

Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang Kalimantan Barat

Agung Triadmojo¹ Eny Sri Haryati²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan
Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: -

Abstrak

Berkembangnya angkutan udara di Indonesia dengan pertumbuhan yang cukup besar maka faktor keselamatan harus nomor satu dan harus selalu ditingkatkan. Di Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah mengatur setiap penyedia jasa penerbangan yang mengoperasikan Bandar Udara bersertifikat wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*). Bandar Udara Rahadi Usman Kabupaten Ketapang memiliki komitmen untuk melakukan sistem Manajemen Keselamatan Keselamatan (*Safety Management System*) yang tertuang dalam Manual *Safety Management System*. Penelitian ini bertujuan mengetahui penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman, faktor-faktor apa saja yang menjadi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman, serta mengetahui bagaimana upaya dan solusi untuk mengatasi hambatan dalam penerapan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman. Peneliti menggunakan teknik triangulasi sebagai teknik untuk mengecek keabsahan data, diantaranya yaitu teknik observasi, teknik wawancara dan teknik dokumentasi. Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang tentang penerapan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) yang telah dilakukan oleh grup keselamatan kerja (*Safety Action Group*) sudah sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang tertuang di manual *safety management system* dan dilakukan secara teliti berdasarkan kebijakan dan amandemen manual sistem yang ada di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang.

Kata Kunci: *Safety Management System (SMS), Safety Action Group (SAG), Amandemen Manual Sistem*

Abstract

The development of air transportation in Indonesia with a fairly large growth, the safety factor must always be there and must always be improved. In Indonesia, Law Number 1 of 2009 concerning Aviation regulates that every flight service provider operating an airport is required to create, implement, and continuously improve a Safety Management System. Rahadi Usman Airport, Ketapang Regency is committed to implementing a Safety Management System as stated in the Safety Management System Manual. This study aims to determine the implementation of the Safety Management System at Rahadi Oesman Airport, what factors are the obstacles in the implementation of the Safety Management System at Rahadi Oesman Airport, as well as to find out how efforts and solutions to overcome obstacles in the implementation of the Safety Management System at Rahadi Oesman Airport. Researchers used triangulation techniques as a technique to check the validity of the data, including observation techniques, interview techniques, and documentation techniques. Based on research conducted at Rahadi Oesman Airport, Ketapang regarding the implementation of the safety management system that has been carried out by the safety action group is following the duties and responsibilities contained in the safety management system manual and carried out carefully based on policies and manual amendments to the existing system in Bandar Air Rahadi Oesman Ketapang.

Keywords: *Safety Management System, Safety Action Group (SAG), System Manual Amendmen.*



This work is licensed under a [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Keselamatan penerbangan selalu menjadi hal serius. Hal ini dikarenakan resiko kematian yang di akibatkan oleh suatu kecelakaan pesawat terbang sangat tinggi jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Transportasi udara mempunyai posisi strategis yang ditinjau dari berbagai aspek bagi Indonesia dalam peranan dan fungsinya. Hal ini terjadi dikarenakan transportasi udara merupakan alternatif yang cepat, efisien dan terbilang ekonomis. Peran penting transportasi udara tercermin dengan semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan udara dalam mobilitas pengangkutan barang ataupun penumpang (Purba, 2017).

Pertumbuhan yang cukup besar pada angkutan udara di Indonesia membuat faktor keselamatan menjadi perhatian serius dan harus selalu ditingkatkan. Beberapa factor penyebab kecelakaan pesawat antara lain faktor manusia, factor cuaca, factor teknis/mesin, factor manajemen atau bahkan tidak berfungsinya fasilitas-fasilitas bandara. Faktor manusia adalah pilot dan co-pilot, petugas keamanan penerbangan, tenaga perawatan pesawat. Sedangkan faktor cuaca yang menjadi penyebab kecelakaan adalah awan tebal/cloud, hujan deras/rain, angin kencang, serta pegunungan. Dilihat dari faktor teknis/mesin, faktor penyebabnya adalah *Instrument Landing System/ILS* dan pesawat atau aircraft. Selain itu faktor manajemen, penyebabnya adalah teknik dalam penerbangan/ *aviation tehniqe*, sistem manajemen keselamatan/ *safety management* (Saputra dan Yulianto, 2016). Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) wajib dibuat, dilaksanakan, dievaluasi dan disempurnakan secara berkelanjutan oleh stiap penyedia jasa penerbangan yang mengoperasikan bandar udara bersertifikat, hal ini tertuang pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Sehingga untuk mewujudkan SMS dimaksud, perlu dibentuk suatu unit yang di pimpin oleh seorang *safety manager* beserta jajarannya yang akan berkonsentrasi penuh dalam mengimplementasikan *Safety Management System* (SMS) tersebut.

