



Pengendalian Wildlife Hazard oleh Unit Safety Risk & Quality Control di Area Airside Bandar Udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan

Fitri Budiarti

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Email : 190509215@students.sttkd.ac.id

Korespondensi penulis : 190509215@students.sttkd.ac.id

Abstract, *The importance of the role of the Safety Risk & Quality Control unit at H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan International Airport, makes the Executive General Manager must implement safety in the Safety Risk & Quality Control unit assigned to handle wildlife hazard with standards that must be met to ensure flight safety can be managed properly because aviation accidents can cause many material losses, financial and fatalities. This study aims to find out how the Safety Risk & Quality Control Unit controls the Wildlife Hazard and to find out how the Safety Risk & Quality Control unit coordinates with other units in handling Wildlife Hazard at the airside of H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan International Airport. This study used qualitative research methods using three data collection techniques in the form of observation, interviews and documentation. The interview used a semi structured technique and five sources as information. To analyze the data that has been collected using three techniques, namely data reduction, data display and Conclusion drawing / verification. The results showed that in order to wildlife hazard control at the International airport H.A.S. hanandjoeddin tanjun pandan, the safety & quality control unit conducted the three-way prepararation of toxins, wedges and shootings. If there is a report about the presence of wild animals the SRQC unit will coordinate with the AMC, ATC, AVSEC, PKP-PK units and the Maintenance Unit for handling wildlife hazard. This action is in the form of expulsion using vehicles and the provision of poison and shooting to reduce the population of wild animals passing through the airport area.*

Keywords : *Control, Wildlife Hazard, Safety*

Abstrak, Pentingnya peran unit Safety Risk & Quality Control di bandar udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin tanjung pandan, membuat Executive General Manager harus menerapkan keselamatan pada unit Safety Risk & Quality Control yang ditugaskan untuk menangani wildlife hazard dengan standar yang harus dipenuhi untuk memastikan keselamatan penerbangan dapat dikelola dengan baik karena kecelakaan penerbangan dapat menimbulkan banyak kerugian material, finansial dan memakan korban jiwa. Adapun penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana Unit Safety Risk & Quality Control mengendalikan Wildlife Hazard dan untuk mengetahui bagaimana sistem koordinasi unit Safety Risk & Quality Control dengan unit lain dalam menangani Wildlife Hazard yang ada di airside bandar udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan tiga teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara dan dokumentasi. Wawancara yang digunakan menggunakan teknik semi terstruktur dan lima narasumber sebagai informasi. Untuk menganalisis data yang sudah dikumpulkan menggunakan tiga teknik yaitu data reduction, data display dan

Conclusion drawing/verification. Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk melakukan pengendalian wildlife hazard di Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan, unit Safety Risk & Quality Control melakukan dengan tiga cara yaitu penyiapan racun, pemotongan rumput dan penembakan. Jika ada laporan tentang keberadaan hewan liar unit SRQC akan berkoordinasi dengan unit AMC, ATC, AVSEC, PKP-PK dan Unit Maintenance untuk penanganan wildlife hazard. Tindakan ini berupa pengusiran dengan menggunakan kendaraan, pemberian racun dan pemotongan rumput serta penembakan untuk mengurangi populasi hewan liar yang melintas di wilayah Bandar Udara.

Kata kunci : Pengendalian, Bahaya Satwa Liar, Keamanan

PENDAHULUAN

Bandar Udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan yang berada di Jalan Sudirman dan berjarak kurang lebih 15 kilometer dari pusat kota Tanjung Pandan merupakan pintu atau gerbang masuk ke pulau Belitung. Selain itu, lokasi yang strategis ini masih dikelilingi dengan hutan lindung membuat pentingnya bandar udara Hanandjoeddin memiliki unit yang menangani bahaya serangan hewan liar. Unit tersebut dikelola PT. Angkasa Pura II dalam menjalankan aktivitasnya ada beberapa unit, salah satunya itu unit Safety Risk & Quality Control. Fungsi dari unit Safety Risk & Quality Control untuk mengelola, mengawasi, menganalisa manajemen keselamatan, dan resiko.

Pentingnya peran unit Safety Risk & Quality Control di bandar udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin tanjung pandan, membuat Executive General Manager harus selalu menerapkan keselamatan pada bandar udara terutama pada unit Safety Risk & Quality Control yang ditugaskan untuk menangani wildlife hazard management dengan standar yang harus dipenuhi untuk memastikan keselamatan penerbangan dapat dikelola dengan baik karena kecelakaan penerbangan dapat menimbulkan banyak kerugian material, finansial dan memakan korban jiwa, sebagaimana tercantum pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1.

