



ANALISIS IMPLEMENTASI SURAT EDARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN NOMOR 13 TAHUN 2020 DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Adhinda Zhalzabila Qatrunnada^{a*}, Zenita Kurniasari^b

^a Manajemen Transportasi Udara qatrunnada.adhinda@gmail.com, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

^b Fakultas / Jurusan, zoenita@gmail.com, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

* Correspondence

ABSTRACT

At the end of 2019 the world was shocked by the presence of a new virus, namely the corona virus. The more people who gather in a confined space, the greater the risk of transmission of the corona virus. The airport is a gathering place for many people or individuals from various countries and regions that have the potential to spread viruses or infectious diseases, by implementing health protocols at airports it is hoped that it can help control the spread of disease and can give passengers confidence to travel safely by using transportation air. This study uses qualitative methods with data collection techniques through interviews, observation, and documentation. Then proceed with data analysis techniques, namely data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The results obtained in this study are that Yogyakarta International Airport has implemented the health protocol according to the Ministry of Transportation Circular Letter Number 13 of 2020 properly. However, there have been several obstacles in implementing health protocols in recent years due to the transition from SE 13 of 2020 regulations to the Ministry of Home Affairs regulations 53 of 2022, where Yogyakarta International Airport is adjusting to new regulations and ensuring that old regulations are not neglected.

Keywords: Policy Implementation, New Normal, Air Transportation

Abstrak

Pada akhir tahun 2019 dunia di gemparkan dengan hadirnya sebuah virus baru yaitu corona virus. Semakin banyak orang yang berkumpul dalam ruang yang terbatas, semakin besar juga resiko penularan corona virus. Bandar udara merupakan tempat berkumpulnya banyak orang atau individu dari berbagai negara dan wilayah yang berpotensi akan menyebarkan virus atau penyakit menular, dengan menerapkan protokol kesehatan di bandar udara diharapkan dapat membantu mengendalikan penyebaran penyakit dan dapat memberikan kepercayaan kepada penumpang untuk melakukan perjalanan yang aman dengan menggunakan transportasi udara. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, serta dokumentasi. Kemudian dilanjutkan dengan teknik analisis data yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah Bandar udara Internasional Yogyakarta sudah mengimplementasikan Protokol kesehatan sesuai Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020 dengan baik. Namun ada beberapa kendala yang dialami saat menerapkan protokol kesehatan di beberapa tahun terakhir yang disebabkan oleh adanya transisi peraturan SE 13 Tahun 2020 ke peraturan Inmendagri 53 Tahun 2022, dimana Bandar Udara Internasional Yogyakarta sedang menyesuaikan keadaan dengan peraturan baru dan memastikan peraturan lama tidak terabaikan.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, New Normal, Transportasi Udara

1. PENDAHULUAN

Sejak akhir tahun 2019 di bulan Desember dunia di gemparkan dengan virus corona (Covid 19) yang termasuk kedalam kategori virus berbahaya, virus ini dapat menyebabkan pasien yang terjangkit mengalami sesak nafas ringan hingga meninggal. Virus Covid-19 ini telah banyak memakan korban jiwa, sehingga

Received Juni 13, 2023; Revised Juni 20, 2023; Accepted Juli 5, 2023

pemerintah mengeluarkan kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang dilakukan untuk menekan jumlah penularan Covid-19 sehingga menyebabkan sejumlah kegiatan perekonomian tidak dapat berjalan dengan lancar. Salah satu yang terdampak yaitu transportasi udara, selain karena ada kebijakan untuk tidak berpergian masyarakat juga khawatir akan terjangkit virus covid-19 jika menggunakan fasilitas umum serta persyaratan yang diperlukan begitu banyak. Oleh karena itu, untuk memulihkan perekonomian Indonesia Pemerintah berupaya agar masyarakat dapat beradaptasi dengan virus covid-19 dan menjalani aktivitas seperti semula agar perekonomian bisa berjalan normal kembali. Hal-hal yang dulunya dianggap tak lazim, kini dipandang sebagai sesuatu yang normal dan hadirnya situasi yang disebut pemerintah sebagai normal baru (*new normal*).

New normal merupakan perubahan perilaku untuk tetap menjalankan aktivitas normal namun dengan ditambah menerapkan protokol kesehatan guna mencegah terjadinya penularan covid-19. Kebijakan *new normal* didasarkan kepada pertimbangan bahwa Covid-19 tidak akan hilang dalam waktu dekat sebagaimana hasil kajian yang dilakukan oleh Badan Kesehatan Dunia WHO (Gunia, 2020). Dalam penelitian Herdiana (2020) juga mengatakan bahwa tidak mungkin untuk menghentikan aktivitas ekonomi dan sosial sampai dengan tidak ada lagi penyebaran Covid-19 yang mana hal ini dapat mengancam keberlanjutan pertumbuhan dan pembangunan suatu negara.

