

ANALISIS PERAN UNIT *SAFETY & RISK MANAGEMENT* DALAM MENDENTIFIKASI POTENSI *HAZARD* DI AREA SISI UDARA (*AIRSIDE*) BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA BANDUNG

¹Javier Indra Almer, ²Ika Fathin Resti Martanti

^{1), 2)} *D4 Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta*

Abstrak

Untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan diperlukan suatu pendekatan yang berbentuk sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) di dalam wilayah bandar udara. Sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) merupakan suatu pendekatan atau upaya yang sistematis untuk mengelola keselamatan dan keamanan penerbangan. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui peran, penindaklanjutan temuan potensi hazard, dan kendala yang dialami unit *Safety and Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi hazard. Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung pada bulan Agustus sampai dengan Desember tahun 2023. Teknik pengumpulan data yang digunakan menggunakan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data menggunakan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran dari unit *Safety and Risk Management* adalah mengidentifikasi potensi hazard di area sisi udara agar potensi tersebut tidak menimbulkan accident dan incident yang bertujuan untuk menjaga kelancaran operasi penerbangan. Temuan-temuan potensi hazard dominan kepada *Foreign Object Debris (FOD)*, *wildlife hazard*, kerusakan infrastruktur (*weakspot* dan *one wheel lock*). Sementara itu, kendala utama dari unit *Safety and Risk Management* adalah tidak adanya kendaraan operasional milik sendiri dan kurangnya sumber daya manusia.

Kata kunci: *Safety and Risk Management, Hazard, Sisi udara*

Abstract

To realize aviation safety and security, an approach is needed in the form of a *Safety Management System* within the airport area. A safety management system (*Safety Management System*) is a systematic approach or effort to manage aviation safety and security. The objective of this study is to determine the role, follow up on potential hazard findings, and obstacles experienced by the *Safety and Risk Management* unit in identifying potential hazards. The research design used in this research was qualitative research. This research was conducted at Bandung Husein Sastranegara International Airport from August to December 2023. The data collection techniques used were observation, interview, and documentation. The data analysis techniques were data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The results of the study indicate that the role of the *Safety and Risk Management* unit is to identify potential hazards in the *Airside* area so that these potentials do not cause accidents and incidents with the aim of maintaining smooth flight operations. The findings in this study are dominant in hazard potential for *Foreign Object Debris (FOD)*, *wildlife hazard*, damage to infrastructure (*weakspot* and *one wheel lock*). Meanwhile, the main obstacle for the *Safety and Risk Management* unit is the absence of its own operational vehicle and the lack of human resources.

Keywords: *Safety and Risk Management, Hazard, Air side*

Pendahuluan

Untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan diperlukan suatu pendekatan yang berbentuk sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) di dalam wilayah bandar udara. Sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) merupakan suatu pendekatan atau upaya yang sistematis untuk mengelola keselamatan dan keamanan penerbangan termasuk didalamnya adalah organisasinya, kewajiban, kebijakan, dan prosedur, serta fasilitas yang diperlukan untuk terbebas dari bahaya/gangguan penerbangan pada tingkat yang masih dapat diterima.

¹Email Address: javierindraa@gmail.com, ika.fathin@sttkd.ac.id

Received 30 Mei 2023, Available Online 30 Juli 2022

Adapun tujuan dalam melakukan penelitian ini diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peran dari unit *Safety & Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi *hazard* yang ada di area sisi udara (*Airside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara.
2. Untuk mengetahui penindaklanjutan adanya temuan potensi *hazard* di area sisi udara (*Airside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara.
3. Untuk mengetahui kendala apa saja yang dialami oleh unit *Safety & Risk Management* dalam mengidentifikasi adanya potensi *hazard* yang ada di area sisi udara (*Airside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara.

Landasan Teori

1. Hazard

Hazard merupakan faktor yang melekat pada sesuatu apapun yang berupa kondisi ataupun barang dan berpotensi untuk menimbulkan efek kesehatan dan keselamatan pekerja serta lingkungan yang dapat berdampak buruk. Apabila *hazard* tersebut tidak dikendalikan dengan tepat akan dapat menyebabkan kelelahan, sakit, cedera, dan bahkan kecelakaan yang serius.

