

PENGARUH PELAKSANAAN RAMP CHECK TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN DI TERMINAL II BANDAR UDARA SOEKARNO-HATTA

Sarinah
ITL Trisakti
Sarinah.stmt@gmail.com

Ajeng Oktavianah Putri
ITL Trisakti
ajengoktavianah@Gmail.com

Irza Tanjung
ITL Trisakti
p3m@itltrisakti.ac.id

ABSTRACT

The purpose of this research is to identify the influence of flight safety ramp check implementation in Terminal II Soekarno Hatta airport in 2017. The method applied in this research was quantitative method using simple linier regression, correlation coefficient analysis, and hypothesis testing to analyze the data. The result shows that there is a proportional relation of the ramp check implementation towards the flight safety. This can be seen from the simple linier line equation which is $Y = 29,754 + 0,524 X$. The analysis also shows a strong relation of the ramp check implementation towards the flight safety that can be seen from the coefficient correlation $r = 0,406$, and the hypothesis testing $t_{count} = 2,130 > t_{table} = 1,714$ thus H_0 is rejected and H_a is accepted. This means that there is a significant influence of flight safety ramp check implementation in Terminal II Soekarno Hatta airport.

Key Words: ramp check; flight safety

PENDAHULUAN

UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 ayat 48 Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan ada beberapa faktor yang mempengaruhi keselamatan suatu penerbangan, yaitu; (1) keandalan operasional pesawat yang termasuk diantaranya standar kelaikudaraan, rancangan bangun pesawat, mesin pesawat, baling-baling serta komponennya dan perawatan pesawat, (2) keandalan pelayanan navigasi penerbangan, (3) pengoperasian bandar udara dan (4) adalah pembinaan sumber daya manusianya.

Perawatan yang diperlukan bergantung pada umur sebuah pesawat. Secara teoretis, umur suatu pesawat akan menjadi nol setelah menjalanin perawatan besar. Semakin tua suatu pesawat, biaya perawatan yang perlu

dikeluarkan menjadi lebih tinggi pula. Selain itu perawatan pesawat yang lebih tua memerlukan pemeriksaan yang lebih teliti. Penggunaan pesawat dengan umur kurang dari 5 tahun dapat menurunkan biaya perawatan hingga 60 persen dari pesawat berumur lebih dari 20 tahun. Biaya perawatan pesawat merupakan salah satu pos biaya yang cukup besar dalam operasional penerbangan, mencapai 12-20 persen. Dengan penghematan biaya perawatan tersebut, biaya operasional cukup signifikan.

Penggunaan pesawat yang lebih muda juga meningkatkan keselamatan penerbangan karena kondisinya relatif lebih baik, sayangnya, kebanyakan pesawat yang saat ini digunakan oleh maskapai penerbangan domestik adalah pesawat yang sudah cukup berumur, kurangnya frekuensi pelaksanaan inspeksi yang dilakukan oleh petugas. Karena kurang tegasnya sanksi yang diberikan apa bila ada permasalahan dan hampir semua maskapai tidak memiliki armada sendiri tetapi menyewa pesawat dari perusahaan lain yang biasanya sudah tua.

Beberapa tahun terakhir ini terjadi beberapa kecelakaan penerbangan di Indonesia yang disamping menelan korban jiwa juga harta benda. Berdasarkan data statistik kecelakaan penerbangan yang terjadi, baik nasional maupun internasional, 80 persen kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, sedangkan sisanya akibat faktor lain seperti mesin dan media. Lebih jauh dapat dijelaskan bahwa kecelakaan sering terjadi akibat kesalahan, kelalaian, dan keteledoran yang dilakukan oleh pelaku/operator yang bertugas menerbangkan dan memelihara serta mendukung kesiapan pesawat terbang.

Faktor penyebab kecelakaan pesawat terbang dapat dijelaskan sebagai berikut; (1) manusia merupakan unsur yang terlibat langsung dalam pengoperasian pesawat terbang, sehingga sangat mungkin sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, (2) material/mesin merupakan gabungan dari berbagai unsur yang menyangkut peralatan, sarana, dukungan dan semua fasilitas yang terkait dengan pengoperasian penerbangan, termasuk pesawat terbang itu sendiri, (3) media merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan ruang udara sebagai sarana dan lingkungan yang digunakan dalam pengoperasian pesawat terbang yang menyangkut cuaca, angin, iklim, awan dan semua aspek yang berkaitan dengan alam, dan (4) tindakan tak aman (*unsafe action*) dan kondisi tak aman (*unsafe condition*).

Untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna fungsi pemerintahan serta pelayanan kepada masyarakat pada beberapa bandar udara yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan, maka berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.41 tahun 2011, dibentuklah Kantor Otoritas Bandar Udara. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.41 tahun 2011 pasal 1 ayat 1, Kantor Otoritas Bandar Udara adalah unit pelaksana teknis dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan yang berada dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara

mempunyai tugas pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLK) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP); sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

KAJIAN PUSTAKA

Ground handling adalah suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, dan peralatan pembantu pergerakan pesawat didarat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandara udara, baik untuk keberangkatan, maupun untuk kedatangan. Secara operasional ada empat unit kerja utama yang menunjang bisnis angkutan udara atau penerbangan dapat terlaksana yaitu *passenger handling*, *aircraft handling*, *inflight services* dan *cargo handling*. (Sari & Prasetya, 2015).

Ruang lingkup pekerjaan *ground handling* diatur dalam (IATA, 2014) *Airport Handling Manual 34rd edition* tahun 2014 yang terdiri dari 9 section pelayanan standar yaitu : *passenger handling*, *baggage handling*, *cargo and mail handling*, *aircraft handling and loading*, *load control*, *air side management and safety*, *aircraft movement control*, *standard ground handling agreement*, *airport handling GSE specification* (Sari & Prasetya, 2015).

Pengoperasian Bandar udara sesuai ketentuan keselamatan penerbangan dimaksudkan untuk menjamin keselamatan pengoperasian pesawat udara di Bandar udara. Berkaitan dengan hal tersebut pengelola Bandar udara mempunyai kewajiban, sesuai ketentuan dalam Civil Aviation Safety Regulation (CASR) 139 yaitu; (a) memenuhi standard dan ketentuan terkait pengoperasian Bandar Udara yang disampaikan secara tertulis, (b) memperkerjakan personil pengoperasian Bandar udara yang memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan dalam jumlah yang memadai, (c)

menjamin Bandar udara dioperasikan dan dipelihara dengan tingkat perhatian sesuai dengan ketentuan yang berlaku, (d) mengoperasikan dan memelihara Bandar Udara sesuai dengan prosedur. (Purba Hasim, 2017)

Fungsi Bandar Udara adalah sebagai tempat landas dan mendarat pesawat udara, dan pergerakan darat pesawat udara. Di samping itu Bandar udara merupakan simpul dari system transportasi udara. Perencanaan pembangunan dan pengoperasian Bandar udara harus memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan yang secara internasional tercantum dalam *Annex 14 Convention on International Civil Aviation*. Ketentuan ini diadopsi dalam ketentuan nasional berupa Keputusan Menteri Perhubungan RI No.47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara (Purba Hasim, 2017).

Ramp service adalah aktifitas pelayanan operational pesawat udara didarat, yang dilakukan pada saat tertentu pada suatu area (*apron*) oleh beberapa unit kerja, yang dimulai ketika *parking break* pesawat dalam posisi *on chock (block on)* hingga pesawat pada posisi (*block off*). Tujuan *ramp service* adalah melaksanakan prosedur keselamatan penerbangan, memberikan pelayanan maksimal dan dapat mencapai on time performance. Area kerja ramp service meliputi pada apron bandara (Al, 2016).