Dalam upaya pemulihan ekonomi pemerintah mengeluarkan beberapa kebijakan yang harus dijalani selama *new normal* agar meminimalisir terjadinya penyebaran covid-19 salah satunya melalui Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara dalam masa kegiatan masyarakat produktif dan aman dari *Corona Virus Disease* 2019 (covid 19). Tujuan dari di keluarkannya Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 agar masyarakat merasa aman, nyaman dan tenang ketika berpergian menggunakan jasa transportasi udara karena semua sarana dan prasarana transportasi udara dalam keadaan bersih dan higienis serta staff operasionalnya menerapkan protokol kesehatan di bandar udara. Selain itu para pemegang izin kegiatan bandar udara wajib mengikuti aturan-aturan yang telah tertulis di surat edaran tersebut yang bertujuan agar pengendalian perjalanan orang dan transportasi umum dalam masa kegiatan masyarakat produktif dan aman dari *Corona Virus Disease* dalam masa *new normal* dapat berjalan dengan semestinya.

Pada Jum'at, 30 Desember 2022 Presiden Joko Widodo secara resmi mengumumkan pencabutan kebijakan perberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat (PPKM). Dengan dicabutnya PPKM ini dinilai akan memberikan dampak positif terhadap perekonomian Indonesia, namun pencabutan PPKM bukan berarti mencabut darurat kesehatan. Presiden Jokowi juga menegaskan bahwa status pandemi ini belum berakhir karena masih adanya resiko lonjakan yang harus diwaspadai. Meskipun PPKM telah dicabut ada beberapa peraturan terkait protokol kesehatan yang masih tetap berlaku.

Aturan ini tertuang dalam Instruksi Menteri Dalam Negeri No 53 Tahun 2022 Tentang Pencegahan dan Pengendalian Covid-19 Pada Masa Transisi Pandemi Menuju Endemi. Dalam aturan Instruksi Menteri Dalam Negeri No 53 Tahun 2022 aturan yang masih berlaku adalah memakai masker, mencuci tangan, menggunakan aplikasi Peduli Lindungi, *testing* dan juga vaksin. Hingga saat ini setelah Instruksi Menteri Dalam Negeri merilis peraturan No 53 Tahun 2022 belum ada pembaharuan mengenai Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 yang berisi tentang aturan operasional transportasi udara dalam masa adaptasi kebiasaan baru (*new normal*). Dapat disimpulkan karena belum ada pembaharuan maupun pencabutan tentang Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 yang berarti regulasi tersebut masih harus dijalankan dan berlaku hingga penelitian ini dilakukan.

Berdasarkan studi pendahuluan pada saat PKL bulan November-Desember 2022, peneliti melihat adanya inkonsistensi tingkat kesadaran dalam penerapan protokol kesehatan dengan ketentuan yang ada dalam Surat Edaran Nomor 13 tahun 2020 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara Selama *New Normal*. Salah satu contoh inkonsistensinya dalam penerapan protokol kesehatan adalah petugas imigrasi tidak menggunakan masker saat berkomunikasi dengan penumpang internasional yang sedang mencek paspornya, mereka berkomunikasi dengan jarak kurang dari satu meter tanpa pembatas kaca atau pelindung diri seperti masker atau sarung tangan.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Bandar Udara

Bandar Udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tentang Penerbangan adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda

transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) Bandar Udara merupakan area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan Pesawat. Fungsi Bandar Udara menurut Direktorat Jendral Perhubungan Udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan atau pengusaha.

Berdasarkan aksesnya, wilayah bandar udara di bagi menjadi dua yaitu Sisi Darat (*Landside*) dan Sisi Udara (*Airside*). Sisi Darat (*Landside*) menurut Menteri Perhubungan No 47 tahun 2002 Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Bagian yang termasuk sisi darat adalah Terminal atau tempat yang menghubungkan ke sisi udara dan area penumpang melakukan pengelolaan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan, Curb adalah area dimana penumpang berpindah moda transportasi lainnya atau dengan kata lain adalah area dimana penumpang naik atau turun dari moda kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara, dan tempat Parkir disediakan bagi penumpang untuk memarkirkan kendaraannya.

Sisi Udara (*Airside*) menurut Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyatakan bahwa Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Yang termasuk Sisi Udara seperti *Runway*/landasan pacu, *taxiway* untuk jalan keluar masuk pesawat dari landasan pacu maupun dari sarana penghubung antara *Runway* dan *Apron*, dan juga *Apron* sendiri merupakan area yang digunakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

2.2. PT Angkasa Pura I (Persero)

PT Angkasa Pura I (Persero) merupakan salah satu perusahaan milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang penyelenggaraan bandar udara niaga di Indonesia. Perusahaan ini berdiri pada tanggal 20 febuari 1962 dengan nama Perusahaan Nasional (PN) Angkasa Pura Kemayoran. PN Angkasa Pura kemayoran mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam mengelola bandar udara kemayoran di Jakarta, yang merupakan bandar udara internasional pertama di Indonesia. Pada tahun 1985 bandar udara kemayoran berhenti beroperasi yang lalu digantikan perannya oleh bandar udara internasional Soekarno-Hatta yang pada saat itu masih bernama bandara Cengkareng (CGK) dan menjadi gerbang masuk penerbangan internasional ke Indonesia. Kemudian berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 25 Tahun 1987 tanggal 18 Mei 1987, nama perusahaan ini resmi berubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 5 Tahun 1992, Perum Angkasa Pura I berubah menjadi perseroan terbatas (PT) yang hingga saat ini Namanya di kenal dengan PT Angkasa Pura I (Persero). PT Angkasa Pura I (Persero) mempunyai beberapa jenis pelayanan seperti : jasa kargo, pos pesawat udara, jasa pendaratan, penempatan, Penyimpanan Pesawat Udara (JP4U), Jasa Penumpang Pesawat Udara (JP2U) seperti layanan pemeriksaan penumpang dan barang di Security Check Point, fasilitas check in, fasilitas garbarata, serta beberapa pelayanan di bidang non-aeronautika. PT Angkasa Pura I (Persero) saat ini mempunyai 5 (lima) anak perusahaan, yaitu :