2. Bandar Udara

Menurut UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/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 antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3. Unit *Safety and Risk Management*

Dalam menjalankan kegiatan operasional di bandar udara, PT Angkasa Pura II yang bergerak dibidang jasa kebandarudaraan memiliki unit-unit yang bertugas untuk menjalankan kegiatan sesuai dengan bidangnya masing-masing, salah satunya Unit *Safety & Risk Management* yang menjalankan *Safety Management System*. *Safety Management System* merupakan proses yang dapat dilakukan PT (Persero) Angkasa Pura II dalam perannya sebagai organisasi penyedia jasa pelayanan lalu-lintas udara penerbangan dalam upaya menjamin bahwa semua aspek dalam penyediaan jasa penerbangan tersebut telah ditata secara tepat.

4. *Airside* (sisi udara)

Menurut KP 39 Tahun 2015 Sisi Udara merupakan daerah pergerakan (*movement area*) di bandar udara, dataran dan bangunan di dekatnya atau sebagian dari dataran dan bangunan tersebut yang aksesnya dikendalikan. atau sebagian dari dataran dan bangunan tersebut yang aksesnya dikendalikan. Menurut PM 77 Tahun 2015, sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Bagian yang termasuk kedalam area sisi udara meliputi:

a. *Runway* (landas pacu)

Runway atau landas pacu adalah suatu bidang persegi panjang tertentu di dalam lokasi Bandar udara yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas.

b. Taxiway

Taxiway adalah suatu jalur tertentu di dalam lokasi Bandar udara yang menghubungkan antara landas pacu (*runway*) dengan landas parkir (*apron*) di daerah bangunan terminal dan sebaliknya, terdiri dari *exit taxiway*, *paralel taxiway* dan *high speed taxiway*.

c. Apron

Apron adalah suatu bidang tertentu di dalam Bandar udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. Apron harus mampu mendukung beban pesawat pada muatan penuh dengan gerakan perlahan atau berhenti (Putranto, 2011).

5. Peran

Peran merupakan aspek dinamis dari kedudukan (*status*) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan *status* merupakan sekumpulan hak dan kewajiban yang dimiliki seseorang apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi. Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu (Diana et al., 2017).

Metode Penelitian

Desain Penelitian

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Sugiyono (2013) menjelaskan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode yang berdasarkan pada filsafat post positivisme, sedangkan untuk meneliti pada objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang dilakukan kepada subjek penelitian secara keseluruhan dimana terdapat sebuah peristiwa dimana peneliti menjadi instrumen kunci dalam penelitian, kemudian hasil dari penelitian tersebut diuraikan dan berbentuk kata-kata yang tertulis.

Objek dan Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah Kepala Unit Safety & Risk Management dan para petugas lainnya yang bekerja di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung, sedangkan yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah area sisi udara (*Airside*) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu dan tempat pelaksanaan penelitian yaitu pada tanggal 1-30 Desember 2022 dan penelitian dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2013). Sumber data primer dalam penelitian ini didapatkan melalui kegiatan wawancara dengan subjek penelitian dan dengan observasi atau pengamatan langsung di lapangan.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2013). Misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen, contoh seperti dokumen-dokumen grafis (tabel, catatan, SMS, dan lain-lain), foto-foto, film, rekaman video, dan benda-benda yang memperkaya data primer.

Sumber data sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui dokumentasi berupa dokumen Standar Operasional Prosedur (SOP) unit *Safety and Risk Management*, dokumen data temuan-temuan *Foreign Object Debris (FOD)*.

Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan meliputi observasi, wawancara, dan dokumentasi.

1. Observasi

Observasi merupakan salah satu metode pengumpulan data dengan cara mengamati atau meninjau secara cermat dan langsung di lokasi penelitian untuk mengetahui kondisi yang terjadi atau membuktikan kebenaran dari sebuah desain penelitian yang sedang dilakukan.