Faktor penyebab kelayakan keberangkatan pesawat sebagai berikut;

1. faktor Ramp Handling yakni : (a) masalah kebersihan interior pesawat terutama bagian galley cleaning (dapur) karena rawan kebakaran. (b) lambatnya penanganan dokumen penumpang dan bagasi sehingga terjadi penundaan keberangkatan (c) fasilitas bandara tidak seimbang dengan meningkatnya pergerakan pesawat dan penumpang sehingga terjadi antrian saat check in maupun boarding, (d) terbatasnya apron dapat berpengaruh terhadap *Ground Support Equipment (GSE)*.
2. Faktor *Technical Handling* adalah;

(a). pemeliharaan pesawat untuk mempertahankan performansi perlu didukung dengan ketersediaan *sparepart*. (b). Kesalahan prosedur *Technical Handling* sehingga terjadi pembatalan keberangkatan (mesin, kompresor baling-baling, pelumas, roda pendaratan, daya kibas sayap/ arus angin dan ekor pesawat *A/C Release*). (c). kurangnya cadangan bahan bakar pesawat udara bila terjadi pengalihan rute pendaratan karena padatnya Apron bandara tujuan ataupun faktor lingkungan.

3. Faktor Lingkungan, yang masuk unsur ini adalah : (a) masalah cuaca. Cuaca dimana kondisi kabut tebal, asap yang menutup pandangan sehingga tidak baik untuk penerbangan. (b). Bandara asal atau tujuan terjadi banjir, akibat gempa atau kebakaran.
4. Faktor manajemen ground handling, tata cara terstruktur dalam sebuah sistem yang terkoordinasi. (a). Tidak validnya laporan identitas pesawat oleh handle agent terkait awak dan muatan sehingga terjadi kelebihan muatan. (b). SDM belum memenuhi kualifikasi dan sertifikasi keahlian sehingga tidak maksimalnya pemahaman dalam pengecekan fisik pesawat (c). Belum maksimalnya koordinasi antar handle agent sehingga manajer lambat dalam mengambil keputusan (d). kedisiplinan atas kedatangan crew tersebut, walaupun terjadi perubahan schedule (qamammaddin, 2012)

Kelaikan Udara adalah Pelaksanaan pekerjaan perawatan untuk mempertahankan agar pesawat udara, komponen-komponen dan perlengkapan pesawat udara dalam keadaan laik udara, berarti pesawat terbang itu sendiri telah laik udara. Dalam kegiatan penerbangan baik dalam perawatan maupun pengoperasian pesawat udara selalu ditemui istilah *Airworthy (Airworthiness)* atau dalam Bahasa Indonesia disebut laik

udara/terbang.(UU No.1 Tentang Penerbangan, 2009)

Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan. serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (UU No.1 Tentang Penerbangan, 2009)

METODE PENELITIAN

Dalam menjelaskan tentang pelaksanaan ramp check terhadap keselamatan penerbangan di terminal II Soekarno-Hatta maka penulis memutuskan menggunakan data kuantitatif. Adapun

metode analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan analisis regresi linier sederhana. Regresi linier sederhana didasarkan pada hubungan fungsional satu variabel independen dengan satu variabel dependen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Pelaksanaan Ramp Check Terminal II Soekarno-Hatta

Pada variabel waktu pelaksanaan ramp check terdiri dari 14 butir pernyataan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Kemudian hasil jawaban responden mengenai variable pelaksanaan ramp check dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel Variabel X

No.	PERNYATAAN	SS	S	RR	TS	STS	Σ	BOBOT	X
		5	4	3	2	1			
1	Pesawat harus melaksanakan proses pengecekan sebelum diberi surat kelaikan udara.	11	14	0	0	0	25	111	4,44
2	Petugas harus melaksanakan ramp chek secara berkala.	6	11	7	1	0	25	97	3,88
3	Usaha operator saat melakukan pengecekan sesuai S.O.P	6	12	4	3	0	25	96	3,84
4	Usaha pihak maskapai untuk menghindari delay sesuai aturan	5	18	1	1	0	25	102	4,08
5	Pekerjaan dilakukan oleh teknisi penerbangan sesuai prosedur	6	19	0	0	0	25	106	4,24
6	Pekerjaan ramp check membuat penerbangan tertunda.	4	17	4	0	0	25	100	4,00
7	Disiplinnya petugas dalam melakukan pelaksanaan ramp check.	3	20	2	0	0	25	101	4,04
8	Disiplinnya petugas menggunakan perlengkapan saat pelaksanaan ramp check.	10	13	2	0	0	25	108	4,32
9	Ketangkasannya pihak perusahaan penerbangan bila terjadi delay cukup.	4	20	1	0	0	25	103	4,12
10	Ketangkasannya keahlian teknisi sesuai prosedur.	9	14	2	0	0	25	107	4,28
11	Komponen peralatan yang dibutuhkan cukup tersedia	10	15	0	0	0	25	110	4,40
12	Komponen yang dibutuhkan untuk kegiatan Ramp Check memenuhi.	8	8	7	2	0	25	97	3,88
13	Pengoprasian mesin pesawat sering mengalami trouble	6	13	4	2	0	25	98	3,92
14	Pengoprasian alat keselamatan berjalan sesuai peraturan otoritas bandara	5	19	1	0	0	25	104	4,16