- a) PT Angkasa Pura Logistik
- b) PT Angkasa Pura Properti
- c) PT Angkasa Pura Support
- d) PT Angkasa Pura Hotel
- e) PT Angkasa Pura Retail

2.3. Bandar Udara Internasiolnal Yogyakarta

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (IATA: YIA, ICAO: WAHI) merupakan salah satu bandar udara yang di Kelola oleh PT Angkasa Pura I yang terletak di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Derah Istimewa Yogyakarta. Bandar Udara ini di resmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 28 Agustus 2020. Bandar Udara Internasional Yogyakarta atau biasa disebut *Yogyakarta International Airport* (YIA) mempunyai luas tanah 600 hektar dan terminal 219 ribu meter persegi dan mampu menampung hingga 20 juta pengunjung per tahun. YIA di bangun untuk menggantikan Bandar Udara Adisutjipto yang sudah tidak mampu lagi menampung kapasitas penumpang dan pesawat. Bandar udara ini dirancang agar bangunannya memiliki ketahanan terhadap gempa bumi dan tsunami. Infrastruktur yang di miliki YIA ini dapat menahan gempa berkekuatan 8,8 magnitudo dengan pusat gempa 400 meter dari bibir pantai. YIA merupakan

bandara pertama yang mempunyai sistem terpadu untuk mengantisipasi potensi gempa dan tsunami serta cuaca ekstrem. YIA menjadi salah satu bagian penting dalam upaya peningkatan pelayanan pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta untuk itu bandar udara ini juga dilengkapi dengan jalur kereta api sebagai jalur transportasi yang membawa penumpang dari dan menuju Yogyakarta.

YIA mulai beroperasi penuh pada 29 Maret 2020. Ditengah pandemi seperti ini tentu banyak masyarakat yang khawatir akan terinfeksi Covid-19 jika berpergian menggunakan transportasi umum, untuk menghilangkan rasa cemas itu YIA menerapkan protokol kesehatan sesuai dengan peraturan yang tertera pada Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 untuk mendukung kebiasaan baru menuju masyarakat produktif. Selain untuk membuat masyarakat merasa lebih tenang, protokol kesehatan dilakukan juga untuk mengendalikan penyebaran virus Covid-19 di bandara.

2.4. Implementasi

Implementasi menurut Guntur Setiawan (2004) dalam Ama (2021) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif. Sedangkan menurut Van Meter dan Van Horn (2004) dalam Lumempow, dkk (2021) Implementasi adalah pelaksanaan tindakan oleh individu, pejabat, instansi pemerintah atau kelompok swasta yang bertujuan untuk mencapai tujuan yang telah di gariskan dalam keputusan tertentu.

Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi merupakan kegiatan penerapan atau kegiatan mewujudkan rencana yang telah disusun menjadi bentuk nyata untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditentukan dalam keputusan kebijakan.

Implementasi kebijakan menurut Edward (2011) dipengaruhi oleh 4 (empat) variabel yaitu:

2.4.1. Komunikasi

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan, dimana yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (target group), sehingga akan mengurangi distorsi implementasi. Menurut Edward (2008) dalam Wanang (2019:18) komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan harus tepat, akurat, dan konsisten. Komunikasi diperlukan agar para pembuat keputusan dan para implementor semakin konsisten dalam melaksanakan kebijakan yang akan diterapkan. Menurut Edward (2008) terdapat tiga indikator yang digunakan untuk mengukur keberhasilan komunikasi:

a) Transmisi.

Sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan, ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan. Agar kebijakan publik disampaikan tidak hanya disampaikan kepada pelaksana kebijakan tetapi juga disampaikan kepada kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan.

b) Kejelasan

Jika kebijakan-kebijakan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi komunikasi kebijakan tersebut harus jelas. Seringkali instruksi-instruksi yang diteruskan kepada pelaksana kabur dan tidak menetapkan kapan dan bagaimana suatu program dilaksanakan.

c) Konsistensi

Dalam implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas. Walaupun perintah-perintah yang disampaikan kepada pelaksana kebijakan jelas, tetapi bila perintah tersebut bertentangan maka perintah tersebut tidak akan memudahkan para pelaksana kebijakan menjalankan tugasnya dengan baik.