Dalam hal ini, penerapan Sistem Manajemen yang disebut dengan *Safety Management System* (SMS) menjadi standar ukuran yang sangat diperhitungkan dalam pengelolaan manajemen pelayanan bandara. Bandar Udara Rahadi Oesman Kabupaten Ketapang memiliki komitmen untuk melakukan sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) yang tertuang dalam Manual *Safety Management System*. Bandar Udara Rahadi Oesman, merupakan bandar udara yang terletak di Kabupaten Ketapang, Kalimantan Barat. Bandar Udara ini merupakan satu-satunya bandar udara di Kabupaten Ketapang yang membantu menghubungkan untuk menuju wilayah-wilayah di luar Kabupaten Ketapang.

Berdasarkan pengalaman yang peneliti peroleh pada saat magang di Bandar Udara Rahadi Oesman, peneliti melihat para ajudan dan beberapa staf dari salah satu instansi pemerintah ikut masuk sampai ke wilayah apron saat mereka mengantarkan tamu VIP, dan pada saat itu pemeriksaan *Pass Card* juga tidak terlaksana dengan maksimal. Evaluasi penerapan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) perlu dilakukan sehubungan dengan hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk menganalisis bagaimana penerapan *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat yang berfokus pada sumber daya manusia dan organisasinya.

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah: Bagaimana penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat? Faktor-faktor apa saja yang menjadi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*System Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat? Bagaimana upaya dan solusi untuk mengatasi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*System Management System*) di Bandar Udara

Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat? Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah identifikasi mengenai penerapan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*), dimana lokasi penelitian yaitu di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat yang di kelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara. Subjek pada penelitian ini adalah Pegawai UPBU yaitu avsec dan AMC. Sedangkan objek penelitian yang diambil oleh peneliti adalah di area *Air Side* dan *Apron* Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat.

Tujuan dilaksanakan penelitian ini adalah: Mengetahui penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat Mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*System Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat. Mengetahui upaya dan solusi untuk mengatasi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*System Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat

METODE PENELITIAN

Pelaksanaan pengambilan data penelitian dilakukan selama tiga minggu, yakni pada tanggal 14 Maret 2022 sampai 08 April 2022. Subjek penelitian adalah pihak yang digunakan sebagai sampel dalam sebuah penelitian (Sugiyono, 2018). Sampel atau informan akan memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian yang akan dimanfaatkan oleh peneliti. Peneliti menetapkan bahwa yang menjadi subjek dalam penelitian di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang, terdapat tiga personil, yaitu: Satu orang koordinator *Avsec* Dua petugas *AMC* yang salah satunya sekaligus bertugas sebagai Koordinator Taruna Magang di Bandar udara Rahadi Oesman. Objek penelitian adalah suatu atribut atau penilaian terhadap orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang telah ditentukan oleh peneliti untuk kemudian dipelajari dan ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2018). Objek penelitian yang diambil oleh peneliti adalah area *Apron* dan *air side* di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang, Kalimantan barat.

Instrument penelitian adalah alat-alat yang akan digunakan untuk mengumpulkan data, instrument penelitian dapat berupa kuesioner, formulir observasi, formulir- formulir lainnya yang berkaitan dengan pencatatan data dan lainnya (Sugiyono, 2018). Peneliti telah menetapkan untuk menggunakan instrument berupa alat tulis, gawai, pedoman observasi dan wawancara serta dokumen atau data dari perusahaan yang diperlukan dalam penelitian sebagai bukti autentik.

