

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Landasan Teori

Landasan Teori menjabarkan teori-teori yang mendukung rumusan masalah serta membantu dalam menganalisis hasil-hasil penelitian selanjutnya. Landasan Teori dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### 1. Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan dalam pengkajian ini adalah peraturan perundangan nasional yang terkait dengan kegiatan operasional Unit PKP-PK, antara lain adalah:

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 349 menyebutkan bahwa penyediaan fasilitas keamanan penerbangan dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan dengan mempertimbangkan efektivitas peralatan, klasifikasi bandar udara serta tingkat keamanan dan gangguan.
1. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, dalam Bab V Pasal 39 tentang Penanggulangan Gawat Darurat, disebutkan bahwa penyelenggara bandar udara wajib memiliki kemampuan dalam melaksanakan penanggulangan gawat darurat di bandar udara, dimana penanggulangan gawat darurat tersebut dilaksanakan secara terpadu dengan melibatkan instansi terkait di luar dan di dalam bandar udara.

2. Gawat darurat di bandar udara dapat berupa pesawat udara yang mengalami keadaan darurat penerbangan; sabotase atau ancaman bom terhadap pesawat udara dan/atau prasarana penerbangan; pesawat udara dalam ancaman tindakan gangguan melawan hukum; kejadian pada pesawat udara karena bahan dan/atau barang berbahaya; kebakaran pada bangunan, dan bencana alam.
- b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 420 tahun 2011 tentang Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).
1. Fasilitas PKP-PK adalah semua kendaraan PKP-PK, peralatan operasional PKP-PK dan bahan pendukungnya serta personil yang disediakan di setiap bandar udara untuk memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan.
  2. Kendaraan PKP-PK adalah Kendaraan Utama yang dilengkapi dengan peralatan pendukung operasional PKP-PK dan Kendaraan Pendukung digunakan unit PKP-PK untuk melakukan tugas-tugas operasional.
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 04 Tahun 2013 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-20 (Advisory Circular

CASR Part 139-20), Pedoman Pengoperasian, Pemeliharaan dan Sistem Pelaporan Kendaraan atau Peralatan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan-Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

1. Setiap penyelenggara bandar udara wajib memiliki pedoman pengoperasian, pemeliharaan dan sistem pelaporan kendaraan/peralatan PKP-PK.
  2. Pemeliharaan yang benar perlu mempertimbangan pedoman pengoperasian kendaraan sesuai ketentuan.
- d. Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 420 Tahun 2011 pada bab XI pemeliharaan kendaraan dan peralatan penunjang operasi PKP-PK sebagai berikut:
1. Setiap penyelenggara bandar udara wajib melakukan pemeliharaan kendaraan dan peralatan penunjang operasi PKP-PK agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara untuk PKP-PK.
  2. Setiap bandar udara harus memiliki:
    - a. Buku manual prosedur pemeliharaan dan peralatan penunjang operasi PKP-PK harus selalu di perbarui sesuai kondisi.
    - b. Peralatan dan perkakas sesuai dengan standar dan persyaratan yang berlaku untuk menguji dan melakukan

pemeliharaan kendaraan dan peralatan penunjang operasi  
PKP-PK.

3. Pemeliharaan kendaraan dan peralatan penunjang operasi PKPPK meliputi kegiatan pemeliharaan pencegahan (preventive) dan perbaikan (corrective).
4. Kegiatan pencegahan (preventive) meliputi tindakan kegiatan pemeliharaan harian, migguan, bulanan, triwulan, smesteran dan tahunan kendaraan PKP-PK dengan tujuan untuk mempertahankan kinerja kendaraan PKP-PK.
5. Kegiatan perbaikan (corrective) meliputi tindakan kegiatan analisis kerusakan, penyetelan atau perbaikan (tidak termasuk overhaul/rekondisi) komponen/modul/bagian kendaraan PKP-PK dengan tujuan pengembalian kendaraan PKP-PK yang mengalami gangguan/kerusakan ke kondisi normal.
6. Perawatan kendaraan dan peralatan penunjang operasi PKPPK dilakukan oleh personil PKP-PK yang memiliki rating teknisi pemeliharaan kendaraan teknisi pemeliharaan PKP-PK.
7. Kendaraan PKP-PK yang keandalannya sudah tidak memenuhi persyaratan dan atau telah berumur lebih dari 20 (dua puluh) tahun harus dilakukan penggantian.

