

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pariwisata merupakan bahasan yang luas dan mencakup banyak aspek didalamnya. Pariwisata diartikan sebagai perjalanan yang dilakukan oleh seseorang dalam jangka waktu tertentu dari suatu tempat ke tempat lain dengan melakukan perencanaan sebelumnya, tujuannya untuk rekreasi atau untuk suatu kepentingan sehingga keinginannya dapat terpenuhi. Pariwisata juga disebut suatu perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain untuk rekreasi lalu kembali ke tempat semula, dalam artian sebenarnya bahwa orang tersebut melakukan perjalanan ke tempat lain diluar tempat asalnya hanya sekedar untuk rekreasi atau berwisata dan tidak untuk bertujuan menetap.

Industri pariwisata tentunya memiliki banyak komponen yang terkait dengan sumber daya alam sekitar hingga infrastruktur suatu negara. Salah satu komponen penting yang terlibat di industri ini adalah sarana kepariwisataan. Sarana kepariwisataan adalah perusahaan – perusahaan yang memberikan pelayanan kepada wisatawan, baik secara langsung maupun tidak langsung dan hidup serta kehidupannya tergantung pada kedatangan wisatawan (Yoeti, 1984: 184). Sarana kepariwisataan yang dimaksud berupa akomodasi, rumah makan, cindramata/souvenir, dan transportasi. Inilah yang menjadikan pariwisata sebagai suatu kesatuan yang saling terkait dengan banyak komponen didalamnya dan

membuat pariwisata tidak dapat berdiri sendiri jika tanpa didampingi unsur – unsur tersebut.

Selain itu, sektor pariwisata juga memiliki peluang sebagai kegiatan yang dapat menunjang perekonomian bagi negara. Pariwisata di Indonesia berpotensi untuk mengembangkan kegiatan di industri pariwisata ini, karena didukung kondisi alam serta sumber daya yang luas melimpah. Dalam hal ini unsur pariwisata yang terkait dan sangat dibutuhkan adalah transportasi. Dengan adanya transportasi maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat. Transportasi dalam kegiatan ini dimaksudkan tidak hanya untuk orang – orang saja yang menggunakan, namun juga untuk sebuah barang yang dibantu oleh usaha manusia dalam melakukan perpindahan tempat asal ke tempat tujuan barang tersebut. Berkaitan pada sektor ekonomi, manfaat transportasi juga menciptakan adanya usaha pengiriman kebutuhan bahan atau barang tertentu di berbagai wilayah yang membutuhkannya. Maka dengan adanya transportasi dapat memudahkan dan melancarkan pendistribusian atau pengiriman ke seluruh wilayah serta akan menunjang usaha dari pemerintah dalam rangka meningkatkan pembangunan diseluruh tanah air. Dapat dipikirkan jika terdapat suatu daerah yang tadinya mempunyai sumber daya yang berlebih namun tidak dapat terjangkau misalnya, maka dengan adanya pengangkutan akhirnya sumber daya tersebut dapat tersalurkan ke daerah lain untuk kemudian dikelola dan dimanfaatkan dengan lebih baik lagi. Dari situlah dampak perpindahan yang menonjol adalah ketika adanya transportasi maka baik itu manusia hingga barang atau komoditi sekalipun menyebabkan nilai guna sesuatu akan lebih baik lagi.

Adanya transportasi yang memudahkan dalam perpindahan atau penyaluran suatu barang ataupun komoditi memunculkan kegiatan bisnis seputar perdagangan. Perdagangan ini tidak hanya berjalan sebatas dari daerah ke daerah atau kota ke kota. Namun, kegiatan perdagangan yang menyangkut penyaluran barang ini bisa terjadi hingga antar negara. Perdagangan antar negara tersebut dikenal dengan dua istilah kegiatan yaitu, ekspor (kegiatan menjual) dan impor (kegiatan membeli). Berikut data – data kegiatan ekspor dari berbagai komoditi yang dilakukan Indonesia dalam kurun waktu 3 tahun terakhir.

Tabel 1.1.
Ekspor Berbagai Komoditi Indonesia (2016 – 2018)

Tahun / Year	Nilai / Value (US \$)	Berat / Weight (KG)
2016	145.186.211.246,43	514.784.575.572,20
2017	168.828.175.936,02	545.846.633.057,06
2018	180.215.035.579,59	609.733.448.320,54

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia.

Tabel 1.2.
Impor Berbagai Komoditi Indonesia (2016 – 2018)

Tahun / Year	Nilai / Value (US \$)	Berat / Weight (KG)
2016	135 652 816 501,00	152 025 371 080,00
2017	156 985 563 722,00	160 749 286 641,00
2018	188 711 350 191,39	171 719 425 487,00

Sumber : Badan Pusat Statistik Indonesia.

Melihat tabel diatas menunjukkan ubetapa banyaknya perdagangan yang terjadi disuatu negara khususnya di Indonesia sendiri. Kegiatan perdagangan yang menyangkut pengiriman barang atau komoditi itulah yang dinamakan industri pada bidang kargo. Industri pengiriman kargo ini pastinya akan melalui berbagai proses yang tidak mudah, mulai dari pengurusan dokumen, pengangkutan, hingga pengiriman ke tempat tujuan. Maka dari hal inilah mendorong terbentuknya suatu usaha jasa yang banyak dilakukan oleh berbagai macam perusahaan. Perusahaan – perusahaan tersebut bergerak dibidang seputar penanganan proses pengiriman dan pengangkutan suatu barang atau komoditi dari penjual hingga pembeli atau pengirim hingga ke penerima diberbagai wilayah – wilayah tetentu sesuai tujuan permintaan atau pesanan. Kegiatan ini biasanya mengurus tentang beberapa hal, seperti membantu melengkapi dokumen – dokumen sebagai syarat pengiriman, kemudian proses pemesanan alat angkut, hingga proses pengiriman menggunakan alat angkut. Alat angkut inipun menjadi sarana transportasi yang sangat penting, baik itu menggunakan angkutan darat, laut atau udara.