Keselamatan Penerbangan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keselamatan penerbangan selalu menjadi hal serius selama bertahun-tahun hal ini dikarenakan resiko kematian yang diakibatkan oleh suatu kecelakaan pesawat terbang sangat tinggi jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

Pemantauan tingkat keselamatan penerbangan secara keseluruhan bergantung pada beberapa faktor, baik berupa kondisi pesawat, awak kabin, infrastruktur maupun faktor alam. Adanya manajemen keamanan dapat memastikan bahwa keamanan harus dipertahankan melalui kebijakan dan prosedur yang ada untuk memfasilitasi pengumpulan informasi tentang risiko keamanan aktual dan potensial. Dalam kegiatan operasional suatu bandar udara mengutamakan keselamatan penerbangan, terdapat beberapa potensi yang dapat memicu kecelakaan di sisi udara yaitu adanya sekumpulan burung yang melintas di runway dan hewan liar seperti anjing yang melintas di apron sehingga dapat memicu keselamatan penerbangan pada pesawat udara, unit yang berkaitan langsung dengan adanya accident dan incident seperti Unit Safety Risk. Unit Safety Risk ini dapat melakukan

penerapan yang dilakukan untuk menangani hewan liar yang ada di sisi udara seperti pemasangan CCTV, dan pengusiran burung dan anjing menggunakan kendaraan Follow Me Car hingga kegiatan inspection yang dilaksanakan selesai jam operasional bandara (Fashli,2022).

Safety Management System menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2009 berarti suatu pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan, termasuk struktur organisasi yang diperlukan, kewajiban, kebijakan dan prosedur. Pengendalian dan pengidentifikasian kerusakan properti penerbangan terhadap kerusakan lingkungan SMS melakukan pendekatan proaktif yang terfokus pada proses pengendalian pemeriksaan dan tindakan perbaikan.

Keadaan dimana SMS Bandara Internasional H.A.S Hanandjoeddin Tanjung Pandan terkait dengan berbagai gangguan dan ancaman dalam penerapan Wildlife Hazard, masuknya satwa liar ke sisi udara bandar udara. Sistem manajemen keamanan suatu bandara tidak bisa direplikasi ke bandara lain karena masing-masing bandara memiliki karakteristiknya masing-masing dalam pengembangan operasi bandara. Pengertian hewan liar dimuat pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Skep / 42 / III / 2010 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 – 03 manajemen bahaya hewan liar di bandar udara dan sekitarnya, hewan liar adalah hewan yang berada di wilayah operasi Bandar udara yang mengganggu / berpotensi menimbulkan bahaya terhadap pengoperasian pesawat udara. Sedangkan manajemen bahaya hewan liar adalah serangkaian kegiatan untuk mengontrol atau pengendalian daya tarik bandara terhadap burung dan hewan liar lainnya.

Salah satu hewan liar yang dapat memicu kecelakaan penerbangan adalah anjing pada tahun 2019 di Bandar Udara Internasional Lombok dua kali pesawat menabrak anjing liar, Hal ini karena pagar pembatas Bandar Udara dirusak sekelompok hewan liar (Radar Lombok, 2019). Dalam penelitian lain yang berjudul Analisis Pencegahan terhadap Bahaya Hewan Liar untuk Meningkatkan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, habitat burung yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah jenis peking yang penyebaran kelompoknya antara 5 sampai dengan 15 ekor. Jenis burung layang penyebarannya ada di sekitar sisi udara dari Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya yang aktivitasnya terpantau pada pagi dan sore hari, ini disebabkan karena di sekitar area sisi utara bandar udara terdapat penduduk yang mempunyai usaha peternakan burung layang (Wicaksono dan Kusuma, 2022).

Satuan unit Safety Risk and Quality Control menginisiasi hewan liar di Bandara Internasional H.A.S. Tanjung Pandan Hanandjoeddin, seperti yang terjadi pada 2020, ditemukan beberapa kelompok bird strike di landasan pacu 18, yang kemungkinan dapat menyebabkan keselamatan penerbangan. Dan pada tahun 2022, sempat masuknya anjing liar ke apron saat penumpang baru turun dari pesawat menuju terminal domestik. Hal ini tentu akan mengganggu kenyamanan para penumpang. Maka berdasarkan kejadian tersebut perlu dilakukan penelitian dengan judul "PENGENDALIAN WILDLIFE HAZARD OLEH UNIT SAFETY & QUALITY CONTROL DI AREA AIRSIDE BANDAR UDARA INTERNASIONAL H.A.S. HANANDJOEDDIN TANJUNG PANDAN".

