

Penerapan Pengawasan Fasilitas Sisi Udara oleh Otoritas Bandar Udara di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

Putra D. Yahya¹ Ika Fathin Resti Martanti²

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

Email: putrayahya@gmail.com¹

Abstrak

Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas sebagai pelaksanaan pengaturan, pengendalian, pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandara Udara (DLKP), sesuai peraturan perundangan-undangan yang berlaku, Bandar Udara memiliki fasilitas sisi udara (*Air Side*) seperti *runway*, *taxiway*, *apron*. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi pengawasan Otoritas Bandar Udara sehingga dapat terwujudnya keamanan dan keselamatan penerbangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana hasil penerapan kantor otoritas bandara pada pengawasan fasilitas sisi udara Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dan untuk mengetahui apa saja kendala yang di temui petugas otoritas Bandar udara wilayah V Makassar Ketika melakukan pengawasan terhadap fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makasar. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan pada 01 Juli- 18 Juli 2023 di kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar. Teknik pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini yaitu dokumentasi, observasi, dan wawancara dengan petugas Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar. Teknik analisis data menggunakan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan Kantor Otoritas wilayah V Makassar pada pengawasan fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dalam pelaksanaannya selalu disesuaikan dengan tugas dan fungsi berdasarkan struktur organisasi dari Otoritas wilayah V Makasar dengan beracuan pada Standar Operasional Prosedur yang berlaku. Kendala yang ditemui petugas Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar ketika melakukan pengawasan terhadap fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar yaitu kendala teknis yaitu beberapa petugas yang tidak memakai alat pelindung diri saat melakukan inspeksi atau monitoring dadakan dan adanya perubahan aturan terkait pengawasan fasilitas sisi udara.

Kata Kunci: Penerapan, Pengawasan, Fasilitas, Sisi Udara, Otoritas Bandar Udara.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Bandar udara atau biasa disebut Bandara adalah fasilitas tempat pesawat lepas landas maupun mendarat, semakin berkembangnya zaman, bandara menjadi salah satu fasilitas yang diminati karena transportasi udara dinilai lebih cepat dan banyaknya *low-cost airline* yang ditawarkan oleh berbagai macam maskapai penerbangan menjadi salah satu daya tarik tersendiri bagi konsumen. Bandar udara juga semakin diminati karena lebih unggul dari segi waktu dan jarak tempuh dari transportasi yang ada di Indonesia, semakin banyaknya rute dan frekuensi penerbangan setiap tahun membuat transportasi udara mampu mencakup daerah-daerah terpencil yang hanya bisa dicapai dengan transportasi laut. Bandar udara juga menjadi pendukung pertumbuhan perekonomian daerah karena semakin banyaknya aktivitas ekonomi yang terjadi.

Menurut Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 pasal 1 ayat 33 Bandar Udara adalah Kawasan didaratan dan/atau perairan dengan batas batas tertentu yang di gunakan sebagai

tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang bongkar muat barang dan tempat perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas, keselamatan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya berdasarkan beberapa pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa bandar udara adalah sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dan lepas landas dan mendarat.

Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu namun bandara bandara besar biasanya dilengkapi sebagai fasilitas lain baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun penggunanya. Salah satu bandar udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura 1 (Persero) adalah Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Bandar udara ini dituntut secara optimal dalam penyediaan pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara, baik fasilitas untuk penumpang, maupun fasilitas penunjang pelayanan pesawat udara termasuk disisi udara (*Air Side*).

Menurut Pasal 227 UURI No.1/2009, Menteri Perhubungan dalam membentuk satu atau beberapa otoritas Bandar Udara terdekat yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri, dalam pelaksanaan tugasnya, otoritas Bandar Udara memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No.41 Tahun 2011 organisasi Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas sebagai pelaksanaan pengaturan, pengendalian, pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandara Udara (DLKP), sesuai peraturan perundangan-undangan yang berlaku. Dalam melaksanakan tugasnya, Otoritas Bandar Udara sebagai pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di wilayah bandar udara baik disisi darat maupun disisi udara diharapkan dapat menjalankan tugasnya sesuai dengan prosedur yang ditentukan.

Bandar Udara memiliki fasilitas sisi udara (*Air Side*) seperti *runway*, *taxiway*, *apron*. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi pengawasan Otoritas Bandar Udara sehingga dapat terwujudnya keamanan dan keselamatan penerbangan. Pengaplikasian keamanan dan keselamatan penerbangan, dibutuhkan adanya suatu usaha dengan mengeluarkan beberapa peraturan keselamatan penerbangan yang harus dipatuhi oleh semua pihak. Peraturan Keselamatan tersebut termasuk dibahas dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri dan Surat Keputusan. Setiap bandar udara memiliki keterbatasan kapasitas *Runway* dalam melayani jumlah pergerakan pesawat tiap jam. Hal ini mengakibatkan sejumlah bandar udara yang ada menjadi turun kinerjanya karena kapasitas *runway* yang terbatas.

Sorotan utama dari suatu bandara adalah *runway*, *taxiway*, serta *apron* yang dapat mengakomodasi kebutuhan penumpang serta pesawat yang akan beroperasi. Peranan *runway* pada bandar udara sangat penting sebagai jalur utama untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. Peranan *taxiway* sebagai jalan penghubung antara landas pacu (*runway*) dengan pelataran pesawat (*apron*) dengan pelataran pesawat (*apron*), hangar, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut: untuk mengetahui bagaimana hasil penerapan kantor otoritas bandara pada pengawasan fasilitas sisi udara Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dan untuk mengetahui apa saja kendala yang ditemui petugas otoritas Bandar udara wilayah V Makassar Ketika melakukan pengawasan terhadap fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar.