Pada industri kargo sendiri terbagi menjadi 4 bidang berdasarkan alat angkut yaitu, kargo darat, kargo laut, kargo udara, dan multimoda kargo. Jika kargo udara pastinya menyangkut pengiriman barang yang diangkut menggunakan angkutan udara. Jenis kargo yang dikirimkan pun berbagai macam mulai dari *general cargo* seperti tas, sepatu, barang furniture atau barang elektronik sekalipun. Selanjutnya ada yang namanya *special cargo* seperti, ikan segar atau ikan hidup, sayuran, daging buah, binatang hingga bentuk – bentuk kiriman yang tidak umum lainnya yaitu, organ – organ tubuh manusia, jenazah,

dan barang – barang berbahaya. Dapat dilihat sebelumnya bahwa kargo terbagi menjadi 2 jenis, yaitu *general cargo* dan *special cargo* yang perbedaannya tentu dari penanganannya karena memiliki hal – hal yang harus dipertimbangkan saat melakukan proses pengiriman tersebut.

Dalam hal ini maskapai penerbangan pun turut serta menawarkan jasa pengangkutan kargo atau pengiriman barang salah satunya adalah PT. Jasa Angkasa Semesta yang membantu urusan tata operasional darat pada penanganan kargo. Pada Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya yang terletak di kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo, 20 km sebelah selatan Kota Surabaya. Bandara ini merupakan bandara terbesar dan tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta berdasarkan pergerakan pesawat, penumpang, dan barang. PT. Jasa Angkasa Semesta bergerak dibidang ground handling pengangkutan kargo dengan memberikan layanan berupa penanganan saat pengangkutan untuk beberapa jenis kargo atau muatan.

Dari semua macam jenis kargo atau muatan tersebut, terdapat salah satu muatan yang berbahaya dan memerlukan upaya penanganan khusus terhadap barang – barang yang diangkutnya. Sesuai peraturan yang dikeluarkan oleh International Air Transport Association (IATA), bahwa ada barang yang tidak boleh dibawa demi keselamatan dan keamanan penumpang karena dianggap dapat membahayakan penerbangan, yang disebut sebagai barang berbahaya dan dalam dunia penerbangan biasa disebut *Dangerous Goods*. Kargo jenis tersebut masih dibagi lagi menjadi beberapa klasifikasi kelas, yaitu Kelas 1 *Explosives*, Kelas 2

Gasses, Kelas 3 *Flammable Liquids*, Kelas 4 *Flammable Solids*, Kelas 5 *Oxidizing Substances*, Kelas 6 *Poisonous Toxic or Infectious Substance*, Kelas 7 *Radio Active Material*, Kelas 8 *Corrosive*, Kelas 9 *Miscellaneous Dangerous Cargo*.

Pada Kelas 1 *Explosives*, yaitu bahan – bahan yang dapat dengan mudah meledak ini dianggap paling berbahaya. Bahan – bahan eksplosif tidak hanya bahan peledak saja, namun juga meliputi semua bahan yang secara sendiri, ataupun dalam campuran tertentu jika mengalami pemanasan, kekerasan, atau gesekan dari luar dapat mengakibatkan peledakan yang biasanya diikuti oleh kebakaran. Hal ini terjadi karena pengaruh efek kimia alami atau buatan yang terjadi di dalam bahan tersebut sehingga hanya melalui oksidasi diri tanpa pengaruh luar tertentu bahan – bahan yang akan dimuat tersebut harus ditangani dengan teliti untuk meminimalkan resiko yang terjadi ketika alat angkut (biasanya pesawat) dapat terbang dengan selamat sampai ke tujuan. Contoh bahan eksplosif adalah garam logam yang peka. Berikutnya pada Kelas 2 *Gasses*, yaitu barang yang berupa gas bertekanan dan mudah terbakar, seperti LPG, thinner, bensin, Hydrogen, acetelyne dan sebagainya. Kelas 3 *Flammable Liquids*, yaitu cairan yang mudah menyala atau terbakar dan uap dari bahan yang termasuk kelas ini dapat mengakibatkan pingsan bahkan kematian. Contohn dari barang berbahaya ini seperti petrol, acetone, benzene, butanol dan sebagainya. Selanjutnya di Kelas 4 *Flammable Solids*, bahan yang sifatnya sama seperti kelas – kelas sebelumnya namun berbentuk padatan. Bahan padat yang mudah menyala ini bila terjadi kontak dengan sumber penyalaan dari luar seperti percikan api atau api bahan ini siap menyala. Tidak hanya itu, jika mengalami sebuah gesekan sekalipun dapat

diperkirakan barang ini juga akan ikut menyala. Berikutnya untuk Kelas 5 *Oxidizing Substances*, yaitu bahan yang bersifat mengoksidasi dan berupa zat yang mudah menghasilkan O₂ yang dapat mengakibatkan kebakaran.. Bahan ini dapat menimbulkan api ketika kontak dengan material yang mudah terbakar dan dapat menimbulkan peledakan, seperti peroksida organik atau contohnya air raksa, belerang, aspal, asam sulfat dan nitrat. Kemudian di Kelas 6 *Poisonous Toxic or Infectious Substance*, yaitu bahan berbahaya yang beracun atau menyebabkan infeksi dan dapat menyebabkan kematian atau cedera pada manusia jika tertelan, terhirup atau kontak dengan kulit. Bisa juga bahan yang dapat mengakibatkan infeksi dengan mengandung organisme penyebab penyakit. Contohnya bahan – bahan kimia, carbon tetrachloride, dinitrobenzenes, epichlorohydrin mercuric nitrate. Pada klasifikasi Kelas 7 *Radio Active Material*, yaitu bahan berbahaya yang mengandung material atau kombinasi dari material yang dapat memancarkan radiasi secara spontan. Contohnya seperti uranium dan tritium. Berikutnya pada klasifikasi barang berbahaya pada kelas 8 *Corrosive*, yaitu suatu zat yang mempunyai kecenderungan untuk dapat membuat suatu benda disekitarnya menjadi korosi atau peristiwa yang dapat menimbulkan perkaratan, seperti kerusakan logam, karat besi, noda perak, kerak baja yang terjadi apabila dipanaskan. Perkaratan ini timbul secara otomatis akibat reaksi kimia, temperatur suhu, dan keasaman. Contoh bahan yang mengandung korosif ialah asam asetat, asam sulfat, natrium hidroksida, fenol dan masih banyak lagi. Dan untuk yang klasifikasi barang berbahaya terakhir Kelas 9 *Miscellaneous Dangerous Cargo* yaitu bermacam – macam zat atau bahan berbahaya yang hadir namun tidak

mencakup kelas barang bahaya lain. Zat ini mencakup zat berbahaya lingkungan, zat suhu tinggi, dan GMM (*Genetically Modified Organisms*) atau GMO (*Genetically Engineered Microorganisms*), yaitu organisme hasil rekayasa genetika dan mikroorganisme hasil rekayasa genetika yang merupakan organisme hidup yang telah diubah secara genetik melalui teknik seperti kloning gen dan rekayasa protein. Barang – barang yang dikirimkan tersebut biasanya merupakan bahan baku bagi perusahaan industri – industri yang proses produksinya memanfaatkan bahan kimia.

