

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pengangkutan bahan atau barang berbahaya melalui udara diperbolehkan selama mengikuti ketentuan yang tercantum dalam *International Air Transport Association – Dangerous Goods Regulation* (IATA-DGR). Regulasi ini telah diakui oleh maskapai penerbangan di seluruh dunia dan disusun berdasarkan rekomendasi dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) yang tercantum dalam Annex 18 Konvensi Chicago Tahun 1944, serta klasifikasi bahan berbahaya yang dikeluarkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Namun, dalam peraturan IATA-DGR juga dijelaskan bahwa terdapat jenis barang tertentu yang dilarang untuk diangkut melalui udara karena dapat mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan, khususnya bagi penumpang.

Ketentuan mengenai transportasi barang berbahaya diatur secara komprehensif oleh berbagai otoritas baik internasional maupun nasional. Di tingkat global, regulasi ini dikeluarkan oleh lembaga-lembaga seperti *International Air Transport Association* (IATA), *International Maritime Organization* (IMO), serta *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* (ADR), yang masing-masing menetapkan standar keselamatan dan prosedur pengiriman barang berisiko tinggi melalui udara, laut, dan darat. Di Indonesia, aspek keselamatan pengangkutan barang berbahaya melalui moda udara diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32

Tahun 2022, khususnya dalam bagian 92 yang mengatur keselamatan penerbangan sipil dalam kaitannya dengan pengangkutan bahan berbahaya. Regulasi-regulasi tersebut secara umum meliputi pedoman klasifikasi jenis barang berbahaya, batasan dan larangan dalam pengangkutannya, ketentuan teknis mengenai jenis kemasan dan pelabelan yang harus digunakan, tanggung jawab pengirim dan operator, tata cara pelaporan dan pelacakan, mekanisme keamanan, hingga sanksi administratif apabila terjadi pelanggaran. Seluruh ketentuan ini menjadi acuan mutlak dalam menjamin keselamatan, baik bagi awak dan armada angkut maupun bagi lingkungan serta masyarakat umum.

Pengangkutan barang berbahaya/mudah rusak sering kali dihadapi dengan berbagai tantangan, beberapa diantaranya dapat menjadi hambatan serius terhadap keberhasilan logistik. Pertama, sangat penting untuk mengklasifikasikan barang sesuai dengan aturannya, PBB memiliki sistem yang cukup jelas klasifikasi barang berbahaya secara internasional. Tetapi masih terdapat beberapa kesulitan terutama ketika menyangkut transportasi lintas batas barang berbahaya, misalnya ketika mengangkut peralatan medis yang mungkin mengandung zat radioaktif klasifikasinya harus dilakukan sesuai dengan standar negara tujuan, karena setiap jenis kargo berbahaya dibedakan berdasarkan kualitas dan hukum nasional tentang penerima barang berbahaya yang dapat berbeda pada tingkat tertentu secara umum. Tantangan selanjutnya pengemasan dan penandaan barang berbahaya yang tepat, untuk menerapkan langkah-langkah yang efektif dan meminimalkan potensi terjadinya kebocoran atau apapun bentuk kerusakan yang mungkin terjadi sepanjang keseluruhan proses transportasi. Selanjutnya, aspek pelabelan

memerlukan upaya untuk memastikan informasi disampaikan tidak hanya ditampilkan secara jelas tetapi juga mudah dipahami oleh semua yang terlibat dalam proses pengiriman yang beragam (Myronenko dkk., 2023).

Barang Berbahaya dapat dikirim melalui moda transportasi udara, namun pengangkutannya harus mematuhi ketentuan yang diatur dalam regulasi internasional terkait barang berbahaya. Ketentuan tersebut bertujuan untuk menjamin keselamatan penerbangan, awak pesawat, penumpang, serta lingkungan selama proses pengiriman berlangsung. Barang berbahaya dapat berbentuk bahan padat, cair, atau gas yang dapat membahayakan keselamatan, kesehatan, dan keamanan penerbangan. Petunjuk teknis terkait pengangkutan bahan berbahaya melalui udara disusun untuk memastikan keselamatan dan keamanan selama proses pengiriman. Petunjuk ini mencakup berbagai aspek penting, antara lain klasifikasi bahan berbahaya yang akan dikirim, batas maksimum jumlah bahan dalam satu kemasan, jenis pengangkutan yang digunakan, serta pemenuhan terhadap persyaratan pengemasan, pelabelan, penandaan, penanganan, dokumentasi, dan penyampaian informasi. Kemasan untuk barang berbahaya yang diangkut melalui udara wajib melalui pengujian terlebih dahulu dan harus menggunakan material berkualitas tinggi. Selain itu, kemasan harus dirancang dengan bahan dan penutup yang mampu mencegah kebocoran akibat pengaruh transportasi seperti perubahan tekanan udara, kelembapan, suhu, maupun getaran. Kemasan juga harus memenuhi standar spesifikasi konstruksi dan jenis bahan yang telah ditetapkan oleh regulasi internasional. (Susanto dkk., 2021).