## **2. Fasilitas**

Dalam buku (Nasution 2008) keperluan akan fasilitas di bandar udara berbeda untuk penerbangan dalam negeri dan penerbangan internasional. Fasilitas landasan dan fasilitas lain-lain harus sepenuhnya disesuaikan dengan keperluan penerbangan internasional banyak ditentukan oleh faktor di luar pertimbangan administrasi bandar udara dan mengikuti perkembangan lalu lintas pesawat udara internasional, fasilitas bandar udara domestik dapat dikendalikan melalui kerja sama dengan penerbangan dalam negeri. Fasilitas pertolongan Kecelakaan dan Pemadam kebakaran (PKP-PK) adalah semua kendaraan PKP-PK, peralatan operasional PKP-PK dan bahan pendukungnya serta personel yang disediakan di setiap bandar udara untuk memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran.

## **3. Tugas Pokok PKP-PK**

Menurut (Syahid, 2011) tugas pokok PKP-PK ada sebagai berikut:

### **a. Operasi (operation)**

1. Melaksanakan pertolongan pada kecelakaan penerbangan meliputi: penyelamatan jiwa (semua barang bernyawa), mengurangi rasa sakit dan cedera dan penyelamatan barang-barang berharga.
2. Memadamkan kebakaran (penerbangan dan non penerbangan meliputi; pencegahan, perlindungan dan pemadaman).

b. Pemeliharaan (Maintenance)

1. Peralatan harus siap operasi (ready for use).
2. Pemeliharaan harian, mingguan dan bulanan.
3. Test uji kemampuan peralatan.
4. Pemeliharaan setelah dipergunakan operasi.

c. Latihan (Training)

1. Latihan fisik secara teratur dan terus menerus agar tahan dalam melaksanakan tugas yang berat dan lama.
2. Latihan keterampilan, teori dan praktek lapangan agar personil terampil dan cekatan.

**4. SOP (Standar Operasi Prosedur)**

Menurut Atmoko (2011) Standar Operasional Prosedur merupakan gambaran langkah-langkah kerja (sistem, mekanisme dan tata kerja internal) yang diperlukan dalam pelaksanaan suatu tugas untuk mencapai tujuan instansi pemerintah. SOP sebagai suatu dokumen/instrumen memuat tentang proses dan prosedur suatu kegiatan yang bersifat efektif dan efisien berdasarkan suatu standar yang sudah baku. Standar Operasi Prosedur pelaksanaan tugas Unit PKP-PK Standar Operasi Prosedur pelaksanaan tugas Unit PKP-PK Bandar Udara Hang Nadim-Batam sudah mengacu pada ketentuan nasional dan internasional terkait dengan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan dan operasi bandar udara yang ada, yaitu mengacu pada PP No.3 Tahun 2001, CASR, Chapter 9 Annex 14 ICAO. Selain itu,

untuk petunjuk pelaksanaan teknis disesuaikan dengan kondisi di lapangan yang ditetapkan oleh manajemen pengelola bandar udara.

Untuk memenuhi kewajiban operasional PKP-PK, pemerintah mewajibkan penyelenggara bandar udara yang melayani penerbangan internasional atau penerbangan domestik dengan tingkat operasi penerbangan tertentu diwajibkan yang berlaku penyelenggara bandar udara lain, yang hanya melayani penerbangan domestik dapat menyediakan pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dengan tingkat pelayanan (level of service) alternative. Sehubungan dengan hal tersebut, maka pemerintah menetapkan Keputusan Menteri Nomor 24 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7067-2005 mengenai Teknis Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) di Bandar udara Sebagai Standar Wajib dan menjadi acuan pelaksanaan penyediaan fasilitas tersebut. Peraturan tersebut di atas disempumakan dengan terbitnya Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 420 Tahun 2011 tentang Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume IV, Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

## **5. Sumber Daya Manusia (SDM)**

Menurut Samsuni (2017) dalam mencapai tujuan, organisasi memerlukan berbagai macam sumber daya. Mulai dari sumber daya manusia, peralatan, mesin, keuangan, dan sumber daya informasi. Setiap sumber daya memiliki tugas dan fungsinya masing-masing. Sebagai suatu system sumber daya-sumber daya tersebut akan berinteraksi dan saling bekerja sama sehingga tujuan dapat tercapai dengan efektif dan efisien.

Setiap organisasi baik organisasi perusahaan, sosial, pemerintahan mempunyai tujuan yang dapat dicapai melalui pelaksanaan pekerjaan tertentu, dengan memanfaatkan sumber daya yang ada pada organisasi. Dan yang paling penting dalam mencapai organisasi adalah sumber daya manusia. Sumber daya manusia sebagai salah satu sumber daya yang ada dalam organisasi memegang peranan penting dalam keberhasilan pencapaian tujuan organisasi. Berhasil atau tidaknya tergantung pada kemampuan sumber daya manusia dalam menjalankan tugas dan fungsinya, manusia selalu berperan aktif dan selalu dominan dalam setiap aktifitas organisasi, karena manusia menjadi perencana, pelaku, sekaligus penentu terwujudnya tujuan organisasi.