Muatan berbahaya atau biasa disebut kargo *Dangerous Goods* tersebut harus diberi tindakan khusus dan tidak diperbolehkan asal – asalan selama proses penanganannya. Karena setiap barang yang termasuk dalam kelas *Dangerous Goods* pasti memiliki sifat sensitif yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Penanganan tersebut berupa bagaimana cara pengemasannya, pemuatan ke dalam pesawat kargonya, hingga tata letak yang harus diukur dengan tepat agar tidak mengkontaminasi pada muatan – muatan lainnya. Jika hal tersebut disepelekan, maka tidak diragukan lagi akan mengakibatkan banyak kerugian baik itu, materi, lingkungan, atau yang lebih parahnya adalah memakan korban jiwa. Oleh karena itu, setiap penanganan yang melibatkan kargo *Dangerous Goods* harus diperhatikan dengan baik setiap detailnya untuk meminimalisir kemungkinan kecelakaan yang terjadi. Pada Bandara Internasional Juanda Surabaya, terdapat penanganan kargo jenis tersebut yang salah satunya ditangani oleh PT. Jasa Angkasa Semesta. Sehingga dalam hal ini penulis ingin meneliti bagaimana proses penanganan khusus kargo *Dangerous Goods* kelas 9

Miscellaneous Dangerous Cargo oleh PT. Jasa Angkasa Semesta di Bandara Internasional Juanda Surabaya.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang dijelaskan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu :

1. Bagaimana upaya penanganan kargo *Miscellaneous Dangerous Goods* pada PT. Jasa Angkasa Semesta di Bandara Internasional Juanda Surabaya?
2. Kendala apa saja yang ada pada proses penanganan kargo *Dangerous Goods* dan bagaimana cara mengatasinya?

1.3. Tujuan dan Manfaat

1.3.1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan yang disusun dari penelitian untuk tugas akhir ini, adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana upaya penanganan muatan *Dangerous Goods* oleh PT. Jasa Angkasa Semesta di Bandara Internasional Juanda Surabaya.
2. Untuk mengetahui apa saja kendala yang biasanya terjadi pada proses penanganan kargo *Dangerous Goods* oleh PT. Jasa Angkasa Semesta dan bagaimana cara mengatasinya.

1.3.2. Manfaat Penelitian

- Bagi Peneliti

Memberikan pengetahuan lebih dalam lagi tentang penanganan dan pengangkutan muatan berbahaya atau kargo *dangerous goods* yang dapat dipelajari langsung dari orang yang ahli pada bidang tersebut.

- Bagi Pembaca Umum

Memberikan bahan informasi serta pembelajaran bagi pembaca umum mengenai tata cara penanganan kargo Dangerous Goods kelas 9.

- Bagi Obyek atau Subyek Penelitian

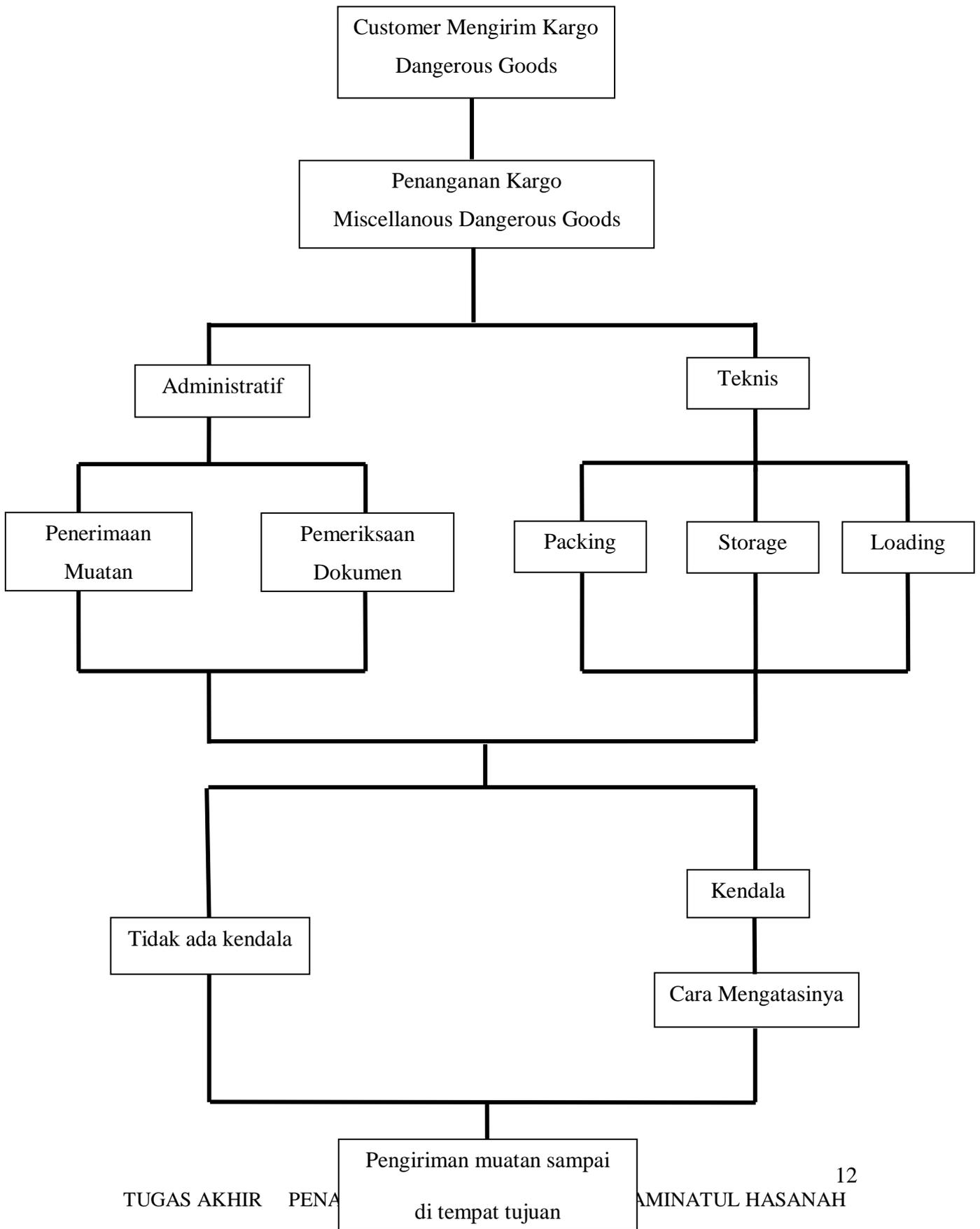
Bermanfaat sebagai bahan evaluasi tentang tata cara penanganan kargo *Miscellaneous Dangerous Goods* dalam jasa pengangkutan kargo oleh perusahaan yang terkait.