Landasan Teori

Bandar Udara

Bandar udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat cargo dan pos serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat moda perpindahan transpostasi (Kemenhub No. KM 48 Tahun 2002). Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor, KM 11 tahun 2010 Tentang Tata letak Kebandarudaraan Nasional, bandar adalah kawasan daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat pemindahan intra dan modal transportasi, yaitu dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya, yang terdiri atas bandar udara umum dan bandara khusus yang selanjutnya bandar udara umum disebut dengan Bandar Udara.

Otoritas Bandar Udara

Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri perhubungan melalui direktur jenderal perhubungan udara kegiatan pemerintahan otoritas bandar di atur dalam pasal 226 sampai dengan 231 UURI No.1/2009. Dalam pasal-pasal tersebut diatur kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan kepebeanaan, keimigrasian dan kekarantina dan otoritas bandar udara. Menurut Pasal 226 mengatakan kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan dilakukan oleh otoritas bandar udara sedangkan fungsi kepebeanaan, keimigrasian dan kekarantina tetap dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan pemerintahan di bandar udara diatur dengan peraturan Menteri perhubungan. Menurut pasal 227 UURI No.1/2009, Menteri perhubungan dapat membentuk satu atau beberapa otoritas Bandar Udara terdekat yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri. Dalam pelaksanaan tugasnya otoritas bandar udara berkoordinasi dengan pemerintah daerah. Pembinaan penerbangan dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk memperlancar arus perpindahan orang atau barang secara masal melalui angkutan udara dengan selamat, aman, cepat, tertib, nyaman, dan berdaya guna. Pembinaan dilakukan secara terkoordinasi dan didukung oleh instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang industri pesawat udara, di lingkungan hidup, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta keuangan dan perbankan sebagaimana pasal 10 undang-undang nomor 1 tahun 2009.

Pengawasan

Pengawasan merupakan salah satu fungsi manajemen yang perlu diupayakan dalam mencapai tujuan organisasi secara efisien. Adanya pengawasan dapat mencegah sedini mungkin terjadi penyimpangan, pemborosan, penyelewengan, hambatan, kesalahan dan kegagalan dalam mencapai tujuan dan pelaksanaan tugas-tugas organisasi. Untuk memperoleh pengawasan lebih lanjut, penulis akan mengkaji beberapa teori yang bersangkutan. Menurut Fahmi (2014), Pengawasan secara umum dapat didefinisikan sebagai cara suatu organisasi mewujudkan kinerja yang efektif dan efisien, serta lebih jauh mendukung terwujudnya visi dan misi suatu organisasi. Dari pendapat tersebut dijelaskan bahwa pengawasan merupakan tindakan melakukan pengamatan antara kenyataan yang dilaksanakan, jadi dalam pengawasan tersebut, pengamatan dilaksanakan secara menyeluruh terhadap semua yang diamati, bukan secara terpisah-pisah, serta untuk mengetahui hasilnya dilakukan dengan mengadakan perbandingan antara kenyataan yang dilaksanakan dengan seharusnya dilaksanakan atau terjadi. Siagian (2012) menegaskan pengawasan merupakan keseluruhan upaya pengamatan pelaksanaan kegiatan operasional guna menjamin bahwa berbagai kegiatan tersebut sesuai

dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Dari pengertian tersebut jelaslah bahwa pengawasan berkaitan dengan tujuan yang ingin dicapai dan dilaksanakan berdasarkan rencana. Artinya seorang manajer tidak akan dapat mengamati penyelenggaraan kegiatan-kegiatan operasional dan mengukur hasil yang dicapai oleh para bawahannya tanpa adanya rencana. Manullang (2012) menjelaskan pengawasan merupakan suatu proses untuk menetapkan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya dan mengoreksi bila perlu dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula. Pengawasan bertujuan agar pelaksanaan pekerja sesuai dengan rencana yang di tentukan dan untuk mengetahui kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan yang dihadapi dalam pelaksanaan rencana. Dari defenisi-defenisi tersebut di atas dapat penulis simpulkan bahwa pengawasan adalah keseluruhan dari kegitan-kegiatan untuk mengusahakan agar semua pelaksanaan pekerjaan dapat berlangsung serta berhasil sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Penerapan

Penerapan Menurut kamus (KBBI) Pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekan suatu teori metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tetentu dan untuk suatu kepentingan yang di inginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Menurut Ali (2011), penerapan adalah mempraktekkan atau memasang. Penerapan dapat diartikan sebagai pelaksanaan. Sedangkan menurut Nugroho (2014). penerapan pada prinsipnya adalah cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

Fasilitas Sisi Udara

Menurut Tjiptono (2014), fasilitas merupakan sumber daya fisik yang harus ada sebelum sesuatu ditawarkan kepada konsumen. Fasilitas merupakan sesuatu yang penting dalam usaha jasa oleh karena itu fasilitas yang ada yaitu kondisi fasilitas, desain interior dan eksterior serta kebersihan harus dipertimbangkan terutama yang berkaitan berat denga apa yang dirasakan konsumen secara langsung. Dalam suatu perusahaan untuk mencapai tujuan diperlukan alat pendukung yang digunakan dalam proses atau aktifitas perusahaan tersebut. Fasilitas yang digunakan oleh setiap perusahaan bermacam-macam bentuk, jenis dan manfaat. Semakin besar aktifitas perusahaan makan semakin lengkap pula saran pendukung dan fasilitas untuk mencapai tujuan.