Langkah-langkah Pengumpulan Data:

1. Teknik Observasi. Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. Observasi adalah suatu kegiatan dari metode penelitian dengan melihat objek yang sudah ada dan kondisi lapangan secara langsung menggunakan panca indera disertai pencatatan. Hal hal yang peneliti observasi adalah: pengamatan manual prosedur, dokumentasi, kendaraan, personil, pengamatan lingkungan dan infrastruktur, marka dan rambu, pengamatan organisasi dan komunikasi Lembar hasil observasi terlampir
2. Teknik Wawancara. Wawancara adalah pertemuan antara dua orang antara penanya dan orang yang akan ditanya dengan tujuan untuk mendapatkan atau bertukar informasi juga ide melalui sebuah tanya jawab, sehingga dapat ditempatkan dalam sebuah topik tertentu (Sugiyono, 2018). Wawancara terstruktur ialah pewawancara mengajukan beberapa pertanyaan yang sudah disiapkan oleh pewawancara sebelumnya, sedangkan wawancara tidak

terstruktur itu peneliti mengajukan pertanyaan, namun pertanyaan-pertanyaan itu tidak menentu arahnya kemana (Sutrisno Hadi, 2015). Peneliti menggunakan teknik wawancara terstruktur dan tidak terstruktur untuk memperkuat, memperjelas dan mengetahui serta menggali informasi sebagai berikut:

- a. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat.
- b. Faktor-faktor apa saja yang menjadi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*System Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat.
- c. Upaya dan solusi untuk mengatasi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*System Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang-Kalimantan Barat

Berdasarkan pernyataan di atas, maka peneliti menetapkan jumlah orang yang akan diwawancarai yakni, ada tiga orang. Diantaranya yaitu: satu pegawai yang bertugas sebagai *Koordinator Avsec* dan dua pegawai *AMC* yang salah satunya bertugas sebagai *Koordinator Taruna Magang* di Bandar Udara Rahadi Oesman,

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Dalam menentukan bagaimana penerapan *safety management system* di Bandar Udara Rahadi Oesman, maka peneliti melakukan wawancara kepada tiga pegawai unit di Bandar Udara yang memiliki divisi masing-masing diantaranya satu pegawai sebagai *Koordinator Avsec*, satu pegawai sebagai *Koordinator AMC* sekaligus *Koordinator Taruna Magang* di Bandar Udara Rahadi Oesman dan satu pegawai *AMC*. yang masing-masing narasumber mengemukakan pendapat mengenai *Safety Management System* dalam penerapannya di bandara tersebut.

Bandar Udara Rahadi Oesman Kabupaten Ketapang memiliki komitmen keselamatan yang tertuang dalam "*Safety Management System* Manual Unit Penyelenggara Bandar Udara Rahadi Oesman Kalimantan Barat tahun 2020". Dalam *Safety Management System* manual tersebut terdapat regulasi berupa SK, struktur organisasi lengkap dengan tugas dan tanggung jawab tim *safety management*, manajemen resiko, system pelaporan dokumentasi dan control data, Pendidikan dan/atau pelatihan, audit dan investigasi, evaluasi system manajemen keselamatan.

Terdapat grup khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan di masing-masing area yaitu *Safety Action Group (SAG)* yang diketuai oleh koordinator Pokja SMS yaitu Kasubsi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat, dan petugas *AMC* merupakan salah satu anggotanya. Dalam penerapan *Safety Management System* yang dilakukan oleh petugas *AMC* Bandar Udara Rahadi Oesman sudah cukup baik, hal ini dibuktikan dengan bagaimana para petugas tersebut bekerja sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang tertuang dalam *Safety Management System* manual yang pelaksanaannya secara rutin dimonitoring dalam pertemuan yang dilakukan setiap tiga bulan sekali, pertemuan bisa dilakukan diluar jadwal jika ada isu keselamatan yang serius.

Safety Action Group (SAG) telah melakukan tugasnya sesuai dengan yang tercantum di dalam *Safety Management System* manual Bandar Udara Rahadi Oesman. Adapun tugas dari *Safety Action Group (SAG)* sebagai berikut:

1. Risiko keselamatan operasional bandar telah diidentifikasi dan dipecahkan

2. Penilaian (assessment) terhadap perubahan operasional yang berdampak pada keselamatan telah dilakukan *Corrective action plants* telah dilakukan
3. *Corrective action* dilaksanakan sesuai dengan jadwal dan targetnya
4. Review efektifitas pelaksanaan mitigasi/*defences* terhadap resiko yang ada telah dilakukan
5. Catatan dan kesimpulan dari hasil pertemuan keselamatan penerbangan telah dikumpulkan
6. Membuat laporan kepada kepala bandar udara
7. Mempertimbangkan tindakan secara praktis untuk mencegah kecelakaan/insiden penerbangan dengan pihak terkait
8. *Safety promotion*

