345	2.684556	2.945630	3.272912
48	1.299439	1.677224	2.010635	2.406581	2.682204	2.942616	3.268910
49	1.299069	1.676551	2.009575	2.404892	2.679952	2.939730	3.265079
50	1.298714	1.675905	2.008559	2.403272	2.677793	2.936964	3.261409
51	1.298373	1.675285	2.007584	2.401718	2.675722	2.934311	3.257890
52	1.298045	1.674689	2.006647	2.400225	2.673734	2.931765	3.254512
53	1.297730	1.674116	2.005746	2.398790	2.671823	2.929318	3.251268
54	1.297426	1.673565	2.004879	2.397410	2.669985	2.926965	3.248149
55	1.297134	1.673034	2.004045	2.396081	2.668216	2.924701	3.245149
56	1.296853	1.672522	2.003241	2.394801	2.666512	2.922521	3.242261
57	1.296581	1.672029	2.002465	2.393568	2.664870	2.920420	3.239478
58	1.296319	1.671553	2.001717	2.392377	2.663287	2.918394	3.236795
59	1.296066	1.671093	2.000995	2.391229	2.661759	2.916440	3.234207
60	1.295821	1.670649	2.000298	2.390119	2.660283	2.914553	3.231709

Lampiran C - Lembar Validasi Kuesioner

C. 1 Form Validasi Supervisor AMC

LEMBAR VALIDASI KUESIONER

Judul Penelitian : Pengaruh *Safety Awareness* terhadap *Safety Compliance* Petugas *Ground Handling* saat Pengoperasian *Aviobridge* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Peneliti : Annisah Qotrunnada Purwanto

Program Studi : Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara

Instansi : Politeknik Penerbangan Surabaya

Pembimbing : 1. Ahmad Musadek, ST, M.MT
2. Ajeng Wulansari, ST, M.T.

Dengan hormat,
Sehubungan dengan penelitian proyek akhir yang berjudul "Pengaruh *Safety Awareness* terhadap *Safety Compliance* Petugas *Ground Handling* saat Pengoperasian *Aviobridge* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali", maka lembar ini digunakan untuk memperoleh masukan dari validator terhadap instrumen kuesioner penelitian. Penilaian meliputi kesesuaian indikator variabel, kejelasan redaksi kalimat, serta kelayakan instrumen yang digunakan.

Pendapat, penilaian, saran, dan koreksi dari Bapak/Ibu sangat diharapkan guna menyempurnakan instrumen penelitian sehingga layak digunakan dalam pengumpulan data. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu, peneliti mengucapkan terima kasih.

A. Identitas Validator
Nama : Dwi Pratiyo Utomo
Jabatan: Apron Management Control Junior Officer
Instansi: PT Angkasa Pura Indonesia

B. Petunjuk Penilaian
Mohon kesediaan Bapak/Ibu untuk memberikan penilaian terhadap instrumen kuesioner berdasarkan kesesuaian indikator dan kejelasan pernyataan.
Gunakan skala penilaian berikut:
1 = Tidak Setuju (TS)
2 = Kurang Setuju (KS)
3 = Setuju (S)
4 = Sangat Setuju (SS)

C. Penilaian Instrumen				
No	Kriteria Penilaian	Penilaian		
		TS	KS	SS
KELAYAKAN ISI				
1	Pernyataan dalam kuesioner sesuai dengan indikator variabel <i>Safety Awareness</i> (X) dan <i>Safety Compliance</i> (Y)			✓
2	Pernyataan sesuai dengan regulasi PR 23 Tahun 2021 dan standar IATA IGOM			✓
3	Pernyataan sesuai dengan kondisi nyata operasional <i>ground handling</i> di area <i>aviobridge</i>			✓
4	Butir instrumen mampu mengukur ranah kognitif (<i>knowing, understanding, predicting</i>) pada variabel X.			✓
5	Butir instrumen mampu mengukur ranah perilaku nyata (<i>actual behavior</i>) pada variabel Y.			✓
KEBAHASAAN				
6	Bahasa yang digunakan dalam kuesioner jelas, tidak ambigu, dan mudah dipahami oleh responden.			✓
7	Struktur kalimat efektif dan efisien sesuai dengan tujuan penelitian.			✓
8	Kesesuaian dengan kaidah Bahasa Indonesia yang baik dan benar (KBBI).			✓

D. Kritik dan Saran
Tambahkan indikator *safety awareness* yaitu ketersediaan *safety shoe* terhadap keamanan pengoperasian *Aviobridge*

E. Kesimpulan
Instrumen kuesioner:
☒ Dapat digunakan tanpa revisi
☐ Dapat digunakan dengan revisi
☐ Tidak dapat digunakan

Denpasar, 24 April 2026
Validator


Dwi Pratiyo Utomo

C. 2 Form Validasi Kuesioner Dosen Pembimbing

LEMBAR VALIDASI KUESIONER

Judul Penelitian : Pengaruh *Safety Awareness* terhadap *Safety Compliance* Petugas *Ground Handling* saat Pengoperasian *Aviobridge* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Peneliti : Annisah Qotrunnada Purwanto

Program Studi : Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara

Instansi : Politeknik Penerbangan Surabaya

Pembimbing : 1. Ahmad Musadek, ST, M.MT
2. Ajeng Wulansari, A.Ma, ST, M.T.

Dengan hormat,
Sehubungan dengan penelitian proyek akhir yang berjudul "Pengaruh *Safety Awareness* terhadap *Safety Compliance* Petugas *Ground Handling* saat Pengoperasian *Aviobridge* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali", maka lembar ini digunakan untuk memperoleh masukan dari validator terhadap instrumen kuesioner penelitian. Penilaian meliputi kesesuaian indikator variabel, kejelasan redaksi kalimat, serta kelayakan instrumen yang digunakan.

Pendapat, penilaian, saran, dan koreksi dari Bapak/Ibu sangat diharapkan guna menyempurnakan instrumen penelitian sehingga layak digunakan dalam pengumpulan data. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu, peneliti mengucapkan terima kasih.

A. Identitas Validator
Nama : Ahmad Musadek, ST, M.MT
NIP : 196802171991021001
Instansi: Politeknik Penerbangan Surabaya

B. Petunjuk Penilaian
Mohon kesediaan Bapak/Ibu untuk memberikan penilaian terhadap instrumen kuesioner berdasarkan kesesuaian indikator dan kejelasan pernyataan.
Gunakan skala penilaian berikut:
1 = Tidak Setuju (TS)
2 = Kurang Setuju (KS)
3 = Setuju (S)
4 = Sangat Setuju (SS)

C. Penilaian Instrumen					
No	Kriteria Penilaian	Penilaian			
		TS	KS	S	SS
KELAYAKAN ISI					
1	Pernyataan dalam kuesioner sesuai dengan indikator variabel <i>Safety Awareness</i> (X) dan <i>Safety Compliance</i> (Y).				✓
2	Pernyataan sesuai dengan regulasi PR 23 Tahun 2021 dan standar IATA IGOM				✓
3	Pernyataan sesuai dengan kondisi nyata operasional <i>ground handling</i> di area <i>aviobridge</i>			✓	
4	Butir instrumen mampu mengukur ranah kognitif (<i>knowing, understanding, predicting</i>) pada variabel X.				✓
5	Butir instrumen mampu mengukur ranah perilaku nyata (<i>actual behavior</i>) pada variabel Y.				✓
KEBAHASAAN					
6	Bahasa yang digunakan dalam kuesioner jelas, tidak ambigu, dan mudah dipahami oleh responden.				✓
7	Struktur kalimat efektif dan efisien sesuai dengan tujuan penelitian.			✓	
8	Kesesuaian dengan kaidah Bahasa Indonesia yang baik dan benar (KBBI).				✓

D. Kritik dan Saran
Dapat digunakan tanpa revisi

E. Kesimpulan
Instrumen kuesioner:
☒ Dapat digunakan tanpa revisi
☐ Dapat digunakan dengan revisi
☐ Tidak dapat digunakan

Surabaya, 15 April 2026
Validator


AHMAD MUSADEK, ST, M.MT

C. 3 Form Validasi Dosen Pengajar Mata Kuliah K3

LEMBAR VALIDASI KUESIONER

Judul Penelitian : Pengaruh *Safety Awareness* terhadap *Safety Compliance* Petugas *Ground Handling* saat Pengoperasian *Airbridge* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Peneliti : Annisah Qotrunnada Purwanto

Program Studi : Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara

Instansi : Politeknik Penerbangan Surabaya

Pembimbing : 1. Ahmad Musaddok, ST, M.MT
2. Ajeng Wulansari, ST, M.T.

