

Analisis Proses Operasional Pengecekan Layak Terbang *Cargo Handling*

Yahya Zakaria

Alumni Universitas Nurtanio

yahyazakaria2311@gmail.com

Albert Kurniawan Purnomo

Universitas Nurtanio

alberstsmart9@gmail.com

Desta Sulaesih Mursyidah

Universitas Nurtanio

desta.sulaesih@gmail.com

Utari Kartika Sari

Universitas Nurtanio

utarikartika19@gmail.com

Abstrak

Restrictions on passengers during the Covid-19 pandemic at airports aim to reduce the rate of transmission of Covid. However, this actually increases the growth of freight forwarding which has an impact on increasing cargo. At the cargo terminal there is no x-ray which functions to check cargo and post. Therefore, cargo and post must be checked by the regulated agent outside the line 1 area. Several incidents have been found at the regulated agent which may have an impact on losses. This study aims to determine the procedure for checking outgoing cargo at the regulated agent, to find out the problems that occur in checking outgoing cargo at the regulated agent, and to find out solutions to overcome problems in checking outgoing cargo at the regulated agent. This study uses qualitative research methods with more data collection techniques on participant observation, in-depth interviews and documentation conducted on cargo agent and regulated agent. The results of the study prove that all research objectives, namely procedures for checking outgoing cargo at the regulated agent, problems that occur in checking outgoing cargo at the regulated agent, and solutions to overcome problems in checking outgoing cargo at the regulated agent have been identified. Furthermore, practical conclusions and suggestions will be discussed in more depth in this study.

Kata Kunci

Airport, Cargo, Cargo Agent, Regulated agent, X-ray

I. PENDAHULUAN

Operasionalisasi kegiatan transportasi udara membutuhkan tempat khusus yang disebut bandar udara untuk melaksanakan dan mengatur seluruh kegiatan manusia (penumpang) maupun barang (*cargo*). Dalam arus era globalisasi ini semakin meningkat karena wilayah perdagangan Dalam arus era globalisasi ini semakin meningkat karena wilayah perdagangan dan kebutuhan

konsumen akan barang dan produk bersaing sudah tanpa batas (Setiani, 2015).

Pada masa pandemi Covid-19 operasi bandar udara untuk pengangkutan penumpang dibatasi ketentuan pemerintah yang bertujuan menekan laju penularan Covid. Pembatasan penumpang ini tidak membuat kegiatan operasional bandara berhenti, justru meningkatkan pertumbuhan pengiriman barang sebagai dampak pembatasan kegiatan menyebabkan masyarakat melakukan transaksi jual beli barang melalui marketplace, hal ini berdampak pada bertambahnya *cargo* menjadi banyak serta membutuhkan tempat luas untuk penanganannya.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, *cargo* adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan serta barang bawaan.

Kargo secara sederhana didefinisikan semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal laut), atau darat (truk kontainer) yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah/kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor dan impor (Herlambang, et al, 2021; Aspan, et al, 2019). Dalam upaya memenuhi kebutuhan atau kepentingan masyarakat luas dalam pengiriman dan penerimaan barang, banyak perusahaan penerbangan domestic maupun internasional mempercayakan pekerjaan operasional pengiriman dan penerimaan barang kepada pihak yang lebih ahli, yaitu kepada pihak *ground handling*.

Ground handling menurut (Dharasta & Turnado, 2016) adalah suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, penanganan *cargo* dan pos, pelayanan peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandara, untuk keberangkatan (*Pre-Flight*) maupun untuk kedatangan atau ketibaan (*Post-flight*)”.

Pertumbuhan kargo di Indonesia tidak terlepas dari peranan perusahaan penerbangan sebagai penyedia sarana pengangkutan dan pengelola bandar udara sebagai penyedia fasilitas pengangkutan *cargo*. Hal tersebut harus ditunjang dengan peraturan perundang-undangan, tindakan, prosedur dan perlindungan yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 255/IV/2011 tentang Pemeriksaan Keamanan *Cargo* dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara untuk meningkatkan keamanan jasa angkutan *cargo* melalui lalu lintas udara. Kementerian Perhubungan telah mencabut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 255/IV/2011 tentang pemeriksaan keamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat dan menggantinya dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang pengamanan *cargo* dan pos yang diangkut dengan pesawat udara. Perubahan dari peraturan sebelumnya adalah mengatur bahwa pemeriksa *cargo* udara bukan lagi hanya perusahaan *Regulated Agent*, tetapi perusahaan penerbangan dan pengirim pabrikan (*known shipper*) juga berwenang untuk melakukan pemeriksaan *cargo* udara setelah memenuhi persyaratan yang tertuang dalam Peraturan Dirjen Perhubungan ini.

Setelah adanya peraturan tersebut, di terminal *cargo* tidak terdapat *x-ray* yang berfungsi untuk memeriksa *cargo* dan pos. *Cargo* dan pos harus diperiksa oleh pihak *Regulated Agent* di luar area lini 1. *Cargo* dan Pos yang telah diperiksa oleh *Regulated Agent* kemudian dibawa menuju daerah tempat penerimaan *cargo* atau *acceptance area*. *Regulated Agent* didefinisikan sebagai agen, perusahaan pengiriman barang, atau perusahaan lain yang sejenis, yang melakukan kerja sama atau bisnis di bidang pengiriman barang dengan perusahaan penerbangan dan melakukan pengendalian keamanan yang dipersyaratkan dalam hal-hal yang terkait dengan masalah pengiriman barang. *Regulated Agent* ini bertanggung jawab atas pelaksanaan pemeriksaan keamanan *cargo* dan pos (Yuliana, 2017).