2. Wawancara

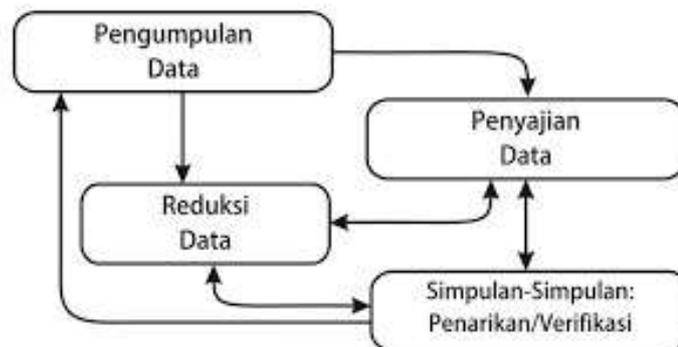
Wawancara adalah pertemuan yang dilakukan oleh dua orang untuk bertukar informasi dengan cara tanya jawab, hingga menjadi sebuah kesimpulan dalam topik tertentu (Sugiyono, 2015). Wawancara yang dilakukan oleh peneliti menggunakan teknik wawancara semi terstruktur yang dimana narasumber dalam penelitian ini adalah kepala unit dan para petugas *Safety and Risk Management*. Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

3. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2013) dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang digunakan dalam penelitian berupa gambar, dokumen standar operasional prosedur (SOP) unit *Safety and Risk Management*, dokumen data temuan-temuan *hazard*.

Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif memiliki empat tahap yaitu: pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan yang terakhir adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi.



Gambar 1. Komponen dalam Analisis Data

Sumber: DQLab (2020)

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan bagian integral dari kegiatan analisis data, pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode observasi, wawancara, dan dokumentasi.

2. Reduksi Data

Reduksi data merupakan penggolongan, dan penyederhanaan, data sedemikian rupa sehingga data tersebut dapat menghasilkan informasi yang bermakna yang memudahkan dalam penarikan kesimpulan.

3. Penyajian Data

Dalam penelitian ini peneliti menyajikan data dengan mendeskripsikan data-data tentang tugas dan tanggung jawab serta SOP dari unit *Safety and Risk Management*. Sehingga dapat diketahui apakah tugas dan tanggungjawab yang diberikan kepada para petugas *Safety and Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi *hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung sudah sesuai dengan aturan dan SOP yang berlaku.

4. Penarikan Kesimpulan

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas.

Teknik Keabsahan Data

Dalam penelitian ini penulis memilih keabsahan data dengan pendekatan Triangulasi Sumber. Untuk dapat mengungkap dan menganalisis masalah-masalah yang dijadikan subjek penelitian. Untuk menguji kredibilitas dalam Analisis Peran Unit *Safety and Risk Management* Dalam Mengidentifikasi Potensi *Hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara, maka peneliti melakukan pengumpulan dan pengujian data yang telah diperoleh dari sumber-sumber yang ditentukan dalam penelitian ini.

Hasil dan Pembahasan

Deskripsi Data

1. Hasil Observasi

Hasil observasi dalam penelitian ini mengacu pada kegiatan Unit *Safety and Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi *hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Hasil dari observasi pada kegiatan dari unit *Safety and Risk Management* di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung adapun sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Observasi

No	Aspek Yang Diamati	Keterangan Hasil Pengamatan
1	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> Melaksanakan Inspeksi di Area Sisi Udara.	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> Bandara Husein Sastranegara melakukan inspeksi, namun dilaksanakan secara <i>tentative</i> karena tidak memiliki kendaraan operasional sendiri yang akhirnya tidak bisa melakukan inspeksi setiap saat.