2.4.2. Sumberdaya

Meskipun isi kebijakan telah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, maka implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, misalnya kompetensi implementor dan sumber daya finansial. Menurut Edward (2008) dalam Wanang (2019), Indikator sumberdaya terdiri dari beberapa elemen yaitu:

a) Staff

Sumberdaya utama dalam implementasi kebijakan adalah staff. Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh staff yang tidak mencukupi, memadai ataupun tidak kompeten di bidangnya. Penambahan jumlah staff dan implementor saja tidak cukup. Tetapi diperlukan juga kecukupan staff dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabel) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.

b) Informasi

Dalam implementasi kebijakan informasi mempunyai dua bentuk, yaitu pertama informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan saat diberi perintah. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementer harus mengetahui apakah orang yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.

c) Wewenang

Pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Kewenangan merupakan otoritas atau legimitasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika wewenang nihil, maka kekuatan para implementor dimata publik tidak terlegitimasi sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Tetapi dalam konteks lain, ketika wewenang formal tersebut ada maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Disatu pihak efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau demi kepentingan kelompoknya.

d) Fasilitas

Fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staff yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukan dalam memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

2.4.3. Disposisi

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki implementor, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka implementor tersebut dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif. Struktur Birokrasi, Keberhasilan implementasi kebijakan publik adalah struktur birokrasi. Walaupun sumber daya untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia, atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan, dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat dilaksanakan atau direalisasikan karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang. Ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini menyebabkan sumberdaya-sumberdaya menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik. Aspek yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi atau organisasi adalah *Standard Operating Procedure* (SOP) dan Fragmentasi. Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks, yang menjadikan aktivitas organisasi tidak fleksibel.

2.5. Surat Edaran

Surat Edaran 13 Tahun 2020 merupakan Peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan yang berisi tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman Dari *Corona Virus Disease* 2019 bertujuan agar penyebaran virus Covid-19 ini lebih terkendali selama masa adaptasi kebiasaan baru berlangsung.

SE 13 Tahun 2020 berisi tentang ketentuan terkait dengan prosedur dan penyelenggaraan operasional dalam menerapkan kebijakan-kebijakan selama masa new normal, peraturan ini meliputi beberapa hal yaitu:

- a) Panduan operator penerbangan dalam pencegahan penyebaran Covid-19 di transportasi udara;
- b) Penanganan penumpang pesawat udara apabila ada yang terindikasi terkena virus Covid-19; serta
- c) Pengaturan slot time dalam rangka pencegahan penyebaran Virus Covid-19 di Bandar Udara.

SE 13 Tahun 2020 ini mengatur kegiatan yang harus dilakukan sebelum penerbangan (*pre-flight*), selama penerbangan (*in-flight*) dan setelah penerbangan (*post flight*) yang harus dilaksanakan oleh Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Bandar Udara, Direktorat Keamanan Penerbangan, Direktorat Navigasi Penerbangan, dan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.

Di bawah ini merupakan Prosedur yang harus dilakukan penyelenggara Bandar Udara, yang meliputi Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Operator Bandar Udara khusus yang melayani kepentingan umum, dengan ketentuan sebagai berikut:

- a) Melaksanakan pengukuran suhu tubuh orang yang melakukan kegiatan di Bandar Udara, baik menggunakan thermal gun maupun thermal scanner, untuk orang dengan suhu lebih dari 38°C dan mengalami gejala demam tidak diperkenankan masuk ke area terminal penumpang dan dilakukan pemeriksaan kesehatan di fasilitas pemeriksaan kesehatan;
- b) Penanganan orang yang mengalami gejala demam sebagaimana dimaksud pada butir 1) yang berangkat ataupun yang datang dilakukan koordinasi dengan Kantor Kesehatan Pelabuhan atau Dinas Kesehatan Setempat;
- c) Setiap Personel Bandar Udara, dan petugas lainnya yang bekerja di Bandar Udara wajib menggunakan masker dan sarung tangan sekali pakai dan secara intensif membersihkan tangan dengan air dan sabu atau *hand sanitizer*;
- d) Memasang media informasi sebagai sosialisasi protokol kesehatan guna mengingatkan personel dan pengguna jasa Bandar Udara agar mengikuti ketentuan pembatasan jaga jarak (*physical distancing*), mencuci tangan menggunakan sabun dengan air mengalir/ *hand sanitizer* serta kedisiplinan menggunakan masker;
- e) Memastikan sistem pendingin ruangan dan sirkulasi udara di Bandar Udara beroperasi dengan baik;
- f) Menyediakan *hand sanitizer* di tempat pemeriksaan keamanan (*security checkpoint*) dan tempat tertentu lainnya yang banyak dilalui oleh orang;
- g) Memastikan area tempat pemeriksaan keamanan selalu higienis dengan melakukan disinfektan secara periodik sesuai dengan *Standar Operasional Prosedur (SOP)* masing-masing Penyelenggara Bandar Udara pada fasilitas yang sering bersinggungan dengan orang dan barang;
- h) Menyediakan fasilitas tempat pembuangan masker dan sarung tangan yang sudah dipakai dan dilakukan penyemprotan disinfektan terhadap tempat pembuangan secara periodik;
- i) Menyediakan fasilitas dan melaksanakan pembersihan dan/atau penyemprotan disinfektan terhadap seluruh fasilitas Bandar Udara yang digunakan untuk pelayanan penumpang, kargo dan pelayanan umum secara rutin yang dituangkan dalam Standar Operasi Prosedur (SOP) dengan berkordinasi dengan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP);
- j) Menyediakan fasilitas pembersihan dan/atau penyemprotan disinfektan dan/atau menggunakan sinar UV terhadap bagasi cabin, bagasi tercatat, kargo dan pos, dengan memperhatikan jenis kargo dan pos sesuai dengan Standar Operasi Prosedur (SOP) masing-masing Penyelenggara Bandar Udara dengan berkordinasi dengan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP);
- k) Memastikan fasilitas pelayanan penumpang telah menerapkan sistem jaga jarak (*physical distancing*) sesuai dengan Standar Operasi Prosedur (SOP) masing-masing Penyelenggara Bandar Udara dengan memperhatikan protokol kesehatan yang ditetapkan;
- l) Memastikan operasional tenant/ pihak ketiga yang melakukan kegiatan usaha di Bandar Udara agar menerapkan sistem jaga jarak (*physical distancing*) sesuai protokol kesehatan yang ditetapkan dan bagi tenant/ pihak ketiga yang melakukan kegiatan usaha menjual makanan dan minuman (*food and bevarage*) agar dipastikan makanan dan minuman yang dijual serta peralatan yang digunakan *higenis* dan bersih;
- m) Melaksanakan penyesuaian pola operasional Personel Bandar Udara dan fasilitas Bandar Udara dengan memenuhi ketentuan teknis dan operasi Bandar Udara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- n) Menjamin pengoperasian dan pemeliharaan Bandar Udara dengan tingkat ketelitian yang memadai sesuai *aerodrome manual* yang diterima (*accepted*) dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan tetap mengacu kepada petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-22 (*Advisory Circular CASR part 139-22*) Prosedur Penetapan Jam Operasi Bandar Udara dan *Letter Of Agreement (LoA)* atau sejenisnya dengan Unit Pelayanan Informasi Aeronautika di unit ATS Bandar Udara masing-masing atau di unit ATS Bandar Udara yang melayaninya untuk memastikan mekanisme dan kordinasi penerbitan NOTAM; dan
- o) Menyampaikan laporan harian data pergerakan pesawat, penumpang dan kargo selama masa adaptasi kebiasaan baru menuju masyarakat produktif dan aman dari *corona virus disease 2019 (covid-19)* secara daring (*online*) melalui alamat web; <http://sisfoangud.dephub.go.id/siaga-covid19/>.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif karena data yang dikumpulkan melalui wawancara dan observasi yang hasilnya berupa kata-kata dan gambar yang digunakan untuk menjawab masalah penelitian. Data yang dikumpulkan peneliti melalui teknik wawancara dan observasi akan didukung dengan dokumentasi berupa foto atau gambar dan selanjutnya akan dianalisis dan dideskripsikan.

