

**KAJIAN STANDARISASI KONDISI *EMERGENCY*
OPERATION CENTER (EOC) DALAM MENUNJANG
PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA
FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Diploma Tiga Penyelamatan
dan Pemadam Kebakaran Penerbangan

Oleh:

KARIS FADIL PUTRA ARMANDO
NIT. 55232210013



**PROGRAM STUDI PENYELAMATAN DAN PEMADAM
KEBAKARAN PENERBANGAN PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**

JULI 2025

**KANJIAN STANDARISASI *KONDISI EMERGENCY*
OPERATION CENTER (EOC) DALAM MENUNJANG
PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA
FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Diploma Tiga Penyelamatan
dan Pemadam Kebakaran Penerbangan

Oleh:

KARIS FADIL PUTRA ARMANDO
NIT. 55232210013



**PROGRAM STUDI PENYELAMATAN DAN PEMADAM
KEBAKARAN PENERBANGAN PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG**

JULI 2025

ABSTRAK
KAJIAN STANDARISASI KONDISI *EMERGENCY*
***OPERATION CENTER* (EOC) DALAM MENUNJANG**
PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA
FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU

Oleh :

KARIS FADIL PUTRA ARMANDO
NIT. 55232210013

PROGRAM STUDI PENYELAMATAN DAN PEMADAM
KEBAKARAN PENERBANGAN
PROGRAM DIPLOMA TIGA

Emergency Operation Center (EOC) merupakan pusat kendali utama dalam menghadapi situasi darurat di bandara, yang berperan penting dalam mengoordinasikan seluruh elemen respons guna memastikan keselamatan penerbangan. Penelitian bertujuan menilai kesesuaian kondisi EOC sesuai regulasi KP 479 Tahun 2015. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan saat *On the Job Training*, wawancara terstruktur dengan personel PKP-PK, dan studi dokumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun bandara telah memiliki dokumen *Airport Emergency Plan* (AEP) dan struktur komite penanggulangan keadaan darurat, masih ditemukan berbagai ketidaksesuaian yang signifikan. Beberapa kelemahan utama adalah tidak adanya petugas *standby* khusus di gedung EOC, ketidaksesuaian fasilitas seperti ruang kerja pimpinan, peralatan komunikasi, serta alat perekam suara yang belum memenuhi standar. Selain itu, EOC belum beroperasi secara penuh sesuai jam operasional bandara, dan masih terjadi disintegrasi sistem komunikasi lintas unit. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun kesadaran akan pentingnya EOC mulai tumbuh, implementasi dan pengembangannya masih belum optimal. Penelitian ini merekomendasikan penyesuaian waktu operasional EOC, penambahan personel siaga dengan sistem kerja *shift*, serta peningkatan sarana dan prasarana secara menyeluruh. Selain itu, sinergi lintas instansi dan kolaborasi dengan lembaga eksternal sangat diperlukan guna mendukung keberlanjutan pengembangan EOC. Implikasi keberhasilan melalui penerapan langkah strategis EOC diharapkan mampu menjalankan peran sebagai pusat kendali tangguh dan responsif dalam menghadapi berbagai potensi keadaan darurat di lingkungan bandara.

Kata kunci: *Airport Emergency Planing, Emergency Operation Center, Keadaan Darurat.*

ABSTRACT
ANALYSIS OF EMERGENCY OPERATION CENTER (EOC)
STANDARDIZATION IN SUPPORTING EMERGENCY
RESPONSE SERVICES AT FATMAWATI SOEKARNO AIRPORT
BENGGULU

BY :
KARIS FADIL PUTRA ARMANDO
NIT. 55232210013
AVIATION FIRE AND RESCUE
STUDY PROGRAM

The Emergency Operation Center (EOC) serves as the central command in handling emergency situations at airports, playing a crucial role in coordinating all response elements to ensure aviation safety. This study aims to assess the conformity of the EOC's condition with the regulations outlined in KP 479 of 2015. The research method employed is descriptive qualitative, with data collection techniques including field observation during On the Job Training, structured interviews with Aircraft Rescue and Fire Fighting (ARFF) personnel, and document analysis. The findings indicate that although the airport has an Airport Emergency Plan (AEP) and an established emergency response committee structure, there are still significant non-conformities. Major weaknesses include the absence of standby personnel specifically assigned to the EOC building, inadequate facilities such as an executive workspace, communication equipment, and voice recording devices that do not meet standards. Furthermore, the EOC does not operate fully in line with the airport's operational hours, and there is ongoing disintegration in inter-unit communication systems. These findings suggest that although awareness of the importance of the EOC is growing, its implementation and development remain suboptimal. This study recommends adjusting the EOC's operational hours, adding standby personnel using a shift work system, and comprehensively improving its facilities and infrastructure. Moreover, cross-agency synergy and collaboration with external institutions are essential to support the sustainable development of the EOC. The successful implementation of these strategic steps is expected to enable the EOC to function as a robust and responsive command center in addressing various potential emergency situations within the airport environment.

Keywords: *Airport Emergency Planning, Emergency Operation Center, Emergency Situation.*

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : “KAJIAN STANDARISASI KONDISI *EMERGENCY OPERATION CENTER* DALAM MENUNJANG PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU ” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Diploma Tiga Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran Penerbangan Angkatan ke-3, Politeknik Penerbangan Palembang.