Perusahaan *Regulated Agent* wajib menyediakan infrastruktur dan peralatan yang memadai, antara lain: ruangan pemeriksaan, mesin *X-Ray*, pendeteksi bahan pelacak peledak (*explosive trace detector*), detektor logam genggam (*hand held metal detector*), gawang detektor logam

(*walk through metal detector*), kaca detektor (*mirror detector*), pagar, kamera pemantau keamanan (CCTV), pagar keamanan untuk ruang pemeriksaan, pemadam kebakaran jinjing, dan segel keamanan berupa label pemeriksaan kemasan *cargo* atau pos. Selain infrastruktur dan peralatan, perusahaan *Regulated Agent* harus menyiapkan sumber daya manusia yang kompeten dengan sertifikasi dan disiplin tinggi dalam menjalankan pemeriksaan keamanan. Pemeriksaan keamanan *cargo* dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara dilakukan untuk memastikan terpenuhinya keamanan dan keselamatan penerbangan yang mendukung *Regulated Agent* terwujudnya kesejahteraan secara menyeluruh baik untuk para mitra usahanya maupun untuk para konsumen, namun dalam beberapa kasus dalam pengecekan barang di *Regulated Agent*. Beberapa kejadian di *Regulated Agent* antara lain perbedaan isi dokumen dengan barang yang diperiksa dengan *x-ray*, tidak sedikit pengirim berbuat curang dengan menyelundupkan barang, barang yang sering diselundupkan adalah elektronik, jika hal tersebut terjadi maka *cargo* akan mengalami hambatan pengiriman hingga *cargo* tidak dapat terkirim dan bisa dikategorikan barang ilegal, dan sering terjadinya selisih timbangan warehouse dengan *Regulated Agent* sendiri, jika dalam timbangan di warehouse 22,5 kilogram, dan di *Regulated Agent* 21,5 kilogram maka hal itu bukan jadi permasalahan besar karena jika selisih hanya 1 kilogram tidak mempersulit barang yang akan dikirim, tetapi tetap timbangan berat mengikuti berat timbangan *warehouse*. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Prasetyo, A, et al (2016), dan Fauza (2013).

Peneliti tertarik untuk meneliti pengecekan *cargo* di *Regulated Agent* dengan tujuan: mengetahui prosedur pengecekan *cargo outgoing* di *Regulated Agent*; mengetahui masalah yang terjadi pada pengecekan *cargo outgoing* di *Regulated Agent*; dan untuk mengetahui solusi dalam mengatasi masalah dalam pengecekan *cargo outgoing* di *Regulated Agent*.

II. LANDASAN TEORI

1. Kargo

Kargo didefinisikan secara sederhana sebagai semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal), atau darat (truk kontainer) dan biasanya untuk diperdagangkan, baik antarwilayah, kota di dalam negeri maupun antarnegara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor impor. Apa pun jenisnya, semua barang kiriman kecuali benda - benda pos dan bagasi penumpang, baik yang diperdagangkan (ekspor-impor) maupun untuk keperluan lainnya (non komersial) dan dilengkapi dengan dokumen pengangkutan (SMU atau *Airway Bill*) (Majid & Warpani, 2019).

Cargo dibedakan dalam dua golongan besar berdasarkan cara penanganannya yaitu *general cargo* dan *special cargo*. Sementara itu, berdasarkan cara pelayanan dan jenis produknya, menurut ketentuan dari IATA AHM kargo dibedakan menjadi *general cargo*, *special shipment* dan *dangerous goods*. Kelompok *general cargo* adalah barang-barang kiriman biasa sehingga tidak memerlukan penanganan secara khusus, namun tetap harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dan memenuhi aspek *safety*. Kelompok *Special Cargo* adalah barang-barang kiriman yang memerlukan penanganan secara khusus (*special handling*), jenis barang ini pada dasarnya dapat diangkut lewat angkutan udara dan harus memenuhi persyaratan dan penanganan secara khusus sesuai dengan regulasi IATA. (Wiguna, et al, 2020). Kelompok *Dangerous Goods* adalah pengiriman barang yang diklasifikasikan sebagai bahan dan barang berbahaya serta benda-benda yang dilarang atau dibatasi merujuk pada ketentuan IATA (*International Air Transport Association*), ICAO (*International Civil Aviation Organization*), ADR (*European Road Transport Organization*) dan departemen pemerintah yang terkait atau organisasi lainnya yang relevan.

2. *Cargo Outgoing*

Menurut (Respati & Suprianto, 2015) *cargo outgoing* merupakan sebuah kegiatan dimana barang diterima dari agen / *shipper* dan kemudian untuk diproses menuju muat ke pesawat. *Cargo outgoing* melalui tahapan-tahapan proses-proses di dalamnya dan kita tidak bisa asal memasukan barang begitu saja, berikut proses penerimaan *outgoing* tersebut adalah :

Preparation: Kegiatan ini adalah untuk mempersiapkan barang untuk diperiksa *X-ray* dan dimasukkan ke gudang menuju *acceptance*.