Setelah melakukan pertemuan rutin, ketua grup *Safety Action Group (SAG)* akan membuat risalah untuk setiap rapat/pertemuan yang akan disimpan sebagai dokumentasi dan dilaporkan kepada *Safety Review Board (SRB)* yang diketuai oleh Direktur Operasi dan Teknik. SRB mengadakan pertemuan minimal dua kali dalam setahun, pertemuan ini bisa dilaksanakan diluar jadwal jika ada isu keselamatan yang serius. SRB membuat risalah rapat/pertemuan yang akan disimpan sebagai dokumentasi. Anggota SRB terdiri dari Kepala Seksi yang ditetapkan oleh Ketua SRB. *Safety Review Board (SRB)* telah melakukan tugasnya sesuai dengan yang tercantum di dalam *Safety Management System* manual Bandar Udara Rahadi Oesman. Adapun tugas dari *SRB* yaitu:

1. Memonitor output kinerja keselamatan terhadap kebijakan dan sasaran keselamatan
2. Memonitor efektifitas pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan
3. Memonitor efektifitas pengawasan keselamatan
4. Memastikan semua sumber daya (SDM dan keuangan) yang memadai tersedia untuk mencapai sasaran keselamatan
5. Memberi arahan strategic kepada SAG

Dalam menjaga kualitas mutu *Safety Management System* dan mempertahankan keakuratan isi manual unit penyelenggara Bandar Udara Rahadi Oesman melakukan amandemen terhadap manual Sistem Manajemen Keselamatan jika diperlukan. Proses amandemen manual system manajemen keselamatan sama dengan proses aerodrome manual seperti pada apendiks A. Orang yang bertugas untuk mengontrol ditribusi manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Aerodrome manual harus mendistribusikan amandemen manual sesuai apendiks B. Pelaksanaan review manual Sistem manajemen Keselamatan ini dapat mengacu pada apendiks C. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang penulis lakukan, dan terbukti dengan riwayat perubahan amandemen terlampir. Apendiks terlampir.

Berdasarkan hasil pengamatan mengenai manual prosedur dan dokumentasi peneliti menemukan manual prosedur tersedia secara lengkap. SAG dan SRB sudah menjalankan tugasnya sesuai dengan prosedur. Bandar Udara Rahadi Usman juga memiliki SOP Pengoperasian Kendaraan, petugas telah menjalankan SOP tersebut. Adapun SOP personil Bandar Udara Rahadi Oesman salah satunya adalah memakai rompi keselamatan. Namun untuk pengamatan pada personil peneliti menemukan masih ada petugas tidak patuh dalam hal pemakaian rompi keselamatan.

Selanjutnya pada pengamatan lingkungan dan infrastruktur peneliti menemukan bandar udara ini tidak memiliki garbarata, selain itu penerangan yang kurang baik, sistem drainase yang kurang baik, juga kemiringan apron yang tidak tepat dikarenakan masih ada genangan air ketika hujan. Namun petugas sudah berusaha menjalankan tugasnya sesuai prosedur sekalipun sarana dan prasarana terbatas.

Untuk pengamatan Marka dan Rambu, dikarenakan tidak adanya garbarata, otomatis tidak ada rambu batas ketinggian, rambu kecepatan di jalan, dan pengoperasian garbarata. seperti pada rambu batas ketinggian dan rambu batas kecepatan di jalan. Selain itu bandara ini juga tidak memiliki zebra cross dan marka tempat parkir kendaraan di apron. Terakhir yaitu pengamatan pada organisasi dan komunikasi peneliti menemukan struktur organisasi, alat komunikasi tersedia tersedia dan terlihat adanya kerjasama antar personil dan komunikasi dengan instansi lain.

Pembahasan

Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) di Bandara Rahadi Oesman Ketapang Kalimantan Barat

Hasil observasi, wawancara dan dokumentasi pada manual prosedur sangat memuaskan. Dalam menjaga kualitas mutu *Safety Management System* dan mempertahankan keakuratan isi manual unit penyelenggara Bandar Udara Rahadi Oesman melakukan amandemen terhadap manual Sistem Manajemen Keselamatan jika diperlukan. Proses amandemen manual system manajemen keselamatan sesuai prosedur, Adapun amandemen yang telah dilakukan meliputi updating peraturan, perubahan tata letak struktur organisasi, perubahan anggota SAG, perubahan ketua dan anggota SRB, updating peraturan, revisi SK dan pokja SMS.