Dengan hormat,

Sehubungan dengan penelitian proyek akhir yang berjudul "Pengaruh *Safety Awareness* terhadap *Safety Compliance* Petugas *Ground Handling* saat Pengoperasian *Airbridge* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali", maka lembar ini digunakan untuk memperoleh masukan dari validator terhadap instrumen kuesioner penelitian. Penilaian meliputi kesesuaian indikator variabel, kejelasan redaksi kalimat, serta kelayakan instrumen yang digunakan.

Pendapat, penilaian, saran, dan koreksi dari Bapak/Ibu sangat diharapkan guna menyempurnakan instrumen penelitian sehingga layak digunakan dalam pengumpulan data. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu, peneliti mengucapkan terima kasih.

A. Identitas Validator

Nama : Catur Erik Widodo, S.Pd., M.Pd.

NIP : 19810529 200812 1 001

Instansi: Politeknik Penerbangan Surabaya

B. Petunjuk Penilaian

Mohon kesediaan Bapak/Ibu untuk memberikan penilaian terhadap instrumen kuesioner berdasarkan kesesuaian indikator dan kejelasan pernyataan.

Gunakan skala penilaian berikut:

1 = Tidak Setuju (TS)

2 = Kurang Setuju (KS)

3 = Setuju (S)

4 = Sangat Setuju (SS)

C. Penilaian Instrumen					
No	Kriteria Penilaian	Penilaian			
		TS	KS	S	SS
KELAYAKAN ISI					
1	Pernyataan dalam kuesioner sesuai dengan indikator variabel <i>Safety Awareness</i> (X) dan <i>Safety Compliance</i> (Y)				✓
2	Pernyataan sesuai dengan regulasi PR 23 Tahun 2021 dan standar IATA IGOM				✓
3	Pernyataan sesuai dengan kondisi nyata operasional <i>ground handling</i> di area <i>airside</i>				✓
4	Buiter instrumen mampu mengukur ranah kognitif (<i>knowing, understanding, predicting</i>) pada variabel X				✓
5	Buiter instrumen mampu mengukur ranah perilaku nyata (<i>actual behavior</i>) pada variabel Y				✓
KEBAHASAAN					
6	Bahasa yang digunakan dalam kuesioner jelas, tidak ambigu, dan mudah dipahami oleh responden				✓
7	Struktur kalimat efektif dan efisien sesuai dengan tujuan penelitian				✓
8	Kesesuaian dengan kaidah Bahasa Indonesia yang baik dan benar (KBBI)				✓

D. Kritik dan Saran

1. Kalimat yg terlalu panjang dapat disederhanakan/ ringkas

2. Kalimat pernyataan untuk buiter (contoh: "tahu, tidak" & "gamb" kalimat yg lebih tepat

E. Kesimpulan

Instrumen kuesioner:

☐ Dapat digunakan tanpa revisi

☒ Dapat digunakan dengan revisi

☐ Tidak dapat digunakan

Surabaya, 28-9-2026

Validator
Catur Erik Widodo, S.Pd., M.Pd.



Lampiran D - Lembar Kuesioner



Kuesioner Penelitian: Pengaruh Safety Awareness Terhadap Safety Compliance Petugas Ground Handling - Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali

I. Identitas Responden

Nama : _____
 Nama Perusahaan : _____

II. Petunjuk Pengisian Kuesioner

1. Responden dimohon untuk melengkapi identitas yang telah disediakan sebelum mengisi kuesioner;
2. Responden diminta untuk membaca setiap pernyataan dengan teliti serta memberikan jawaban sesuai dengan fakta yang ada;
3. Responden diharapkan memilih salah satu jawaban yang paling sesuai;
4. Pilihan jawaban dalam kuesioner ini terdiri dari:
 SS : Sangat Setuju
 S : Setuju
 TS : Tidak Setuju
 STS : Sangat Tidak Setuju
5. Responden diharapkan memastikan seluruh pernyataan telah diisi, kemudian klik tombol "Kirim/Submit" untuk menyimpan dan mengirimkan jawaban.

III. Pernyataan Kuesioner

Safety Awareness (X)					
No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1	Saya mengenali marka <i>aerobridge safety</i> sebagai batas zona pergerakan <i>aviobridge</i> sebelum menempatkan diri atau peralatan di area parkir pesawat.	☐	☐	☐	☐
2	Saya menentukan posisi aman di area <i>apron</i> tanpa memperhatikan marka <i>aerobridge safety</i> .	☐	☐	☐	☐
3	Saya memperhatikan nyala lampu <i>rotary light</i> sebagai tanda <i>aviobridge</i> sedang atau akan bergerak.	☐	☐	☐	☐

Safety awareness (X)					
No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
4	Saya tetap melanjutkan pekerjaan tanpa memperhatikan nyala lampu <i>rotary light aviobridge</i> .	☐	☐	☐	☐
5	Saya dapat membedakan bunyi alarm pergerakan <i>aviobridge</i> dari kebisingan di <i>apron</i> dan mengidentifikasi arah sumber bunyi tersebut.	☐	☐	☐	☐
6	Saya merasa bunyi alarm <i>aviobridge</i> tidak terdengar jelas akibat kebisingan mesin pesawat.	☐	☐	☐	☐
7	Saya memperhatikan arah pergerakan kabin <i>aviobridge</i> saat proses <i>docking</i> dan <i>undocking</i> berlangsung.	☐	☐	☐	☐
8	Saya tidak memantau arah pergerakan <i>aviobridge</i> karena menganggap pengawasan merupakan tanggung jawab operator.	☐	☐	☐	☐
9	Saya memahami bahwa marka <i>aerobridge safety</i> merupakan zona yang harus bebas dari petugas dan peralatan selama <i>aviobridge</i> beroperasi.	☐	☐	☐	☐
10	Saya beranggapan marka <i>aerobridge safety</i> hanya digunakan sebagai acuan bagi operator <i>aviobridge</i> .	☐	☐	☐	☐
11	Saya memahami bahwa penggunaan <i>service stair</i> saat <i>aviobridge</i> sedang bermanuver merupakan tindakan yang dilarang.	☐	☐	☐	☐
12	Saya beranggapan penggunaan <i>service stair</i> saat <i>aviobridge</i> bergerak masih diperbolehkan jika dilaksanakan dengan hati-hati.	☐	☐	☐	☐
13	Saya memahami bunyi sirine <i>aviobridge</i> sebagai sinyal untuk segera meninggalkan zona pergerakan <i>aviobridge</i> .	☐	☐	☐	☐
14	Saya beranggapan bunyi sirine <i>aviobridge</i> merupakan tanda operasional yang tidak mengharuskan perpindahan posisi.	☐	☐	☐	☐