No	Aspek Yang Diamati	Keterangan Hasil Pengamatan
2	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> Mengidentifikasi Potensi <i>Wildlife Hazard</i> sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP).	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> mengidentifikasi potensi <i>hazard</i> sesuai dengan SOP atau Pedoman yang sudah ditetapkan dan tertulis di PD.12.03-12-2021-0113 tentang Pedoman Penanganan Hewan Liar Dan/Atau Serangan Burung di Bandar Udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II. Langkah-langkah identifikasi potensi <i>hazard</i> meliputi mengidentifikasi sedini mungkin adanya potensi bahaya yang timbul akibat keberadaan hewan liar dan burung yang ada di area bandar udara dan sekitarnya, meminimalkan penyebab masuknya hewan liar, bekerja sama dan berkoordinasi dengan unit-unit terkait dalam pelaksanaan program penanggulangan hewan liar dan serangan burung, melaporkan kepada kepada instansi yang berwenang jika terjadi gangguan hewan liar dan/atau serangan burung.
3	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> melaksanakan pembersihan terhadap FOD sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP).	Unit <i>Safety and Risk Management</i> adalah salah satu unit yang bertanggung jawab dalam melakukan pembersihan FOD. Dalam pelaksanaan pembersihan temuan FOD, sesuai dengan PD.12.03-11-2021-0096 tentang Pedoman Program Manajemen Foreign Object Debris di Bandar Udara, para petugas yang bertugas harus diberikan pelatihan dan diberikan fasilitas peralatan yang memadai untuk melaksanakan pekerjaan dengan memenuhi seluruh ketentuan yang berlaku. Pembersihan FOD dilakukan secara rutin berjadwal yang biasanya dilaksanakan 2 kali dalam sebulan dengan program FOD <i>Walk</i> dan pembersihan khusus yang dilaksanakan setelah menerima laporan keberadaan FOD.
4	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> Menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada saat melakukan inspeksi di area sisi udara	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> selalu menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) setiap keluar dari kantor dan menuju ke area sisi udara untuk melaksanakan inspeksi. APD ini meliputi rompi dan sepatu <i>safety</i> .
5	Unit <i>Safety and Risk Management</i> Menerima Laporan Potensi <i>Hazard</i> .	Unit <i>Safety and Risk Management</i> menerima laporan dari petugas yang bertugas menemukan adanya temuan potensi <i>hazard</i> yang ada di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Kemudian selanjutnya petugas unit <i>Safety and Risk Management</i> bekerja sama dengan unit terkait untuk melakukan penanganan temuan potensi <i>hazard</i> yang dilaporkan.
6	Unit <i>Safety and Risk Management</i> Ikut Serta dalam Penanganan Potensi <i>Hazard</i> .	Petugas Unit <i>Safety and Risk Management</i> selalu hadir dan ikut serta dalam penanganan potensi <i>hazard</i> yang memerlukan waktu yang cukup lama penanganannya untuk memantau dan memastikan bahwa potensi bahaya yang ada sudah terselesaikan dengan baik penanganannya.

No	Aspek Yang Diamati	Keterangan Hasil Pengamatan
7	Unit <i>Safety and Risk Management</i> masih memiliki potensi <i>hazard</i> yang sangat sulit untuk ditangani.	Unit <i>Safety and Risk Management</i> saat ini masih memiliki potensi <i>hazard</i> yang belum bisa ditangani. Potensi <i>hazard</i> tersebut adalah tidak terpenuhinya <i>Runway End Safety Area</i> (RESA) dan <i>Runway Strip</i> ke arah selatan. Hal ini dikarenakan keterbatasan lahan dan memang dari awalnya Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung merupakan bandara militer yang saat ini PT Angkasa Pura II sifatnya adalah <i>enclave</i> sipil.
8	Perlengkapan Unit <i>Safety and Risk Management</i> untuk melaksanakan Identifikasi Potensi <i>Hazard</i> Sudah Memadai.	Unit <i>Safety and Risk Management</i> belum memiliki perlengkapan yang memadai. Karena, Unit <i>Safety and Risk Management</i> tidak memiliki kendaraan operasional sendiri yang diperlukan untuk melakukan inspeksi secara rutin.
9	Sumber Daya Manusia yang dimiliki Unit <i>Safety and Risk Management</i> untuk melaksanakan Identifikasi Potensi <i>Hazard</i> sudah memadai.	Unit <i>Safety and Risk Management</i> hanya memiliki 2 orang petugas saja. Untuk kegiatan sehari-hari yang rutin bertugas di area sisi udara hanya 1 staff, sedangkan 1 orang lainnya merupakan Asst. Manager yang berdinasi di gedung utama PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dan tidak selalu hadir di kantor unit <i>Safety and Risk Management</i> yang lebih dekat dengan area sisi udara.