TINJAUAN PUSTAKA

Bandar Udara

Bandar Udara menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas – batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Pengoperasian Bandar Udara

Setiap bandar udara yang dijalankan harus memiliki sertifikat pengoperasian bandar udara. Jika bandar udara yang bersangkutan memenuhi standar dan aturan keselamatan dan keamanan pelayanan penerbangan, Kementerian Perhubungan akan memberikan sertifikat pengoperasian bandar udara yang terdapat pada Pasal 217 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan operasional pesawat udara. Tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas bahwa bandar udara harus memenuhi semua standar teknis tentang:

- a. Personel
- b. Fasilitas
- c. Prosedur operasi bandar udara
- d. Sistem manajemen keselamatan operasi bandara

Keselamatan Penerbangan

Dalam Undang-Undang nomor 1 tahun 2009, keselamatan penerbangan adalah syarat terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam penggunaan ruang udara, pesawat udara, bandar udara, lalu lintas udara, pengatur lalu lintas udara dan fasilitas penunjang serta fasilitas umum lainnya. Keselamatan penerbangan merupakan masalah yang sangat penting yang harus diperhatikan saat menggunakan area sisi udara. Semua pihak yang terlibat dalam angkutan udara (stakeholder), termasuk yang membawa orang dan barang, tentunya harus memperhatikan keselamatan penerbangan. Semua pihak dalam industri penerbangan harus memahami hukum dan mematuhi semua persyaratan pendukung keamanan penerbangan dalam Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009 dan peraturan pelaksanaannya serta perjanjian angkutan udara internasional, khususnya dalam keselamatan penerbangan

Sistem Manajemen Keselamatan

Sistem manajemen menurut ICAO dalam annex 14 adalah pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan termasuk organisasi yang diperlukan struktur, akubilitas, kebijakan dan prosedur. Sistem manajemen keselamatan sangatlah luas dan dapat dilihat dari berbagai perspektif dalam keadaan dimana suatu resiko dari terlukanya seseorang atau kerusakan harta benda berkurang untuk dipertahankan di dalam atau di bawah suatu tingkat yang dapat diterima, melalui suatu proses berkelanjutan dari identifikasi masalah dan manajemen resiko. Menurut Suardi (2017) ada beberapa proses manajemen keselamatan dapat dijelaskan dengan singkat sebagai berikut:

- a. Pengumpulan data

Pengumpulan data keselamatan terkait, yang buktinya diperlukan untuk menilai kinerja keselamatan atau untuk mendeteksi kondisi bahaya laten, merupakan tahap pertama dalam proses manajemen keselamatan (bahaya keselamatan).

b. Analisis Data

Masalah keamanan yang diakui dapat ditemukan dengan meninjau semua data terkait. Keadaan di mana bahaya mungkin ada menghadirkan bahaya yang sebenarnya, dan kemungkinan terjadinya dapat dihitung. Pendekatan kualitatif dan kuantitatif untuk analisis ini dimungkinkan.

c. Prioritas Kondisi Tidak Selamat

Proses penilaian resiko dapat ditentukan dari seberapa seriusnya bahaya. Mereka yang mempunyai resiko besar dapat dipertimbangkan untuk tindakan keselamatan.

d. Membangun Strategis

Berikut ada beberapa pilihan untuk mengelola resiko dapat dipertimbangkan sebagai berikut :

- 1) Sebarkan risiko seluas mungkin untuk mengakomodasi sebagian besar pengambil risiko. (Ini adalah bagaimana asuransi didasarkan.
- 2) Melanjutkan operasi sambil menerima risiko tidak berubah.
- 3) Turunkan risiko dengan mengambil tindakan untuk mengurangi risiko.

e. Persetujuan Strategi

Setelah menganalisis resiko dan memutuskan strategi tindakan yang tepat, persetujuan manajemen diperlukan untuk melanjutkan.

f. Penugasan tanggung jawab dan penerapan strategi

Menyusul keputusan untuk melanjutkan yang paling penting adalah implementasi yang harus dikerjakan. Hal ini mencakup penentuan sumber daya alokasi, tugas, tanggung jawab, penjadwalan, revisi prosedur operasi.

g. Evaluasi kembali

Pelaksanaan jarang berhasil seperti yang semula dibayangkan, umpan balik diperlukan untuk menutup lingkaran, seperti permasalahan baru yang telah ditemukan dan seberapa baik strategi yang disetujui telah memenuhi harapan pengurangan resiko kinerja dengan modifikasi sistem atau proses mungkin diperlukan.

h. Pengumpulan dan tambahan

Tergantung pada tahap evaluasi ulang, informasi baru mungkin diperlukan dan siklus penuh menegaskan kembali untuk memperbaiki tindakan keselamatan.