PT Angkasa Pura Logistik adalah salah satu penyedia layanan yang mengelola pengiriman lokal dan internasional serta pengiriman barang. Bisnis ini mengkhususkan diri dalam mengelola kargo domestik dan pengiriman komoditas di dalam negeri. PT Angkasa Pura Logistik bekerja sama dengan maskapai penerbangan seperti Garuda dan Lion Air untuk menangani pengiriman kargo domestik. Bandar Udara Yogyakarta International Airport (YIA), yang berlokasi di wilayah Kulon Progo, merupakan bandara baru yang telah beroperasi dalam melayani pengangkutan kargo. Kemampuan yang lebih tinggi dan fasilitas tambahan juga harus disediakan untuk memenuhi pertumbuhan volume kargo untuk merampingkan arus kargo dan memungkinkan penyaringan komoditas secara efisien, memastikan tidak ada bahan berbahaya yang lolos dari pemeriksaan.

Jenis kargo yang ditangani terdiri dari dua kategori utama, yaitu *general cargo* dan *special cargo*. *General cargo* mencakup barang-barang umum yang tidak tergolong berbahaya serta tidak memerlukan penanganan khusus selama proses pengiriman. Sementara itu, *special cargo* mencakup barang-barang yang memerlukan perlakuan khusus, seperti hewan hidup (*live animal*), jenazah (*human remain*), barang bernilai tinggi (*valuable cargo*), barang berbahaya (*dangerous goods*), dan jenis khusus lainnya. Selain itu, perusahaan juga menyediakan layanan pendukung berupa kegiatan *warehousing* (pengudangan) dan *cargo handling* (penanganan kargo) guna menunjang kelancaran distribusi logistik.

Di antara berbagai jenis kargo yang ditangani, terdapat satu jenis yang memerlukan perlakuan khusus, yakni pengiriman *dangerous goods* atau barang berbahaya. Proses penanganan *dangerous goods* berbeda dengan penanganan

general cargo, terutama dalam hal prosedur dan persyaratan administrasi. Perbedaan mendasar antara kedua jenis pengiriman tersebut terletak pada kelengkapan dokumen yang wajib disertakan dalam pengiriman *dangerous goods*, yang harus memenuhi standar keselamatan dan regulasi internasional secara ketat. Di PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta tahun ini hanya menangani pengiriman *dangerous goods* kelas 3 yaitu *flammable liquids*, karena di YIA sendiri belum terdapat pesawat yang menangani khusus kargo menurut staff operasional Angkasa Pura Logistik Yogyakarta. Berdasarkan data dari bulan Juni – Oktober pada tahun 2024, terdapat 21 barang *dangerous goods* yang lolos kirim.

Tabel 1. 1 Data Lolos Kirim dan Tertolak Outgoing Dangerous Goods
bulan Juni – Oktober 2024

Bulan	Kategori DG	Total DG	Total Suspect (barang tertolak)	Total DG yang ditangani
Juni	-	0 koli	113 koli	113 koli
Juli	Kosmetik	4 koli	112 koli	116 koli
Agustus	Obat Herbal	1 koli	196 koli	197 koli
September	Obat Herbal	3 koli	195 koli	198 koli
Oktober	Obat Herbal	7 koli	130 koli	137 koli
Total	-	21 koli	746 koli	767 koli

Sumber : Data PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta

Namun, dalam praktiknya, sering kali ditemukan barang-barang yang terindikasi berbahaya (*suspect dangerous goods*) yang ditolak dalam proses pengangkutan. Penolakan ini umumnya terjadi karena ketidaksesuaian barang dengan persyaratan regulasi yang berlaku, seperti barang *dangerous goods* yang diselipkan di barang *general cargo* karena pengirim tidak mau ribet mengurus

syarat-syarat dan dokumen *dangerous goods*, barang *dangerous goods* yang tidak diberi label tanda bahaya, pengemasan yang tidak memenuhi standar, atau ketidaksesuaian dalam dokumentasi pendukung sehingga menyebabkan barang tersebut ditolak dan dikembalikan ke pengirim. Berdasarkan data dari bulan Juni – Oktober pada tahun 2024, terdapat 746 barang *dangerous goods* yang ditolak dan tidak bisa dikirim.