Sumber: Diolah penulis

Dari tabel tersebut diketahui jawaban jumlah responden untuk variabel pelaksanaan *ramp check*, dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 64, kemudian responden yang menjawab Setuju (S) sebanyak 158, kemudian responden yang

menjawab Ragu-Ragu (R-R) sebanyak 23, kemudian responden yang menjawab Tidak Setuju (TS) sebanyak 5, dan tidak ada responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS).

Rekapitulasi Skor Responden Mengenai Pelaksanaan Ramp Check (X)

Nomer	Pernyataan					Bobot
	SS	S	RR	TS	STS	
1	55	56	0	0	0	111
2	30	44	21	2	0	97
3	30	48	12	6	0	96
4	25	72	3	2	0	102
5	30	76	0	0	0	106
6	20	68	12	0	0	100
7	15	80	6	0	0	101
8	50	52	6	0	0	108
9	20	80	3	0	0	103
10	45	56	6	0	0	107
11	50	60	0	0	0	110
12	40	32	21	4	0	97
13	30	52	12	4	0	98
14	25	76	3	0	0	104
Total	465	852	105	18	0	1440
Persentase	32%	59%	7%	1%	0%	100%

Sumber: diolah penulis

Dari tabel tersebut diketahui jawaban skor responden untuk variabel pelaksanaan *ramp check*, dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 32%, kemudian responden yang menjawab Setuju (S) sebanyak 59%, kemudian responden yang menjawab Ragu-Ragu (R-R) sebanyak 7%, kemudian responden yang menjawab Tidak Setuju (TS) sebanyak 1%, sedangkan responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dari seluruh

jawaban responden hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan responden menjawab Setuju (S) yaitu dengan skor 59%.

Analisis Keselamatan Penerbangan Di Terminal II Soekarno-Hatta

Pada variabel keselamatan penerbangan terdiri dari empat belas butir pernyataan yang digunakan dalam penelitian. Kemudian hasil jawaban responden mengenai variabel keselamatan penerbangan dapat dilihat dalam tabel berikut ini

Variabel Y

No.	PERNYATAAN	SS	S	RR	TS	STS	Σ	BOBOT	X
		5	4	3	2	1			
1	Prosedur yang dilakukan petugas Otoritas Bandar Udara sudah sesuai dengan keselamatan penerbangan	11	14	0	0	0	25	111	4,44
2	Prosedur pemeriksaan kelaikan pesawat secara terjadwal secara berkala.	12	11	2	0	0	25	110	4,40
3	Sudah terpenuhinya persyaratan berupa (dokumen).	8	13	4	0	0	25	104	4,16
4	Sudah terpenuhinya persyaratan dalam penunjang keselamatan penerbangan.	6	14	5	0	0	25	101	4,04

No.	PERNYATAAN	SS	S	RR	TS	STS	Σ	BOBOT	X
		5	4	3	2	1			
5	Kondisi pesawat yang akan beroperasi sudah dinyatakan layak terbang.	8	15	2	0	0	25	106	4,24
6	Kondisi peralatan yang digunakan sesuai standar.	6	19	0	0	0	25	106	4,24
7	Sarana dan prasaranayang tersedia sudah sesuai dalam keselamatan penerbangan.	7	18	0	0	0	25	107	4,28
8	Sarana dan prasarana penunjang yang digunakan sesuai standar	10	12	1	2	0	25	105	4,20
9	Kesiapan nafigasi penerbangan dalam keselamatan penerbangan	11	14	0	0	0	25	111	4,44
10	Kurangnya personel ATC yang menjalankan tugasnya.	11	14	0	0	0	25	111	4,44
11	Pemanfaatanwaktu saat melakukan pengecekan alat keselamatan berjalan sesuai prosedur	12	11	2	0	0	25	110	4,40
12	Pemanfaatan sertifikat laik udara digunakan sesuai aturan otoritas penerbangan	8	13	4	0	0	25	104	4,16
13	penetapanaturan keselamatan penumpang diralisasi dengan baik	8	15	2	0	0	25	106	4,24
14	Penetapan kegiatan pengawasan alat keselamatan berjalan baik	6	19	0	0	0	25	106	4,24