- Bagi D3 Kepariwisataaan / Bina Wisata

Dapat menjadi referensi bagi mahasiswa D3 Pariwisata / Bina Wisata jika hendak melakukan penelitian tentang kargo berbahaya jenis *Miscellaneous Dangerous Goods*. Selain itu, bermanfaat sebagai informasi tentang prosedur penanganan kargo dangerous goods kelas 9 di PT. Jasa Angkasa Semesta untuk mahasiswa yang ingin melakukan magang atau *job training* di perusahaan tersebut.

1.4. Kerangka Pemikiran

Menyusun kerangka pemikiran dalam penelitian digunakan untuk menjelaskan apa saja urutan isi penelitian yang akan dibuat. Selain itu, penulis juga ingin mempermudah dan memperjelas hasil pembahasan yang terdapat dalam penelitian ini pada pembaca. Pada penelitian berikut ini, peneliti juga menunjukkan apa saja pertanyaan yang akan dicari jawabannya di lapangan tentang masalah yang diambil dalam penelitian ini dengan judul Upaya Penanganan Kargo *Miscellaneous Dangerous Goods* pada PT. Jasa Angkasa Semesta.



Bisnis angkutan memang memegang peranan penting terhadap pertumbuhan ekonomi di suatu negara khususnya pada angkutan barang. Pengangkutan dalam arti luas dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. M. N Nasution pada bukunya tentang Manajemen Transportasi menyatakan pengangkutan adalah hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yakni tanah yang subur, kerja keras, dan kelancaran pengangkutan orang dan barang dari satu bagian negara ke bagian bagian lainnya. Menurutnya pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Adapun beberapa transportasi yang sering digunakan dalam pendistribusian barang salah satu contohnya pengangkutan melalui jalur udara. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara pada pasal 1, yaitu setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Selain itu, juga tertera pada Undang Undang Penerbangan pasal 141 yang menyatakan pengangkutan barang pada umumnya menggunakan pesawat udara niaga dan udara sipil.

Pada permasalahan ini yang ingin penulis uraikan adalah tentang bagaimana upaya penanganan khusus bagi kargo berbahaya yang diangkut melalui udara terhadap keselamatan penerbangan. Menurut Suharto Abdul Majid & Eko Probo D. Warpani (2009:95) kargo adalah ”Semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal) atau darat (truk kontainer) untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor-impor.”

Adapun tiga pihak utama yang terkait dengan pengiriman kargo, yaitu:

1. Pihak pengirim (shipper) : Shipper bisa berupa perorangan, badan usaha, dilakukan secara langsung tanpa perantara, atau melalui jasa ekspedisi muatan kapal laut atau ekspedisi muatan pesawat udara.
2. Pihak pengangkut (carrier) : Carrier bisa berupa cargo sales airline, cargo sales agent, airline / air charter yang juga berfungsi sebagai pengangkut kargo.
3. Pihak penerima (consignee) : Consignee bisa berupa perorangan, badan usaha maupun dalam bentuk cargo agent.

Kargo sendiri dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu General Cargo dan Special Cargo. Mengenai *Special Cargo* itupun dibagi lagi menjadi beberapa macam muatan, salah satunya adalah muatan berbahaya atau biasa disebut Dangerous Goods. Kargo Dangerous Goods menurut buku Dangerous Goods Regulations yang dikeluarkan oleh IATA yaitu, benda atau zat yang mana dapat menyebabkan resiko pada kesehatan, keamanan, properti, dan lingkungan seperti yang ditunjukkan didalam daftar Dangerous Goods Regulations atau yang memiliki

kelas sesuai dengan regulasinya. Secara umum Dangerous Goods dapat di klasifikasikan menjadi 9 kelas, yaitu Kelas 1 *Explosives*, Kelas 2 *Gases*, Kelas 3 *Flammable Liquids*, Kelas 4 *Flammable Solids*, Kelas 5 *Oxidizing Substances*, Kelas 6 *Toxic and Infectious Substances*, Kelas 7 *Radioactive Material*, Kelas 8 *Corrosives*, Kelas 9 *Miscellaneous Dangerous Goods*.

Pada pembahasan ini penulis memiliki fokus pada penanganan kargo *Miscellaneous Dangerous Goods*. Menurut buku Dangerous Goods Regulations dari IATA, *Miscellaneous Dangerous Goods* yaitu salah satu jenis kargo berbahaya golongan kelas 9 yang ciri – ciri bahan atau barangnya tidak termasuk dikelas lain sesuai *Dangerous Goods Class*. Berikut beberapa daftar contoh benda atau zat yang termasuk dalam *Miscellaneous Dangerous Goods* :

- Asbestos, amphibole (amosite, tremolite, actinolite, anthophyllite, crocidolite)
- Asbestos, chrysotile
- Capacitors
- Carbon Dioxide, solid (dry ice)
- Consumer commodity
- Chemical and First aid kits
- Live – saving appliances
- Engines, internal combustion
- Vehicles (flammable gas powered), Vehicles (flammable liquid powered)
- Polymeric beads

- Battery-powered equipment or vehicles
- Zinc dithionite

Hal pertama yang dilakukan saat hendak melakukan pengiriman kargo adalah penanganan administratif yang mana merupakan kegiatan administrasi dalam hal pengurusan dokumen atau pemeriksaan dokumen saat kargo tersebut tiba di warehouse. Selanjutnya adalah penanganan teknis atau pengurusan kargo saat dilapangan, dengan artian hal apa saja yang dilakukan saat kargo tersebut telah disetujui akan masuk dalam penyimpanan di warehouse hingga proses pengangkutan kargo untuk dikirimkan.