Nama : Karis Fadil Putra Armando

NIT : 55232210013

PEMBIMBING I

WILDAN NUGRAHA, S.E., MS.ASM.
Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 19890121 200912 1 002

PEMBIMBING II

MINULYA ESKA NUGRAHA, M.Pd
Penata muda Tk.1 (III/b)
NIP. 19880308 202012 1 006

**KETUA PROGRAM STUDI
D-III PENYELAMATAN DAN PEMADAM KEBAKARAN
PENERBANGAN**

SUTIYO, S.Sos., M.Si.
Pembina (IV/a)
NIP. 19681011 199112 1 001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir: “KAJIAN STANDARISASI KONDISI *EMERGENCY OPERATION CENTER* (EOC) DALAM MENUNJANG PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Diploma Tiga Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran Penerbangan Angkatan ke-3, Politeknik Penerbangan Palembang. Tugas Akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma III pada tanggal 16 Juli 2025.

KETUA



Dr. YETI KOMALASARI, S.Si.T., M.Adm.SDA.

Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 198705252009122 005

SEKRETARIS



MINULYA ESKA NUGRAHA, M.Pd.

Penata Muda Tk.1 (III/b)
NIP. 19880308 202012 1 006

ANGGOTA



SUTIYO, S.Sos., M.Si.

Pembina (IV/a)
NIP. 19681011 199112 1 001

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Karis Fadil Putra Armando

NIT : 55232210013

Program Studi : Diploma Tiga Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran

Menyatakan bahwa Tugas Akhir berjudul “KAJIAN STANDARISASI *EMERGENCY OPERATION CENTER* (EOC) DALAM MENUNJANG PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 16 Juli 2025

Yang Membuat Pernyataan



KARIS FADIL PUTRA ARMANDO
NIT. 55232210013

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas Akhir D-III yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan HaKI yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas Akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut: Armando, K.F.P. (2025): “KAJIAN STANDARISASI KONDISI *EMERGENCY OPERATION CENTER* DALAM MENUNJANG PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” Tugas Akhir Program Studi Diploma III, Politeknik Penerbangan Palembang.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Tugas Akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran penerbangan, Politeknik Penerbangan Palembang.

*Dipersembahkan kepada
Ayahanda Kamrodis dan Ibunda Rismayeni, sebagai ungkapan terima kasih atas
doa yang tak pernah putus, kasih sayang tanpa syarat, segala pengorbanan,
keikhlasan yang tak ternilai, serta semangat yang selalu kalian tanamkan dalam
setiap langkahku.*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kepada Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya, peneliti berhasil menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “KAJIAN STANDARISASI KONDISI *EMERGENCY OPERATION CENTER* (EOC) DALAM MENUNJANG PELAYANAN KEADAAN DARURAT DI BANDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” tepat waktu.

Tugas Akhir ini disusun sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Palembang serta untuk memperoleh gelar Ahli Madya Transportasi (A.Md.Tra.). Selama proses penyusunan, peneliti menerima berbagai bentuk bantuan, perhatian, dan dukungan, baik secara moral maupun material, dari banyak pihak. Untuk itu, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua yang telah berkontribusi.:

1. Allah SWT yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya;
2. Bapak Kamrodis dan Ibu Rismayeni yang telah memberikan restu, do’a, dan support kepada peneliti sehingga dapat melaksanakan menyelesaikan Tugas Akhir dengan baik;
3. Direktur Politeknik Penerbangan Dr. Capt. Ahmad Hariri, M.si. ;
4. Bapak Ngatimin K. Murtono, selaku *General Manager* (GM) Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu;
5. Bapak Sutiyo, S.Sos., M.Si. selaku Ketua program studi Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran Penerbangan;
6. Wildan Nugraha, S.E., MS.ASM. selaku Pembimbing 1;
7. Minulya Eska Nugraha, M.Pd. selaku Pembimbing 2;
8. Seluruh Dosen Civitas Akademika Program Studi Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran Penerbangan ;
9. Bapak Arie Sanjaya, selaku *Avsec & RFF Department Head* unit PKP-PK Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu;
10. Seluruh personel PKP-PK Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu ;
11. Rekan-rekan Taruna PPKP 03 Politeknik Penerbangan Palembang ;

12. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu atas segala dukungan dan doanya kepada penulis.

Palembang, 16 Juli 2025



KARIS FADIL PUTRA ARMANDO
NIT. 55232210013

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iii
<i>ABSTRACT</i>	iv
PENGESAHAN PEMBIMBING.....	v
PENGESAHAN PENGUJI.....	vi
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	vii
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR	viii
KATA PENGANTAR	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL.....	xv
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II.....	7
TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Tinjauan Teori.....	7
B. Kajian Penelitian terdahulu yang relevan	14
BAB III	18
METODE PENELITIAN.....	18
A. Desain Penelitian.....	18
B. Subjek dan Objek Penelitian	19
C. Teknik Pengumpulan data.....	20
D. Teknik Keabsahan Data	25
E. Teknik Analisis Data.....	25

F. Tempat dan Waktu Penelitian	26
BAB IV	28
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	28
A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	28
B. Hasil Penelitian	33
C. Pembahasan.....	43
BAB V.....	52
KESIMPULAN DAN SARAN.....	52
A. Kesimpulan	52
B. Saran.....	52
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN.....	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu	28
Gambar 4. 2 Gridmap Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu.....	32
Gambar 4. 3 Stuktur Organisasi Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu ..	33

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Instrumen Observasi	20
Tabel 3. 2 Instrumen Observasi Sarana dan Prasarana	21
Tabel 3. 3 Instrumen Wawancara.....	23
Tabel 3. 4 Instrument Studi Dokumen	24
Tabel 3. 5 Waktu Penelitian	26
Tabel 4. 1 Informasi Dasar Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu.....	31
Tabel 4. 2 Hasil Observasi	34
Tabel 4. 3 Hasil Observasi Sarana dan Prasarana	35
Tabel 4. 4 Hasil Wawancara	38
Tabel 4. 5 Hasil Studi Dokumen	41