Standar Operasional Prosedur (SOP)

Kualifikasi pelaksana: Inspektur bandar udara; JFU pengawas operasi bandar udara
Standar Operasional Prosedur (SOP) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Dasar Hukum: Undang- undang Republik Indonesia Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta kerja; Undang Undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan; Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang penerbangan; Peraturan Menteri perhubungan nomor : PM 41 tahun 2011 tentang organisasi dan tata kerja kantor otoritas bandar udara; Peraturan Menteri perhubungan nomor: PM 22 tahun 2015 tentang peningkatan fungsi pengawsan dan pengendalian oleh kantor otoritas bandar udara; Peraturan Menteri perhubungan nomor :PM 83 Tahun 2017 tentang peraturan keselamatan penrbangan sipil; Peraturan Menteri perhubungan republik Indonesia nomor : PM 50 Tahun 2017 pedoman penyusunan peta proses bisnis dan standar operasional prosedur di lingkungan kementerian perhubungan; Peraturan Menteri perhubungan republik Indonesia nomor: PM 122 tahun 2018 tentang organisasi dan tata kerja kementerian perhubungan; Peraturan direktur jenderal perhubungan udara nomor :KP.459 Tahun 2015 petunjuk pelaksanaan peraturan Menteri perhubungan nomor 41 tahun

2011 tentang organisasi dan tata kerja kantor otoritas bandar udara; Peraturan direktur jenderal perhubungan udara nomor : KP 22 Tahun 2015 tentang pedoman teknis operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-14 (Advisory Circular CASR Part 139-14), Standar kompetensi personal bandar udara; Peraturan di rektur jenderal perhubungan udara nomor KP.041 Tahun 2017 tentang pedoman teknis operasional peraturan keselamatan penerbangan bagian 139-11 lisensi dan/ rating personal bandar udara).

Penelitian yang Relevan

Tabel 1. Penelitian yang Relevan

No	Nama	Judul	Tahun	Hasil Penelitian
1.	Tabaru, Rumapea dan Tampongangoy	“Fungsi Pengawasan Terhadap Keselamatan Penerbangan Bandar Udara (Studi Di Bandara Udara Kuabang Kao. Kab. Halmahera Utara).	2017	Di bandara kuabang kao mempunyai anggaran pembangunan dan perbaikan sarana transportasi tetapi anggaran tersebut tidak jelas sumber dananya dari pemerintah daerah nyatanya yang dilihat sekitar 20 persen pembangunan lintasan dan penebalan sirkuit belum maksimal.
2.	Papla, Tulusan dan Dengo	“Pengawasan Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Sam Ratulangi oleh kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado”.	2017	Penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan keselamatan penerbangan bandar udara sam ratulangi oleh kantor otoritas bandar wilayah VIII manado, namun belum maksimal, baik pengawasan secara preventif maupun secara represif.
3.	Ngantung, Rumapea dan Plangiten	“Peranan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado Dalam Pengendalian Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Sam Ratulangi Manado”.	2018	Pengaturan pengendalian dan pengawasan di kantor otoritas bandar udara wilayah VIII manado baik dari jumlah dan kualitas masih kurang memadai dalam menjalankan tugas, fungsi administratif dan pengendalian keselamatan penerbangan.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian yang dilakukan pada penelitian ini adalah penelitian bersifat kualitatif. Menurut Sugiyono (2017), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme digunakan atau interpretif, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksi fenomena, dan menemukan hipotesis. Menurut Hendryadi (2019), penelitian kualitatif merupakan proses penyelidikan naturalistik yang mencari pemahaman mendalam tentang fenomena sosial secara alami. Penelitian kualitatif menekankan pada kualitas bukan kuantitas dan data-data yang dikumpulkan bukan berasal dari kuisioner melainkan berasal dari wawancara, observasi langsung dan dokumen resmi yang terkait lainnya. Penelitian kualitatif juga lebih mementingkan segi proses daripada hasil yang didapat. Hal tersebut disebabkan oleh hubungan bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas jika diamati dalam proses. Moleong (2011) merupakan penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan yang

secara holistic dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks.

Waktu dan Tempat penelitian

Waktu penelitian adalah waktu yang digunakan peneliti untuk melakukan penelitian terhadap objek yang menjadi pusat perhatian atau penelitian. Penelitian ini dilakukan selama 2 bulan, dimulai dari Oktober-November 2022. Tempat penelitian adalah tempat untuk mendapatkan data yang sesuai dengan permasalahan yang sedang diteliti. Tempat pelaksanaan penelitian ini adalah di PT. Angkasa Pura I unit P2BU Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Jenis Sumber Data

1. Data Primer. Sugiyono dalam Ca'nur (2021) menjelaskan bahwa data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpulan data. Sumber data primer didapatkan melalui kegiatan wawancara dengan subjek penelitian dan dengan observasi atau pengamatan langsung dilapangan. Pendapat lain menyebutkan data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Kata kata Tindakan merupakan sumber data yang di peroleh dari lapangan dengan mengamati dan mewancarai sumbernya secara langsung. Wawancara tersebut dilakukan dengan beberapa pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar.
2. Data Sekunder. Sugiyono dalam M. Ca'nur (2021) menjelaskan juga bahwa data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data, misalnya melalui orang lain atau dokumen. Data Sekunder adalah data yang di peroleh dokumen dokumen grafis (tabel, catatan, SMS, dan lain lain), foto foto, film, rekaman video benda benda dan lain lain yang dapat memperkaya data primer.