Saat penanganan administratif terdapat proses penerimaan muatan. Pada proses tersebut operator haruslah menentukan berat kiriman. Menentukan berat kiriman atau kargo ini didasarkan pada 2 (dua) cara perhitungan yaitu berdasarkan volume barang (*chargeable weight*) dan berat sesungguhnya (*gross weigh*t). Jika mengukur volume barang akan dihitung berdasarkan rumus Panjang x Lebar x Tinggi / 6000. Berikutnya perhitungan berdasarkan berat asli adalah pengukuran dengan melihat berat kargo sesungguhnya dengan cara langsung ditimbang waktu sampai di warehouse. Kemudian pemeriksaan dokumen yang disertakan saat hendak melakukan pengiriman kargo. Beberapa dokumen yang harus disertakan oleh pengirim dalam pengiriman kargo udara diantaranya yaitu, Air Waybill atau Surat Muatan Udara. Air Waybill adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak

penerima kargo untuk mengambil kargo. Shipper's Declaration For Dangerous Goods, dimaksudkan deklarasi pernyataan yang dibuat oleh pengirim saat hendak mengirimkan muatan berbahaya. Menurut IATA Dangerous Goods Shipper's Declaration yaitu, pengirim harus menyiapkan formulir yang menyatakan bahwa kargo telah dikemas, diberi label, dan dinyatakan sesuai dengan IATA Dangerous Goods Regulations (DGR). MSDS atau Material Safety Data Sheet, yaitu dokumen yang didalamnya berisikan data – data tentang sifat suatu zat – zat yang terkandung pada suatu barang, baik itu sifat kimia, dan sifat fisika yang dapat beresiko membahayakan sekitar ataupun tidak.

Tidak hanya itu, saat penerimaan pengiriman kargo ada beberapa hal yang harus di perhatikan, yaitu menentukan berat kiriman dan pengecekan dokumen. Selanjutnya sebagai operator juga harus memastikan packing barang dangerous goods apakah sudah sesuai dengan regulasi yang ditentukan. Berdasarkan buku Dangerous Goods Regulations pada luar kemasan ada beberapa kode yang menandakan kemasan tersebut bertipe apa, berikut contohnya :

○ **Packaging Type Code**

1 – Drum

4 – Box

2 – Reserved

5 – Bag

3 – Jerrican

6 – Composite Packaging

○ **Packaging Material Code**

A – Steel (all types and surface treatments)

B – Aluminium

H – Plastic Material

C – Natural wood

L – Textile

D – Plywood

M – Paper, multi-wall

F – Reconstituted wood

N – Metal

G – Fibreboard

P – Glass, porcelain or stoneware

Selain itu, tiap penanganan dangerous goods juga terdapat klasifikasi *packing groups* yang terbagi menjadi 3 kelas (I, II, dan III) hal ini bisa dilihat dibuku Dangerous Goods Regulations. Klasifikasi packing ini bertujuan untuk menentukan tingkat berbahaya relatif yang ditimbulkan oleh kargo tersebut. Informasi packing groups juga tertera pada dokumen Air Waybill dan NOTOC atau Notification To Captain.

- Packing Group I merupakan zat – zat atau muatan yang beresiko berbahaya tinggi.
- Packing Group II merupakan zat – zat atau muatan yang beresiko berbahaya sedang.
- Packing Group III merupakan zat – zat atau muatan yang beresiko berbahaya rendah.

Berikut beberapa contoh peraturan dalam pengemasan atau pengepakan Kargo Dangerous Goods khususnya yang termasuk kelas 9 Miscellaneous Dangerous Goods.

1. Environmental Hazardous Liquid

Peraturan pengepakan untuk Environmentally Hazardous Liquid ini tercantum dalam Buku Dangerous Goods Regulations (Packing Instruction 964). Barang tersebut berupa cairan kimia yang kandungannya termasuk kedalam kategori dangerous goods kelas 9. Pada pengemasan barang tersebut untuk inner packaging dapat menggunakan tempat yang terbuat dari kaca, logam, atau plastik. Jika kaca harus berkualitas yang baik (tidak mudah pecah), dan jika bersentuhan dengan cairan tersebut tidak menimbulkan reaksi kimia. Selain itu, jika menggunakan logam maka tidak jauh beda dengan wadah kaca yaitu, logam tersebut harus dipastikan tidak dapat bereaksi kimia terhadap barang yang ada didalamnya. Sedangkan untuk plastik, sebaiknya yang digunakan adalah plastik berbahan polietilena yang jika bersentuhan dengan bahannya tidak berpengaruh apa – apa. Tidak hanya itu, penutup dari kemasan tersebut harus dipastikan cukup kuat dan rapat untuk mencegah kebocoran.

Adapun kemasan luar, yaitu setelah barang dikemas didalam wadah – wadah tersebut harus dikemas kembali dengan outer packagings. Jika kargo Environmentally Hazardous Liquid ini dapat dikemas dengan menggunakan Drum, Jerrican, dan Box. Jika packing dalam Drum dan Boxes ada beberapa

pilihan bahan yang bisa digunakan yaitu baja, kayu, aluminium, fiber, kayu, dan logam. Sedangkan jika packing dalam jerrican maka yang dapat digunakan hanya jerrican baja, aluminium, atau plastik saja.

Selain itu, terdapat ketentuan dalam pengangkutan dipesawat untuk kargo Environmentally Hazardous Liquid ini yaitu, jika pada pesawat untuk pengangkutan kargo ini memiliki batas maksimal 450 Liter dalam satu penerbangan. Hal ini berlaku baik pada pesawat penumpang maupun pesawat kargo.