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kemajuan teknologi di tingkat global telah memberikan dampak besar terhadap berbagai bidang kehidupan, termasuk sektor penerbangan. Inovasi yang terus berkembang ini tidak hanya mendorong peningkatan dalam hal keselamatan dan efisiensi, tetapi juga menjadikan layanan penerbangan lebih mudah diakses serta nyaman bagi para pengguna. Jika dulunya dianggap sebagai fasilitas mewah, kini transportasi udara telah berubah menjadi sarana mobilitas utama bagi masyarakat modern, khususnya di negara-negara kepulauan seperti Indonesia yang memiliki wilayah geografis yang luas (Bambang, 2013). Di Indonesia, perkembangan teknologi transportasi udara telah memberikan dampak positif, terutama dalam menghubungkan wilayah-wilayah yang terpencil dan sulit dijangkau. Dengan adanya kemajuan ini, waktu tempuh perjalanan menjadi lebih singkat, biaya operasional dapat ditekan, dan keselamatan penumpang semakin terjamin (Triannah et al., 2024).

Dunia penerbangan meliputi berbagai aspek yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pengelolaan operasional pesawat, penyelenggaraan kegiatan di bandara, layanan transportasi melalui udara, serta mencakup pula unsur keselamatan dan keamanan penerbangan, termasuk segala aktivitas dan sarana penunjang yang mendukung operasional tersebut (Susanto & Keke, 2020). Sejak pertama kali pesawat terbang berhasil mengudara pada awal abad ke-20, industri penerbangan sudah mengalami pertumbuhan yang luar biasa, baik dari segi teknologi, infrastruktur, maupun pelayanan. Kemajuan ini tidak hanya memudahkan pergerakan manusia dan barang, tetapi juga membuat ekonomi tumbuh, mempererat hubungan antarnegara, dan membuka peluang baru dalam berbagai sektor, seperti pariwisata, perdagangan, dan logistik. Dengan adanya kemajuan tersebut, muncul berbagai bandara dengan skala yang beragam, mulai dari skala besar hingga kecil, baik di daerah yang sudah memiliki akses memadai

maupun di lokasi yang membutuhkan akses khusus. Oleh karena itu, untuk mendukung perkembangan ini, Pemerintah Republik Indonesia perlu mempersiapkan tenaga ahli yang kompeten dan berkualitas.

Berdasarkan Undang- Undang No 1 Tahun 2009 “Bandar Udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya”.

Bandara adalah infrastruktur strategis yang tidak hanya menjadi pintu gerbang mobilitas manusia dan barang, tetapi juga memainkan peran penting dalam mendukung perekonomian dan pembangunan suatu daerah (Prasetya, 2024). Dalam operasionalnya, bandara menghadapi berbagai risiko dan potensi keadaan darurat, seperti kecelakaan pesawat, kebakaran, bencana alam, serta ancaman keamanan dan terorisme. Oleh karena itu, kesiapsiagaan dan respons cepat terhadap keadaan darurat menjadi aspek krusial dalam manajemen operasional bandara (Chaerunnisa, 2022). Setiap bandara diwajibkan memiliki Unit PKP-PK sebagai upaya antisipasi terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat udara. Menurut PR 30 Tahun 2022 dijelaskan bahwa Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat (Jenderal Perhubungan Udara, 2022). Ada sejumlah tugas wajib yang harus dilaksanakan oleh petugas unit PKP-PK untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan seperti latihan personel PKP-PK, meliputi latihan fisik , latihan kering dan latihan basah, *table top exercise*, *partial exercise*, *full scale exercise* dilakukan sesuai dengan prosedur penanganan *Airport Emergency Plan* (AEP) Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu dan pemeliharaan *Preventif* peralatan pendukung dan penunjang serta pengoperasian Kendaraan Utama dan Pendukung (Abdullah et al., 2021; Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2015).

EOC merupakan pusat kendali yang dirancang untuk mengoordinasikan semua elemen respons dalam situasi darurat. EOC berfungsi sebagai pusat informasi, komunikasi, dan pengambilan keputusan strategis yang sangat penting untuk meminimalisir dampak negatif dari bencana atau insiden (Zulfa Ihza Mahendra et al., 2023). Standarisasi dalam penyelenggaraan EOC sangat diperlukan agar setiap prosedur operasional, alur komunikasi, serta koordinasi antar instansi dapat berjalan secara terintegrasi dan efektif, sesuai dengan regulasi nasional dan praktik internasional.

Ketersediaan EOC di *Fire Station* memiliki peranan krusial, tidak hanya dalam menunjang kegiatan operasional sehari-hari, tetapi juga dalam merespons berbagai kondisi darurat yang mungkin terjadi secara tiba-tiba. Pemeliharaan serta peningkatan sarana dan prasarana EOC menjadi bagian integral dalam strategi mitigasi dan penanganan keadaan darurat di Bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu. Dalam hal ini, evaluasi terhadap kondisi EOC bertujuan untuk menemukan aspek-aspek yang masih perlu diperbaiki dan dikembangkan. Melalui penelitian ini, diharapkan agar memperoleh pemahaman yang komprehensif tentang sejauh mana standar dan implementasi *Airport Emergency Plan* (AEP) telah diterapkan di EOC, sekaligus menyusun rekomendasi yang relevan guna meningkatkan efektivitas dan kapabilitas penanganan situasi darurat.

Seiring dengan perkembangan regulasi, menurut Peraturan Menteri Perhubungan yang mengamanatkan kesiapsiagaan dan pelayanan keadaan darurat di bandara, terdapat tantangan dalam mengimplementasikan standar tersebut. Tantangan yang sering dihadapi meliputi keterbatasan fasilitas, sumber daya manusia yang belum terlatih secara optimal, kurangnya sinkronisasi antar unit terkait, serta perbedaan interpretasi terhadap prosedur standar. Hal ini mengakibatkan rentannya sistem manajemen darurat yang dapat berdampak pada kinerja respon saat terjadi keadaan darurat.