Safety and Risk

Safety atau keselamatan menurut Sinambela (2017) mengacu pada perlindungan kesejahteraan fisik terhadap kecelakaan industri dengan bekerja secara aman di tempat kerja, di organisasi, di masyarakat dan di lingkungan kerja agar karyawan dapat bekerja dengan tenang dan teliti. Keselamatan kerja diartikan sebagai upaya-upaya yang ditujukan untuk melindungi pekerja, menjaga keselamatan orang lain, melindungi peralatan, tempat kerja, dan bahan produksi, menjaga kelestarian lingkungan hidup dan melancarkan proses produksi. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam keselamatan (safety), yaitu sebagai berikut:

- 1) Mengendalikan kerugian dari kecelakaan (control of accident loss).
- 2) Kemampuan untuk mengidentifikasi dan menghilangkan resiko yang tidak bisa diterima (the ability of identify and eliminate unacceptable risks).

Resiko (risk) dalam menghadapi bahaya dapat berpotensi menyebabkan kerugian ataupun kerusakan. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Skep / 42 / III / 2010 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, Risiko adalah kemungkinan kerugian atau cedera, diukur dalam konteks tingkat kerusakan dan probabilitas.

Menurut Tampubolon (2014), kemungkinan terjadinya sesuatu, dan akibat yang ditimbulkan risiko adanya suatu penerapan manajemen risiko yang dimana untuk mengarahkan proaktif untuk mengakomodasi kemungkinan kegagalan. Dengan adanya perkembangan manajemen risiko dibagi menjadi beberapa hal diantaranya:

1) Manajemen Risiko Operasional

Manajemen ini berkaitan dengan risiko yang ditimbulkan dari kegagalan fungsi proses internal, misalnya karena kesalahan manusia, kegagalan sistem, faktor eksternal seperti bencana, dll.

2) Manajemen Hazard

Manajemen hazard berkaitan dengan kondisi potensial yang mengakibatkan kebangkrutan dan kerusakan. Ketika kita membahas bahaya, tentu saja kita juga membahas perilaku, yang dimana peristiwa yang dapat menyebabkan kerugian bisnis. Ada tiga jenis bahaya yang harus diketahui, termasuk bahaya hukum, bahaya fisik dan bahaya moral.

3) Manajemen Risiko Finansial

Manajemen risiko keuangan adalah upaya untuk memantau risiko dan melindungi hak properti, laba, aset, dan aset entitas bisnis. Dalam praktiknya, proses manajemen risiko ini mencakup mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengendalikan risiko jika terbukti mengancam keberlanjutan organisasi.

4) Manajemen Risiko Strategis

Manajemen ini berkaitan dengan pengambilan keputusan. Risiko yang biasanya muncul adalah kondisi tak terduga yang mengurangi kemampuan pelaku bisnis untuk menjalankan strategi yang direncanakan. Dalam hal ini ada beberapa faktor seperti faktor risiko operasi, risiko penurunan nilai aset, risiko kompetitif atau bahkan risiko franchise (jika ada).

Hewan liar

Hewan liar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Skep / 42 / III / 2010 tentang Petunjuk Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139-03 Manajemen Bahaya Hewan Liar di Bandar Udara adalah hewan yang berada di wilayah operasi Bandar udara yang mengganggu / berpotensi menimbulkan bahaya terhadap pengoperasian pesawat udara. Hewan liar biasanya adalah hewan yang tidak dipelihara oleh manusia. Habitat asli satwa liar ini ada di alam, tanpa kontak langsung dengan aktivitas manusia. Sementara populasi manusia berkembang pesat, keanekaragaman hayati justru sebaliknya.

Beragam serangan yang dilakukan oleh hewan liar seperti serangan burung dari suatu kumpulan burung yang berada pada area bandar udara yang dapat menyebabkan kemungkinan bahaya atau resiko yang signifikan bagi pengoperasian pesawat udara dalam melakukan kegiatan operasi penerbangan di wilayah bandar udara. salah satu keadaan lingkungan yang sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan penerbangan yaitu keberadaan satwa liar (burung dan hewan lainnya) di dalam dan disekitar bandar udara. Pergerakan burung secara tunggal atau kelompok di ruang udara pada area bandar udara ataupun hewan liar lain yang masuk pada area bandar udara melewati batas perimeter sangat membahayakan pengoperasian pesawat udara.