Safety Awareness (X)					
No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
15	Saya memahami pemakaian pakaian visibilitas tinggi, <i>earmuff</i> , dan <i>safety shoes</i> merupakan kewajiban selama bertugas di area <i>apron</i> .	☐	☐	☐	☐
16	Saya beranggapan penggunaan <i>earmuff</i> , <i>vest</i> , dan <i>safety shoes</i> hanya diperlukan saat terdapat pengawasan dari atasan.	☐	☐	☐	☐
17	Saya menyadari bahwa GSE yang berada di dalam zona marka <i>aerobridge safety</i> berisiko tertabrak <i>aviobridge</i> saat proses <i>docking</i> berlangsung.	☐	☐	☐	☐
18	Saya beranggapan menempatkan GSE di dekat pintu pesawat sebelum <i>docking</i> selesai dapat mempercepat proses pelayanan.	☐	☐	☐	☐
19	Saya menyadari <i>aviobridge</i> dapat bergerak secara vertikal otomatis meskipun terlihat diam setelah menempel pada pintu pesawat.	☐	☐	☐	☐
20	Saya beranggapan <i>aviobridge</i> tidak bergerak lagi setelah proses <i>docking</i> selesai.	☐	☐	☐	☐
21	Saya mengetahui bahwa berjalan di dekat roda penggerak (<i>drive bogie</i>) <i>aviobridge</i> saat bergerak berpotensi menyebabkan cedera.	☐	☐	☐	☐
22	Saya beranggapan area di dekat roda penggerak <i>aviobridge</i> aman dilalui selama operator mengetahui posisi saya.	☐	☐	☐	☐
23	Saya menyadari bahwa paparan kebisingan di <i>apron</i> tanpa <i>earmuff</i> dapat menyebabkan gangguan pendengaran permanen.	☐	☐	☐	☐
24	Saya beranggapan paparan kebisingan di <i>apron</i> tidak lagi berdampak pada pendengaran setelah bekerja dalam jangka waktu lama.	☐	☐	☐	☐

Safety Compliance (Y)					
No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
25	Saya berada di <i>fix bridge</i> sebelum proses <i>docking aviobridge</i> dimulai.	☐	☐	☐	☐
26	Saya berada di dalam kabin <i>aviobridge</i> saat proses <i>manuver</i> berlangsung untuk mempercepat pelayanan pesawat.	☐	☐	☐	☐
27	Saya tidak menggunakan <i>service stair</i> saat <i>aviobridge</i> sedang bergerak.	☐	☐	☐	☐
28	Saya menggunakan <i>service stair</i> saat <i>aviobridge</i> bergerak untuk mempercepat aktivitas kerja.	☐	☐	☐	☐
29	Saya segera menjauhi area marka <i>aerobridge safety</i> saat sirine <i>aviobridge</i> berbunyi.	☐	☐	☐	☐
30	Saya tetap berada di dalam area marka <i>aerobridge safety</i> saat sirine berbunyi untuk menyelesaikan pekerjaan.	☐	☐	☐	☐
31	Saya menggunakan pakaian visibilitas tinggi dan <i>earmuff</i> setiap berada di area <i>apron</i> .	☐	☐	☐	☐
32	Saya memasuki area <i>apron</i> tanpa menggunakan pakaian visibilitas tinggi dan <i>earmuff</i> untuk keperluan singkat.	☐	☐	☐	☐

Lampiran E Hasil Uji Validitas n=30

1. Variabel *Safety Awareness* (X) (Variabel X₁ - X₁₂)

Correlations																										
	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	X ₁₁	X ₁₂	X ₁₃	X ₁₄	X ₁₅	X ₁₆	X ₁₇	X ₁₈	X ₁₉	X ₂₀	X ₂₁	X ₂₂	X ₂₃	X ₂₄	TOTAL_X	
X ₁	Pearson Correlation	1	.119	.248	.118	.429	.649	.513	.438	.547	.578	.268	.552	.430	.483	.687	.429	.595	.289	.483	.641	.402	.284	.402	.464	.733
	Sig. (2-tailed)		.532	.186	.533	.018	<.001	.004	.016	.002	<.001	.152	.302	.018	.007	<.001	.018	<.001	.122	.007	<.001	.028	.158	.028	.010	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₂	Pearson Correlation	.119	1	.224	.656	.032	.182	.176	.390	.232	.067	.267	.381	.416	-.013	.247	.442	.282	.102	.243	.371	.349	.416	.210	.242	.443
	Sig. (2-tailed)			.235	<.001	.888	.335	.352	.033	.217	.723	.153	.370	.022	.947	.188	.014	.132	.591	.196	.044	.058	.022	.266	.198	.014
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₃	Pearson Correlation	.248	.224	1	.157	-.035	.287	.332	.395	.438	.382	.573	.207	.424	.340	.244	.177	.278	.177	.060	.479	.178	.132	.178	.139	.467
	Sig. (2-tailed)				.407	.856	.124	.073	.031	.015	.037	<.001	.273	.019	.066	.194	.348	.137	.348	.751	.007	.347	.488	.347	.463	.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₄	Pearson Correlation	.118	.656	.157	1	.295	.242	-.064	.354	.337	.115	.118	-.315	.481	.051	.109	.196	.303	.347	.221	.391	.033	.481	.464	.241	.436
	Sig. (2-tailed)			.533	<.001	.407	.114	.197	.738	.055	.544	.533	.336	.007	.789	.565	.299	.104	.061	.241	.033	.625	.007	.010	.199	.016
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₅	Pearson Correlation	.429	.032	-.035	.295	1	.319	.084	.162	.389	.355	-.351	.274	.247	.437	.217	.239	.247	.388	.437	.437	.000	.071	.368	.079	.403
	Sig. (2-tailed)			.868	.856	.114		.085	.658	.393	.034	.054	.057	.142	.188	.016	.250	.204	.188	.034	.016	.016	1.000	.711	.046	.676
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₆	Pearson Correlation	.649	.182	.287	.242	.319	1	.404	.551	.745	.664	.349	.692	.473	.494	.534	.553	.744	.438	.623	.623	.395	.473	.587	.474	.836
	Sig. (2-tailed)			.335	.124	.197	.085		.027	.002	<.001	.059	<.001	.008	.006	.002	.002	<.001	.015	<.001	<.001	.101	.008	<.001	.008	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₇	Pearson Correlation	.513	.176	.332	-.064	.084	.404	1	.354	.337	.371	.513	.691	.303	.391	.579	.347	.481	.196	.221	.391	.464	.125	.093	.375	.588
	Sig. (2-tailed)			.004	.352	.073	.738	.658	.027	.055	.069	.043	.004	<.001	.104	.033	<.001	.061	.007	.299	.241	.033	.110	.511	.625	.041
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₈	Pearson Correlation	.438	.390	.395	.354	.162	.551	.354	1	.467	.317	.312	.381	.297	.334	.260	.585	.411	.392	.334	.660	.634	.411	.396	.492	.697
	Sig. (2-tailed)			.016	.033	.031	.055	.393	.002	.055	.009	.088	.094	.138	.111	.072	.165	<.001	.024	.032	.072	<.001	<.001	.024	.030	.006
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₉	Pearson Correlation	.547	.232	.438	.337	.389	.745	.337	.467	1	.490	.286	.488	.400	.516	.454	.358	.635	.457	.516	.516	.123	.400	.490	.230	.728
	Sig. (2-tailed)			.002	.217	.015	.069	.034	<.001	.069	.009	.006	.125	.206	.029	.004	.012	.052	<.001	.011	.004	.004	.029	.006	.222	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₁₀	Pearson Correlation	.578	.067	.382	.115	.355	.664	.371	.317	.490	1	.340	.646	.526	.590	.461	.342	.526	.342	.488	.488	.205	.418	.317	.236	.693
	Sig. (2-tailed)			<.001	.723	.037	.544	.054	<.001	.043	.088	.006	.066	<.001	.003	<.001	.010	.065	.003	.065	.006	.277	.021	.088	.208	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₁₁	Pearson Correlation	.268	.267	.573	.118	-.351	.349	.513	.312	.286	.340	1	.267	.430	.326	.522	.149	.430	.149	.011	.483	.402	.264	.057	.339	.497
	Sig. (2-tailed)			.152	.153	<.001	.533	.057	.059	.004	.094	.125	.066	.154	.018	.079	.003	.432	.018	.432	.956	.007	.028	.158	.763	.067
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X ₁₂	Pearson Correlation	.552	.081	.207	-.015	.274	.692	.601	.381	.488	.646	.267	1	.245	.463	.442	.520	.632	.302	.586	.463	.381	.374	.381	.381	.697
	Sig. (2-tailed)			.002	.870	.273	.936	.142	<.001	.038	.006	<.001	.154	.192	.010	.015	.003	<.001	.105	<.001	.010	.038	.042	.038	.038	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Variabel *Safety Awareness* (X) (Variabel X₁₃ – X₂₄)