Berdasarkan pengalaman selama menjalani *On the Job Training* di Bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu, penulis menggambarkan kondisi fasilitas EOC yang ada. Melalui hasil observasi, penulis menemukan bahwa beberapa elemen seperti sarana dan prasarana, waktu operasional, serta performa EOC di bandara tersebut masih belum sepenuhnya memenuhi standar yang ditetapkan dalam regulasi yang berlaku. Secara lebih rinci, sarana yang harus dimiliki di EOC, seperti peralatan komunikasi, sistem pemantauan, dan alat pendukung lainnya, terlihat masih kurang memadai, mau itu dari segi kualitas ataupun kuantitas. Dalam hal ini dapat berdampak pada efektivitas respons dalam situasi darurat, mengingat EOC merupakan pusat koordinasi yang vital dalam menangani insiden atau bencana di bandara. Selain itu, prasarana yang mendukung operasional EOC, seperti ruang operasi, tata letak peralatan, dan fasilitas pendukung lainnya, juga belum dioptimalkan sesuai dengan standar yang seharusnya.

Selain itu, dari segi kinerja, penulis mengamati bahwa standar operasional prosedur (SOP) yang diterapkan di EOC belum sepenuhnya sesuai dengan regulasi yang berlaku. Terdapat beberapa ketidaksesuaian dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab. Hal ini dapat mengurangi efisiensi dan efektivitas penanganan situasi darurat, yang pada akhirnya dapat berdampak pada keselamatan dan keamanan penumpang serta staf bandara. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengangkat topik penelitian yang berjudul “Kajian Standarisasi Kondisi *Emergency Operation Center* (EOC) Dalam Menunjang Pelayanan Keadaan Darurat Di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu”. guna menilai kesesuaian dan kondisi EOC, praktik operasional dan sarana prasarana yang ada dengan standar nasional dan internasional.

B. Rumusan Masalah

1. Apakah kondisi EOC telah sesuai dengan regulasi yang berlaku ?
2. Apa kendala yang ada pada EOC bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu?

C. Batasan Masalah

Batasan masalah ditetapkan untuk memastikan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini tetap fokus pada topik yang telah ditentukan dan tujuan penelitian dapat tercapai dengan jelas. Oleh karena itu, penelitian ini secara khusus menitikberatkan pada evaluasi kondisi EOC dari segi ketersediaan dokumen SOP, sarana dan prasarana yang tersedia, dan pembentukan Komite Penanggulangan Keadaan Darurat. Apakah sesuai dengan ketentuan KP 479 Tahun 2015.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui apakah kondisi EOC sudah sesuai regulasi yang ada.
2. Untuk mengetahui kendala apa yang ada pada EOC bandara Fatmawati Soekarno Bengkulu.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian berikut memberikan sejumlah manfaat yaitu :

1. Bagi Peneliti

Menambah wawasan dan keterampilan analisis serta metodologi dalam kajian manajemen keadaan darurat dan standarisasi EOC.

2. Bagi tempat penelitian

Memberikan evaluasi dan masukan strategis untuk meningkatkan kesiapan dan efektivitas EOC dalam menghadapi keadaan darurat.

3. Bagi Poltekbang Palembang

Dapat dijadikan acuan bagi penelitian-penelitian yang akan dilakukan di masa mendatang

F. Sistematika Penulisan

Pada tugas akhir ini, penyusunan penelitian dilakukan secara sistematis guna mempermudah dalam membahas permasalahan yang diangkat. Penelitian ini terbagi ke dalam beberapa bab, yang terdiri dari :

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab ini, penulis menguraikan tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan

BAB 2 LANDASAN TEORI

Bab ini membahas landasan pemikiran terhadap permasalahan yang diangkat, dilengkapi dengan tinjauan teori yang relevan berdasarkan regulasi dan dokumen di bidang penerbangan, penjelasan berbagai istilah terkait penerbangan, serta ulasan terhadap penelitian-penelitian sebelumnya yang memiliki keterkaitan.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Dalam bab ini, penulis menjelaskan desain penelitian, subjek dan objek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, serta tempat dan waktu penelitian.

BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan lokasi penelitian, hasil penelitian, analisis kesenjangan, dan pembahasan.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Memaparkan simpulan dan saran

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Teori

1. Kajian

Kajian, khususnya di konteks ilmiah atau akademik, merujuk pada suatu telaah sistematis terhadap teori, konsep, dan hasil penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan judul yang sedang dibahas. Kajian ini bukan hanya sekadar rangkuman, melainkan sebuah analisa mendalam terhadap literatur yang telah ada, yang berfungsi untuk memperkuat landasan teori dan membentuk kerangka berpikir penelitian. Menurut Kneller (Ummah, 2019) dalam Buku Dasar-dasar Metode Penelitian Kualitatif, kajian bersifat empiris karena merupakan hasil dari hipotesis yang diuji melalui eksperimen atau observasi. Sementara itu, Manning menyatakan bahwa teori yang dibahas dalam kajian merupakan sekumpulan asumsi logis atau dugaan yang dapat diuji melalui data yang relevan (Ummah, 2019). Kerlinger juga menegaskan bahwa kajian teori menyusun konsep secara sistematis dan menyeluruh untuk menjelaskan serta memprediksi fenomena (Jurnal Kajian Teknologi Pendidikan). Emory Cooper menambahkan bahwa kajian harus memuat konsep, variabel, serta proposisi yang dapat menggambarkan fakta secara objektif dan terstruktur. Dalam pandangan Labovitz & Hagedorn, kajian teori mengarahkan pada pengembangan ide-ide teoretis yang menjelaskan hubungan antarvariabel. Gardner Lindzey bahkan menyebutkan bahwa teori yang digunakan dalam kajian kadang masih bersifat spekulatif, namun tetap penting karena membuka ruang eksplorasi ilmiah lebih lanjut.