## **6. Kinerja**

Menurut Benardin dan Russel dalam Donni Juni Priansa (2014) Pengertian Kinerja yaitu merupakan suatu hasil kerja yang dihasilkan



oleh seorang pegawai diartikan untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Kinerja merupakan hasil yang di produksi oleh fungsi pekerjaan tertentu atau kegiatan-kegiatan pada pekerjaan tertentu selama periode waktu tertentu, yang memperlihatkan kualitas dan kuantitas dari pekerjaan tersebut. Pengertian kinerja telah diungkapkan oleh beberapa ahli seperti Caves Syofyan (2003) yaitu penilaian bagaimana hasil ekonomi dari kegiatan industri memberikan kemungkinan kontribusi terbaik guna mencapai tujuan. Dari pendapat tersebut di atas dapat didefinisikan bahwa kinerja adalah seberapa baik hasil yang dicapai oleh perusahaan dalam mencapai tujuan perekonomian, dimana tujuan perekonomian adalah untuk memaksimalkan kesejahteraan ekonomi.

Gilbert (Syofyan, 2003) menyatakan ukuran kinerja perbankan yang paling tepat adalah dengan mengukur kemampuan perbankan dalam menghasilkan laba atau profit dari berbagai kegiatan yang dilakukannya, sebagaimana umumnya tujuan suatu perusahaan didirikan adalah untuk mencapai nilai (value) yang tinggi, dimana untuk mencapai value tersebut perusahaan harus dapat secara efisien dan efektif dalam mengelola berbagai macam kegiatannya. Salah satu ukuran untuk mengetahui seberapa jauh keefisienan dan keefektifan yang dicapai adalah dengan melihat profitabilitas perusahaan, semakin tinggi profitabilitas maka semakin efektif dan efisien juga pengelolaan kegiatan perusahaan.

## B. Penelitian yang Relevan

**Tabel 1.2 Penelitian Relevan**

No.	Nama Peneliti	Judul	Tahun Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Muhammad Yusuf dan Dedes Kusumawati	PENGAJIAN PEMELIHARAAN FASILITAS PKP-PK DI BANDAR UDARA ADI SUCIPTO-YOGYAKARTA	2013	Berdasarkan dokumen dari ICAO yaitu DOC, 9137AN/898 Part I Chapter 11.2, tindakan prosedur pelayanan PKP-PK dalam menangani keadaan darurat adalah Tingkat Siaga I, Tingkat Siaga II dan Tingkat Siaga III dengan yang paling berat yaitu di Tingkat Siaga III. Pada tahun 2011, terdapat 46 keadaan darurat yang tercatat pada Data Siaga Laksanan PKP-PK Bandar Udara Adi Sucipto meliputi 38 kali Tingkat

				Siaga I, 6 kali Tingkat Siaga II dan 2 kali Tingkat Siaga III. Tingkat Siaga III terjadi ketika pesawat latih jenis glacier jatuh di kebun teh (28 April 2011 jam 15.45 menggunakan kendaraan A.2) dan crash pesawat Sriwijaya B.737-300PK-CKM Pax 118 (20 Desember 2011 jam 17.13 menggunakan kendaraan Comando, F.1, F.2, R.1, A.1, A.2, utility).
2.	Lukiana	Pemeliharaan Kendaraan PKP-PK di Bandar Udara Hang Nadim-Batam	2015	Standar Operasi Prosedur pelaksanaan tugas Unit PKP-PK Bandar Udara Hang Nadim-Batam sudah mengacu pada ketentuan nasional dan internasional terkait dengan keamanan dan keselamatan operasi

				<p>penerbangan dan operasi bandar udara yang ada, yaitu mengacu pada PP No.3 Tahun 2001, CASR, Chapter 9 Annex 14 ICAO. Selain itu, untuk petunjuk pelaksanaan teknis disesuaikan dengan kondisi di lapangan yang ditetapkan oleh manajemen pengelola bandar udara.</p>
3.	Ari Susetyadi	<p>Evaluasi Fasilitas Peralatan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Di Bandara Haluoleo</p>	2012	<p>Berdasarkan standar kebutuhan minimum bandar udara untuk PKP-PK, dinyatakan bahwa Bandar Udara Haluoleo berada di katagori 6. Disini Bandara Haluoleo Kendari masih kekurangan yaitu mobil komando dan mobil ambulance untuk operasi kegiatan PKP-PK.</p>