Peneliti akan melakukan kegiatan penelitian langsung Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar pada unit Pelayanan dan Pengoperasian (P2BU). Peneliti akan melakukan pengumpulan data melalui data primer data melalui data primer dan data sekunder, yang artinya pengumpulan data didapatkan dengan secara langsung, serta mengumpulkan data yang ada selama proses penelitian pada unit P2BU.

Objek dan Subjek Penelitian

Objek penelitian merupakan permasalahan yang akan diteliti. Objek penelitian adalah suatu atribut dari objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang sudah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari setelah itu ditarik kesimpulannya. Objek dalam penelitian ini adalah apa fungsi pengawasan kantor otoritas bandar udara. Subjek merupakan suatu bahasan yang sering dilihat pada suatu penelitian. Manusia, benda, ataupun organisasi yang bersifat keadaannya akan diteliti adalah sesuatu yang didalam dirinya melekat atau terkandung objek penelitian. Dengan ini subjek penelitian dalam penelitian ini adalah kantor otoritas di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar.

Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi. Sugiyono (2017) menjelaskan bahwa observasi adalah teknik pengumpulan data untuk mengamati perilaku manusia, proses kerja, dan gejala-gejala alam, dan responden. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan langsung untuk menemukan fakta-fakta di lapangan. Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan dengan cara langsung dengan menggunakan lembar observasi pada objek

penelitian di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar agar mendapatkan gambaran dalam memberikan informasi mengenai Fungsi Pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Terhadap Fasilitas Sisi Udara di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Hal yang diamati peneliti selama melakukan penelitian adalah melakukan pengamatan pelayanan dan pengoperasian bandar udara dan pengamatan fasilitas sisi udara.

2. Wawancara. Menurut Moelong (2014), wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Menurut Sugiyono (2017), wawancara dapat dilakukan secara terstruktur, semi terstruktur dan tak terstruktur. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur. Menurut Sugiyono (2017), wawancara semi terstruktur adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, dimana pihak yang diajak wawancara diminta pendapat, ide-idenya. Dalam melakukan wawancara, peneliti perlu mendengarkan secara teliti dan mencatat apa yang dikemukakan oleh informan dengan menggunakan pedoman wawancara.
3. Dokumentasi. Pengumpulan Data dengan Dokumentasi Sugiyono (2019) mengemukakan dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dari sesi ini, peneliti mencari data dokumentasi seperti gambar dan dokumen sop dari bandar udara internasional sultan hasanuddin makassar untuk selanjutnya di *input* kedalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penerapan pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V pada fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar

Pelaksanaan pengawasan kantor otoritas Bandar Udara terhadap Fasilitas di bandar udara disesuaikan dengan jabatan atau struktur organisasi dari otoritas Bandar Udara tersebut dimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Indonesia merupakan peraturan yang mengatur struktur organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Indonesia (Otoritas Bandar Udara) di bawah Kementerian Perhubungan. Peraturan ini dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan untuk memberikan pedoman dalam menjalankan fungsi dan tugas Otoritas Bandar Udara yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan bandar udara di Indonesia. Berikut adalah beberapa poin penting yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011:

1. Struktur Organisasi Otoritas Bandar Udara: Peraturan ini mencantumkan struktur organisasi Otoritas Bandar Udara yang mencakup berbagai divisi atau unit kerja, tanggung jawab, dan hubungan antar bagian. Struktur organisasi ini ditujukan untuk menciptakan efisiensi dan koordinasi dalam menjalankan tugas pengelolaan dan pengawasan bandar udara.
2. Fungsi dan Tugas Otoritas Bandar Udara: Peraturan ini menguraikan fungsi dan tugas Otoritas Bandar Udara yang meliputi pengawasan fasilitas bandar udara, keselamatan penerbangan, koordinasi dengan berbagai pihak terkait, pelayanan kepada pengguna bandar udara, perencanaan dan pengembangan infrastruktur, serta pemantauan lalu lintas udara.
3. Kewenangan dan Tanggung Jawab: Peraturan ini menyatakan kewenangan dan tanggung jawab Otoritas Bandar Udara dalam menjalankan fungsi dan tugasnya. Hal ini mencakup

kewenangan untuk mengeluarkan izin dan sertifikasi, mengatur tarif dan biaya, serta melakukan pemeriksaan dan pengawasan operasional di bandar udara.