Berdasarkan uraian pendapat para ahli diatas, bisa ditarik kesimpulan bahwa kajian adalah elemen penting dalam proses penelitian ilmiah. Kajian teori atau pustaka berfungsi sebagai dasar yang memperkuat validitas penelitian, membantu peneliti memahami konteks dan perkembangan topik, serta memfasilitasi pembentukan kerangka berpikir yang logis dan sistematis. Dengan demikian, kajian tidak hanya mendasari penelitian secara teoritis,

tetapi juga menjadi indikator sejauh mana penelitian ini mempunyai keterlibatan yang signifikan pada perkembangan ilmu pengetahuan.

2. Standarisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Standarisasi merupakan proses penyesuaian karakteristik seperti ukuran, mutu, dan aspek lainnya agar selaras dengan ketentuan atau standar yang telah ditetapkan sebelumnya. Standarisasi juga dapat di artikan sebagai proses pembentukan dan penetapan standar berupa kriteria teknis, spesifikasi, prosedur, atau definisi berdasarkan konsensus berbagai pihak, yang bertujuan untuk menjamin keseragaman, kualitas, keamanan, dan efisiensi dalam produk atau layanan (Adolph, 2016b). De Vries menjelaskan bahwa standarisasi meliputi aktivitas menyusun dan mencatat solusi terbatas untuk mengatasi masalah potensial secara berulang demi memenuhi kebutuhan pemangku kepentingan (Arfan, 2008). Pendekatan ini ditekankan oleh ISO sebagai upaya untuk mencapai tingkat keteraturan yang paling optimal sesuai dengan konteksnya. Sementara itu, menurut Safar Uddin, standarisasi dipandang sebagai kebutuhan fundamental dalam proses produksi barang maupun jasa yang berkaitan dengan kegiatan kewirausahaan (Komalasari, 2022; Safaruddin, 2022). Sedangkan (Prasetyo, 2025) menyoroti perannya dalam meningkatkan efisiensi dan daya saing industri kreatif melalui komersialisasi Standarisasi dapat diterapkan dalam berbagai bidang, seperti industri, teknologi, pendidikan, kesehatan, dan lingkungan. Contohnya termasuk standar ISO (*International Organization for Standardization*) untuk manajemen kualitas, standar SNI (Standar Nasional Indonesia) di Indonesia, atau standar IEEE untuk teknologi informasi.

Berdasarkan pernyataan dari para ahli diatas, kita tarik kesimpulan bahwa standarisasi ialah mekanisme kolektif untuk menetapkan aturan teknis secara konsisten sehingga menghasilkan produk dan layanan yang dapat dipercaya, aman, dan kompetitif. Proses ini tidak hanya membentuk kerangka teknis, tetapi juga mendorong kesetaraan pasar global, peningkatan mutu, serta

pertumbuhan ekonomi khususnya di sektor kewirausahaan dan industri kreatif.

3. Keadaan Darurat

Keadaan darurat dapat didefinisikan dengan berbagai cara, tergantung pada konteks dan situasi yang terjadi. Secara umum, istilah ini merujuk pada suatu kejadian yang muncul secara mendadak dan tidak diharapkan, yang dapat membahayakan keselamatan jiwa serta kesehatan manusia dan makhluk hidup lainnya. Selain itu, keadaan darurat juga berpotensi menyebabkan kerusakan pada infrastruktur, aset, dan berbagai hal lainnya (Abdullah et al., 2022; Suryati Setiyaningsih & Dhiani Dyahjatmayanti, 2023). Menurut (Wardono & Vega Fonsula Andromeda, 2018) keadaan darurat merupakan situasi yang muncul secara mendadak di luar kondisi normal, dan berpotensi membahayakan keselamatan nyawa, aset, serta kelangsungan operasional suatu organisasi atau bahkan negara. Departemen Tenaga Kerja AS (2003) dijelaskan sebagai kondisi abnormal yang muncul secara mendadak, berpotensi mengganggu aktivitas masyarakat, dan membutuhkan respons atau penanganan secepatnya (Rizka cinthia fajria, 2009). Situasi yang termasuk dalam kategori keadaan darurat (*emergency*) adalah kondisi yang tidak bisa langsung diambil alih oleh petugas saat kejadian terjadi, serta menimbulkan ancaman atau kepanikan yang dapat berkembang menjadi peristiwa serius, seperti jatuhnya korban jiwa, kerusakan properti, cedera pada manusia, kerusakan peralatan, hingga risiko bahaya besar seperti ledakan atau kebakaran. Keadaan ini juga berpotensi mengakibatkan kerusakan terhadap makhluk hidup maupun lingkungan sekitar (Gordon, 2019; Mulia, 2016).

Berdasarkan pendapat ahli-ahli tersebut, dapat disimpulkan bahwa keadaan darurat ditandai dengan tiga elemen utama: (1) tiba-tiba dan tidak terduga; (2) keluar dari kondisi normal; dan (3) membutuhkan penanganan segera karena potensi bahaya terhadap manusia, aset, atau lingkungan. Karakteristik ini menegaskan urgensi dan sifat kritis dari tindakan tanggap darurat, baik dalam konteks kelautan, industri, maupun publik.