Uji keabsahan data dilakukan dalam penelitian ini dengan Metode triangulasi menurut Sugiyono (2019) merupakan teknik pengumpulan data yang sifatnya menggabungkan berbagai teknik pengumpulan data dan sumber yang telah ada, data yang dikumpulkan diperiksa kembali bersama-sama dengan informan. Langkah ini memungkinkan dilihat kembali akan kebenaran informasi yang dikumpulkan diperiksa kembali bersama-sama dengan informan, selain itu dilakukan cross check data kepada narasumber lain yang dianggap paham terhadap masalah yang diteliti. Triangulasi memiliki beberapa jenis yaitu:

3.1 Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber digunakan untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber. Data tersebut tidak bisa dirata-ratakan seperti dalam penelitian kuantitatif, tetapi dideskripsikan, dikategorisasikan, mana pandangan yang sama, yang berbeda, dan mana spesifik dari tiga sumber tersebut. Data yang telah dianalisis oleh peneliti sehingga menghasilkan suatu kesimpulan selanjutnya dimintakan kesepakatan (*member check*) dengan tiga sumber tersebut.

3.2 Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Seperti jika memperoleh data dari wawancara, lalu di cek dengan observasi, dokumentasi, atau kuesioner. Bila dengan tiga teknik pengujian kredibilitas data tersebut menghasilkan data yang berbeda-beda, maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut ke sumber data yang bersangkutan atau yang lain, untuk memastikan data mana yang dianggap benar. Atau mungkin semuanya benar, karena sudut pandangnya berbeda-beda.

3.3 Triangulasi waktu

Triangulasi waktu juga sering mempengaruhi kredibilitas data. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara di pagi hari pada saat narasumber masih segar, belum banyak masalah, akan memberikan data yang lebih valid sehingga lebih kredibel. Bila hasil uji menghasilkan data yang berbeda, maka dilakukan secara berulang-ulang sehingga sampai ditemukan kepastian datanya.

Peneliti menggunakan Triangulasi Sumber dan triangulasi teknik. Peneliti menggunakan narasumber yang berbeda untuk mengecek kebenaran informasi yang diperoleh. Melalui berbagai perspektif atau pandangan diharapkan nantinya dapat memperoleh hasil yang mendekati kebenaran. Peneliti juga menggunakan observasi untuk menghasilkan data yang lebih valid. Kesimpulan yang telah diperoleh nantinya akan dimintakan kesepakatannya melalui informan atau sumber. Metode triangulasi yang digunakan oleh peneliti adalah dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi untuk mencari informasi yang ada dan gambaran mengenai informasi tertentu, serta pengamatan untuk memeriksa kebenarannya.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