Acceptance: Setelah barang telah diperiksa *X-ray*, kemudian barang tersebut siap untuk ditimbang ulang dan diperiksa kembali secara fisik mulai dari berat barang nya, di bagian *acceptance* ini menerbitkan dokumen BTB (bukti timbang barang) atau juga bisa disebut CWP (*cargo weighing proof*).

Storage: Setelah barang ditimbang ulang dan telah di *check* oleh staf *Checker* barang dimasukkan ke gudang dan ditempatkan di tempat yang telah tersedia dengan tujuan dan maskapai penerbangan yang berbeda menunggu pesawat *landing*.

Cargo Dispatch: Barang yang telah masuk ke gudang dipisah berdasarkan dan maskapai dan tujuannya.

Document Processing: Setelah barang hold menunggu pesawat *landing*, *loadmaster* maskapai terkait membuat dokumen barang yang akan masuk ke pesawat. Dilihat melalui dokumen dari *checklist checker* dokumen *cargo* pun dibuat.

Ready For Carriage: Setelah Pesawat *landing* barang pun siap dimasukkan menuju pesawat melalui gerobak ditarik menggunakan BTT menuju *apron*.

On board : barang pun sudah *loading* ke pesawat dan siap berangkat.

3. *Regulated Agent*

Regulated Agent (RA) melakukan pemeriksaan keamanan terhadap *cargo* dan pos yang ditangani atau yang diterima dari pengirim. Kementerian Perhubungan mensertifikasi perusahaan pengelola *Regulated Agent*. Pengelola *Regulated Agent* merupakan badan hukum Indonesia yang dapat berupa agen kargo, *freight forwarder*, atau bidang usaha lain. melakukan proses pemeriksaan, penyimpanan, dan pemeliharaan dokumen pemberitahuan tentang isi, surat muatan udara, dan perjanjian pengiriman kargo bagi pengirim pabrikan. Kewenangan RA Indonesia adalah sebagai pelaku tunggal dalam pemeriksaan keamanan *cargo* dan pos setelah memperoleh izin dari Dirjen Hubungan Udara. Masa berlaku izin pemeriksaan keamanan *cargo* dan pos oleh RA Indonesia adalah (5) lima tahun dan dievaluasi setiap tahun. RA Indonesia berhak memungut tarif atas jasa pemeriksaan keamanan yang diberikan (Widyastuti, 2021).

III. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang dilakukan adalah metode penelitian Kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang sudah berlangsung sebelum peneliti benar-benar ada di lapangan, model ini dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu (Purnomo, 2019). Peneliti sebelumnya telah melakukan wawancara dan hasil wawancara sementara diolah. Bila hasil wawancara yang didapatkan belum memuaskan maka dilanjutkan kepada tahap berikutnya, kegiatan dalam penelitian kualitatif dilakukan secara intens dan terus sampai didapatkan data yang sudah jenuh (Wijaya, 2018).

Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan pada *natural setting* (kondisi yang alamiah), sumber data primer, dan teknik pengumpulan data lebih banyak pada observasi berperan serta (*participant observation*), wawancara mendalam (*in depth interview*) dan dokumentasi (Sugiyono, 2019).

IV. HASIL PENELITIAN

Proses wawancara dilakukan dalam penelitian dari beberapa pihak untuk mendapatkan informasi di lapangan. Hasil wawancara dengan informan dalam penelitian ini sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Wawancara dengan Cargo Agent Pertama

No	Item Pertanyaan	Jawaban Informan
1	Bagaimana alur / proses pengiriman <i>cargo</i> ?	Pihak <i>shipper</i> /pemilik barang datang ke <i>cargo agent</i> , saat datang di <i>cargo agent</i> barang akan ditimbang lalu pemilik barang mengisi <i>form</i> PTI (Pemberitahuan Tentang Isi), setelah formulir PTI sudah diisi dengan lengkap <i>agent</i> akan membuat reservasi dari isi PTI, dan keluar nomer AWB/SMU. Setelah formulir sudah lengkap barang kiriman akan diberi label sesuai dengan isi barang, selanjutnya pemilik barang akan membayar biaya kiriman barang.
2	Bagaimana proses pengiriman hewan dan tumbuhan?	Setelah semua prosedur di <i>cargo agent</i> sudah selesai, maka barang akan dibawa ke dinas karantina untuk dicek apakah telah memenuhi standar kualitas yang ditentukan, jika sudah memenuhi standar, maka dinas karantina akan mengeluarkan sertifikat kelayakan.
3	Apakah dalam pengeluaran dokumen karantina memerlukan waktu yang lama?	Proses untuk pengeluaran dokumen karantina adalah 1 hari.
4	Berapa estimasi waktu dalam pengiriman <i>cargo</i> ?	Estimasi waktu pengiriman tergantung dari wilayah yang tujuan, jika pengiriman berada di Indonesia Bagian Barat, estimasi waktu pengiriman bandara tujuan kurang lebih satu hari. Tujuan wilayah pengiriman berada di Indonesia Bagian Timur, estimasi pengiriman sekitar 2 sampai 3 hari.
5	Barang apa yang banyak dikirim dari Bandung ke luar kota?	<i>Cargo outgoing</i> yang dikirim dari Bandung ke luar kota didominasi oleh kiriman <i>general cargo</i> , buah-buahan dan bunga.
6	Faktor apa yang berdampak terhadap keterlambatan kedatangan <i>cargo</i> ?	Faktor penyebab terjadinya keterlambatan antara lain <i>overload</i> sehingga <i>cargo</i> tidak dapat diberangkatkan pada hari itu, jadwal penerbangan yang ditangguhkan secara mendadak atau tidak adanya jadwal penerbangan karena alasan operasional.