Di dalam Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu terdapat berbagai situasi darurat sebagai berikut :

- a. Kecelakaan pesawat udara di bandar udara dimana terjadi kecelakaan pesawat udara di dalam area bandar udara.
- b. Kecelakaan pesawat udara di sekitar bandar udara dimana terjadi kecelakaan pesawat udara di area sekitar bandar udara dalam radius 5 mil (sekitar 8 kilometer) dari titik referensi bandar udara.
- c. Keadaan darurat total yang berkaitan dengan pesawat udara dalam fase penerbangan, di mana pesawat yang sedang mendekati bandara melaporkan adanya situasi genting atau gangguan yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan.
- d. Ancaman akibat tindakan melanggar hukum terhadap pesawat udara, seperti sabotase, pembajakan, atau bentuk aksi lainnya yang dapat mengganggu kelancaran operasional penerbangan.
- e. Ancaman bom pada pesawat terbang terjadi ketika muncul informasi atau dugaan bahwa sebuah bahan peledak telah diletakkan, atau dicurigai berada, di dalam pesawat tersebut.
- f. Situasi darurat yang melibatkan pesawat udara saat berada di darat, di mana insiden tertentu dapat mengancam keselamatan pesawat, seperti keberadaan hewan (*animal hazard*) di sekitar lingkungan bandara yang berpotensi menimbulkan risiko tinggi terhadap aktivitas penerbangan dan operasional pesawat di area tersebut.
- g. Siaga lokal (*local standby*) adalah kondisi ketika pesawat yang sedang menuju bandara mengalami gangguan atau dugaan adanya gangguan, meskipun tidak sampai menimbulkan kecelakaan. Dalam situasi ini, personel dan fasilitas *Airport Rescue & Fire Fighting* (ARFF) diwajibkan untuk bersiap di pos masing-masing atau di sekitar area pergerakan pesawat guna mengantisipasi kemungkinan terjadinya keadaan darurat yang lebih serius

h. Siaga cuaca adalah kondisi kewaspadaan terhadap perubahan cuaca yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan, khususnya saat proses lepas landas dan pendaratan, serta dapat mengancam keselamatan penumpang, personel, bangunan, dan berbagai fasilitas yang ada di lingkungan bandara.

Dalam situasi keadaan darurat di bandar udara yang tidak melibatkan pesawat udara, terdapat beberapa skenario sebagai berikut :

- a. Ancaman bom yang melibatkan bangunan di area bandara terjadi ketika terdapat informasi atau dugaan bahwa sebuah bahan peledak telah ditempatkan di salah satu gedung di lingkungan bandara.
- b. Insiden kebakaran pada bangunan dan fasilitas bandara, yaitu peristiwa kebakaran yang tidak berhubungan langsung dengan operasional pesawat, seperti akibat arus pendek listrik atau kebocoran gas. Jenis kejadian ini termasuk kecelakaan yang memerlukan perhatian khusus serta tindakan pencegahan (prevention) guna meminimalisir atau menghindari terjadinya kebakaran (Nugraha et al., 2021).
- c. Situasi darurat akibat bencana alam merujuk pada kejadian darurat yang terjadi di bandara sebagai akibat dari fenomena alam, seperti gempa bumi, letusan gunung api, tanah longsor, tsunami, atau sambaran petir.
- d. Keadaan darurat yang melibatkan barang berbahaya, yaitu insiden di mana terjadi kerusakan, kebocoran, atau potensi kerusakan terhadap barang berbahaya atau yang diduga berbahaya di lingkungan bandara.
- e. Kondisi darurat medis, yaitu situasi gawat darurat di area bandara yang disebabkan oleh munculnya penyakit menular secara tiba-tiba, baik yang sudah dikenal sebelumnya maupun penyakit baru yang belum teridentifikasi.

4. Prosedur Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan*)

- a. Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan/AEP*) adalah pelayanan untuk menyelamatkan jiwa dan harta dari kejadian dan/atau kecelakaan pesawat udara di bandar udara dan sekitarnya sampai radius 5 miles (\pm 8 Km) dari titik referensi bandar udara, serta menyelamatkan jiwa

dan harta dari kejadian, kecelakaan dan/atau kebakaran fasilitas di bandar udara. Hal ini telah ditekankan secara internasional melalui ICAO Annex 14 tentang *Aerodromes* beserta dokumen ICAO 9137 Bagian I dan Bagian VII. Di tingkat nasional, persyaratan yang sama juga ditegaskan oleh regulasi KM 47 Tahun 2002 mengenai Sertifikasi Operasi Bandar Udara. Salah satu persyaratan penting dalam mendapatkan Sertifikat Operasional Bandara (SOB) adalah tersedianya rencana penanganan situasi darurat, yang dikenal dengan sebutan *Airport Emergency Plan* (AEP)

b. Komite Penanggulangan Keadaan Darurat

Komite Penanganan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Committee*) adalah sebuah tim yang dibentuk dari unsur perwakilan berbagai instansi atau satuan kerja, baik yang berada di dalam lingkungan bandara maupun di sekitarnya, yang memiliki peran dan keterlibatan langsung dalam penanggulangan situasi darurat. Berdasarkan (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2015) susunan keanggotaan komite dipimpin oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara atau Kepala Bandar Udara Wakil ketua komite adalah pimpinan yang membidangi operasi bandar udara. Sekretaris dalam komite merupakan individu yang ditunjuk langsung oleh ketua komite. Susunan anggota komite terdiri dari perwakilan unit kerja atau instansi yang berada di lingkungan bandara maupun di area sekitar bandara dalam radius hingga 5 mil (sekitar 8 km) dari titik referensi bandara. Para anggota komite ini minimal harus memiliki kewenangan untuk mengoordinasikan personel dan peralatan yang tersedia di lingkungan kerja mereka, guna dapat segera melaksanakan tugas serta tanggung jawab dalam menangani kondisi darurat. Unsur internal dari bandara yang termasuk dalam keanggotaan mencakup layanan navigasi udara (ATS), tim penyelamat dan pemadam kebakaran (PKP-PK), keamanan penerbangan (AVSEC), Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP), maskapai penerbangan, serta pangkalan udara setempat apabila tersedia. Kemudian anggota eksternal meliputi Tentara Nasional Indonesia, Polisi Republik Indonesia, Dinas Pemadam Kebakaran Pemerintah Daerah

setempat, Dinas Kesehatan Pemerintah Daerah setempat, Dinas Perhubungan Pemerintah Daerah setempat, Kantor *Search and Rescue*, Rumah Sakit/Puskesmas, Palang Merah Indonesia, Unit/instansi penanggulangan keadaan darurat lainnya yang berkaitan dengan lokasi bandar udara, yang paling memungkinkan untuk diminta bantuannya.