X_13	Pearson Correlation	.430 ^{***}	.416 ^{***}	.424 ^{***}	.481 ^{***}	.247	.473 ^{***}	.303	.297	.400 ^{***}	.526 ^{***}	.430 ^{***}	.245	1	.327	.223	.290	.552 ^{***}	.164	.185 ^{***}	.470 ^{***}	.233	.254	.545 ^{***}	.426 ^{***}	.615 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.018	.022	.019	.007	.188	.008	.104	.111	.029	.003	.018	.192		.077	.237	.120	.002	.386	.328	.009	.215	.176	.002	.019	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_14	Pearson Correlation	.483 ^{***}	-.013	.340	.051	.437 ^{***}	.494 ^{***}	.391 ^{***}	.334	.516 ^{***}	.590 ^{***}	.326	.463 ^{***}	.327	1	.412 ^{***}	.405 ^{***}	.470 ^{***}	.526 ^{***}	.321	.457 ^{***}	.272	.327	.272	.164	.626 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.007	.947	.066	.789	.016	.006	.033	.072	.004	<.001	.079	.010	.077		.024	.026	.009	.003	.083	.011	.146	.077	.146	.387	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_15	Pearson Correlation	.667 ^{***}	.247	.244	.109	.217	.534 ^{***}	.579 ^{***}	.260	.454 ^{***}	.461 ^{***}	.522 ^{***}	.442 ^{***}	.223	.412 ^{***}	1	.366 ^{***}	.616 ^{***}	.255	.412 ^{***}	.537 ^{***}	.476 ^{***}	.354	.068	.472 ^{***}	.661 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	<.001	.188	.194	.565	.250	.002	<.001	.165	.012	.010	.003	.015	.237	.024		.047	<.001	.174	.024	.002	.008	.055	.720	.008	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_16	Pearson Correlation	.429 ^{***}	.442 ^{***}	.177	.196	.239	.553 ^{***}	.347	.585 ^{***}	.358	.342	.149	.520 ^{***}	.290	.405 ^{***}	.366 ^{***}	1	.543 ^{***}	.359	.405 ^{***}	.405 ^{***}	.636 ^{***}	.669 ^{***}	.504 ^{***}	.525 ^{***}	.704 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.018	.014	.348	.299	.204	.002	.061	<.001	.052	.065	.432	.003	.120	.026	.047		.002	.051	.026	.026	<.001	<.001	.004	.003	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_17	Pearson Correlation	.595 ^{***}	.282	.278	.303	.247	.744 ^{***}	.481 ^{***}	.411 ^{***}	.635 ^{***}	.526 ^{***}	.430 ^{***}	.632 ^{***}	.552 ^{***}	.470 ^{***}	.616 ^{***}	.543 ^{***}	1	.417 ^{***}	.470 ^{***}	.470 ^{***}	.545 ^{***}	.552 ^{***}	.545 ^{***}	.650 ^{***}	.838 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	<.001	.132	.137	.104	.188	<.001	.007	.024	<.001	.003	.018	<.001	.002	.009	<.001	.002		.022	.009	.009	.002	.002	.002	<.001	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_18	Pearson Correlation	.289 ^{***}	.102	.177	.347	.388 ^{***}	.438 ^{***}	.196	.392 ^{***}	.457 ^{***}	.342	.149	.302	.164	.526 ^{***}	.255	.359	.417 ^{***}	1	.285	.285	.241	.417 ^{***}	.504 ^{***}	.145	.548 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.122	.591	.348	.061	.024	.015	.299	.032	.011	.065	.432	.105	.386	.003	.174	.051	.022		.127	.127	.199	.022	.004	.443	.002
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_19	Pearson Correlation	.483 ^{***}	.243	.060	.221	.437 ^{***}	.623 ^{***}	.221	.334	.516 ^{***}	.488 ^{***}	.011	.586 ^{***}	.185	.321	.412 ^{***}	.405 ^{***}	.470 ^{***}	.285	1	.457 ^{***}	.272	.327	.420 ^{***}	.164	.600 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.007	.196	.751	.241	.016	<.001	.241	.072	.004	.006	.956	<.001	.328	.083	.024	.026	.009	.127		.011	.146	.077	.021	.387	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_20	Pearson Correlation	.641 ^{***}	.371 ^{***}	.479 ^{***}	.391 ^{***}	.437 ^{***}	.623 ^{***}	.391 ^{***}	.660 ^{***}	.516 ^{***}	.488 ^{***}	.483 ^{***}	.463 ^{***}	.470 ^{***}	.457 ^{***}	.537 ^{***}	.405 ^{***}	.470 ^{***}	.285	.457 ^{***}	1	.420 ^{***}	.327	.272	.485 ^{***}	.768 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	<.001	.044	.007	.033	.016	<.001	.033	<.001	.004	.006	.007	.010	.009	.011	.002	.026	.009	.127	.011		.021	.077	.146	.007	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_21	Pearson Correlation	.402 ^{***}	.349	.178	.093	.000	.305	.464 ^{***}	.634 ^{***}	.123	.205	.402 ^{***}	.381 ^{***}	.233	.272	.478 ^{***}	.636 ^{***}	.545 ^{***}	.241	.272	.420 ^{***}	1	.388 ^{***}	.189	.546 ^{***}	.585 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.028	.058	.347	.625	1.000	.101	.010	<.001	.519	.277	.028	.038	.215	.146	.008	<.001	.002	.199	.146	.021		.034	.317	.002	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_22	Pearson Correlation	.264	.416 ^{***}	.132	.481 ^{***}	.071	.473 ^{***}	.125	.411 ^{***}	.400 ^{***}	.418 ^{***}	.264	.374 ^{***}	.254	.327	.354	.669 ^{***}	.552 ^{***}	.417 ^{***}	.327	.327	.389 ^{***}	1	.389 ^{***}	.426 ^{***}	.624 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.158	.022	.488	.007	.711	.008	.511	.024	.029	.021	.158	.042	.176	.077	.055	<.001	.002	.022	.077	.077	.034		.034	.019	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_23	Pearson Correlation	.402 ^{***}	.210	.178	.464 ^{***}	.368 ^{***}	.587 ^{***}	.093	.396 ^{***}	.490 ^{***}	.317	.057	.381 ^{***}	.545 ^{***}	.272	.068	.504 ^{***}	.545 ^{***}	.504 ^{***}	.420 ^{***}	.272	.189	.389 ^{***}	1	.312	.595 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.028	.266	.347	.010	.046	<.001	.625	.030	.006	.088	.763	.038	.002	.146	.720	.004	.002	.004	.021	.146	.317	.034		.084	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X_24	Pearson Correlation	.464 ^{***}	.242	.139	.241	.079	.474 ^{***}	.375 ^{***}	.492 ^{***}	.230	.236	.339	.381 ^{***}	.426 ^{***}	.164	.472 ^{***}	.525 ^{***}	.650 ^{***}	.145	.164	.485 ^{***}	.546 ^{***}	.426 ^{***}	.312	1	.607 ^{***}
	Sig. (2-tailed)	.010	.198	.463	.199	.676	.008	.041	.006	.222	.208	.067	.038	.019	.387	.008	.003	<.001	.443	.387	.007	.002	.019	.094		<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
TOTAL_X	Pearson Correlation	.733 ^{***}	.443 ^{***}	.467 ^{***}	.436 ^{***}	.403 ^{***}	.836 ^{***}	.568 ^{***}	.697 ^{***}	.728 ^{***}	.693 ^{***}	.497 ^{***}	.697 ^{***}	.615 ^{***}	.626 ^{***}	.661 ^{***}	.704 ^{***}	.828 ^{***}	.548 ^{***}	.600 ^{***}	.768 ^{***}	.595 ^{***}	.624 ^{***}	.595 ^{***}	.607 ^{***}	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	.014	.009	.016	.027	<.001	.001	<.001	<.001	<.001	.005	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	.002	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2. Variabel *Safety Compliance* (Y)