7	Apakah pihak <i>shipper</i> melakukan <i>tracing</i> barang kiriman?	Pihak <i>shipper</i> bisa melakukan <i>tracing</i> barang melalui nomor resi tetapi pengecekan sendiri oleh <i>shipper</i> hanya berlaku untuk maskapai Citylink, Garuda, dan Lion Air. <i>Tracing</i> untuk Sriwijaya dan Nam Air dilakukan dengan nomor <i>booking</i> , namun ini hanya dapat dilakukan oleh <i>agent cargo</i> .
8	Bagaimana proses pengambilan barang jika menggunakan jasa <i>port to port</i> ?	Proses pengambilan barang untuk <i>port to port</i> bergantung kepada kebijakan pengelola <i>warehouse</i> dan bandara di tempat tujuan, Contoh: Bandara di Yogyakarta dan Makassar mereka menggunakan EMPU (Epedisi Muatan Udara) sehingga hanya pihak <i>agent cargo</i> yang bisa mengambil barang ke pihak <i>warehouse</i> . Jika bandara terkait tidak menggunakan EMPU maka penerima barang bisa mengambil barang kiriman dengan memperlihatkan resi dan nomor AWB atau SMU.
9	Jika <i>shipper</i> menggunakan jasa <i>door to door</i> apakah ada biaya tambahan?	Biaya tambahan layanan <i>door to door</i> ada minimal charges minimal 30 kg untuk daerah kota dan 50 kg untuk wilayah kabupaten. Biaya yang dikenakan dihitung seperti biasa namun ada tambahan <i>handling fee</i> .
10	Bagaimana solusi jika terjadi <i>overload</i> dan pembatalan penerbangan?	Solusi jika terjadi <i>overload</i> atau pembatalan penerbangan, <i>agent cargo</i> akan mengalihkan kepada <i>airline</i> lain atau memindahkan ke jam penerbangan berikutnya dan SMU di <i>reschedule</i> .

Sumber: Hasil Wawancara

Tabel 2. Hasil Wawancara dengan Cargo Agent Kedua

No	Item Pertanyaan	Jawaban Informan
1	Apa fungsi <i>Regulated Agent</i> ?	<i>Regulated Agent</i> berfungsi untuk melakukan verifikasi isi barang dengan menggunakan pemeriksaan <i>x-ray</i> .
2	Bagaimana alur / <i>flow</i> barang dari <i>shipper</i> hingga pengecekan <i>agent cargo</i> ?	<i>Flow</i> dimulai dari pengirim, mengirim langsung ke <i>agent/sub agent</i> , ada beberapa <i>shipper</i> yang menggunakan jasa <i>sub agent</i> selanjutnya <i>sub agent</i> meneruskan ke <i>agent cargo</i> , pihak <i>agent cargo</i> ini akan mengeluarkan AWB/SMU. Konsumen datang ke <i>agent/sub agent</i> mengisi form dokumen PTI terlebih dahulu, setelah mengisi pernyataan akan isi barang, dikarenakan barang tidak akan dibongkar, maka isi PTI berdasarkan pengakuan pengirim. Tahap selanjutnya <i>agent cargo</i> akan memproses <i>booking</i> SMU berdasarkan pernyataan isi pengirim tadi, setelah mem- <i>booking</i> keluar nomor AWB/SMU, selanjutnya pihak <i>agent</i> memberi label