Sumber yang diperoleh dari GMF AeroAsia (2021), satwa liar selain burung, termasuk anjing, kucing, tikus, ular, dan serangga. Ketika berhadapan dengan hewan liar dan hama yang masuk ke area perawatan, hewan ini terkadang ditemukan, dan dapat bereproduksi. Kondisi ini tentu berbahaya jika tidak dikontrol karena binatang bisa masuk ke dalam pesawat yang sedang di-maintenance. Karena bahaya tersebut, misalnya saat pesawat mengalami delay karena ditemukan tikus di area kabin, kemudian serangga bersarang di badan pesawat, sarang burung ditemukan di area flight control, dan kucing terjebak di dalam kabin. Selain itu, tikus berpotensi merusak area listrik yang sangat berbahaya bagi keselamatan penerbangan.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2018) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat, yang digunakan untuk meneliti pada kondisi ilmiah (eksperimen) dimana peneliti sebagai instrumen, teknik pengumpulan data dan dianalisis yang bersifat kualitatif lebih menekankan pada makna. Penelitian yang dilakukan untuk mendeskripsikan pengendalian wildlife hazard sebagai upaya keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan.

Sumber Data

1. Data Primer

Data primer adalah jenis data yang dikumpulkan langsung dari sumber primer seperti wawancara, survei, tes, dan lain sebagainya dan biasanya bersifat spesifik dikarenakan sesuai dengan kebutuhan peneliti. Menurut Sugiyono (2019), data primer ini adalah sumber yang memberikan informasi secara langsung kepada pengumpul data. Dengan ini informasi yang diperoleh peneliti berasal langsung dari wawancara unit Safety Risk and Quality Control dan pengamatan secara langsung di bandar udara internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan.

2. Data Sekunder

Dalam Sugiyono (2019), menyatakan bahwa data sekunder merupakan data sumber yang diperoleh oleh pengumpul data secara tidak langsung adalah seperti melalui orang atau dokumen lain. Di sisi lain, data sekunder merupakan informasi yang sudah ada sebelumnya yang sengaja dikumpulkan oleh peneliti untuk melengkapi kebutuhan informasi penelitian. Peneliti memperoleh data sekunder baik dari internet, jurnal online dan data dari unit Safety Risk and Quality Control berupa dokumen Aerodrome Manual Procedure, foto-foto maupun lampiran yang sudah ada dalam arsip penyimpanan di kantor unit Safty Risk and Quality Control.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah paling utama dalam penelitian, karena tujuan dari penelitian adalah untuk mendapatkan data (Sugiyono 2019). Tanpa adanya Teknik pengumpulan data, peneliti tidak akan mendapatkan data yang akan digunakan untuk penelitian yang diangkat oleh peneliti. Dalam melakukan pengumpulan data peneliti dibantu dengan alat bantu berupa kamera, alat

tulis dan alan perekam suara. Adapun beberapa Teknik peneliti dalam mengumpulkan data sebagai berikut :

1. Observasi

Sugiyono (2019) menjelaskan bahwa observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Dalam penelitian ini peneliti secara langsung mengamati kondisi dan kegiatan pengendalian wildlife hazard di Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan. Teknik observasi yang digunakan oleh peneliti yaitu teknik observasi partisipasi yang dilakukan pada tanggal 9 Mei 2023. Teknik observasi partisipasi yaitu peneliti ikut terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian (Sugiyono 2019).

2. Wawancara

Sugiyono (2019) menjelaskan wawancara adalah teknik pengumpulan data berupa komunikasi dua arah untuk memperoleh informasi dari masing-masing responden. Dengan demikian wawancara dapat dikatakan sebagai percakapan antara dua pihak, yaitu pewawancara dan informan, dimana pewawancara langsung menanyakan kepada informan tentang obyek yang diteliti dan direncanakan sebelumnya.

3. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2019), dokumentasi adalah cara memperoleh pengetahuan dan informasi berupa buku, arsip, dokumen, angka tertulis dan gambar sebagai laporan data yang mendukung penelitian. Sedangkan dalam pengertian lain, dokumentasi adalah proses mengumpulkan dan mempelajari dokumen. Tujuannya adalah untuk memperoleh informasi atau bukti yang akurat berdasarkan dokumen yang diperoleh dari berbagai sumber informasi berupa catatan atau hal lain seperti foto kegiatan yang ada di unit safety and risk mengenai wildlife hazard maupun dokumen seperti Aerodrome Manual

Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit – unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2019). Adapun langkah - langkah teknik analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman (dalam Sugiyono, 2019) sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya tentu cukup banyak dan dalam bentuk yang tidak seajeg data kuantitatif. Oleh karena itu dapat dilakukan reduksi data yang berarti merangkum, memilih hal - hal pokok, memfokuskan pada hal - hal yang penting, dicari tema dan polanya serta membuang yang tidak diperlukan.

2. Penyajian Data

Setelah direduksi, maka tahap selanjutnya adalah menampilkan atau menyajikan data agar memiliki visibilitas yang lebih jelas. Penyajian data yang dimaksud disini dapat sesederhana tabel dengan format yang rapi, grafik, chart, pictogram, dan sejenisnya. Melalui penyajian data tersebut maka dapat terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga semakin mudah untuk dipahami.

3. Penarikan Kesimpulan

Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal akan dikemukakan sifatnya masih sementara, dan akan berubah bila ditemukan bukti - bukti yang kuat yang mendukung tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. Procedure.

Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data dilakukan untuk membuktikan apakah penelitian yang dilakukan benar - benar merupakan penelitian ilmiah sekaligus untuk menguji data yang diperoleh. Dalam pengujian keabsahan data, metode penelitian kualitatif menggunakan istilah yang berbeda dengan penelitian kuantitatif (Sugiyono 2019). Dalam Penelitian ini peneliti menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi menggunakan dua macam cara yaitu triangulasi sumber dan triangulasi Teknik

1. Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber, seperti dideskripsikan, dikategorisasikan, mana pandangan yang sama, yang berbeda, dan mana spesifik dari sumber data tersebut. Data yang telah dianalisis oleh peneliti sehingga menghasilkan suatu kesimpulan selanjutnya dimintakan kesepakatan (member check) dengan semua sumber data tersebut.

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Pada data yang diperoleh misalnya melalui wawancara, lalu dicek dengan observasi, dokumentasi, atau kuisioner.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN

A. Pengendalian bahaya *Wildlife Hazard* oleh Unit *Safety Risk & Quality Control* di Bandar Udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan

Wildlife hazard merupakan gangguan yang sangat membahayakan keselamatan penerbangan selama jadwal operasional penerbangan di area sisi udara Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin. Oleh karena itu perlu dilakukan pengendalian terhadap gangguan hewan liar tersebut. Untuk melakukan pengendalian tersebut dibutuhkan petugas atau unit yang bertanggung jawab atas gangguan hewan liar di area Bandar Udara Internasional H. A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan peneliti di Lapangan dan *Aerodrome Manuel* yang mengatakan Safety Officer bertanggung jawab dalam mengimplementasikan program manajemen gangguan binatang liar. Oleh karena itu, Unit *Safety Risk & Quality Control* merupakan unit yang bertanggung jawab atas gangguan tersebut. Tugas Unit *Safety Risk & Quality Control* dalam mengawasi dan mengendalikan *Wildlife Hazard*. Selain unit SRQC melakukan kegiatan pengendalian terhadap gangguan yang datang dari hewan liar. Kegiatan pengendalian yang dapat dijelaskan oleh peneliti sebagai berikut :

1. Penyiapan Racun

Dalam melakukan pengendalian *wildlife hazard* menggunakan racun unit SRQC bekerjasama dengan beberapa unit untuk bersama-sama melakukan pemasangan atau penyebaran racun. Penyebaran atau pemasangan racun ini dilakukan di area sekitaran kantin yang dimana terdapat banyak makanan sisa pada saat seselai penerbangan. Hal ini dilakukan guna untuk mengurangi populasi anjing liar yang sering berkeliaran di area Bandar Udara.

2. Pemotongan Rumput

Kegiatan pemotongan rumput di area sisi udara tidak dilakukan oleh Unit SRQC melainkan tanggung jawab dari Unit *Maintenance* yang merupakan salah satu dari bentuk kerjasama antara Unit SRQC dengan Unit *Maintenance* untuk melakukan pengendalian *wildlife hazard* dengan tujuan dari pemotongan rumput di area sisi udara ini dilakukan untuk mengurangi atau meminimalkan dan bahkan menghilangkan penyebab gangguan hewan liar berupa burung-burung.