Penelitian ini dilakukan kepada 3 petugas unit *Aviation Security*, 3 petugas unit *Airport Operation Lanside and Terminal*, 3 petugas dari unit *Ground Handling* dan 3 petugas tenant di area ruang tunggu. Hasil penelitian ini di dapatkan dengan menggunakan Teknik wawancara dengan narasumber sebagai bentuk pencarian data dan observasi dilapangan yang kemudian dianalisis oleh peneliti. Wawancara ini dilakukan kepada 12 narasumber yang dianggap dapat mewakili terhadap subjek dalam penelitian. Berikut merupakan data informasi narasumber :

Tabel 4.1 Data Narasumber

No	Unit	Nama Narasumber	Jabatan
1.	Airport Operational Lanside and Terminal	Theodery Marliwanto Ranteala	Lanside Service Officer
2.		Muhammad Fikri Zhaelani	Lanside Service Officer

3.		Novikasari	Terminal Service Officer
4.	Aviation Security	Dony Dwi Kurniawan	Performance and Standard Security Coordinator
5.		I wayan Gede Dwi Adnyana	Avsec Protect Officer
6.		Ismu Prasetya	Avsec Screening Officer
7.	Ground Handling	Vicky Nanda Pratama	Staff Pasasi
8.		Ellent Erawan	Greating Service
9.		Yobellina Anggreani	Staff Pasasi
10.	Tenant	Lolamita Titis Mahalani	Leader Area
11.		Siska Fitriyani	Kasir
12.		Putri Prahma Hardika	Kasir

Sumber: Data Sekunder yang diolah (2023)

Pemilihan Ke-12 narasumber pada penelitian ini yang akan dijadikan sebagai acuan dari hasil analisa melalui wawancara yang didapat oleh peneliti. Selain itu, Ke-12 narasumber ini juga memiliki keterkaitan terhadap penerapan Surat Edaran Kementerian Perhubungan No 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease-19* di bandar udara. Pemilihan Ke-12 narasumber diatas diharapkan mampu untuk menjawab beberapa pertanyaan mengenai permasalahan yang terjadi.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Implementasi Surat Edaran Kementerian Perhubungan No 13 Tahun 2020 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Implementasi merupakan kegiatan yang dilakukan untuk menerapkan suatu kebijakan atau program dalam praktik nyata. Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan melibatkan beberapa pihak dan elemen terkait seperti Pemerintah, Lembaga atau Institusi, pihak terkait dan pemangku kepentingan, tenaga kerja dan staf serta masyarakat. Kolaborasi serta kerjasama antara pihak-pihak yang sudah disebutkan diatas sangat penting untuk memastikan keterlibatan, dukungan dan keberlanjutan implementasi suatu kebijakan.

Pengimplementasian protokol kesehatan di Bandar Udara merupakan salah satu langkah yang dilakukan oleh pemerintah untuk memulihkan perekonomian yang sempat menurun akibat dampak dari pandemi covid-19. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan Surat Edaran nomor 13 Tahun 2020 mengenai Protokol Kesehatan dan prosedur yang harus dilakukan dalam pencegahan penyebaran Covid-19 di Bandar Udara dengan tujuan untuk membuat penumpang atau calon penumpang merasa aman, nyaman dan tenang ketika berpergian menggunakan transportasi udara karena semua sarana prasarana transportasi udara dalam keadaan bersih dan higienis serta para staff operasionalnya menerapkan protokol kesehatan di bandara.

Dengan adanya kebijakan yang di keluarkan oleh Kementerian Perhubungan, Angkasa Pura mengupayakan agar pengimplementasian Surat Edaran ini dapat berjalan dengan maksimal. Upaya yang dilakukan Angkasa Pura I yaitu:

a) Komunikasi

Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan, komunikasi antara regulator kepada implementor sangatlah penting. Komunikasi harus dilakukan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan, dimana yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan yang harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran sehingga dapat mengurangi distorsi implementasi. Dalam hal ini Bandar Udara Internasional Yogyakarta diundang secara virtual oleh Kementerian Perhubungan, Kementerian Kesehatan dan Satgas covid-19 dalam rangka mensosialisasikan Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 Tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease* yang akan diterapkan pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Setelah mendapatkan sosialisasi dari Kementerian perhubungan dan juga Satgas covid-19 mengenai SE 13 Tahun 2020 pihak angkasapura akan mensosialisasikan kembali hasil pertemuan tersebut kepada para stake holder, mitra usaha, dan pemangku kepentingan di Bandara YIA agar disampaikan kembali kepada personel-personel yang bertugas di lapangan. Bandara YIA juga mensosialisasikan informasi terbaru

mengenai penerapan protokol kesehatan dan juga dokumen persyaratan perjalanan kepada penumpang atau calon penumpang melalui media sosial, *banner*, *Airport Tv* serta *public announcement*.

b) Monitoring

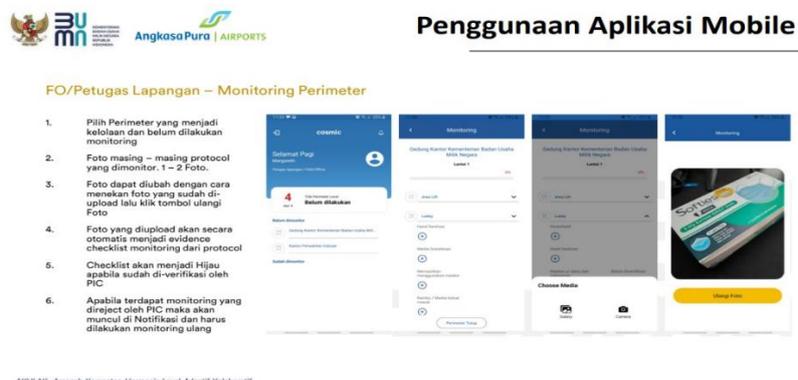
Dalam upaya mendukung keberhasilan pengimplementasian kebijakan pemerintah terkait protokol kesehatan, Angkasa Pura I dalam hal ini Bandara YIA melakukan monitoring terkait protokol kesehatan, penyediaan sarana prasarana, serta aktivitas pendukung. Untuk mempermudah monitoring hal-hal di atas Angkaspura menggunakan aplikasi *Cosmic* sebagai media pelaporan harian kegiatan monitoring untuk petugas yang berada lapangan.