4. Koordinasi dengan Pihak Terkait: Peraturan ini menekankan pentingnya kerjasama dan koordinasi Otoritas Bandar Udara dengan berbagai pihak terkait, seperti maskapai penerbangan, pihak berwenang setempat, dan otoritas penerbangan internasional, untuk memastikan operasi bandar udara yang lancar dan aman.
5. Pengembangan Sumber Daya Manusia: Peraturan ini juga dapat mencakup upaya untuk mengembangkan sumber daya manusia dalam Otoritas Bandar Udara, termasuk pelatihan dan pengembangan pegawai.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Indonesia merupakan instrumen hukum yang penting untuk mengatur tata kelola dan pengawasan bandar udara di Indonesia. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa bandar udara beroperasi dengan standar yang tinggi dan mencapai tujuan keselamatan dan efisiensi dalam transportasi udara. Hal tersebut sejalan dengan yang di jelaskan oleh narasumber yang memiliki jabatan sebagai inspektur Bandar Udara yang menjelaskan bahwa kinerja inspektur dalam melakukan inspeksi di bandar udara Sultan Hasanuddin Makassar itu di sesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011. Terkait bentuk dari pengawasan terhadap fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dilakukan oleh Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar. Pengawasan ini bertujuan untuk memastikan keamanan, keselamatan, dan efisiensi operasional di bandar udara tersebut. Bentuk dari pengawasan fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar sebagai berikut:

1. Keamanan Penerbangan: Pengawasan dilakukan untuk memastikan keamanan penerbangan dan mencegah ancaman teroris, sabotase, atau kejahatan lainnya terhadap pesawat, penumpang, dan kru penerbangan.
2. Keselamatan Operasi: Otoritas Bandar Udara memantau fasilitas sisi udara seperti landasan pacu, taxiway, apron, dan area pergerakan lainnya untuk memastikan kondisi yang aman dan memenuhi standar keselamatan penerbangan.
3. Pengawasan Lalu Lintas Udara: Petugas pengawasan memonitor lalu lintas udara di wilayah bandar udara untuk menghindari potensi tabrakan dan memastikan arus lalu lintas udara berjalan dengan aman dan lancar.
4. Perawatan dan Pemeliharaan Fasilitas: Otoritas Bandar Udara memastikan bahwa fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar tetap berfungsi dengan baik dan aman dengan melakukan perawatan rutin dan pemeliharaan yang diperlukan.
5. Pemeriksaan Keamanan dan Barang: Petugas pengawasan melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kargo, barang, dan bagasi yang masuk dan keluar dari bandar udara untuk mencegah penyelundupan dan barang-barang berbahaya.
6. Koordinasi dengan Pihak Terkait: Otoritas Bandar Udara berkoordinasi dengan maskapai penerbangan, pihak keamanan, pihak berwenang setempat, dan otoritas penerbangan internasional untuk memastikan operasi yang selaras dan aman di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar.
7. Penerapan Aturan dan Regulasi: Petugas pengawasan memastikan bahwa semua aturan dan regulasi penerbangan yang berlaku, baik dari otoritas penerbangan nasional maupun internasional, diterapkan dengan benar di bandar udara ini.

Pengawasan fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar merupakan bagian penting dari upaya untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan serta

efisiensi operasional di bandar udara. Upaya ini melibatkan kerjasama dari berbagai pihak dan dilakukan secara berkelanjutan untuk mengatasi perubahan lingkungan dan teknologi penerbangan. Berdasarkan hasil dokumentasi penelitian yang diperoleh dari Standar Operasional Prosedur (SOP) Perusahaan, dalam pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar terhadap fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dilaksanakan sesuai dengan fungsi dari kantor otoritas bandar udara tersebut, yang di antaranya yaitu:

1. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan kelancaran serta kenyamanan penerbangan bandar udara. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar merupakan langkah krusial untuk memastikan operasi bandar udara berjalan dengan aman, efisien, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan, yang di maksud pelaksanaan di atas yang di laksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar yaitu :
 - a. Keselamatan Penerbangan. Keselamatan penerbangan adalah aspek yang paling penting dalam pengelolaan bandar udara. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar bertanggung jawab untuk mengawasi dan memastikan bahwa semua aspek yang berkaitan dengan keselamatan di bandar udara telah dipatuhi dengan ketat. Ini termasuk inspeksi rutin pada infrastruktur dan fasilitas, pemantauan keadaan cuaca, pengaturan pengaturan lalu lintas udara yang aman, dan melaksanakan protokol keselamatan penerbangan.
 - b. Keamanan Penerbangan. Keamanan penerbangan merupakan hal yang tak bisa diabaikan. Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar harus bekerja sama dengan pihak keamanan untuk mengawasi dan melaksanakan protokol keamanan di bandar udara. Ini termasuk pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi serta tindakan untuk mencegah ancaman teroris atau potensi gangguan keamanan lainnya.
 - c. Kelancaran Operasi. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar harus memastikan kelancaran operasi di bandar udara, terutama dalam hal pengaturan lalu lintas udara. Hal ini melibatkan koordinasi dengan maskapai penerbangan, pengendalian landasan pacu, taxiway, dan apron untuk memastikan pesawat dapat bergerak dengan lancar dan aman.
 - d. Kenyamanan Penumpang. Salah satu aspek yang juga diperhatikan adalah kenyamanan penumpang. Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar harus memberikan layanan dan fasilitas yang memadai untuk penumpang seperti terminal yang nyaman, fasilitas kebersihan, aksesibilitas, dan informasi yang tepat tentang jadwal penerbangan.
 - e. Penerapan Aturan dan Regulasi. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar harus memastikan penerapan aturan dan regulasi penerbangan yang berlaku, baik dari otoritas penerbangan nasional maupun internasional, serta menjaga kepatuhan dari pihak-pihak terkait, seperti maskapai penerbangan dan penyedia jasa lainnya di bandar udara.