Kegiatan pemotongan rumput yang dilakukan oleh Unit *Maintenance* menggunakan *Tractor Grass Mower* dan *Handy Grass Cutter*. Berdasarkan Standar Operasi dan Prosedur ketentuan mengenai ketinggian rumput yaitu ketinggian rumput tidak boleh lebih dari 20 cm dan tinggi rumput setelah dipotong adalah 10 cm.

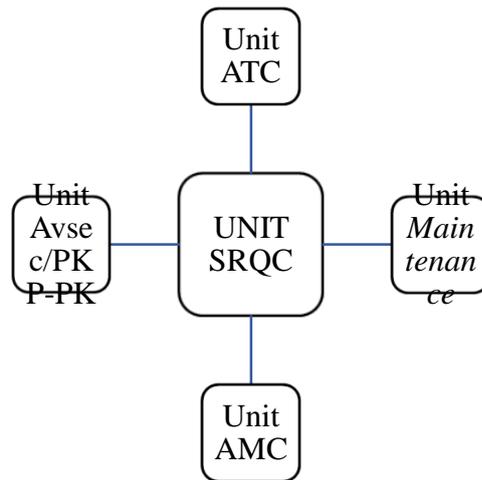
3. Penembakan

Salah satu bentuk pengendalian *wildlife hazard* yang dilakukan oleh petugas unit SRQC adalah dengan melakukan penembakan. Dalam melakukan pengendalian terhadap *wildlife hazard* di Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin petugas Unit SRQC sudah menyiapkan senjata yaitu senapan angin yang disimpan di Unit PKP-PK. Senjata ini digunakan untuk menembak anjing yang berkeliaran di area Bandar udara. Dalam melakukan penembakan hewan liar unit SRQC bekerjasama dengan Unit AMC yang dilakukan disela waktu penerbangan selesai. Walaupun penembakan anjing liar terbilang sadis, kegiatan penembakan harus tetap dilakukan demi menjamin keselamatan penerbangan.

Selain melakukan pengendalian *wildlife hazard* dengan cara pemberian racun, pemotongan rumput dan penembakan, dilakukan juga pengusiran terhadap hewan liar yang masuk ke area sisi udara Bandar Udara. Dengan adanya kerjasama antar unit dalam mengatasi gangguan *wildlife hazard* kondisi atau keadaan Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin kondusif dan cukup aman.

B. Sistem koordinasi unit *Safety Risk & Quality Control* dengan unit lain dalam menangani bahaya *Wildlife Hazard* yang ada di sisi udara bandar udara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan

Untuk menindak lanjuti bahaya *wildlife hazard* Unit *Safety Risk & Quality Control* berkoordinasi dengan beberapa unit terkait. Sesuai dengan hasil yang diperoleh peneliti dapat membuat bagan koordinasi antar unit yang dapat menjelaskan alur atau system koordinasi antar unit dalam melakukan pengendalian *wildlife hazard* di Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan sebagai berikut :



Gambar 1. Bagan Koordinasi Antar Unit
Sumber : peneliti

Berdasarkan pada gambar di atas dijelaskan system koordinasi pelaksanaan pengendalian wildlife hazard di Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin. Tanda garis penghubung merupakan bentuk komunikasi Unit ATC, Unit AMC, Unit Avsec, Unit PKP-PK, dan Unit Maintenance yang berperan membantu memantau keberadaan *wildlife hazard* dan bersiap menjadi pendukung teknis dalam melakukan pengendalian untuk membantu Unit SRQC sebagai pusat koordinasi untuk mengawasi dan mengendalikan gangguan hewan liar dan mengumpulkan informasi dan laporan dari Unit AMC, Unit *Maintenance*, Unit Avsec, Unit PKP-PK, maupun Unit ATC mengenai keberadaan *wildlife hazard*. Saat mengetahui keberadaan *wildlife hazard* Unit SRQC sebagai pengambil keputusan tindakan darurat pengendalian *wildlife hazard* menghubungi dan berkoordinasi dengan salah satu antara Unit AMC, Unit *Maintenance*, Unit Avsec dan Unit PKP-PK untuk melakukan tindakan pengendalian..