Sumber: diolah penulis

Dari tabel tersebut diketahui jawaban jumlah responden untuk variabel keselamatan penerbangan, dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 124, kemudian responden yang menjawab Setuju(S) 203 sebanyak, kemudian responden

yang menjawab Ragu-Ragu (R-R) sebanyak 22, kemudian responden yang menjawab Tidak Setuju (TS) sebanyak 0, sedangkan responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0.

Rekapitulasi Skor Responden Mengenai Keselamatan Penerbangan (Y)

Nomer	Pernyataan					Bobot
	SS	S	RR	TS	STS	
1	55	56	0	0	0	111
2	60	44	6	0	0	110
3	40	52	12	0	0	104
4	30	56	15	0	0	101
5	40	60	6	0	0	106
6	30	76	0	0	0	106
7	35	72	0	0	0	107
8	50	48	3	4	0	105
9	55	56	0	0	0	111
10	55	56	0	0	0	111
11	60	44	6	0	0	110
12	40	52	12	0	0	104
13	40	60	6	0	0	106
14	30	76	0	0	0	106
Total	620	808	66	4	0	1498
Persentase	41%	54%	4%	0%	0%	100%

Sumber: diolah penulis

Dari tabel tersebut diketahui jawaban skor responden untuk variabel keselamatan penerbangan, dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 41%, kemudian responden yang menjawab Setuju (S) sebanyak 54%,

kemudian responden yang menjawab Ragu-Ragu (R-R) sebanyak 4%, kemudian responden yang menjawab Tidak Setuju (TS) sebanyak 0%, sedangkan responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Dari seluruh jawaban responden hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan responden menjawab Setuju (S) yaitu dengan skor 54%.

SIMPULAN

Berdasarkan dari analisis pelaksanaan ramp check, pelaksanaan *ramp check* yang dilakukan sudah baik dengan jawaban sangat setuju, jawaban 32% responden menyatakan sangat setuju, 59% responden menyatakan setuju dan 7% responden menyatakan ragu-ragu, 1% responden menyatakan tidak setuju, 0% responden menyatakan sangat tidak setuju.

Berdasarkan rekapitulasi keselamatan penerbangan, dapat dilihat dari persentase 41% responden menyatakan pendapatnya sangat setuju, 54% responden menyatakan setuju dan 4% responden menyatakan ragu-ragu, 0% responden menyatakan tidak setuju, 0% responden menyatakan sangat tidak setuju. Jadi pelaksanaan *ramp check* terhadap keselamatan penerbangan cukup baik tapi masih harus terus ditingkatkan lagi.

Dari uji hipotesis diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($2,1320 > 1,714$) maka H_0 ditolak dan H_1 diterima artinya terdapat pengaruh yang signifikan dan positif antara pelaksanaan ramp check terhadap keselamatan penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Al, M. et. (2016). KEGIATAN RAMP HANDLING PADA MASKAPAI CITILINK PT GAPURA, 3(1), 5–13.
- Purba Hasim. (2017). Jurnal Hukum Samudra Keadilan, 12, 95–110.
- Qamammaddin. (2012). IDENTIFIKASI KELAYAKAN KEBERANGKATAN PESAWAT, 2012(Snati), 15–16.
- Sari, M., & Prasetya, O. (2015). KAJIAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) MOTORIZED PT GAPURA ANGKASA CABANG SOEKARNO HATTA, 171–178.
- UU No.1 Tentang Penerbangan. (2009).

Halaman ini sengaja dikosongkan