		Kendari		<p>Pemenuhan kebutuhan kekurangan fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran di bandar udara (PKP-PK), diharapkan dapat beroperasi secara optimal dalam rangka mengantisipasi maupun mengatasi sebuah kecelakaan pesawat udara di bandar udara yang menyebabkan kebakaran pada pesawat tersebut, selain itu juga untuk menjaga operasional Bandar Udara agar tetap berjalan.</p>
4.	Muharam Abimawan Fauzan dan Bima Cahya	RANCANGAN SISTEM INFORMASI PERAWATAN	2018	<p>Pemeliharaan/Perawatan adalah semua aktivitas yang dilakukan untuk mempertahankan kondisi</p>

	Putra	KENDARAAN DAN PERALATAN PEMADAM KEBAKARAN OPERASIONAL UNIT PKP- PK PADA PT. ANGKASA PURA II		sebuah item atau peralatan, atau mengembalikannya ke dalam kondisi tertentu. Kemudian dengan penekanan inti definisi yang sejalan dengan di dalam bukunya mendefinisikan perawatan atau maintenance sebagai konsep dari semua aktivitas yang di perlukan untuk menjaga atau mempertahankan kualitas fasilitas/mesin agar dapat berfungsi dengan baik seperti kondisi awal.
5.	Miftakhu Rokhman Nur Ash Shidiq dan Siti Nur Azizah	PENGARUH PELATIHAN DAN KETEPATAN PENEMPATAN KERJA	2019	Hasil analisis jalur persamaan II variabel motivasi terhadap kinerja menunjukkan nilai 0,404 dan hasil uji t menunjukkan bahwa hasil

		<p>TERHADAP KINERJA DENGAN MOTIVASI SEBAGAI VARIABEL INTERVENING</p> <p>(Studi Pada Karyawan PKP- PK PT. Angkasa Pura II Persero)</p>	<p>thitung 4,731 &gt; ttabel 1,9866 dengan tingkat signifikansi 0,000 &lt; 0,05, berarti variabel motivasi berpengaruh signifikan terhadap kinerja karyawan Aircraft PKP-PK PT. Angkasa Pura II. Implikasi manajerial dari penelitian ini adalah sangat diperlukan adanya peningkatan motivasi yang lebih baik untuk mengembangkan kinerja yang berkualitas dengan cara penguatan dasar-dasar dalam peningkatan kinerja. Apabila motivasi berjalan baik maka kinerja akan akan baik sesuai dengan harapan. Dalam hal ini indikator dari motivasi sudah terserap dengan baik</p>
--	--	---	---

				untuk memaksimalkan kinerja.
6.	Endang Dwi Agustini dan Harry Yanto Lumban Batu	KINERJA KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDARA JUWATA TARAKAN	2016	Fasilitas PKP-PK pada Bandar Udara Juwata-Tarakan dapat disajikan pada tabel 6. Fasilitas PKP-PK merupakan fasilitas sisi udara yang ditentukan oleh kategori kelas bandar udara, dimana pada dasarnya tergantung pada 2 (dua) hal yaitu jenis dan komposisi pesawat, serta frekuensi dan kapasitas landas pacu.
7.	Nurlely Darwis, SH, MSi	TANGGUNG JAWAB HUKUM MENGATASI KECELAKAAN DI BANDARA HALIM	2015	Menyikapi fakta yang ada pada dasarnya setiap bandar udara di Indonesia harus memiliki pelayanan “Pertolongan Kecelakaan Penerbangan” untuk menangani keadaan darurat



		<p>PERDANAKUS UMA</p>	<p>bila terjadi. Hal ini dijelaskan pada pasal 217 Undangundang No. 1 tahun 1999 tentang Penerbangan, dan pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System/ SMS) di bidang penerbangan.</p>
--	--	---------------------------	--



### C. Kerangka Pemikiran

Kerangka berfikir dalam penelitian ini akan dimulai dengan menetapkan masalah penelitian yaitu kinerja petugas PKP-PK terhadap insiden di Bandara Dewandaru Karimunjawa, lalu mengidentifikasi masalah apa saja yang dapat terjadi saat penelitian berlangsung, kemudian menganalisa masalah, dan mengkonsultasikan masalah. Setelah semuanya dilakukan maka langkah terakhir adalah mengevaluasi masalah yang terjadi agar dapat diatasi dan dikurangi resiko insiden demi terwujudnya pekerjaan yang mengutamakan keselamatan.



Gambar 1.2 Skema Kerangka Pemikiran