Hasil Wawancara

Wawancara merupakan bagian dari teknik pengambilan data kualitatif yang digunakan peneliti dalam penelitian ini. Wawancara ini dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung yang hasilnya merupakan jenis sumber data primer. Wawancara dilakukan kepada 3 (tiga) orang narasumber yang memiliki andil dalam kegiatan identifikasi potensi *hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

Hasil Dokumentasi

Dalam mengidentifikasi potensi *hazard* di area sisi udara, dapat ditemukan potensi-potensi *hazard* yang ada di lapangan. Potensi *hazard* itu dimasukkan kedalam bentuk dokumen yang digunakan untuk mendukung penelitian yang dilaksanakan ini. Dari hasil pengambilan data dokumentasi, didapatkan data berupa dokumen-dokumen yang berisikan temuan-temuan potensi *hazard* di area sisi udara, dokumen kegiatan FOD *Walk*, dokumen SOP dari unit *Safety and Risk Management*, laporan *birdstrike*.

Pembahasan

1. Peran Unit *Safety and Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi *hazard* di area sisi udara

a. Melaksanakan inspeksi di area sisi udara

Berdasarkan data yang didapat selama pengambilan data di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dari hasil wawancara dari ketiga narasumber wawancara menyatakan bahwa unit *Safety and Risk Management* melaksanakan inspeksi serta pengawasan dengan cara join atau bergabung dengan inspeksi unit lain. Petugas unit *Safety* juga menyatakan unit-unit lain yang

melaksanakan inspeksi juga melaporkan jika menemukan potensi hazard seperti temuan benda yang tidak seharusnya ada di area sisi udara ataupun kerusakan yang ada di area sisi udara kepada unit Safety and Risk Management untuk ditindaklanjuti dengan unit terkait yang menangani potensi hazard sesuai bidangnya. Temuan-temuan dari potensi hazard termuat dalam data dokumen “Laporan SMS Hazard Harian” milik unit Safety and Risk Management dokumen ini berisikan seluruh temuan potensi hazard meliputi FOD, kerusakan fasilitas, kerusakan infrastruktur, tumpahan bahan bakar, dan wildlife hazard.

b. Melakukan mitigasi terhadap temuan potensi hazard

Unit *Safety and Risk Management* memitigasi adanya potensi hazard sebelum berubah menjadi potensi yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dengan bekerja sama dengan unit-unit terkait untuk melakukan mitigasi dari temuan potensi hazard di area sisi udara agar potensi hazard yang ditemukan tidak menjadi suatu penyebab adanya accident ataupun incident.

Salah satu contoh mitigasi dari adanya potensi hazard yang ditemukan di area sisi udara antara lain adanya weakspot atau titik lemah yang berada di area apron berupa retakan di atas permukaan aspal yang dapat mengelupas menjadi kerikil dan terhisap engine pesawat yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan.

Unit Safety and Risk Management melakukan mitigasi dengan bekerja sama dengan unit Airside Infrastructure untuk melakukan perbaikan weakspot dengan cara mengelupas titik tersebut dan menambalnya kembali agar lebih kokoh dan memungkinkan tidak terjadinya incident yang dapat membahayakan operasional penerbangan.



Gambar 2 Perbaikan Weakspot

c. Manajemen Risiko

Menurut pedoman umum manajemen risiko yang dimiliki PT Angkasa Pura II, manajemen risiko adalah suatu aktivitas terkoordinasi untuk mengarahkan dan mengendalikan Perusahaan terkait risiko. Untuk menerapkan proses manajemen risiko perusahaan perlu menyesuaikan skema yang melibatkan penerapan kebijakan, prosedur, dan praktik yang sistematis dan sesuai kebutuhan Perusahaan untuk kegiatan berkomunikasi dan konsultasi, menetapkan konteks dan menilai, memperlakukan, memantau, meninjau, merekam, dan melaporkan risiko.

2. Penindaklanjutan dari adanya temuan potensi hazard di area sisi udara (Airside) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung

Unit *Safety and Risk Management* mendapatkan temuan potensi hazard yang ada di area sisi udara

Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara dari hasil melaksanakan inspeksi rutin. Unit *Safety and Risk Management* juga bekerja sama dengan unit-unit lain yang ada di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Kerjasama yang dilakukan antar unit adalah melaksanakan inspeksi gabungan dan inspeksi mandiri dari masing-masing unit dengan melaporkan kepada unit *Safety and Risk Management* jika mendapatkan adanya temuan potensi *hazard*.