Pembahasan di atas menunjukkan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan dalam operasi penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. Hal ini memerlukan kerja sama yang baik dengan berbagai pihak terkait untuk mencapai tujuan utama, yaitu menjaga keselamatan dan keamanan dalam seluruh operasi penerbangan dan memberikan pengalaman yang nyaman bagi penumpang dan pengguna bandar udara.

2. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan dibidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian di bandar udara. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar selalu melaksanakan pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan, dan pengoperasian di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar memiliki peran yang sangat penting dalam memastikan bahwa bandar udara beroperasi dengan efisien, aman, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
3. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandara udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan. Pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandara udara, keamanan penerbangan, pesawat udara, dan navigasi penerbangan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar sangat penting dalam memastikan bahwa Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar beroperasi dengan aman, efisien, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Bentuk pengawasan tersebut berupa:
 - a. Pengawasan Kinerja Operasional Pelayanan Bandara Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar melakukan pengawasan terhadap berbagai aspek pelayanan di bandar udara, seperti layanan penumpang, layanan bagasi, layanan darat, dan lain-lain. Pengawasan ini bertujuan untuk memastikan bahwa standar pelayanan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan dan otoritas bandar udara terpenuhi. Misalnya, pengawasan dapat dilakukan untuk memastikan bahwa prosedur check-in berjalan lancar, pengumuman keberangkatan dan kedatangan tepat waktu, dan fasilitas bandar udara seperti toilet, ruang tunggu, dan area makan tersedia dengan baik.
 - b. Pengawasan Pesawat Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar melakukan pengawasan terhadap pesawat udara yang beroperasi di bandar udara. Ini termasuk pemeriksaan keselamatan, pengukuran tingkat kebisingan, dan pemeriksaan teknis untuk memastikan bahwa pesawat mematuhi standar penerbangan yang ditetapkan.
 - c. Pengawasan Navigasi Penerbangan. Pengawasan juga dilakukan terhadap navigasi penerbangan, termasuk pengaturan lalu lintas udara dan navigasi pesawat dalam wilayah bandar udara. Hal ini melibatkan koordinasi dengan otoritas penerbangan dan otoritas navigasi udara untuk memastikan arus lalu lintas udara yang aman dan lancar serta penerapan navigasi yang tepat oleh pesawat udara.

Dari pembahasan di atas menunjukkan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar memiliki peran yang sangat penting dalam mengawasi dan memastikan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandara udara, keamanan penerbangan, pesawat udara, dan navigasi penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. Pengawasan yang ketat dan efektif membantu menjaga tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan serta memastikan bahwa operasi bandar udara berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan.

4. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di dibidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengopersian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi porsonil pesawat udara. Pelaksanaan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan, dan pengoperasian pesawat udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan serta memastikan bahwa pesawat dan personel terkait memenuhi standar yang ditetapkan:

- a. Pengawasan Angkutan Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar melakukan pengawasan terhadap layanan angkutan udara di bandar udara. Ini termasuk mengawasi maskapai penerbangan yang beroperasi di bandar udara dan memastikan bahwa mereka mematuhi aturan dan regulasi yang berlaku, termasuk ketentuan keamanan penerbangan dan keselamatan operasional.
 - b. Pengawasan Kelaikudaraan Pesawat Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar juga melakukan pengawasan terhadap kelaikudaraan pesawat udara yang beroperasi di bandar udara. Hal ini meliputi pemeriksaan teknis dan sertifikasi pesawat untuk memastikan bahwa pesawat dalam kondisi baik dan aman untuk terbang.
 - c. Pengawasan Pengoperasian Pesawat Udara. Pengawasan dilakukan terhadap pengoperasian pesawat udara di bandar udara. Ini termasuk pengawasan terhadap prosedur penerbangan, navigasi, dan pengaturan lalu lintas udara untuk memastikan operasi berlangsung dengan aman dan efisien.
 - d. Pelaksanaan Ketentuan Organisasi Perawatan Pesawat Udara. Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar juga mengawasi organisasi perawatan pesawat udara yang beroperasi di bandar udara. Hal ini termasuk memastikan bahwa organisasi perawatan memenuhi persyaratan dan standar keamanan yang ditetapkan untuk melakukan perawatan dan perbaikan pesawat dengan benar.
 - e. Sertifikat Kompetensi dan Lisensi Personil Pesawat Udara: Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar bertanggung jawab untuk mengawasi sertifikat kompetensi dan lisensi personel pesawat udara, termasuk pilot, pramugari, teknisi, dan personel terkait lainnya. Pengawasan ini memastikan bahwa personel yang bekerja di bandar udara memiliki kualifikasi dan keahlian yang sesuai untuk menjalankan tugas mereka dengan aman dan efisien.
5. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continuous airworthiness*) untuk pesawat udara kategori transport (*non-transport category*). Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continuous airworthiness*) untuk pesawat udara kategori transport (*non-transport category*) di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar merupakan proses penting dalam memastikan bahwa pesawat udara tetap dalam kondisi yang aman dan memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan. Sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continuous airworthiness certificate*) merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh otoritas penerbangan untuk menyatakan bahwa pesawat udara terus memenuhi persyaratan teknis dan keamanan yang diperlukan untuk beroperasi. Sertifikat ini menunjukkan bahwa pesawat telah melewati pemeriksaan teknis rutin, perawatan, dan pemeliharaan yang diperlukan agar tetap layak terbang. Proses pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan melibatkan beberapa langkah, antara lain:
- a. Pemeriksaan Teknis. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar melakukan pemeriksaan teknis terhadap pesawat untuk memastikan bahwa pesawat memenuhi standar keselamatan dan persyaratan teknis yang ditetapkan.
 - b. Perawatan dan Pemeliharaan. Pesawat harus menjalani perawatan dan pemeliharaan rutin sesuai dengan aturan dan pedoman yang ditetapkan. Proses ini dilakukan oleh organisasi perawatan yang telah mendapatkan sertifikasi dari otoritas penerbangan.
 - c. Pemenuhan Persyaratan Hukum. Pesawat harus mematuhi semua persyaratan hukum yang berlaku, termasuk peraturan keselamatan dan regulasi penerbangan yang dikeluarkan oleh otoritas penerbangan.