Penolakan *dangerous goods* menginjak angka 746 pcs dalam rentan waktu 5 bulan di tahun 2024. Dengan bulan Juni 113 pcs, Juli 112 pcs, Agustus 196 pcs, September 195 pcs, dan Oktober 130 pcs. Kategori *suspect* tersebut meliputi aerosol, cairan, *battery*, handphone, laptop, powerbank, parfume, herbisida dan pestisida tanpa MSDS yang setiap bulannya pasti terdapat barang-barang tersebut. Sangat berbanding terbalik barang yang lolos kirim dengan yang tertolak, sehingga menyebabkan kerugian seperti pengiriman mengalami keterlambatan karena harus mengecek fisik barang dahulu setelah dimasukkan ke mesin x-ray dan diidentifikasi barang berbahaya pada PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta. Penolakan terhadap barang-barang ini sangat penting untuk mencegah potensi kecelakaan atau bencana yang dapat merugikan banyak pihak. Pentingnya penolakan barang yang tidak memenuhi persyaratan ini tidak hanya berdampak pada keselamatan penerbangan atau pengangkutan, tetapi juga pada keberlanjutan dan kelancaran rantai pasokan global. Barang-barang yang tidak sesuai dengan regulasi berisiko menimbulkan masalah keamanan, seperti kebakaran, ledakan, atau pencemaran lingkungan.

Penelitian ini perlu dilakukan karena penanganan *Dangerous Goods* (DG) dalam kargo udara memerlukan perlakuan khusus yang tidak boleh diabaikan dalam

setiap tahap pengelolaannya. Setiap jenis barang yang termasuk dalam kategori berbahaya memiliki karakteristik sensitif yang berpotensi besar membahayakan keselamatan penerbangan jika tidak ditangani secara tepat. Proses penanganan yang dimaksud mencakup berbagai tahapan mulai dari pengemasan, pelabelan, pemuatan ke dalam pesawat, hingga pendistribusian, yang seluruhnya harus dijalankan secara akurat guna mencegah risiko kontaminasi terhadap kargo lainnya. Oleh sebab itu, penanganan barang berbahaya wajib dilakukan dengan perhatian tinggi hingga ke aspek terkecil sekalipun demi menghindari kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan kondisi tersebut, peneliti merasa perlu untuk mengkaji lebih dalam mengenai berbagai faktor yang menghambat proses penanganan *outgoing dangerous goods*, khususnya hambatan yang berasal dari ketidaksesuaian pengiriman, ketidakpatuhan pengirim terhadap regulasi, dan potensi penyelundupan barang berbahaya. Oleh karena itu, penelitian ini diberi judul: **“Analisis Faktor Penghambat Penanganan *Outgoing Dangerous Goods* dalam Pengiriman Kargo Udara di PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan dalam latar belakang sebelumnya, maka peneliti merumuskan pokok permasalahan sebagai fokus penelitian, yaitu:

1. Apa saja Faktor Penghambat Penanganan *Outgoing Dangerous Goods* dalam Pengiriman Kargo Udara di PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta?

2. Apa Saja Dampak yang Ditimbulkan Akibat Terhambatnya Penanganan *Outgoing Dangerous Goods* dalam Pengiriman Kargo Udara di PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mendeskripsikan Faktor Penghambat Penanganan *Outgoing Dangerous Goods* dalam Pengiriman Kargo Udara di PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta.
2. Mengetahui Dampak yang Ditimbulkan Akibat Terhambatnya Penanganan *Outgoing Dangerous Goods* dalam Pengiriman Kargo Udara di PT Angkasa Pura Logistik Yogyakarta.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Peneliti

Peneliti diharapkan mampu memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai faktor penghambat penanganan *Dangerous Goods* (barang berbahaya) yang sesuai dengan standar operasional dan regulasi yang berlaku. Selain itu, peneliti juga dapat mengidentifikasi berbagai dampak yang dapat mengganggu efektivitas dan kelancaran proses penanganan.

2. Bagi Program Studi

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang Manajemen Logistik, serta

dapat menjadi bahan pustaka Universitas dan sebagai bahan referensi bagi mahasiswa lainnya.

3. Bagi Instansi/Perusahaan

Kegunaan penelitian ini bagi perusahaan dapat dijadikan masukan terhadap objek penelitian tentang penanganan *Dangerous Goods*.