		<p>semua barang, diberi <i>sign code</i>, daerah tujuan, nomor SMU, nama pengirim</p> <p>baru barang itu nanti diantar ke <i>Regulated Agent</i>, sampai di <i>Regulated Agent</i>, selanjutnya barang di x-ray dan dicocokkan sesuai dengan pengakuan isi barang (SMU), semua proses tidak adamasalah di x-ray dan sesuai dengan SMU, barang dikirim ke <i>warehouse</i>, <i>warehouse</i> ialah tempat menunggunya pemuatan barang, barang yang sudah di <i>screening</i> dan sudah berada di <i>warehouse</i> akan didata lagi setelah itu pembuatan <i>moneyfast</i> barang baru di <i>prepare</i> ke gerobak untuk dibawa ke kompartemen pesawat.</p>
3	<p>Untuk barang yang dicek dan dibongkar oleh pihak <i>Regulated Agent</i>, apakah menjadi masalah dengan <i>shipper</i>?</p>	<p>Fungsi untuk pengamanan, jadi sudah kewenangannya, <i>Regulated Agent</i> itu seperti bea cukai, imigrasi, mereka mempunyai regulasinya sendiri apabila itu barang berbahaya untuk penerbangan mereka mempunyai kewenangan untuk membongkar barang tersebut.</p>
4	<p>Apakah <i>Regulated Agent</i> itu ditunjuk dari pemerintah langsung atau pihak swasta yang memenangkan tender?</p>	<p><i>Regulated Agent</i> itu swasta, jadi <i>Regulated Agent</i> itu perusahaan yang dibentuk berdasarkan keputusan pemerintah yang mengharuskan adanya satu perusahaan yang mengelola regulasi yang dikeluarkan dinas keamanan kebandar udaraan, DIRKAMPEN (Direktorat Keamanan Penerbangan) mengeluarkan keputusan <i>Regulated Agent</i> pada tahun 2011, waktu adanya Adam Air jatuh mulai di atur harus ada satu tahapan lagi sebelum barang ini berangkat. Jadi sudah dari hasil observasi oleh dinas perhubungan demi keamanan penerbangan akhirnya mencetuskan harus adanya satu tahapan lagi sebelum mencapai gudang. Saat terjadinya kecelakaan pesawat itu menjadi bahan observasi bagi pihak perhubungan udara dan akhirnya terbitlah canangan untuk adanya satu perusahaan yang fungsinya untuk menfilter keamanan barang untuk penerbangan. Jadi adanya klasifikasi untuk menjadi <i>Regulated Agent</i>, ada beberapa point yang harus dipenuhi terutama kordinasi dengan DIRKAMPEN mulai dari bangunan, <i>flow</i> di dalam yang paling utama <i>avsec</i>, <i>avsec</i> itu <i>aviation security</i> bertugas untuk menerbitkan surat CSD.</p>
5	<p>Sebelum adanya <i>Regulated Agent</i> bagaimana proses barang?</p>	<p><i>Cargo</i> langsung ke <i>warehouse</i> dan itu pun ada yang di <i>screening</i> dan ada juga yang tanpa. Di Bandung sendiri <i>Regulated Agent</i> dibutuhkan pada saat penerbangan Air Asia masuk, jadi Air Asia itu regulasi dari luar (Internasional), dia mengharuskan ada, karena Air Asia penerbangan Internasional,</p>

		berarti dia bersentuhan langsung dengan bea cukai, semua barang yang masuk dari luar ke daerah pabean sudah terhitung biaya masuk, semua barang itu termasuk biaya masuk otomatis penanganan barang atau penanganan pesawat itu harus juga terkoneksi dengan pengabeanan, izin Air Asia masuk ke Bandung harus adanya pelaporan bea cukai yang terkoneksi dengan bea cukai, akhirnya Air Asia minta tolong karena memang dari kepentingan Air Asia sendiri harus ada barang yang impor, maka dibentuklah PPS (tempat penampungan sementara) yang bahasa lainnya <i>warehouse</i> , jadi adanya regulasi luar (Internasional) masuk ke Bandung yang akhirnya menggiring Bandung memperbaiki penanganannya <i>cargo domestic</i> .
6	Apakah <i>Regulated Agent</i> sudah ada di seluruh Indonesia?	Belum. Bahkan sekarang pun di beberapa daerah ada yang tidak menggunakan <i>Regulated Agent</i> , yang baru ada kota Bandung, Jakarta (Halim), Surabaya, dan kota kota besar. Pekanbaru, Palembang belum ada, karena dasar orang yang membuka <i>Regulated Agent</i> itu suatu badan usaha entah itu nantinya bakal milik negara atau swasta tetap bakal ada perhitungan, sekarang itu kan menambah <i>cost</i> yang dimana notabene dulu sebelum ada <i>warehouse</i> dulu disini (Bandung) tetap di <i>x-ray</i> tetapi dilakukan oleh Angkasa Pura. <i>Regulated Agent</i> itu perusahaan independen yang akan bertemu dengan berbagai macam <i>airline</i> dan <i>airline</i> bisa <i>request</i> penanganannya sendiri-sendiri, tetapi kalau Angkasa Pura tidak bisa.