2. Carbon Dioxide Solid atau Dry Ice

Peraturan pengepakan untuk Carbon Dioxide Solid atau Dry Ice ini tercantum dalam Buku Dangerous Goods Regulations (Packing Instruction 954). Dry Ice dalam hal ini digunakan sebagai pendingin biasanya untuk pengangkutan fresh fish. Maka dalam hal ini dry ice harus tetap dicantumkan pada dokumen – dokumen pengiriman seperti air waybill. Tidak hanya itu, pada packing juga harus menunjukkan kargo tersebut terdapat dry ice dengan diberi kode UN Nummernya yaitu 1845. Kemudian jika ditaruh pada ULD pun juga harus menyertakan informasi terkait berapa berat bersih dry ice tersebut yang ada dalam ULD. Adapun ketentuan jika pengangkutan dry ice kedalam pesawat, baik itu pesawat penumpang maupun pesawat kargo, maksimal berat yang diangkut masing – masing diperbolehkan hanya sampai pada 200kg saja.

Menurut buku Dangerous Goods Regulations yang dikeluarkan oleh IATA juga menjelaskan tugas dan tanggung jawab pengirim dan operator dalam menangani Kargo Dangerous Goods :

1. Tanggung Jawab Pengirim (Shipper)

- Pengirim sebelum mengirimkan kargo-nya harus melakukan identifikasi muatan terlebih dahulu. Identifikasi muatan ini berdasarkan MSDS atau Material Safety Data Sheet yang biasanya dikeluarkan oleh pabrik pembuatan barang tersebut.
- Pengirim juga harus mengetahui kargo yang dikirimkan termasuk dalam kategori kargo jenis apa. Jika kargo Dangerous Goods maka juga harus mengetahui muatan tersebut masuk dalam kelas berapa sesuai ciri – ciri yang tertera berdasarkan MSDS tersebut.
- Pengirim juga bertanggung jawab melabeli atau menandai kargo tersebut dengan logo – logo yang telah ditentukan oleh IATA untuk setiap jenis kargo pada packagingnya jika akan dikirimkan.
- Selain itu, pengirim juga harus melampirkan dokumen sebagai persyaratan pengiriman kargo seperti dokumen Shipper Declaration, Air Waybill, serta Material Safety Data Sheet.

2. Tanggung Jawab Operator (Pengangkut atau Airlines)

- *Acceptance*
Saat penerimaan barang, operator memiliki tanggung jawab yaitu harus menangani kargo tersebut ketika sampai di *warehouse*. Beberapa hal yang harus dilakukan berupa memeriksa kelengkapan dokumen, memeriksa packing apa sesuai dengan kargo yang akan dikirimkan, serta tidak lupa *marking and labelling* pada muatannya juga harus diperiksa agar tidak terjadi kesalahan saat penanganan kargo tersebut.

- *Storage*

Penyimpanan kargo Dangerous Goods dalam *warehouse* juga tidak sembarang tempat, muatan berbahaya ini memiliki ruang tersendiri tidak jadi satu dengan kargo yang lainnya untuk mencegah kerusakan yang bisa saja terjadi pada keadaan sekitar.

- *Loading*

Setelah disimpan dalam *Dangerous Goods Storage*, operator juga bertanggung jawab dalam mengawasi loading kargo dalam pemuatan ke ULD atau Unit Load Device. Kegiatan inipun didampingi dengan staff yang berkompeten dan bersertifikat di bidang penanganan Dangerous Goods.

- *Inspection*

Bagian ini operator harus memberikan pengawasan mulai dari saat ULD ditarik ke Apron sampai proses loading ke pesawat.

- *Reporting*

Hal ini dilakukan jika terjadi insiden atau aksiden yang terjadi selama proses pengiriman berlangsung. Maka pihak operator harus membuat laporan kejadian apa yang terjadi.

- *Training.*

Terakhir tanggung jawab yang harus dilakukan oleh operator yaitu, mereka harus melakukan training atau pelatihan untuk mendapatkan sertifikasi penanganan dan pengangkutan bahan dan / atau barang berbahaya yang diangkut dengan transportasi udara. *Personel License* ini

dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Tidak hanya itu, bagi yang memiliki license atau sertifikasi ini tiap 24 bulan sekali mereka harus mengikuti ujian kembali untuk tetap memantapkan profesionalitas dalam bekerja pada bidang kargo tersebut.

Selain itu, terdapat pula peraturan dalam pengiriman kargo berbahaya ini yang termuat di Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 138 yang berisi :

1. Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus dan/atau berbahaya wajib menyampaikan pemberitahuan kepada pengelola pergudangan dan/atau badan usaha angkutan udara sebelum dimuat ke dalam pesawat udara.
2. Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus dan/atau barang berbahaya wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam pesawat udara.
3. Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.

Peraturan tersebut sangat jelas agar dalam proses penanganan kargo bisa berjalan dengan lancar, aman, dan terkendali. Namun, dalam proses penanganan tentunya bisa jadi memiliki kendala seperti *irregularity cargo* yaitu permasalahan yang terjadi dalam proses penanganan kargo. Selain itu *irrelagurity* juga dapat diartikan sebagai kejadian penyimpangan yang terjadi pada pelayanan lapangan yang penerapannya tidak sesuai dengan *Standard Operation Procedure*.

1.5. Metode Penelitian

Penelitian yang ditulis ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penulis menggunakan data deskriptif karena isi dalam penelitian ini memberikan gambaran dan memaparkan objek penelitian berdasarkan kenyataan yang ada secara kronologis dan sistematis berdasarkan permasalahan yang terkait. Penelitian Deskriptif ini bermaksud memberikan gambaran suatu gejala sosial tertentu secara detail terhadap permasalahan yang ada namun informasinya belum memadai. Menurut Moleong, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Metodologi kualitatif menurut Bogdan dan Taylor (1975:5) yaitu sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata - kata tertulis atau lisan dari orang - orang dan perilaku yang dapat diamati. Menurut mereka,

pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari sesuatu keutuhan. Sejalan dengan definisi tersebut, Kirk dan Miller (1986:9) mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung dari pengamatan pada manusia baik dalam kawasannya maupun dalam peristilahannya.