d. Verifikasi dan Evaluasi. Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar akan melakukan verifikasi dan evaluasi terhadap semua dokumen dan data yang berkaitan dengan pesawat untuk memastikan kepatuhan terhadap persyaratan dan standar yang ditetapkan. Setelah proses tersebut selesai dan pesawat dinyatakan memenuhi semua persyaratan, Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar akan memberikan sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan untuk pesawat udara kategori *transport* (non-transport category). Sertifikat ini akan diperbaharui secara teratur melalui pemeriksaan teknis dan pemeliharaan yang berkala untuk memastikan pesawat tetap dalam kondisi yang aman dan layak terbang.

Dari pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa Penerapan Kantor Otoritas wilayah V Makassar Pada pengawasan fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dalam pelaksanaannya selalu disesuaikan dengan tugas dan fungsi berdasarkan struktur organisasi dari Otoritas wilayah V akasar dengan beracuan pada Standar Oprasional Prosedur yang berlaku agar menciptakan pengaturan, pengendalian keamanan dan kenyamanan penumpang serta kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Kendala yang ditemui petugas Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar ketika melakukan pengawasan terhadap fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar

Dalam melakukan pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yaitu:

1. Terdapat petugas yang tidak memakai alat pelindung diri saat melakukan inspeksi atau monitoring dadakan. Pelaksanaan monitoring merupakan kegiatan dimana petugas memeriksa atau meninjau secara langsung terhadap tempat atau fasilitas yang menjadi tujuan pemeriksaan atau pengawasan, dalam kegiatan tersebut peetugas harus menggunakan alat pelindung diri (APD) agar menciptakan keamanan ketika pelaksanaan monitoring tersebut dilaksanakan. Pada pelaksanaan observasi terkait kegiatan inspeksi oleh petugas kantor otoritas Bandara wilayah V Makasar terdapat beberapa petugas yang belum sadar akan pentingnya alat pelindung diri ketika melaksanakan inspeksi khususnya pada area yang resiko kecelakaanya besar, hal tersebut juga di sampaikan oleh narasumber yang menjelaskan bahwa kendala teknis yang di hadapi ketika pelaksanaan inspeksi yaitu masih adanya petugas yang memakai alat pelindung diri. Maka dari itu peningkatan kesadaran terhadap resiko kecelakaan sangatlah penting, salah satu hal yang harus dilaksanakan untuk mengurangi tingkat resiko kecelakaan yang ditimbulkan oleh kegiatan inspeksi lapangan yang dilakukan oleh petugas Kantor Otoritas Bandara wilayah V salah satunya yaitu dengan menggunakan alat pelindung diri dengan baik dan benar agar dapat meminimalisir resiko kecelakaan kerja.
2. Terdapat perubahan aturan. Perubahan aturan merupakan proses atau tindakan mengubah, menggantikan, atau mengatur ulang ketentuan, norma, atau kebijakan yang berlaku pada suatu sistem atau organisasi. Perubahan aturan yang terdapat pada kantor Otoritas Bandara Wilayah V Makasar yaitu terkait pelaksanaan inspeksi lapangan terhadap kendaraan *Ground Suport Equipment* (GSE) yang terdapat pada area sisi udara Bandar Udara. Pada ketentuan atau aturan sebelumnya bahwa terdapat pelaksanaan inspeksi terhadap uji kelaikan kendaraan *Ground Suport Equipment* (GSE) yaitu untuk mengecek apakah alat atau kendaraan tersebut layak di pergunakan atau tidak dalam kegiatan penerbangan pada area

sisi udara, akan tetapi pada saat ini uji kelaikan oleh kantor Otorotas Bandara tidak dilaksanakan lagi atau kantor Otorotas Bandara tidak memiliki kewenangan namun hanya melaksanakan verifikasi pada temuan yang di dapat pada inspeksi kendaraan atau fasilitas yang ada, yang dimana hal tersebut juga di sampaikan oleh narasumber yang berjabatan sebagai inspektur Bandar Udara yang menyatakan bahwa terdapat perubahan aturan pada pengawasan terkait fasilitas sisi udara di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang dimana sekarang tidak ada uji laik *Ground Suport Equipment* (GSE) yang ada hanya verifikasi kelaikan yang artinya bahwa Otoritas Bandar Udara sudah tidak memiliki kewenangan untuk mengeluarkan surat laik tidaknya suatu kendaraan GSE, hanya verifikasi saja. sehingga jika ditemui kendaraan GSE yang kondisinya tidak layak otban tidak bisa *push* untuk tidak dioperasikan. Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar adalah salah satu dari beberapa kantor yang mengelola dan mengawasi bandar udara di Indonesia. Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar bertanggung jawab atas pengawasan dan pengelolaan bandar udara di wilayah Makassar, yang mencakup beberapa bandar udara di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat.