Kegiatan pengendalian hewan liar yang dimulai dengan identifikasi keberadaan hewan liar di area Bandar Udara dilakukan oleh semua unit yang terkait. Akan tetapi disini peneliti akan menjelaskan salah satu bentuk koordinasi yang dilakukan Unit SRQC dengan beberapa unit yang lain sesuai dengan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti. Berawal dari Unit ATC yang melihat keberadaan hewan liar di sisi udara atau menerima laporan dari pilot terkait dengan keberadaan hewan liar di area sisi udara, Unit ATC akan memberikan laporan kepada unit terdekat yaitu Unit AMC yang kemudian diteruskan ke Unit Landasan atau *Maintenance*. Apabila ada keterlambatan tindakan yang diambil oleh Unit *Maintenance* maka Unit AMC untuk merespon dengan memasuki area *runway* tetapi meminta izin terlebih dahulu kepada Unit ATC dan Unit *Maintenance* untuk melakukan tindakan pengusiran *wildlife hazard* yang ada di area sisi udara menggunakan *follow me car*. Setelah melakukan penindakan tersebut dilaporkan kembali kepada Unit ATC dan Unit *Maintenance*. Unit *maintenance* akan memberikan laporan kepada Unit SRQC atas kejadian kasus tersebut. Tindakan pengendalian *wildlife hazard* berupa pengusiran dianggap kurang ampuh sehingga Unit SRQC melakukan kolaborasi kerja sama dengan Unit AMC, Unit AVSEC dan unit *maintenance* untuk melakukan pengendalian *wildlife hazard* dengan cara pemberian dan penyebaran racun di area kantin, penembakan dan pemotongan rumput di area sisi udara.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti dapat menyimpulkan beberapa hal yang dapat disimpulkan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Unit Safety Risk & Quality Control melakukan pengendalian dengan wildlife hazard dengan cara pemberian dan penyeberan racun, penembakan dan pemotongan rumput di area sisi udara.
2. Koordinasi antara unit SRQC dengan unit ATC, unit AMC, unit AVSEC, unit PKP-PK dan unit Maintenance di Bandar Udara Internasional H. A. S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan dilakukan dengan cara semua unit terkait mengidentifikasi keberadaan hewan liar, pelapora(unit ATC, AMC, Maintenance, AVSEC, PKP-PK) keberadaan hewan liar dan tindakan pengendalian yang dilakukan dengan berkerjasama antar unit berupa pengusiran(Unit AMC, AVSEC, PKP-PK, Maintenance), pemberian racun (Unit AMC, AVSEC dan SRQC), pemotongan rumput (unit Maintenance dengan unit SRQC) dan penembakan (unit AMC, AVSEC dan SRQC)

Saran

1. Diharapkan kepada Unit SRQC untuk mencari tau apa penyebab sering terjadinya hewan liar yang berkeliaran di area Bandar Udara.
2. Diharapkan kepada unit SRQC lebih meningkatkan kolaborasi dengan unit-unit lainnya agar penanganan wildlife hazard lebih efisien dan tepat waktu.
3. Diharapkan kepada peneliti yang akan datang, menggunakan penelitian ini sebagai referensi dan diharapkan kepada peneliti yang akan datang bisa mengembangkan hasil penelitian menjadi lebih baik daripada penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura Airport. (2021). *Aerodrome Manual Procedure*. Pangkalanbun: Bandara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin Tanjung Pandan.
- GMF AeroAsia. (2021). *Bahaya Wildlife dan Pest bagi Industri Perawatan Pesawat*. Jakarta: Garuda Indonesia Group.
- International Civil Aviation Organization. (2013). *Safety Management Manual (SMM), Doc 9859*.
- International Civil Aviation Organization. (2004). *Annex 14 Aerodrome Design and Operation, Vol 1*.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2010). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP / 42 / III / 2010 Tentang *Petunjuk Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil dan Manajemen Bahaya Hewan Liar di Bandar Udara dan Sekitarnya*. Indonesia: Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2015). *Peraturan Direktur Jenderal Menteri Perhubungan Udara Nomor KP 622 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian, Penerimaan (Acceptance), dan Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan*

(Safety Management System/SMS) Bandar Udara (Staff Instruction 139-08). Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan. (2009). *Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KM 20 Tahun 2009 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System)*. Jakarta: Lembaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan. (2013). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PM 69 Tahun 2013 Tata Letak Kebandarudaraan Nasional*. Jakarta: Lembaran Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas*. Jakarta: Lembaran Menteri Perhubungan Republik

Presiden Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Penerbangan*. Jakarta: Lembaran Republik Indonesia.

Sinambela, Lijan Poltak. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.

Suardi, R. (2017). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Penerbit PPM..

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R&D*. Bandung: Alfabeta.

Tampubolon. (2014). *Penelitian Tindakan Kelas*. Jakarta: Erlangga.