Berdasarkan hasil pengamatan SAG dan SRB sudah menjalankan tugasnya sesuai dengan prosedur. Bandar Udara Rahadi Oesman juga memiliki prosedur pengoperasian kendaraan, petugas telah menjalankan SOP tersebut. Hasil observasi pada personil bandara cukup memuaskan. Personil sudah melakukan tugas sesuai prosedur, namun peneliti menemukan masih adanya petugas yang tidak patuh dalam hal pemakaian rompi keselamatan. Pengamatan pada lingkungan dan infrastruktur tidak memuaskan dikarenakan peneliti menemukan bandar udara ini tidak memiliki garbarata, selain itu penerangan yang kurang baik, sistem drainase yang kurang baik, juga kemiringan apron yang tidak tepat dikarenakan masih ada genangan air ketika hujan. Namun petugas sudah berusaha menjalankan tugasnya sesuai prosedur sekalipun sarana dan prasarana terbatas.

Untuk pengamatan Marka dan Rambu juga tidak memuaskan, dikarenakan tidak adanya garbarata, otomatis tidak ada rambu batas ketinggian, rambu kecepatan di jalan, dan pengoperasian garbarata. seperti pada rambu batas ketinggian dan rambu batas kecepatan di jalan. Selain itu bandara ini juga tidak memiliki zebra cross dan marka tempat parkir kendaraan di apron. Terakhir yaitu pengamatan pada organisasi dan komunikasi mendapatkan hasil memuaskan, peneliti menemukan struktur organisasi, alat komunikasi tersedia tersedia dan terlihat adanya Kerjasama antar personil dan komunikasi dengan instansi lain.

Faktor yang menjadi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) di Bandara Rahadi Oesman Ketapang Kalimantan Barat

Dari hasil wawancara didapatkan petugas sudah berusaha menjalankan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) sesuai tugas dan tanggung jawab yang tertera di *Safety Management System* manual, namun dari hasil pengamatan observasi peneliti sarana prasara belum semua tersedia sesuai standar sehingga penerapan tugas dan tanggungjawab tidak maksimal. Selain itu kedisiplinan juga menjadi perhatian karena peneliti menemukan masih adanya personil yang tidak patuh dalam pemakaian rompi.

Upaya dan solusi untuk mengatasi hambatan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang Kalimantan Barat

1. Pembagian peran tugas dan tanggung jawab tim keselamatan bandar udara secara terstruktur menjadi upaya dalam mengatasi hambatan dalam penerapan system manajemen keselamatan.
2. Melakukan pertemuan secara berkala dan berjenjang dan melakukan audit secara berkala menjadi solusi dalam melakukan monitoring dan evaluasi mutu *Safety Management System* Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang Kalimantan Barat.
3. Melakukan audit untuk mengevaluasi kinerja pegawai, kebutuhan sarana prasarana, perawatan sarana prasarana serta melengkapi sarana dan prasarana Bandar Udara Rahadi Oesman Kabupaten Ketapang, sehingga dapat memberikan pelayanan prima dan menerapkan SMS dengan maksimal.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian kualitatif yang telah dilakukan dengan menggunakan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dilaksanakan di Bandar Udara Rahadi Oesman tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang, maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa: Melakukan pertemuan secara berkala dan berjenjang dan melakukan audit secara berkala menjadi solusi dalam melakukan monitoring dan evaluasi mutu *Safety Management System* Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang Kalimantan Barat. Melakukan audit untuk mengevaluasi kinerja pegawai, kebutuhan sarana prasarana, perawatan sarana prasarana serta melengkapi sarana dan prasarana Bandar Udara Rahadi Oesman Kabupaten Ketapang, sehingga dapat memberikan pelayanan prima dan menerapkan SMS dengan maksimal.