		Correlations								
		Y_1	Y_2	Y_3	Y_4	Y_5	Y_6	Y_7	Y_8	TOTAL_Y
Y_1	Pearson Correlation	1	.499**	.172	.752**	.509**	.612**	.269	.511**	.819**
	Sig. (2-tailed)		.005	.362	<.001	.004	<.001	.150	.004	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_2	Pearson Correlation	.499**	1	.229	.547**	.692**	.416*	.190	.255	.740**
	Sig. (2-tailed)	.005		.223	.002	<.001	.022	.314	.174	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_3	Pearson Correlation	.172	.229	1	.241	.222	.191	.075	.337	.449*
	Sig. (2-tailed)	.362	.223		.200	.239	.311	.692	.069	.013
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_4	Pearson Correlation	.752**	.547**	.241	1	.671**	.473**	.479**	.543**	.887**
	Sig. (2-tailed)	<.001	.002	.200		<.001	.008	.007	.002	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_5	Pearson Correlation	.509**	.692**	.222	.671**	1	.059	.140	.376*	.703**
	Sig. (2-tailed)	.004	<.001	.239	<.001		.756	.461	.041	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_6	Pearson Correlation	.612**	.416*	.191	.473**	.059	1	.071	.284	.593**
	Sig. (2-tailed)	<.001	.022	.311	.008	.756		.711	.128	<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_7	Pearson Correlation	.269	.190	.075	.479**	.140	.071	1	.447*	.471**
	Sig. (2-tailed)	.150	.314	.692	.007	.461	.711		.013	.009
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y_8	Pearson Correlation	.511**	.255	.337	.543**	.376*	.284	.447*	1	.671**
	Sig. (2-tailed)	.004	.174	.069	.002	.041	.128	.013		<.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30
TOTAL_Y	Pearson Correlation	.819**	.740**	.449*	.887**	.703**	.593**	.471**	.671**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.013	<.001	<.001	<.001	.009	<.001	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).



Lampiran F Penyebaran Link Kuesioner *Google Form* Melalui WhatsApp



Link *Google Form*: <https://forms.gle/RpbrDhQm4MsMKffz6>

JAS Airport Services		DPS RAMP STAFF THURSDAY : 19 FEB 2020	
STAFF ON DUTY	DUTY TIME	REMARKS	
1. <u>TY</u> <u>NI</u>	08.00 - 13.00	PM I BTT + BCL	= RA KS WY MA SA EK
2. <u>GP</u> <u>WH</u> <u>AU</u> <u>NI</u> <u>KZ</u> <u>KA</u> <u>SL</u> <u>TO</u>	09.00 - 14.00	PM I HLA + IST + WST + JPL	= NE AP SL TO
3. <u>AD</u> <u>SA</u> <u>EN</u> <u>SA</u> <u>MA</u> <u>WY</u>	09.00 - 14.00	PM I ATT + APS + PBS + HAKK	= WH AY AE
4. <u>PS</u> <u>MD</u> <u>NI</u> <u>SH</u>	09.00 - 14.00	PM I NK + PANANG TANGSA, PREPARE BCL + MARK CARGO DEPT. (GZ, BG, SG)	
5. <u>GP</u> <u>TY</u> <u>NI</u> <u>AU</u> <u>NI</u> <u>P</u> <u>DM</u> <u>FW</u> <u>MP</u> <u>YW</u>	08.00 - 17.00		
6. <u>WH</u> <u>GP</u>	09.00 - 18.00	Staff recall jam 06.00 = <u>MG</u> <u>WU</u> <u>JS</u> <u>KP</u>	
7. <u>BU</u> <u>GP</u> <u>MD</u> <u>GP</u> <u>BS</u> <u>EY</u> <u>WD</u> <u>NI</u> <u>DI</u> <u>RF</u> <u>PN</u>	09.00 - 18.00	Staff recall jam 08.00 = <u>AP</u>	// 09.00 : PK
8. <u>MG</u> <u>GP</u>	10.00 - 19.30	Staff recall jam 18.00 = <u>YV</u>	
9. <u>TO</u> <u>KM</u> <u>TA</u> <u>TY</u> <u>MS</u> <u>NO</u> <u>WH</u> <u>PT</u> <u>RF</u> <u>GB</u>	11.00 - 20.00	Staff recall jam 18.00 = <u>YV</u>	
10. <u>GP</u> <u>KS</u>	11.00 - 20.00		
11. <u>MP</u> <u>NI</u> <u>AN</u> <u>KA</u> <u>KE</u>	13.00 - 22.00		
12. <u>RO</u> <u>TK</u> <u>AN</u> <u>KA</u> <u>KE</u> <u>TK</u> <u>AN</u> <u>AB</u> <u>AS</u> <u>KH</u> <u>KE</u>	14.00 - 23.00		
13. <u>FW</u>	14.00 - 23.00		
14. <u>WH</u> <u>GP</u> <u>ET</u> <u>MD</u> <u>RF</u> <u>DA</u>	14.00 - 23.00		
15. <u>WA</u> <u>WY</u> <u>RD</u> <u>SO</u> <u>NAW</u> <u>FW</u> <u>MM</u> <u>SB</u> <u>IS</u> <u>AL</u>	16.00 - 01.00		
TOTAL STAFF DUTY		18.00 - 03.00	
ADDITIONAL DUTY / JOBS			
TU NN GP WH AY NE KS RA SL TO AP AE EK SA WA WY PE MD NI SH KD YB AY NV LP DM FW MP FW WH RZ BH DP PB BS EY WD IH DV SO PI MT RL SO KM TA YV MS NO WH PT RF GB PG AG EC MP BR PJ IC BU RO TK AN MH KD TN AB AS KH KE FW MD GD ET MD RF DA WA WY RD SO WW FR MM SB IS AL			
A	WORK	8	
B	CUTI	8	
C	OFF	40	BERSIH BEKOH GSE : ALL STAFF BM 1 MEMBERIKAN GEROBAK CI CARGO SARANA & MUNCURAN PAX STEP = ALL STAFF BERSIH BERSIH KANTOR DAN LINGKUNGAN KERJA RAMP : ALL STAFF
D	TRN	4	ALL STAFF PAGI :
E	SICK	1	MEMBERIKAN GSE DARI SAMPAH DAN MERAPIKAN GSE DI PARKIRAN GSE DAN DI STAGING AREA
F	SKR	0	INGAT KALAU DJAMPER JANGAN LUPA MOHON DIPASANG WHEEL CHOCK
TOTAL MPP		141	141

[illegible]