1.5.1. Batasan Konsep

Batasan konsep yaitu sesuatu yang dilakukan untuk membatasi ruang lingkup permasalahan yang peneliti ambil untuk tidak terlalu luas atau lebar sehingga isi dari penelitian itu lebih bisa fokus untuk dijabarkan. Hal ini dilakukan agar pembahasan yang dijelaskan juga tidak keluar dari pokok inti permasalahan yang diteliti. Batasan Masalah dalam arti kata lain sebenarnya menegaskan atau memperjelas apa yang menjadi masalah. Dengan kata lain, upaya merumuskan pengertian dan menegaskan batasan dengan dukungan data hasil penelitian pendahuluan.

Upaya menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah usaha untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya. Pada penelitian ini, diartikan sebagai usaha mencapai tujuan berupa bagaimana tindakan yang perlu dilakukan saat mengangkut muatan berbahaya atau dangerous goods untuk keselamatan penerbangan.

Menurut Suharto Abdul Majid & Eko Probo D. Warpani (2009:95) kargo adalah ”Semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal) atau darat (truk kontainer) untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor-impor.” Apapun jenisnya, semua barang kiriman kecuali benda–benda pos dan bagasi penumpang, baik yang diperdagangkan (ekspor-impor) maupun untuk keperluan lainnya (non komersial).

Muatan berbahaya atau Cargo Dangerous Goods menurut buku DGR (Dangerous Goods Regulations) yang dikeluarkan oleh IATA yaitu, segala benda atau zat yang mana dapat menyebabkan resiko pada kesehatan, keamanan, properti, dan lingkungan seperti yang ditunjukkan didalam daftar Dangerous Goods Regulations atau yang memiliki kelas sesuai dengan regulasinya. Sedangkan *Miscellaneous Dangerous Goods* menurut buku DGR juga disebutkan yaitu salah satu jenis kargo berbahaya golongan kelas 9 yang ciri – ciri bahan atau barangnya tidak termasuk dikelas lain sesuai *Dangerous Goods Class*.

Penanganan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1996) adalah mengerjakan atau menyelesaikan sendiri suatu masalah. Pada penelitian ini, penanganan yang dimaksud adalah bagaimana pengerjaan dan penyelesaian setiap proses pengiriman kargo Dangerous Goods kelas 9 oleh perusahaan *ground handling* PT. Jasa Angkasa Semesta.

Adapun menurut Pasal 1 Angka 33 Undang Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa bandara atau bandar udara yaitu area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Pada hal ini, penulis bermaksud melakukan penelitian pada salah satu bandara yang ada di Surabaya, Jawa Timur, Indonesia.

1.5.2. Teknik Penentuan Lokasi

Penelitian ini dilakukan di perusahaan ground handling di Indonesia yaitu PT. Jasa Angkasa Semesta, tepatnya pada Bandara Internasional Juanda yang berada di Kota Surabaya. Kantor perusahaan PT. Jasa Angkasa Semesta ini terletak di Terminal Kargo Internasional Lantai 2 Ruang DFC 10, Bandara Juanda, Surabaya, 61253, Segoro Tambak, Sedati, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur, Indonesia. Namun, penelitian tentang penanganan *Kargo Miscellaneous Dangerous Goods* dilakukan di Terminal 1 Kargo Bandara Internasional Juanda. Alasan peneliti memilih lokasi penelitian ini disertai pertimbangan – pertimbangan sebagai berikut :

- PT. Jasa Angkasa Semesta merupakan salah satu perusahaan ground handling besar yang cabangnya ada diberbagai kota di Indonesia. Perusahaan ini juga bergerak pada cargo services untuk tujuan domestik dan internasional yang berlokasi di Bandara Internasional Juanda Surabaya.

- Jika di Surabaya secara umum untuk penanganan dan pengiriman kargo Dangerous Goods melalui pesawat akan menggunakan jasa perusahaan ini. Selain itu, di kota Surabaya sendiri pun dalam pengiriman umumnya barang yang ditangani yaitu kargo Dangerous Goods kelas 9 atau biasa disebut Miscellaneous Dangerous Goods.
- Lokasi penelitian ini juga ditentukan atas dasar dimana masalah yang diambil oleh peneliti terjadi dan dapat ditemui yaitu Kargo PT. Jasa Angkasa Semesta di Bandara Juanda Terminal 1 Kargo Surabaya.
- Selain itu, lokasi penelitian cukup mudah dijangkau peneliti untuk melakukan penelitian tanpa dibebankan oleh jarak yang jauh ketika proses pengumpulan data.

1.5.3. Teknik Penentuan Informan

Ketika melakukan penelitian hal yang harus diperhatikan bagaimana cara mendapatkan data yang dibutuhkan, maka peneliti harus tepat memilih informan untuk membantu dalam pengisian data yang ada pada hasil penelitian. Menurut Moleong dalam bukunya informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Jadi ia harus mempunyai banyak pengalaman tentang latar penelitian. Ia berkewajiban secara sukarela menjadi anggota tim penelitian walaupun hanya bersifat informal. Sebagai anggota tim dengan kebaikannya dan kesukarelaannya ia dapat memberikan pandangan dari segi orang dalam tentang nilai – nilai, sikap, bangunan, proses, dan kebudayaan yang menjadi latar penelitian tersebut. Adapun syarat – syarat dalam memilih seorang informan adalah ia harus bicara jujur, taat

pada janji, patuh pada peraturan, suka berbicara, tidak termasuk anggota salah satu kelompok yang bertikai dalam latar penelitian, dan mempunyai pandangan tertentu tentang pariwisata yang terjadi.