Dari penelitian yang telah dilakukan, maka terdapat beberapa saran yang ingin disampaikan oleh peneliti kepada pihak perusahaan dan rekan-rekan yang ingin melakukan penelitian dengan topik yang sama. Diantaranya adalah sebagai berikut: Berdasarkan penelitian kinerja petugas AMC yang peneliti amati beberapa sarana prasarana masih belum tersedia dengan baik seperti zebra cross, marka tempat parkir, dan rambu batas kecepatan di jalan, rambu batas kecepatan di apron tempat parkir dan tidak adanya kelengkapan keselamatan seperti lampu merah (*steady red*). Hal tersebut penting sebagai penunjang terlaksananya *safety manajemen system* yang baik. Para petugas perlu mempertahankan atau meningkatkan lagi semangat kerja yang telah mereka bentuk sebagai usaha untuk memenuhi hak dan kewajiban kepada perusahaan terutama dalam mewujudkan *safety manajemen system* yang baik. Menjaga dan mempertahankan hubungan yang telah terjalin dengan baik antara narasumber dan peneliti, sebab penelitian ini mampu dilaksanakan adalah juga karena sebagian dari keterangan yang diberikan oleh pihak terkait dan juga karena bersifat kualitatif. Dengan demikian, data yang berhasil dikumpulkan merupakan hasil interaksi yang terjalin dengan baik antara peneliti dan narasumber itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. 2012. *Penerbangan dan Bandar Udara*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Casban. 2018. Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja pada Proses Washing di Divisi Cleaning dengan Metode Fishbone Diagram dan Scat. *JISI: JURNAL INTEGRASI SISTEM INDUSTRI*. 5(2):111-121
- Husni, L. 2012. *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Raja Grafindo Persada: Jakarta.

- Melisa, A. C., Subagyo, T. H., Suharno, H., dan Majid, S. A. 2017.
- Nugraha, W., Amalia, D., Soleh, A. M., Masitoh, F., dan Abdullah, A. 2020. Pelatihan *Safety Management System* bagi Pegawai Unit Penyelenggara Bandar Udara Gusti Syamsir Alam Kotabaru, *Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*. 1 (1): 19-29
- Octavianie, A. 2020. Implementation of the Safety Management System at AMTO 147D-13 Aircraft Maintenance Technology Study Program Makassar Aviation Polytechnic. *Jurnal Teknik dan Keselamatan Transportasi*. 3 (2): 24-31
- Pakan, W. 2014. Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan di Landas Pacu Factor Causing the Accident Flight on the Runway. *Warta Penelitian Perhubungan*. 26 (3): 169-176
- Penerapan Safety Management System dan Kompetensi Pemandu Lalu Lintas Penerbangan. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*. 4(1): 89-100
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Km 20 Tahun 2009. Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*). Tanggal 17 Februari 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009
- Poerwanto, E. 2019. The Analysis of Implementing Safety Management System (SMS) to Improve the Flight Safety. *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Kedirgantaraan: Peran Teknologi untuk Revitalisasi Bandara dan Transportasi Udara*.
- Purba, H. 2017. Mewujudkan Keselamatan Penerbangan dengan membangun kesadaran hukum bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*. 12 (1) : 95-110
- Saputra, D. R. dan Yulianto. 2016. Studi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja di PT. Muara Kayu Sengon Desa Margasana Kecamatan Jatilawang Kabupaten Banyumas. *Keslingmas*. Vol 35: 278-396
- Sentot S. 2012. Analisis Resiko Kecelakaan pada Kegiatan Pelayanan Sisi Udara Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta. *Tesis Peminatan Keselamatan Kesehatan Kerja*. Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia.
- Siti, A. F. dan Heru, T. 2015. *Manajemen Sumberdaya Manusia*. Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN: Yogyakarta.
- Sugiyono, P. D. 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta: Bandung.
- Suma'mur, PK. 2014. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Sagung Seto: Jakarta.
- Supriyanto, E. 2020. Ananlsis Penerapan Safety Management System di UAMCT. *Jurnal INDEPT*. 9 (1): 35-44
- Sutrisno Hadi, M. 2015. *Metodologi Riset*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Trimukti, E. 2010. Analisis Model Kebutuhan Pergerakan Penumpang dan Barang Bandara Rahadi Oesman Ketapang. *Jurnal Teknik Sipil Untan*. 10(1): Hal 1-14
- Umar, S.H., Hodi, dan Nurmakkie. 2017. Evaluasi Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. *Jurnal Manajemen Dirgantara*. Vol.10 No.01
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 *Penerbangan*. 12 Januari 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 4956. Jakarta