5. *Emergency Operation Center (EOC)*

Berdasarkan (Keselamatan & Sipil, 2016) EOC adalah tempat tertentu di bandar udara yang digunakan sebagai pusat operasional koordinasi dalam penanggulangan keadaan darurat bandar udara. Tempat dimana informasi didapat dan di sebarakan selama operasi berlangsung. Setiap Bandar Udara wajib memiliki EOC yang menyediakan semua sumber daya yang dibutuhkan. Secara global, standar mengenai bentuk dan fungsi EOC dalam sektor penerbangan telah ditetapkan melalui berbagai peraturan internasional. Namun demikian, tidak seluruh bandara di Indonesia memiliki fasilitas EOC yang layak. Bahkan ketika fasilitas tersebut tersedia, pemanfaatan seluruh potensi dan sumber dayanya sering kali belum maksimal. Sumber daya dalam EOC mencakup semua komponen yang dibutuhkan untuk menunjang efektivitas dan efisiensi pusat koordinasi dalam menghadapi keadaan darurat. EOC sebaiknya ditempatkan di lokasi strategis yang berada di antara area udara dan darat, agar pemantauan terhadap pergerakan pesawat dapat dilakukan secara optimal. Ruang komando dan ruang negosiasi idealnya menghadap langsung ke area penerbangan, dengan ruang komando berada di lantai dasar untuk mendukung keberadaan Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*). Bangunan EOC juga disarankan bersifat permanen. Fungsi utama EOC adalah untuk mendukung dan mengoordinasikan penanganan berbagai insiden di bandara, baik yang menyangkut pesawat seperti kecelakaan, pembajakan, dan ancaman bom maupun kejadian darurat lainnya yang melibatkan fasilitas bandara.

Gedung EOC minimal harus dilengkapi dengan ruang pusat komando, ruang negosiasi, dan ruang *briefing*, serta didukung oleh peralatan komunikasi

dengan frekuensi khusus yang terhubung ke unit PKP-PK, tower, keamanan bandara, anggota komite, dan cadangan. Selain itu, fasilitas pendukung seperti telepon, mesin faksimili, serta perangkat komunikasi yang mampu merekam dan memutar kembali rekaman komunikasi dalam penanggulangan keadaan darurat juga harus tersedia. Fasilitas tambahan seperti dapur, toilet, area cuci, serta penanda gedung EOC yang jelas juga diperlukan, dengan setiap ruangan diberi nama dalam bahasa Indonesia dan Inggris.

Ruang komando setidaknya harus dilengkapi dengan dokumen asli yang telah direkam, *grid maps*, jadwal penerbangan bandara, rencana kegiatan tahunan dari anggota komite, perangkat komunikasi, daftar kontak anggota komite serta instansi atau unit terkait, nomor telepon kedutaan besar, televisi, jam yang menunjukkan waktu lokal dan UTC, papan tulis (*whiteboard*), perlengkapan tulis, serta ruang kerja yang layak untuk ketua, wakil ketua, dan sekretaris, dilengkapi dengan meja dan kursi yang mencukupi. Sementara itu, ruang negosiasi harus memiliki paling tidak salinan dokumen penting, peta grid, perangkat perekam dan pemutar audio, alat komunikasi, interkom, jam yang menunjukkan waktu lokal dan UTC, serta perlengkapan meja dan kursi. Adapun ruang *briefing*, minimal dilengkapi dengan alat komunikasi, perekam dan pemutar suara, jam lokal dan UTC, *whiteboard*, alat tulis, *proyektor multimedia*, teropong, *megaphone*, *tape recorder*, peta grid, serta salinan dokumen yang diperlukan.

B. Kajian Penelitian terdahulu yang relevan

Peneliti menggunakan hasil dari penelitian sebelumnya sebagai dasar dalam menyusun studi ini. Hal tersebut karena penelitian terdahulu memiliki tujuan agar mendapatkan pemahaman mendalam mengenai teori yang akan diterapkan pada penelitian saat ini. Selain itu, peneliti menemukan adanya keterkaitan antara beberapa studi terdahulu dengan penelitian ini, seperti yang akan dijelaskan berikut ;

1. Hasil penelitian Moch. Zulfa Ihza Mahendra

Penelitian (Studi et al., 2023) berjudul “ Analisis Kondisi *Emergency Operation Center* Dalam Menunjang Pelayanan Keadaan Darurat Di bandara Internasional Yogyakarta”. Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa fasilitas EOC sudah tersedia dan komite penanggulangan keadaan darurat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta telah dibentuk. Tetapi, fasilitas tersebut belum diaktifkan sesuai dengan jam operasional bandar udara, sehingga petugas khusus untuk berjaga belum tersedia. Persamaan dengan penelitian ini adalah objek penelitiannya yang membahas tentang EOC. Kemudian perbedaan dengan penelitian tersebut ialah tempat penelitian dan jenis kekurangan sarana dan prasarana yang ada di EOC tersebut.