- a. Temuan potensi *hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung

Hasil dari pengambilan data dokumentasi yang dilakukan, peneliti mendapatkan temuan potensi *hazard* yang sering ditemukan di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara berupa Jejak One Wheel Lock, FOD, layang-layang, dan bangkai hewan.

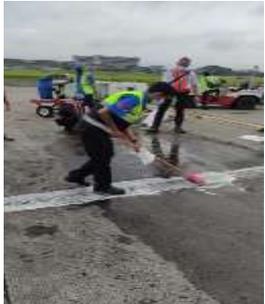
- b. Tidak terpenuhinya RESA (*Runway End Safety Area*) pada area *runway* 29

Salah satu potensi *hazard* yang dimiliki Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung adalah tidak terpenuhinya Runway End Safety Area di area *runway* 29 karena adanya jalan perimeter yaitu Jl. Kapten Tata Natanegara. RESA yang terkendala adalah tidak memenuhi persyaratan lebar sekurang-kurangnya 2 kali lebar *runway*.

- c. Tidak terpenuhinya *Runway Strip* ke arah selatan

Salah satu potensi *hazard* yang dimiliki Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung adalah tidak terpenuhinya *Runway Strip* di arah selatan dari *runway* karena adanya fasilitas sisi udara berupa markas ARFF, Menara *Air Traffic Controller*, hangar pesawat, dan gedung terminal.

Tabel 2. Tindak lanjut dari adanya temuan potensi *hazard*

No	Temuan Potensi <i>Hazard</i>	Kriteria	Penanganan	Gambar
1	Tumpahan bahan bakar	FOD	Pembersihan yang dilakukan oleh petugas maskapai yang bertanggung jawab.	
2	Jejak <i>One Wheel Lock</i>	Kerusakan Infrastruktur	Perbaikan yang dilakukan oleh unit <i>Airside Infrastructure</i>	
3	Temuan Layang-layang	FOD	Pembersihan Langsung	

No	Temuan Potensi <i>Hazard</i>	Kriteria	Penanganan	Gambar
4	Temuan plastik di area sisi udara	FOD	Pembersihan Langsung	
5	Temuan Bangkai Kelelawar	<i>Wildlife Hazard</i>	Pembersihan Langsung	
6	Tidak terpenuhinya <i>Runway End Safety Area</i> (RESA) di <i>runway 29</i>	<i>Exception</i>	Penerbitan <i>Exception</i> di <i>AIP/Aeronautical Information Publication</i>	
7	Tidak terpenuhinya <i>Runway Strip</i> ke arah selatan	<i>Exception</i>	Penerbitan <i>Exception</i> di <i>AIP/Aeronautical Information Publication</i>	

3. Kendala yang dialami Unit *Safety and Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi *hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara

Unit *Safety and Risk Management* memiliki beberapa kendala yang dialami berdasarkan data yang didapatkan dari hasil wawancara. Beberapa kendala tersebut diantaranya:

a. Kekurangan personel

Personel yang dimiliki unit *Safety and Risk Management* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung saat ini hanya 2 orang saja, yang terdiri dari Assistant Manager of *Safety and Risk Management*, dan Staff of *Safety and Risk Management*. Untuk melaksanakan kegiatan sehari-hari saja, yang setiap harinya melaksanakan kegiatan di lapangan hanya seorang staff saja, sedangkan Assistant Manager sesuai dengan Job desc hanya melakukan monitoring dan bertempat di gedung kantor utama.

b. Tidak memiliki kendaraan operasional sendiri

Kendala unit *Safety and Risk Management* selanjutnya adalah tidak adanya kendaraan operasional milik unit *Safety and Risk Management* yang membuat unit ini tidak bisa secara bebas melakukan inspeksi ataupun melakukan mobilitas di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Hal ini mempersulit unit *Safety and Risk Management* dalam melaksanakan kegiatannya sehari-hari yang seharusnya unit *Safety and Risk Management* untuk melakukan inspeksi secara rutin di area sisi udara memerlukan kendaraan operasionalnya sendiri.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan oleh peneliti terkait peran dari unit *Safety and Risk Management* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung, peneliti menarik 3 kesimpulan utama diantaranya:

1. Peran Unit *Safety and Risk Management*

Setelah dilaksanakan penelitian, peneliti menarik kesimpulan peran utama dari unit *Safety and Risk Management* adalah mengidentifikasi potensi *hazard* di area sisi udara agar potensi tersebut tidak menimbulkan *accident* dan *incident* yang bertujuan untuk menjaga kelancaran operasi penerbangan dengan berkolaborasi dengan unit-unit terkait untuk membersihkan temuan potensi *hazard* di area sisi udara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

2. Tindak lanjut dari adanya temuan potensi *hazard*

Kategori temuan potensi *hazard* ini ditangani melalui kolaborasi unit *Safety and Risk Management* dengan unit terkait yang sesuai dengan bidangnya masing-masing, untuk kerusakan infrastruktur penerangan yang biasa ditemui di area sisi udara, ditangani oleh unit Teknik Listrik Mekanika dan Peralatan. Sedangkan untuk kerusakan pada permukaan aspal dan beton di area apron dan runway, unit *Airside Infrastructure* yang menangani untuk melakukan perbaikan. Untuk temuan potensi *hazard* yang bukan kerusakan, biasanya dibersihkan langsung oleh unit yang sedang melaksanakan inspeksi di area sisi udara dan didokumentasikan untuk dilaporkan kepada unit *Safety and Risk Management*.

Tetapi, ada dua dari seluruh potensi *hazard* yang menjadi exception dan masih sulit ditangani, yaitu tidak terpenuhinya Runway End Safety Area (RESA) dan Runway Strip. Kedua potensi ini sangat sulit untuk dilakukan perbaikan karena adanya keterbatasan lahan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Satu-satunya cara saat ini untuk menangani potensi *hazard* tersebut adalah membuat exception untuk memberitahukan semua penerbang yang akan Landing dan Take-off di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Exception atau pengecualian ini diterbitkan di Aeronautical Information Publication (AIP).

3. Kendala yang dialami unit *Safety and Risk Management* dalam mengidentifikasi potensi *hazard*

Tidak adanya kendaraan operasional milik sendiri dan kurangnya sumber daya manusia merupakan kendala utama unit *Safety and Risk Management* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Kendala ini membuat kinerja dari unit *Safety and Risk Management* kurang maksimal yang akhirnya tidak bisa melaksanakan inspeksi setiap hari secara rutin dan hanya bisa join inspeksi dengan unit lain karena tidak memiliki kendaraan operasional, dan menyebabkan kelelahan petugas unit *Safety and Risk Management* karena kurangnya sumber daya manusia.

Saran

1. Bagi Perusahaan

Peneliti memberi saran kepada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung untuk lebih memperhatikan fasilitas operasional dan jumlah petugas dari seluruh unit yang ada di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung, terutama unit *Safety and Risk Management* yang diangkat sebagai unit yang peneliti teliti. Unit *Safety and Risk Management* perlu diberikan kendaraan operasionalnya sendiri agar bisa melaksanakan inspeksi sendiri, dan perlu adanya penambahan personel di unit *Safety and Risk Management* agar lebih ideal dalam pelaksanaan kegiatan operasionalnya sehari-hari.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti mengharapkan penelitian selanjutnya dapat dilaksanakan di Unit *Safety and Risk Management* di lokasi bandar udara lainnya untuk dapat menambah data-data terkait tentang peran dari unit *Safety and Risk Management*.

Daftar Pustaka

- Diana, P., Suwena, I. K., & Wijaya, N. M. S. (2017). *Peran dan Pengembangan Industri Kreatif Dalam Mendukung Pariwisata di Desa Mas dan Desa Peliatan, Ubud. Fakultas Pariwisata, Universitas Udayana, Denpasar Bali*, 17(2), 84–92.
- Lembaran, T., Republik, N., Kepada, P., & Jenderal, D. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. 12.
- No, U. U. (1). tahun 2009 tentang penerbangan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Perhubungan, D. (2015). KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil–Bagian 139 (Manual of Standard CASR–part 139) Volume I Bandar Udara (Aedromes). Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Putranto, L. (2011). *Pengertian Bandar Udara*. 2011, 14–49.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kombinasi*. Bandung. Alfabeta.