KESIMPULAN

Dari penelitian yang telah dilakukan, maka terdapat kesimpulan yang dapat di simpulkan oleh penliti kepada pihak institusi. Diantaranya adalah sebagai berikut: Penerapan Kantor Otoritas wilayah V Makassar Pada pengawasan fasilitas sisi udara di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar dalam pelaksanaannya selalu di sesuaikan dengan tugas dan fungsi berdasarkan struktur organisasi dari Otoritas wilayah V akasar dengan beracuan pada Standar Oprasional Prosedur yang berlaku agar menciptakan pengaturan, pengendalian keamanan dan kenyamanan penumpang serta kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Dalam melakukan pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yaitu terdapat kendala teknis yang dimana beberapa petugas yang tidak memakai alat pelindung diri saat melakukan inspeksi atau monitoring dadakan, yang menjadi kendala dalam pelaksanaan tugas dan terdapat perubahan aturan terkait pelaksanaan uji laik fasilitas *Ground Suport Equipment* (GSE) di gantikan dengan verifikasi kelaikan yang dimana Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah V Makassar di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak memiliki kewenangan terhadap kji laik terhadap fasilitas khususnya pada area sisi udara.

Dari penelitian yang telah dilakukan, maka terdapat beberapa saran yang ingin disampaikan oleh penliti kepada pihak institusi dan peneliti selanjutnya. Diantaranya adalah sebagai berikut: Ketika melaksanakan penerapan inspeksi lapangan petugas lebih memperhatikan Standar Keselamatan: Pastikan perusahaan selalu mematuhi dan mengikuti standar keselamatan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan. Ini termasuk mengikuti prosedur pemeriksaan dan pemeliharaan rutin pada fasilitas, peralatan, dan kendaraan yang digunakan. Untuk peneliti selanjutnya lebih teliti terhadap analisis Peran dan Kualifikasi Inspektur: Penelitian dapat mengkaji peran dan tanggung jawab inspektur, serta melihat apakah komposisi tim inspektur sudah sesuai dengan kebutuhan dan standar yang ditetapkan. Evaluasi kualifikasi inspektur, termasuk pelatihan, sertifikasi, dan pengalaman kerja, juga dapat membantu dalam memahami kualitas pengawasan yang dilakukan dan Perbandingan dengan Bandar Udara Lain: Studi perbandingan dengan bandar udara lain yang memiliki proses pengawasan yang efektif dapat memberikan wawasan tambahan tentang praktik terbaik dan pelajaran yang dapat diterapkan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

- Amaryan, R .N. (2019). Peran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III Dalam Menajaga Kualitas Pelayanan Yang Di Diberikan Kepada Penumpang Di Bandar Udara Internasional Juanda (Doctoral dissertation, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta).
- Annex 14 Areodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Dengo Dan Tulus, Papla. 2017 *Pengawasan Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Sam Ratulangi Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara*.
- Dinda, Pratiwi Siregar.2020. Optimalisasi Peran Kantor Otoritas Bandar Udara Terhadap Pengawasan (GSE), DI Bandara Internasional Soekarno-Hatta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Udara tentang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.
- Fahmi, I. (2014). *Analisa Kinerja Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Hendika Dwi, Prasetyo. 2019. Peran Otoritas Bandar Udara Wilayah III Dalam Menjamin Keamanan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
- Iliyas Mentari, Vania Alifqa. 2021 *Fungsi Pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Di Bandar Udara Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Maros*. Universitas Negeri Makassar.
- Keputusan Menteri Perhubungan.2010. Tentang Tata Negeri Kebandarudaraan Nasional
- Ngantung, I., Rumapea, P., & Plangiten, N. (2018). Peranan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado Dalam Pengendalian Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Sam Ratulangi Manado. *Jurnal Administrasi Publik*,4(52).
- Peraturan Menteri Perhubungan : PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara
- Simanjuntak. J. E. (2016). Peranan Kantor Otoritas Bandar Udara Terhadap Pengawasan Keselamatan Penerbangan Studi Kasus Pada Kantor Otoritas Banda Udara Wilayah II Kualanamu Medan (Doctoral dissertation, Universitas Sumatera Utara).
- Sugiyono. 2010. Instrumen Penelitian Pengumpulan Data. Bahan Belajar Mandiri Metode Penelitian Pendidikan. Jakarta: FIP-UPI.
- Sugiyono. 2012. Teknik Keabsahan Data Penelitian Dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Susanto, A., & Sutrisno A. (2018). Analisa Standar Keamanan Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. *Airman: Jurnal Teknik Dan Keselamatan Trasnportasi* 1(1), 1-4.
- Tabaru, M. Y., Rumapea, P., & Tampongangoy, D.(2016). Fungsi Pengawasan Terhadap Keselamatan Penerbangan Bandar Udara (Studi Di Bandar Udara Kuabang Kao. Kab Halmahera Utara). *Jurnal Administrasi Publik*, 3(038).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.