Berdasarkan hal yang telah dijelaskan diatas, maka ditentukan beberapa informan yang dapat membantu dalam pencarian data yang sedang diteliti, yaitu:

- Staff Dokumen Kargo di PT. Jasa Angkasa Semesta, sebagai petugas yang menangani pengurusan dokumen – dokumen pengiriman barang atau muatan berbahaya, maka dari orang yang bersangkutan bekerja pada bidang ini peneliti dapat menanyakan apa saja dokumen yang dibutuhkan untuk diproses dalam pengiriman Miscellaneous Dangerous Goods.
- Staff Operasional Lapangan di Kargo PT. Jasa Angkasa Semesta, sebagai petugas yang selalu membantu pergerakan barang masuk hingga diangkat ke pesawat pasti akan memiliki banyak informasi bagaimana alur kargo dari penerimaan hingga loading barang.
- Supervisor Kargo PT. Jasa Angkasa Semesta, sebagai penanggung jawab apa yang dikerjakan dilapangan, maka menurut peneliti menetapkan supervisor sebagai informan di penelitian ini tepat. Seorang supervisor pastinya mengetahui bagaiman prosedur penanganan kargo Miscellaneous Dangerous Goods yang tepat dan benar, maka dalam penanganannya seorang supervisor pasti akan tau apa saja hal yang harus dilakukan untuk barang berbahaya seperti kargo Dangerous Goods dan apa saja kendala yang biasanya terjadi dalam penanganan barang tersebut.

1.5.4. Teknik Pengumpulan Data

Pemilihan teknik pengumpulan data tergantung pada permasalahan yang akan dikaji. Demikian pula, dalam pemilihan permasalahan yang akan dikaji, peneliti hendaknya sudah memikirkan kemungkinan dapat dikumpulkannya data yang diperlukan (Sumarni, 2006: 85). Pada penelitian ini peneliti melakukan teknik pengumpulan data dengan cara :

- Observasi

Observasi dalam Kamus besar Bahasa Indonesia berarti pengamatan atau peninjauan secara cermat. Menurut Syaodih N dalam Satori dan Komariah (2010:105) mengatakan bahwa, observasi (observation) atau pengamatan merupakan suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan jalan mengadakan pengamatan terhadap kegiatan yang sedang berlangsung.

Peneliti yakin bahwa dengan melakukan teknik pengumpulan data menggunakan observasi, maka data yang diperoleh akan lebih akurat, alasan tersebut didukung oleh penjelasan yang dikemukakan Gubadan Lincoln dalam Satori dan Komariah (2010:108) yaitu :

1. Teknik pengamatan didasarkan pada pengalaman langsung
2. Teknik pengamatan memungkinkan melihat dan mengamati sendiri, mengetahui perilaku dan peristiwa karena mengetahui kejadian yang sebenarnya

3. Teknik pengamatan memungkinkan peneliti mencatat peristiwa dalam situasi yang berkaitan dengan pengetahuan proporsional maupun pengetahuan yang langsung diperoleh dari data

Metode observasi yang digunakan oleh peneliti adalah Metode observasi partisipatoris bisa dideskripsikan sebagai metode pengamatan dimana peneliti memposisikan dirinya sebagai partisipan sebagaimana orang lain yang sedang diobservasi. Dalam memposisikan diri sebagai partisipan, peneliti tetap harus menjaga jarak agar unsur objektivitas tetap terjaga.

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini, yaitu mulai dari penerimaan muatan, pengecekan dokumentasi yang diperlukan untuk pengiriman barang tersebut, kemudian bagaimana cara packing yang benar untuk kargo *Miscellaneous Dangerous Goods*, hingga loading barang tersebut yang semuanya prosesnya dilakukan di PT. Jasa Angkasa Semesta.

- Wawancara

Wawancara menurut Moleong (2004: 186) adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (interviewee) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Jenis wawancara yang akan digunakan peneliti saat turun ke lapangan, yaitu wawancara pembicaraan secara informal, yaitu pertanyaan yang

diajukan sangat bergantung pada pewawancara itu sendiri, jadi bergantung pada spontanitasnya dalam mengajukan pertanyaan kepada yang diwawancarai (Moleong, 2004: 187). Peneliti juga melakukan wawancara tak terstruktur, karena jenis ini jauh lebih bebas iramanya. Responden biasanya terdiri atas mereka yang terpilih saja karena sifat - sifatnya yang khas. Biasanya mereka memiliki pengetahuan dan mendalami situasi, dan mereka lebih mengetahui informasi yang diperlukan (Moleong, 2004: 191). Wawancara yang dilakukan peneliti membahas semua tentang penanganan dan proses pengiriman kargo *Miscellaneous Dangerous Goods* pada PT. Jasa Angkasa Semesta.

- Penggunaan Bahan Dokumen

Menurut Ensiklopedia Indonesia, dokumen berarti surat kata, piagman, surat resmi dan bahan rekaman tertulis atau tercetak yang dapat memberikan keterangan untuk penyelidikan ilmiah dalam arti luas. Adapun menurut Guba dan Lincoln (1981: 22) pada bukunya Lexy J. Moleong mengartikan dokumen ialah setiap bahan tertulis ataupun film, lain dari record, yang tidak dipersiapkan karena adanya permintaan seorang penyidik. Penggunaan bahan dokumen sebagai pengumpulan data penulis dapat memberikan banyak wawasan atau informasi ini yang mungkin saja belum tersampaikan oleh narasumber atau terlewatkan saat observasi yang akan dituliskan dalam penelitian ini. Penggunaan bahan dokumen yang digunakan berupa buku panduan dan peraturan

pengangkutan Kargo Dangerous Goods yang dikeluarkan oleh IATA yaitu, buku Dangerous Goods Regulations. Selain itu, jurnal – jurnal atau skripsi tentang pengangkutan kargo melalui udara, pengangkutan muatan berbahaya, hingga situs – situs website yang menyediakan informasi terkait pengangkutan barang berbahaya melalui udara.

1.5.5. Teknik Analisis Data

Analisa data kualitatif menurut Bogdan dan Biklen dalam Moleong (2004: 248) adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah – milahnya menjadi satu yang dapat dikelola, mesintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Setelah penulis melakukan pengumpulan data dari observasi dan wawancara pada pihak terkait, maka penulis menganalisa data tersebut secara kualitatif. Data dipilah – pilah sesuai dengan kebutuhan apa yang akan dijelaskan pada penelitian. Setelah memilah dan menemukan data yang menurut peneliti merupakan data primer inti maka data tersebut dioalah dan diproses menjadi suatu uraian yang berbentuk deskriptif, dimana nanti hasilnya dapat ditemukan jawaban atas masalah yang diangkat pada penelitian ini yaitu penanganan kargo Miscellaneous Dangerous Goods pada PT. Jasa Angkasa Semesta di Bandara Internasional Juanda Surabaya.