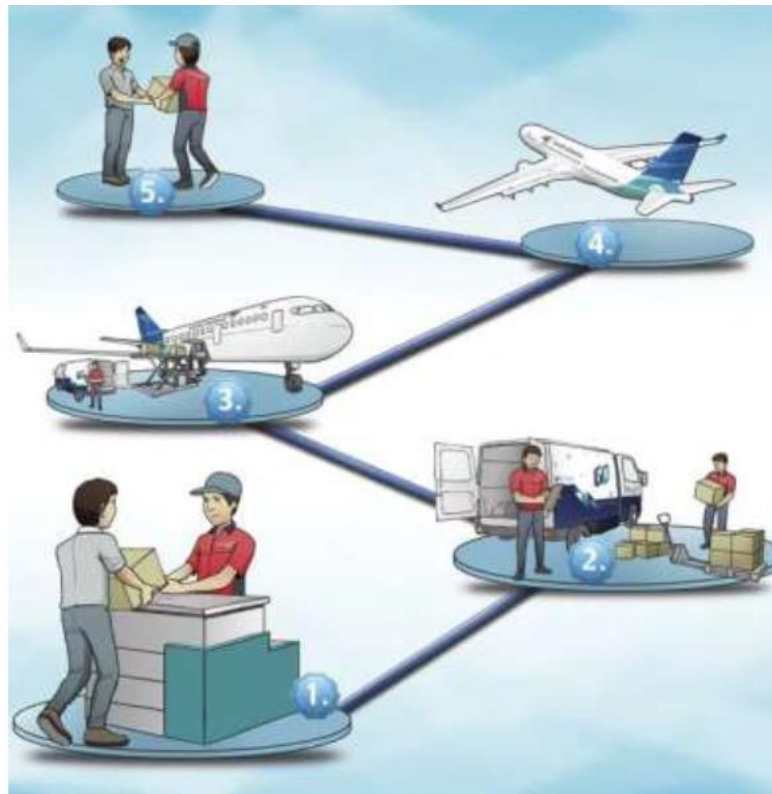
Sumber: Hasil Wawancara

Tabel 3. Hasil Wawancara dengan *Regulated Agent*

No	Item Pertanyaan	Jawaban Informan
1	Apa fungsi <i>Regulated Agent</i> ?	Fungsi dari <i>Regulated Agent</i> itu sendiri untuk mengecek <i>cargo</i> udara serta indentifikasi barang sebelum <i>on board</i> ke pesawat.
2	Berapa jumlah personel bertugas dalam setiap <i>shift</i> kerja dalam pengecekan <i>cargo</i> ?	Jumlah personel dalam setiap <i>shift</i> itu 1 manajer, 1 avsec, 2 porter dan 2 operasional.
3	Bagaimana alur proses dari pengecekan <i>cargo</i> ?	Proses alur pengecekan <i>cargo</i> dimulai dengan barang datang dari <i>cargo agent</i> , kemudian barang diturunkan dari mobil pengangkut, ditimbang kembali setelah itu <i>cargo</i> dimasukkan ke dalam mesin <i>x-ray</i> untuk mencocokkan isi <i>cargo</i> dengan SMU. Setelah semua sesuai maka barang kiriman diberi label <i>security checked by Regulated Agent</i> , selanjutnya pihak <i>Regulated Agent</i> akan

		mengeluarkan CSD untuk setiap <i>cargo</i> . Proses terakhir <i>cargo</i> dimasukkan ke dalam mobil <i>Regulated Agent</i> , lalu mobil disegel untuk diantarkan ke <i>warehouse</i> .
4	Faktor-faktor apa saja yang bisa mengakibatkan <i>cargo</i> tidak dapat dikirim?	Permasalahan yang sering terjadi adalah dokumen yang tercantum dalam SMU dan isi <i>cargo</i> berbeda, contoh: dalam SMU <i>cargo</i> dinyatakan <i>General Cargo</i> , tetapi saat <i>screening</i> ditemukan 1 buah HP yang terselip.
5	Bagaimana cara penyelesaian ketika adanya isi <i>cargo</i> dan SMU tidak sesuai?	Jika terjadi ketidaksesuaian antara dokumen SMU dan sis kargo maka <i>Regulated Agent</i> berhak membongkar <i>cargo</i> dan mengeluarkan barang yang tidak dicantumkan pada SMU.
6	Kapan waktu ideal untuk melakukan proses pengecekan di <i>Regulated Agent</i> ?	Waktu ideal untuk dilakukan proses pengecekan <i>cargo</i> adalah maksimal 2 jam sebelum jadwal penerbangan.
7	Selain SMU dan isi <i>cargo</i> tidak cocok apakah masih ada permasalahan lain?	Masalah yang sering muncul adalah terkadang ada selisih kilogram saat penimbangan antara <i>Regulated Agent</i> dan <i>Warehouse</i> .
8	Bagaimana solusi jika adanya selisih dalam timbangan?	Bila terjadi selisih barang akan mengembalikan kepada <i>Regulated Agent</i> untuk mengganti keterangan berat <i>cargo</i> .
9	Mengapa bisa terjadi selisih timbangan antara <i>Regulated Agent</i> dan <i>Warehouse</i> ?	Selisih timbangan terjadi dikarenakan <i>human error</i> dari lini 1 <i>Regulated Agent</i> .
10	Bagaimana SOP dalam pengiriman dari <i>Regulated Agent</i> ke <i>Warehouse</i> ?	Pengiriman barang dari <i>Regulated Agent</i> ke <i>Warehouse</i> harus memakai mobil <i>Regulated Agent</i> dan tidak boleh memakai mobil <i>cargo agent</i> dikarenakan pada saat di <i>warehouse</i> ada proses pelepasan labeling, jadi truk <i>Regulated Agent</i> saat mengirim ke <i>warehouse</i> dalam kondisi tersegel.

Sumber: Hasil Wawancara



Gambar 1. Alur *Outgoing Cargo*

Gambaran alur *outgoing cargo* mulai dari pihak *shipper* datang ke *agent cargo*, setelah administrasi dan kelengkapan dokumen terpenuhi barang kiriman dibawa ke *Regulated Agent* untuk proses *screening*, pemberian *label security checked* dan mengeluarkan CSD, kemudian dari *Regulated Agent* barang kiriman dibawa ke warehouse dan siap on board dalam pesawat untuk dikirim.