Gambar 4.1 Aplikasi yang digunakan untuk Monitoring Perimeter

Aplikasi ini digunakan oleh perusahaan yang bekerjasama dengan gugus tugas untuk Memastikan Perusahaan Memiliki, Menjalankan dan Memonitoring Penerapan Protokol dengan baik. Aplikasi ini juga digunakan oleh petugas lapangan (FO) dan PIC Perimeter yang dimana mempunyai tugas dan tanggung jawab yang berbeda. Petugas lapangan (FO) memiliki tugas dan tanggung jawab untuk memastikan setiap protokol minimal tersedia dan dilaksanakan di setiap Cluster Ruang Perimeter dan juga memastikan ketersediaan protokol sesuai dengan perimeter dan cluster ruangan yang menjadi kelolaan, selanjutnya akan diverifikasi oleh petugas PIC apa yang sudah dimonitoring oleh FO di setiap perimeter yang menjadi kelolaan.

Dengan melakukan monitoring protokol kesehatan di Bandar Udara, diharapkan dapat memastikan seluruh pengguna jasa kebandarudaraan maupun para personel dan staf yang berkerja di bandara taat dan tertib terhadap peraturan yang sedang diterapkan. Dengan aplikasi cosmic ini monitoring dirasa lebih mudah dalam melakukan pengecekan sarana prasana covid-19, seperti ketersediaan handsanitizer, faceshild, *thermoscanner*, kebersihan fasilitas dan memudahkan memantau ketaatan penggunaan masker. Namun sayangnya pada akhir tahun 2022 kemarin aplikasi cosmic ini sudah tidak lagi digunakan untuk memonitoring penerapan protokol kesehatan dan ketersediaan sarana prasarana.



Gambar 4.2 Fitur Aplikasi Cosmic

c) Partisipasi dan keterlibatan

Selain memonitoring penerapan protokol kesehatan, faktor lain yang mendukung keberhasilan

pengimplementasian suatu kebijakan adalah adanya partisipasi dan keterlibatan semua pihak dalam proses implementasi kebijakan. Dalam hal ini semua unit di bandara yia ikut membantu untuk mengupayakan pengimplementasian terkait SE 13 Tahun 2020 di terminal, semua departemen di bandara yia berjalan sesuai dengan topoksinya masing-masing. Seperti departemen komersil yang membantu menyiapkan apd, penyediaan vitamin/suplemen bagi karyawan, berkoordinasi dengan kkp untuk penyediaan vaksin di bandara, mensosialisasikan penerapan protokol kesehatan kepada mitra usaha. Departemen teknik yang membantu menyiapkan peralatan seperti *thermalscanner*, *Airport tv* untuk sosialisasi kepada penumpang, unit aolt yang memonitor ketersediaan dan kesiapan sarana praasarana yang sudah disiapkan oleh departemen komersil dan teknik dan unit avsec yang membantu penumpang untuk melakukan screening dokumen perjalanan dan sertifikat vaksin di area SCP 1 sebelum masuk ke area check-in.



Gambar 4.3 Personel Avsec sedang melakukan *Screening* Dokumen perjalanan penumpang dan sertifikat vaksin

d) Memastikan ketersediaan fasilitas Sarana dan prasarana

Dalam bertugas semua personel dibawah naungan Angkasa Pura I difasilitasi APD yang meliputi faceshild, handgloves, masker, vitamin, vaksin, handsanitizer dan juga baju Hazmat (khusus personel yang menangani penumpang terindikasi covid-19). Selain itu Angkasa Pura juga memfasilitasi prasarana seperti *thermalscanner*, banner sosialisasi, sanitasi atau disinfektan untuk seluruh fasilitas yang ada di terminal, fasilitas cuci tangan, handsanitizer untuk penumpang, rambu/marka keluar masuk, tanda jaga jarak, pembatas interaksi dan juga ruangan khusus penumpang yang terindikasi covid-19 yang belum dijemput oleh keluarganya.



Gambar 4.4 Ketersediaan fasilitas sarana dan prasarana

e) Membangun kesadaran diri para tenaga kerja

Dalam mendukung keberhasilan pengimplementasian protokol kesehatan, para petinggi di Bandara YIA membangun kesadaran diri para tenaga kerja dengan memberikan pengetahuan dan informasi yang memadai mengenai kebijakan-kebijakan protokol kesehatan yang masih berlaku serta memberi pemahaman mengapa protokol ini penting untuk melindungi diri sendiri dan orang lain dari penyebaran penyakit, serta informasi mengenai bahaya covid-19 itu sendiri. Selain itu, para petinggi disana juga mempraktikkan

kepatuhan dalam menerapkan protokol secara langsung kepada anggotanya seperti menggunakan masker, menggunakan handsanitizer, menjauhi kerumunan dan lain sebagainya.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Pengimplementasian Kebijakan

Dalam penelitian ini, peneliti menemukan beberapa indikator yang dapat mengukur keberhasilan pengimplementasian Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, yang mana indikator tersebut juga penulis gunakan sebagai acuan dalam melakukan wawancara dengan narasumber.