2. Hasil penelitian Masriansyah, Widya Mulya, Noeryanto (2021)

Penelitian (Masriansyah et al., 2021) berjudul “Analisis Sistem Tanggap Darurat Kebakaran Di Pusat Kesehatan Masyarakat Margo Mulyo Balikpapan”. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa masih terdapat sejumlah kriteria yang belum memenuhi standar. Penelitian mengenai sistem tanggap darurat kebakaran di Pusat Kesehatan Masyarakat (PUSKESMAS) Margo Mulyo Balikpapan menunjukkan tingkat kesesuaian pada masing-masing variabel sebagai berikut: Organisasi tanggap darurat sebesar 50%, Prosedur tanggap darurat mencapai 100%, dan Dokumen pelatihan tanggap darurat hanya sebesar 34%. Dari data tersebut, diperoleh rata-rata kesesuaian sistem tanggap darurat di Puskesmas tersebut sebesar 62%, yang tergolong dalam kategori “cukup”. Hal ini disebabkan oleh masih minimnya penerapan sistem tanggap darurat di fasilitas tersebut. Adapun kesamaan dari penelitian ini dengan penelitian yang sedang dilakukan adalah keduanya sama-sama membahas tentang sistem tanggap darurat. Kemudian yang menjadi pembeda dengan penelitian ini adalah lokasi dan instansi dilaksanakannya observasi dan fokus yang dibahas pada penelitian ini adalah sistem tanggap daruratnya sedangkan penelitian penulis fokus terhadap kondisi EOC yang mana menjadi tempat berkumpulnya anggota komite ketika terjadinya keadaan darurat.

3. Hasil penelitian Natasha Melfisyaira Putri Pasaribu, Ratih Oktavia, Tia Zahra Khairunnisa, Abdurrozzaq Hasibuan (2024)

Penelitian (Pasaribu et al., 2024) berjudul “Analisis Sistem Tanggap Darurat Dalam Upaya Penanggulangan Kebakaran di Tempat Kerja”. Dari penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa setiap bangunan wajib mempunyai sistem proteksi kebakaran yang sesuai untuk mengurangi risiko kebakaran, memenuhi persyaratan keselamatan saat ini dan memiliki peralatan penyelamatan yang memadai. Selain itu, setiap bangunan harus memiliki rencana proteksi kebakaran yang menjelaskan apa yang harus dilaksanakan saat ada keadaan darurat seperti kebakaran. Departemen pemadam kebakaran juga penting Untuk menjaga keamanan karyawan dan aset perusahaan, latihan deteksi kebakaran harus dilakukan secara rutin untuk memastikan kesiapan tim tanggap darurat. Manajemen risiko adalah pendekatan utama untuk memastikan bisnis dan operasi penyimpanan tetap berjalan jika terjadi kebakaran. Penting untuk mengidentifikasi bahaya kebakaran. Dengan menyelesaikan semua langkah ini dengan benar dan mematuhi standar keselamatan yang berlaku, kebakaran dapat lebih mudah dikendalikan dan risikonya diminimalkan. Persamaan dengan penelitian ini adalah topik yang berfokus pada peningkatan respons darurat, melibatkan koordinasi, dan menekankan pentingnya standar operasional. Sedangkan perbedaannya adalah penelitian ini lebih spesifik pada kebakaran di tempat kerja, sementara penelitian penulis mencakup standarisasi unit operasi darurat untuk berbagai jenis keadaan darurat.

4. Hasil Penelitian Astri Sri Nengsiha , Dhiani Dyahjatmayantib (2023)

Penelitian (Suryati Setiyaningsih & Dhiani Dyahjatmayanti, 2023) berjudul “Penerapan Pelatihan Penanganan Keadaan Darurat Bagi Karyawan Di Bandara Udara Internasional Jawa Barat”. Berdasarkan jurnal dari penelitian ini, peneliti menyimpulkan bahwa :

- a. Bandara Internasional Jawa Barat telah melaksanakan program latihan penanganan keadaan darurat bagi para pegawainya. Langkah ini sejalan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 140

Tahun 2015 mengenai Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional, yang menyatakan bahwa program tersebut wajib diuji melalui kegiatan latihan (*exercise*) secara berkala. Latihan (*exercise*) sebagaimana dimaksud terdiri dari: a. Skala kecil (*Table Top*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun; b. Skala besar (*Full Scale*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun.

- b. Bandara Internasional Jawa Barat telah menyusun prosedur penanganan keadaan darurat yang berlaku di seluruh wilayah operasional bandara. Prosedur tersebut mencakup tiga tahapan utama, yaitu prosedur kesiapsiagaan, prosedur penanggulangan saat keadaan darurat, serta prosedur pemulihan pasca kejadian. Seluruh prosedur ini juga dilengkapi dengan instruksi kerja yang berkaitan langsung dengan penanganan situasi darurat.
- c. Pendelegasian tugas dalam organisasi tim tanggap darurat telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Permenaker Nomor Per.05/MEN/1996 mengenai Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
- d. Salah satu solusi untuk menangani permasalahan terkait program pelatihan keadaan darurat adalah dengan melaksanakan pelatihan secara rutin dan terjadwal. Pernyataan ini disampaikan secara langsung oleh narasumber melalui wawancara.

Persamaan dengan penelitian penulis adalah topik yang berfokus pada peningkatan respons darurat, melibatkan sumber daya manusia, dan menekankan pentingnya standar operasional. Perbedaannya adalah topik penelitian ini lebih spesifik pada pelatihan karyawan di bandara udara internasional Jawa Barat, sementara topik penelitian penulis lebih luas, mencakup standarisasi kondisi operasi darurat untuk berbagai jenis keadaan darurat.