Proses Observasi dilakukan dengan melakukan pengamatan selama proses penelitian. Berikut adalah gambaran pengamatan tertuang dalam tabel:

Tabel 4. Hasil Observasi

No	Topik (Tempat)	Deskripsi Informasi
1	<i>Cargo Agent 1</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurangnya informasi mengenai perbedaan prosedur antara <i>general cargo</i> dengan <i>dangerous good cargo</i>. 2. Sering terjadi <i>human error</i> di <i>cargo agent</i> salah satunya pengetikan nama yang salah di dalam <i>book schedule</i>. 3. Kurangnya informasi tentang prosedur apa saja yang harus dilengkapi baik saat di datang gerai ataupun di <i>website cargo agent</i>.
2	<i>Regulated Agent</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengecekan <i>cargo</i> di <i>Regulated Agent</i> secara keseluruhan susah sesuai dengan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor

		<p>KP 152 Tahun 2012, hanya saja terkadang terdapat <i>shipper</i> yang mengirim barang tidak sesuai isi SMU (Surat Muatan Udara) dengan isi <i>cargo</i>.</p> <p>2. Sering terjadinya perbedaan berat <i>cargo</i> antara <i>Regulated Agent</i> dan <i>warehouse</i> dikarenakan <i>human error</i> terjadi di lini depan <i>Regulated Agent</i>.</p>
--	--	---

Sumber: Hasil Pengamatan Peneliti

Proses Pengiriman *Cargo Outgoing* Melalui *Agent Cargo*

Proses pengiriman *cargo* melalui *agent cargo* dimulai dari *cargo* masuk ke *agent cargo* sampai *cargo* diangkut ke *Regulated Agent* untuk melakukan pengecekan isi dari *cargo* kiriman. Berikut adalah proses pengiriman *cargo*:

1. Proses kegiatan saat *cargo* masuk ke *agent cargo*:
 - a. Pengirim (*shipper*) bisa datang langsung ke *agent cargo* yang berada di kawasan lingkungan Bandara Husein Sastranegara.
 - b. *Cargo* akan ditimbang beratnya serta diukur volumenya terlebih dahulu untuk pembuatan PTI (Pemberitahuan Tentang Isi) yang memuat informasi tentang data diri pengirim, penerima setelah itu diterbitkan *airway bill* (AWB) atau Surat Muatan Udara (SMU), setelah proses ini selesai pengirim akan membayar tarif untuk pengiriman *cargo* tersebut.
 - c. Langkah selanjutnya *cargo* yang akan dikirim di-*marking* (diberi tanda) secara rinci mulai dari kota asal, nomor Surat Muatan Udara (SMU), kota tujuan, berat *cargo*, bandara asal dan tanggal pengiriman, selanjutnya *cargo* akan diberi label sesuai isi barang (barang mudah pecah, hewan atau tumbuhan, tanda posisi *cargo* serta tanda jika *kiriman itu berupa paket transit*).
2. Prosedur pengecekan *cargo* di *Regulated Agent*
 - a. *Cargo* yang masuk ke *Regulated Agent* akan diturunkan dari truk angkutan *cargo* selanjutnya disusun berdasarkan klasifikasinya.
 - b. Proses selanjutnya adalah *cargo* ditimbang dan dicek dengan menggunakan mesin *x-ray*, apakah sudah sesuai dengan Surat Muatan Udara (SMU) yang menyertainya.
 - c. Setelah semua *cargo* sesuai dengan yang tertera pada Surat Muatan Udara (SMU), *cargo* akan diberi *consignment security declaration* (CSD).
 - d. Setelah semua prosedur ini dilalui, maka *cargo* akan dibawa ke *warehouse* dengan mobil *Regulated Agent*.

Kendala Saat Proses *Outgoing Cargo* di *Agent Cargo* dan *Regulated Agent*.

Beberapa kendala muncul dalam proses pengiriman *cargo* menyebabkan ketidaklancaran proses pengiriman. Beberapa kendala pengiriman ini antara lain:

1. Kendala yang sering dihadapi adalah ketidaksesuaian antara deklarasi dalam PTI dengan kondisi barang real/aslinya. Sering terjadi keterangan barang dideklarasikan sebagai general *cargo* namun ternyata terdapat barang lain yang tidak satu jenis seperti barang elektronik dan minuman beralkohol. Keterangan palsu seperti itu

biasanya akan terlihat pada proses pengecekan di *Regulated Agent* dengan mesin *x-ray* dan hal tersebut menyebabkan *cargo* tidak diproses lebih lanjut.

2. Ketidakteraturan jadwal penerbangan, khususnya pada masa pandemi saat ini jadwal penerbangan sering terjadi pembatalan sehingga hal ini mengakibatkan *cargo* mengalami keterlambatan proses pengiriman.
3. Adanya selisih selisih timbangan antara pihak *Regulated Agent* dengan pihak *warehouse*.
4. Adanya keterlambatan proses pengiriman *cargo* dari pihak *agent cargo* menuju *Regulated Agent*, dikarenakan *cargo* yang datang terlambat dari Pihak *Shipper* (Pengirim).