Lampiran H Distribusi Frekuensi Jawaban Responden n=57

1. Variabel *Safety Awareness* (X)

Resp	VARIABEL X — SAFETY AWARENESS																							
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24
R01	3	2	3	2	3	1	3	2	3	1	3	2	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R02	3	2	3	2	3	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	1	3	2	3	1
R03	4	1	4	1	4	1	4	1	3	1	4	1	4	1	3	2	3	2	4	1	4	1	4	1
R04	4	2	3	2	4	1	3	1	4	2	3	2	4	1	4	2	3	1	3	1	3	1	3	2
R05	3	1	3	1	4	2	3	2	3	2	3	1	3	2	3	2	4	2	3	1	3	1	3	2
R06	4	2	3	2	3	2	3	1	4	2	3	1	3	2	3	2	3	2	4	2	3	1	3	1
R07	4	1	3	2	3	1	3	2	4	2	4	1	3	1	3	2	3	1	3	1	3	1	3	1
R08	3	2	3	2	3	2	2	3	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2	2
R09	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R10	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1	4	2	2	1	4	1	4	2	3	2
R11	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2	3	2
R12	4	1	3	1	4	1	4	1	4	3	4	1	4	1	4	1	4	1	3	1	4	2	4	1
R13	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R14	4	1	3	2	2	2	3	2	3	2	3	1	3	1	4	2	4	1	3	1	3	1	3	2
R15	3	2	4	2	3	2	4	1	3	1	3	1	3	1	3	2	4	2	3	1	3	2	3	2
R16	4	1	4	1	4	1	4	2	4	1	4	2	4	1	4	1	4	2	4	2	4	1	3	1
R17	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2
R18	3	2	3	2	3	1	4	1	3	2	4	2	4	2	3	2	4	2	3	2	3	2	3	2
R19	4	1	3	2	4	2	4	2	3	2	4	1	4	1	3	2	3	2	4	2	3	2	4	2
R20	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	1	3	2
R21	4	1	4	2	3	2	4	1	3	1	3	1	3	2	4	1	3	1	3	2	2	2	4	1
R22	4	2	3	2	4	2	4	1	4	1	4	2	4	2	3	1	4	2	3	1	3	2	3	2
R23	4	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	1	3	2
R24	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	1	4	2	3	2
R25	4	1	4	1	4	2	4	1	4	1	4	1	4	1	3	1	4	2	4	1	4	1	4	1
R26	3	2	3	2	3	1	3	2	3	1	3	2	3	1	3	2	3	2	4	2	3	2	4	2
R27	4	1	4	2	3	2	4	2	4	1	4	1	4	2	3	1	4	1	4	1	3	1	4	2
R28	3	2	4	2	4	2	3	2	3	1	3	1	4	2	4	2	4	2	3	1	4	2	3	1
R29	4	2	3	2	2	2	3	2	3	1	3	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2
R30	3	2	3	1	3	2	3	1	3	2	3	2	3	1	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R31	3	2	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R32	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2
R33	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2
R34	3	1	3	2	4	1	3	1	3	1	3	1	4	2	3	2	4	2	4	2	3	2	3	2
R35	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2
R36	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	1	3	2	3	3	3	2	4	2	3	2	3	2
R37	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1	4	1	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R38	4	1	4	1	3	1	4	1	3	1	4	1	4	2	3	1	4	1	3	1	3	2	3	1
R39	4	2	4	1	4	1	4	1	4	1	4	1	4	2	4	2	3	1	4	1	4	1	4	1
R40	4	1	4	1	3	1	4	1	4	1	4	1	4	1	4	1	3	1	4	1	4	1	4	1
R41	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R42	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2
R43	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R44	4	1	4	1	3	1	4	1	4	2	4	1	4	1	4	2	4	1	4	1	4	1	4	1
R45	4	1	4	1	4	1	3	1	4	1	3	1	4	1	4	1	4	1	4	1	4	1	4	1
R46	3	1	3	1	3	1	3	2	4	2	3	2	3	2	3	1	3	2	4	2	3	2	3	2
R47	4	2	3	2	4	2	3	2	3	2	4	2	4	2	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2
R48	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1	3	2	3	1
R49	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2	4	2	3	2	2	2	3	1	3	2	3	2
R50	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	4	2	3	2	3	2
R51	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	2	3	1	3	2	3	2	4	1	3	2	3	2
R52	3	1	3	2	4	2	3	3	3	1	4	1	4	1	4	1	4	1	3	2	3	2	3	2
R53	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R54	3	2	3	2	4	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
R55	4	1	4	1	4	1	4	2	3	1	4	1	4	2	4	1	4	1	4	1	3	1	4	1
R56	3	2	4	1	3	2	4	3	4	1	3	2	4	2	3	2	4	2	3	2	3	2	3	1
R57	3	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	1	3	1	3	2	4	2	3	1	3	2

2. Variabel *Safety Compliance* (Y)

Resp	VARIABEL Y SAFETY COMPLIANCE							
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8
R01	4	2	3	2	3	2	3	1
R02	4	2	4	2	4	1	3	2
R03	4	2	3	2	3	2	4	1
R04	3	2	4	1	3	2	4	2
R05	4	2	3	1	3	2	3	1
R06	4	1	4	2	4	2	4	2
R07	4	2	4	1	3	1	4	1
R08	3	2	3	2	3	1	3	3
R09	3	2	3	2	3	3	3	2
R10	3	2	3	2	4	2	3	2
R11	3	2	3	2	3	2	3	2
R12	4	1	3	1	4	1	4	1
R13	3	2	3	2	3	2	3	2
R14	3	1	3	1	3	2	3	1
R15	4	2	4	2	3	2	3	2
R16	3	1	4	1	4	1	4	1
R17	3	3	3	2	3	2	3	3
R18	4	2	4	2	3	1	4	1
R19	3	2	3	2	3	2	3	2
R20	3	1	4	3	3	1	3	2
R21	4	2	4	1	4	1	4	1
R22	3	2	3	2	3	2	3	2
R23	2	2	3	2	3	2	3	2
R24	3	2	3	2	4	2	4	2
R25	4	1	4	1	4	1	4	1
R26	4	1	3	2	4	2	3	2
R27	4	1	4	1	3	1	4	2
R28	3	1	4	1	4	2	4	1
R29	3	2	3	3	3	2	3	2
R30	3	1	4	1	4	2	4	2
R31	4	2	4	2	3	1	4	2
R32	3	2	3	1	4	1	4	2
R33	3	2	3	2	3	3	2	2
R34	3	2	3	2	3	1	3	2
R35	3	1	3	2	3	2	3	1

Resp	VARIABEL Y SAFETY COMPLIANCE							
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8
R36	3	2	2	2	3	1	3	3
R37	3	2	3	2	3	2	3	2
R38	3	2	3	2	4	1	3	2
R39	4	2	4	1	4	1	4	1
R40	4	2	3	2	4	2	3	1
R41	3	2	3	2	4	3	3	2
R42	3	2	3	2	3	2	3	2
R43	4	1	4	1	4	1	3	1
R44	4	2	4	2	3	2	3	2
R45	4	1	4	2	3	2	4	2
R46	4	2	3	2	4	2	3	2
R47	3	1	4	2	3	2	4	2
R48	3	1	3	2	4	2	3	2
R49	3	1	3	2	4	2	3	2
R50	3	3	2	3	2	2	2	3
R51	3	2	3	3	4	2	3	1
R52	3	2	3	2	3	2	3	2
R53	3	2	3	2	3	2	3	2
R54	4	2	3	2	3	3	3	2
R55	4	1	4	1	4	1	4	1
R56	3	2	3	2	3	2	3	2
R57	3	2	3	1	3	2	4	1