Penanganan Kendala Saat Proses *Outgoing Cargo* di *Agent Cargo* dan *Regulated Agent*

Upaya yang dilakukan oleh *cargo agent* dan *Regulated Agent* saat terjadi kendala proses pengiriman *outgoing cargo* untuk memenuhi tercapainya ketepatan waktu pengiriman:

1. Jika ditemukan *cargo* dengan PTI tidak sesuai dengan isi saat pemeriksaan dengan *x-ray* di *Regulated Agent*, maka *Regulated Agent* akan mengambil keputusan untuk mengambil barang yang tidak tertulis di PTI dan mengembalikannya kepada *agent cargo*. *Regulated Agent* tidak akan mengambil resiko karena akan berdampak kepada keselamatan penerbangan.
2. Jika terjadi jadwal penerbangan yang dibatalkan (*cancel*), barang tetap bisa *refund* jadwal ke jadwal penerbangan selanjutnya.
3. Jika terjadi selisih berat barang antara *Regulated Agent* dan *warehouse* maka barang akan dikembalikan kembali kepada *Regulated Agent* untuk penimbangan ulang, hal itu terjadi khususnya jika selisih berat barang melebihi 10 kilogram.
4. Saat terjadi keterlambatan pada proses pengecekan barang, maka pihak *Regulated Agent* akan menanyakan kepada pihak *airline* apakah *cargo* masih sempat untuk diangkut ke dalam pesawat, jika sudah tidak sempat, maka barang kiriman akan disimpan terlebih dahulu di *warehouse*.

V. KESIMPULAN

Disarankan untuk *cargo agent* memberikan sosialisasi kepada *shipper* syarat pengiriman *cargo*, baik untuk *general cargo* maupun untuk *special cargo* termasuk didalamnya syarat pengiriman untuk *dangerous goods*. Pemberitahuan pada *shipper* dapat melalui keterangan pada saat *shipper* menyerahkan barang (*cargo*) kepada *Cargo Agent*, atau bisa juga melalui media yang dapat diakses kapan pun oleh pihak *shipper*.

Disarankan juga untuk pemeriksaan ulang pada saat penimbangan berlangsung agar tidak berdampak pada waktu yang diharapkan, karena dapat memperlambat proses *on board* barang dalam pesawat (Permatasari, et al, 2019).

Terakhir juga disarankan agar pihak *cargo agent* memberitahu kepada *shipper* agar memilih jadwal penerbangan 2 jam sesudah mengisi formulir data, karena maksimal barang kiriman melalui proses pengecekan adalah 2 jam sebelum jadwal penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

Aspan, et al. (2019). Perjanjian Pengangkutan Barang Loose Cargo Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat. *SOU MATERA LAW REVIEW Volume 2, Nomor 2, 2019*.

- Dharasta, Y. S. M. A., & Turnado, A. (2016). Pelaksanaan Pelayanan Ground Handling Terhadap Penumpang Maskapai Lion Air Di PT Kokapura. *Ground Handling Dirgantara*, 3(1), 25–35.
- Fauzta. (2013). Pelaksanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Kp 152 Tahun 2012 Tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara (Studi Di Bandara Soekarno-Hatta). Sarjana thesis, Universitas Brawijaya.
- Franciscus, et al. (2017). Analisis Perbandingan dan Model Ideal Cargo Compartement pada Delapan Pesawat Penumpang Wide Body dan Prospek Muatan Kargonya. *JTK: JURNAL TEKNOLOGI KEDIRGANTARAAN Vol 2, No. 2*.
- Herlambang, et al. (2021). Implementasi Aplikasi Kargo Darat Ritel Menggunakan Metode Incremental PT. POS Logistik Indonesia. *Jurnal Teknik Informatika*, 13(3), 29–35.
- Majid, S.A. & Warpani, E.P.D. (2019). *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 153 Tahun 2015 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP. 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo dan Pos yang diangkut dengan pesawat udara (Regulated Agent).
- Permatasari, D. R., Riza, D. N., & Agustiono, M. R. (2019). Analisis Dampak Tidak Adanya Regulated Agent Terhadap Kelancaran Operasional Di Terminal Kargo Dan Pos Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang. *Prosiding Snitp*, 3(3), 1–9.
- Prasetyo, A, et al (2016). Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Kargo Domestik Di Bandar Udara Juanda Surabaya. *Rekayasa Sipil*, 9(3), pp.179-190.
- Purnomo, A.K. (2019). Metode Riset untuk Ekonomi & Bisnis. Bandung : CV Alfabeta.
- Respati, H. A & Suprianto, E. (2015). Tinjauan Tentang Cargo oleh Porter Bagian Domestik di PT. M. *Jurnal Industri Elektro dan Penerbangan*, 5(3).
- Setiani, B. (2015). Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara. *Jurnal Ilmiah Widya. Volume 3, Nomor 1*.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfabeta.
- Widyastuti, D.D. (2021). Peran Agen Teregulasi (Regulated Agent) dalam Mendukung Keamanan Kargo Udara. *Jurnal Mitra Manajemen Vol 12, No 2*.
- Wiguna, et al. (2020). Kajian Kegiatan di Area Gudang Kargo pada Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. *Jurnal Ilmiah Aviasi Langit Biru Vol. 13 No.1 Februari 2020*.
- Wijaya,H. (2018). Metode Penelitian Dalam Penulisan Jurnal Ilmiah Elektronik. 23-24.
- Yuliani, D. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Personel Ground Handling. *Jurnal Transportasi Udara*. 76-77.