Lampiran I Hasil Uji Validitas n=57

1. Variabel *Safety awareness* (X) (Lanjutan X₁ – X₁₂)

Correlations																										
	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	X_7	X_8	X_9	X_10	X_11	X_12	X_13	X_14	X_15	X_16	X_17	X_18	X_19	X_20	X_21	X_22	X_23	X_24	TOTAL_X	
X_1	Pearson Correlation	1	.532***	.444***	.405***	.286***	.382***	.553***	.480***	.240	.532***	.553***	.456***	.345***	.407***	.442***	.331***	.545***	.266***	.412***	.213	.449***	.518***	.526***	.732***	
	Sig. (2-tailed)		<.001	<.001	.002	.031	.003	<.001	<.001	.072	<.001	<.001	<.001	.009	.002	<.001	.012	<.001	.046	.001	.112	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_2	Pearson Correlation	.532***	1	.423***	.540***	.327***	.435***	.467***	.257	.304	.216	.447***	.632***	.452***	.480***	.383***	.652***	.507***	.534***	.387***	.333	.166	.510***	.498***	.434***	.739***
	Sig. (2-tailed)	<.001		.001	<.001	.013	<.001	<.001	.053	.022	.107	<.001	<.001	<.001	<.001	.003	<.001	<.001	.003	.011	.217	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_3	Pearson Correlation	.444***	.423***	1	.554***	.268***	.387***	.649***	.339***	.566***	.344***	.484***	.462***	.207	.388***	.417***	.452***	.388***	.296***	.401***	.338***	.389***	.504***	.639***	.722***	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001		<.001	.044	.003	<.001	.010	<.001	<.001	.009	<.001	.122	.003	.001	<.001	.003	.024	.002	.010	.003	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_4	Pearson Correlation	.405***	.540***	.554***	1	.362***	.563***	.525***	.362***	.455***	.237	.378***	.370***	.427***	.320***	.413***	.441***	.336***	.331***	.365***	.363***	.341***	.448***	.594***	.710***	
	Sig. (2-tailed)	.002	<.001	<.001		.006	<.001	<.001	.006	<.001	.076	.004	.005	<.001	.015	.001	<.001	.002	.011	.012	.005	.006	.009	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_5	Pearson Correlation	.286***	.327***	.268***	.362***	1	.295***	.317***	.252	.247	.205	.388***	.253	.571***	.206	.290***	.313***	.365***	.161	.157	.189	.314***	.296***	.314***	.226	.519***
	Sig. (2-tailed)	.031	.013	.044	.006		.026	.016	.059	.064	.126	.002	.057	<.001	.124	.029	.018	.007	.231	.242	.159	.017	.026	.017	.081	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_6	Pearson Correlation	.382***	.435***	.387***	.563***	.295***	1	.360***	.423***	.364***	.229	.362***	.275	.462***	.313***	.340***	.295	.278***	.341***	.315	.341***	.216	.266***	.368***	.487***	.618***
	Sig. (2-tailed)	.003	<.001	.003	<.001	.026		.006	.001	.005	.086	.006	.039	<.001	.018	.010	.026	.036	.009	.017	.009	.106	.046	.005	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_7	Pearson Correlation	.553***	.467***	.649***	.525***	.317***	.360***	1	.455***	.391***	.317***	.622***	.444***	.571***	.257	.290***	.471***	.494***	.366***	.196	.366***	.232	.285***	.641***	.523***	.729***
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	.016	.006		<.001	.003	.016	<.001	<.001	<.001	.053	.029	<.001	<.001	.005	.145	.005	.082	.031	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_8	Pearson Correlation	.480***	.257	.339***	.362***	.252	.423***	.455***	1	.320***	.141	.257	.388***	.303***	.277***	.290***	.243	.237	.356***	.222	.379***	.241	.228	.388***	.370***	.560***
	Sig. (2-tailed)	<.001	.053	.010	.006	.059	.001	<.001		.015	.294	.053	.003	.022	.037	.029	.069	.076	.007	.097	.004	.071	.089	.003	.005	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_9	Pearson Correlation	.486***	.304***	.339***	.455***	.247	.364***	.391***	.320***	1	.083	.304***	.282***	.416***	.248	.292***	.321***	.233	.375***	.334***	.361***	.316***	.442***	.316***	.446***	.583***
	Sig. (2-tailed)	<.001	.022	.010	<.001	.064	.005	.003	.015		.537	.022	.034	.001	.063	.028	.015	.082	.004	.011	.006	.017	<.001	.017	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_10	Pearson Correlation	.240	.216	.566***	.237	.205	.229	.317***	.141	.083	1	.216	.382***	.354***	.027	.110	.353***	.314***	.196	.240	.123	.044	.077	.195	.277***	.421***
	Sig. (2-tailed)	.072	.107	<.001	.076	.126	.086	.016	.294	.537		.107	.003	.007	.843	.415	.007	.017	.145	.072	.361	.747	.569	.146	.037	.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_11	Pearson Correlation	.532***	.447***	.344***	.378***	.398***	.362***	.622***	.257	.304***	.216	1	.405***	.528***	.320***	.077	.416***	.375***	.389***	.169	.333***	.249	.280***	.415***	.353***	.620***
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.009	.004	.002	.006	<.001	.053	.022	.107		.002	<.001	.015	.571	.001	.004	.003	.208	.011	.062	.035	.001	.007	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_12	Pearson Correlation	.553***	.632***	.484***	.370***	.253	.275***	.444***	.388***	.282***	.382***	.405***	1	.313***	.287***	.306***	.268***	.493***	.529***	.274***	.420***	.172	.334***	.491***	.480***	.669***
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	.005	.057	.039	<.001	.003	.034	.003	.002		.018	.030	.021	.044	<.001	<.001	.039	.001	.201	.011	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	

Variabel *Safety Awareness* (X) (Lanjutan X_13 – X_24)

X_13	Pearson Correlation	.456 ^{**}	.452 ^{**}	.462 ^{**}	.427 ^{**}	.571 ^{**}	.462 ^{**}	.511 ^{**}	.303 ^{**}	.416 ^{**}	.354 ^{**}	.528 ^{**}	.313 ^{**}	1	.262 ^{**}	.362 ^{**}	.476 ^{**}	.475 ^{**}	.304 ^{**}	.179	.323 ^{**}	.313 ^{**}	.392 ^{**}	.376 ^{**}	.685 ^{**}	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	.022	.001	.007	<.001	.018		.049	.006	<.001	<.001	.022	.183	.014	.018	.003	.004	<.001	
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_14	Pearson Correlation	.345 ^{**}	.480 ^{**}	.207	.320 ^{**}	.206	.313 ^{**}	.257	.277 ^{**}	.248	.027	.320 ^{**}	.287 ^{**}	.262 ^{**}	1	.482 ^{**}	.280 ^{**}	.194	.408 ^{**}	.345 ^{**}	.366 ^{**}	.354 ^{**}	.384 ^{**}	.354 ^{**}	.217	.534 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.009	<.001	.122	.015	.124	.018	.053	.037	.063	.843	.015	.030	.049		<.001	.035	.148	.002	.009	.005	.007	.003	.007	.105	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_15	Pearson Correlation	.407 ^{**}	.383 ^{**}	.388 ^{**}	.413 ^{**}	.290 ^{**}	.340 ^{**}	.290 ^{**}	.290 ^{**}	.292 ^{**}	.110	.077	.306 ^{**}	.362 ^{**}	.482 ^{**}	1	.356 ^{**}	.273 ^{**}	.613 ^{**}	.196	.371 ^{**}	.360 ^{**}	.343 ^{**}	.360 ^{**}	.428 ^{**}	.590 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.002	.003	.003	.001	.029	.010	.029	.029	.028	.415	.571	.021	.006	<.001		.007	.040	<.001	.143	.004	.006	.009	.006	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_16	Pearson Correlation	.442 ^{**}	.652 ^{**}	.417 ^{**}	.441 ^{**}	.313 ^{**}	.295 ^{**}	.471 ^{**}	.243	.321 ^{**}	.353 ^{**}	.418 ^{**}	.268 ^{**}	.476 ^{**}	.280 ^{**}	.356 ^{**}	1	.426 ^{**}	.425 ^{**}	.226	.195	.056	.297 ^{**}	.385 ^{**}	.618 ^{**}	
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.001	<.001	.018	.026	<.001	.069	.015	.007	.001	.044	<.001	.035	.007	<.001	<.001	<.001	.091	.146	.677	.025	.003	.003	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_17	Pearson Correlation	.331 ^{**}	.507 ^{**}	.452 ^{**}	.410 ^{**}	.355 ^{**}	.278 ^{**}	.444 ^{**}	.237	.333	.314 ^{**}	.375 ^{**}	.493 ^{**}	.475 ^{**}	.194	.273 ^{**}	.426 ^{**}	1	.274 ^{**}	.027	.298 ^{**}	.157	.279 ^{**}	.227	.349 ^{**}	.580 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.012	<.001	<.001	.002	.007	.036	<.001	.076	.082	.017	.004	<.001	<.001	.148	.040	<.001		.039	.844	.024	.242	.036	.090	.008	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_18	Pearson Correlation	.545 ^{**}	.534 ^{**}	.388 ^{**}	.336 ^{**}	.161	.341 ^{**}	.366 ^{**}	.356 ^{**}	.375 ^{**}	.196	.389 ^{**}	.529 ^{**}	.304 ^{**}	.408 ^{**}	.613 ^{**}	.425 ^{**}	.274 ^{**}	1	.210	.445 ^{**}	.205	.347 ^{**}	.435 ^{**}	.354 ^{**}	.646 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.003	.011	.231	.009	.005	.007	.004	.145	.003	<.001	.022	.002	<.001	<.001	.039		.116	<.001	.125	.008	<.001	.007	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_19	Pearson Correlation	.266 ^{**}	.387 ^{**}	.298 ^{**}	.331 ^{**}	.157	.315 ^{**}	.196	.222	.334 ^{**}	.240	.169	.274 ^{**}	.179	.345 ^{**}	.196	.226	.027	.210	1	.150	.289 ^{**}	.379 ^{**}	.365 ^{**}	.227	.457 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.046	.003	.024	.012	.242	.017	.145	.097	.011	.072	.208	.039	.183	.009	.143	.091	.844	.116		.267	.029	.004	.005	.089	.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_20	Pearson Correlation	.412 ^{**}	.333 ^{**}	.401 ^{**}	.365 ^{**}	.189	.341 ^{**}	.366 ^{**}	.379 ^{**}	.361 ^{**}	.123	.333 ^{**}	.420 ^{**}	.323 ^{**}	.366 ^{**}	.371 ^{**}	.195	.298 ^{**}	.445 ^{**}	.150	1	.402 ^{**}	.402 ^{**}	.327 ^{**}	.473 ^{**}	.596 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.001	.011	.002	.005	.159	.009	.005	.004	.006	.361	.011	.001	.014	.005	.004	.146	.024	<.001	.267		.002	.002	.013	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_21	Pearson Correlation	.213	.166	.338 ^{**}	.363 ^{**}	.314 ^{**}	.216	.332	.241	.316 ^{**}	.044	.249	.172	.313 ^{**}	.354 ^{**}	.360 ^{**}	.056	.157	.205	.289	.402 ^{**}	1	.372 ^{**}	.303 ^{**}	.378 ^{**}	.472 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.112	.217	.010	.006	.017	.106	.382	.071	.017	.747	.062	.201	.018	.007	.006	.677	.242	.125	.029	.002		.004	.022	.004	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_22	Pearson Correlation	.449 ^{**}	.510 ^{**}	.389 ^{**}	.341 ^{**}	.296 ^{**}	.266 ^{**}	.285 ^{**}	.228	.442 ^{**}	.077	.280 ^{**}	.334 ^{**}	.311 ^{**}	.384 ^{**}	.343 ^{**}	.297 ^{**}	.279 ^{**}	.347 ^{**}	.379 ^{**}	.402 ^{**}	.372 ^{**}	1	.372 ^{**}	.412 ^{**}	.593 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.003	.009	.026	.046	.031	.089	<.001	.569	.035	.011	.018	.003	.009	.025	.036	.008	.004	.002	.004		.004	.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_23	Pearson Correlation	.516 ^{**}	.498 ^{**}	.504 ^{**}	.448 ^{**}	.314 ^{**}	.368 ^{**}	.641 ^{**}	.388 ^{**}	.316 ^{**}	.195	.415 ^{**}	.491 ^{**}	.392 ^{**}	.354 ^{**}	.360 ^{**}	.385 ^{**}	.227	.435 ^{**}	.365 ^{**}	.327 ^{**}	.303 ^{**}	.372 ^{**}	1	.463 ^{**}	.677 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	.017	.005	<.001	.003	.017	.146	.001	<.001	.003	.007	.006	.003	.090	<.001	.005	.013	.022	.004		<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
X_24	Pearson Correlation	.526 ^{**}	.434 ^{**}	.639 ^{**}	.594 ^{**}	.226	.487 ^{**}	.533 ^{**}	.370 ^{**}	.446 ^{**}	.277	.353 ^{**}	.480 ^{**}	.376 ^{**}	.217	.428 ^{**}	.381 ^{**}	.349 ^{**}	.354 ^{**}	.227	.473 ^{**}	.378 ^{**}	.412 ^{**}	.463 ^{**}	1	.701 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	.091	<.001	<.001	.005	<.001	.037	.007	<.001	.004	.105	<.001	.003	.008	.007	.089	<.001	.004	.001	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	
TOTAL_X	Pearson Correlation	.732 ^{**}	.739 ^{**}	.722 ^{**}	.710 ^{**}	.519 ^{**}	.618 ^{**}	.719 ^{**}	.560 ^{**}	.583 ^{**}	.421 ^{**}	.620 ^{**}	.669 ^{**}	.685 ^{**}	.534 ^{**}	.590 ^{**}	.618 ^{**}	.580 ^{**}	.646 ^{**}	.457 ^{**}	.596 ^{**}	.472 ^{**}	.593 ^{**}	.677 ^{**}	.701 ^{**}	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

2. Variabel *Safety compliance* (Y)

		Correlations								
		Y_1	Y_2	Y_3	Y_4	Y_5	Y_6	Y_7	Y_8	TOTAL_Y
Y_1	Pearson Correlation	1	.163	.467**	.280*	.214	.288*	.340**	.407**	.589**
	Sig. (2-tailed)		.225	<.001	.035	.110	.030	.010	.002	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_2	Pearson Correlation	.163	1	.463**	.360**	.427**	.198	.400**	.378**	.628**
	Sig. (2-tailed)	.225		<.001	.006	<.001	.139	.002	.004	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_3	Pearson Correlation	.467**	.463**	1	.427**	.277*	.378**	.632**	.378**	.752**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001		<.001	.037	.004	<.001	.004	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_4	Pearson Correlation	.280*	.360**	.427**	1	.342**	.336*	.605**	.503**	.726**
	Sig. (2-tailed)	.035	.006	<.001		.009	.011	<.001	<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_5	Pearson Correlation	.214	.427**	.277*	.342**	1	.228	.340**	.347**	.589**
	Sig. (2-tailed)	.110	<.001	.037	.009		.088	.010	.008	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_6	Pearson Correlation	.288*	.198	.378**	.336*	.228	1	.436**	.192	.580**
	Sig. (2-tailed)	.030	.139	.004	.011	.088		<.001	.153	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_7	Pearson Correlation	.340**	.400**	.632**	.605**	.340**	.436**	1	.436**	.786**
	Sig. (2-tailed)	.010	.002	<.001	<.001	.010	<.001		<.001	<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Y_8	Pearson Correlation	.407**	.378**	.378**	.503**	.347**	.192	.436**	1	.687**
	Sig. (2-tailed)	.002	.004	.004	<.001	.008	.153	<.001		<.001
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57
TOTAL_Y	Pearson Correlation	.589**	.628**	.752**	.726**	.589**	.580**	.786**	.687**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	57	57	57	57	57	57	57	57	57

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