Tabel 4.2 **Konsep Variabel dan Indikator**

Variabel	Konsep Variabel	Narasumber Wawancara	Indikator
Implementasi	Implementasi merupakan pelaksanaan tindakan oleh individu, pejabat, instansi, pemerintah atau kelompok swasta yang bertujuan untuk mencapai tujuan yang telah digariskan dalam keputusan tertentu (Van Meter dan Van Horn 2004)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 3 Petugas Unit AOLT 2. 3 Petugas Unit Avsec 3. 3 Petugas Ground Handling (Gate) 4. 3 Staff Tenant 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Komunikasi 2. Sumberdaya 3. Disposisi 4. Struktur Birokrasi

Sumber : Peneliti (2023)

Selanjutnya, pembahasan terkait hasil dari penelitian yang telah dilakukan yang mendasar pada indikator yang telah ditulis dalam tabel 4.2 kepada beberapa narasumber dari penelitian yang menjadi acuan mendasar dari hasil analisa melalui wawancara dan observasi yang didapat oleh penulis.

a) Komunikasi

Menurut Edward III (2008) komunikasi diartikan sebagai proses penyampaian informasi komunikator kepada komunikan. Informasi mengenai kebijakan publik perlu disampaikan kepada pelaku kebijakan agar para pelaku kebijakan dapat mengetahui apa yang harus mereka persiapkan dan lakukan untuk menjalankan kebijakan tersebut sehingga tujuan dan sasaran kebijakan dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Komunikasi yang diberikan adalah melalui *virtual meet*, tatap langsung, media sosial, *airport tv* dan *public announcement*.

Komunikasi kebijakan memiliki beberapa dimensi, antara lain dimensi transmisi (*transmission*), kejelasan (*clarity*), dan konsistensi (*consistency*):

1) Dimensi Transmisi

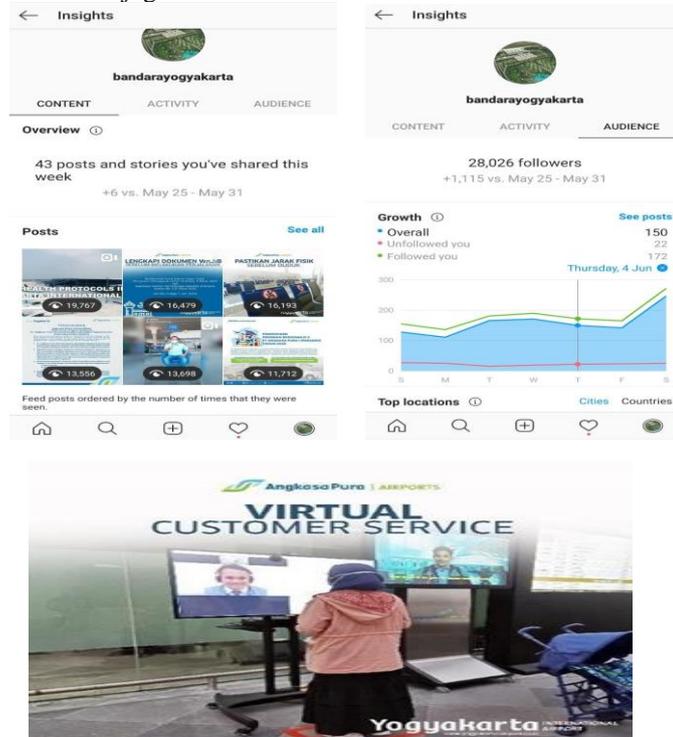
Dimensi transmisi menghendaki agar kebijakan publik disampaikan tidak hanya disampaikan kepada pelaksana kebijakan tetapi juga disampaikan kepada kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mengundang Angkasa Pura I sebagai instansi terkait penerapan Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 Tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease* mensosialisasikan atau mengkomunikasikan tentang kebijakan ini kepada Angkasa Pura I melalui virtual meet. Setelah mendapatkan sosialisasi dari Kementerian Perhubungan dan Satgas Covid-19 Angkasa Pura I akan mensosialisasikan kembali isi kebijakan tersebut kepada para Stake Holder masing-masing Bandara yang ada dibawah naungan Angkasa Pura I, setelah itu akan disosialisasikan lagi kepada pemangku kepentingan bandara yang nanti nya akan disampaikan lagi kepada mitra usaha dan para petugas yang ada di lapangan. Sebagaimana yang dikatakan oleh narasumber Bapak Dony Dwi Kurniawan selaku Performance and Standard Security Coordinator Bandara YIA:

“Ada, kegiatan sosialisasi dilakukan melalui virtual waktu itu. Baik dilakukan oleh kementerian perhubungan dan satgas covid itu melakukan sosialisasi terkait surat edaran ini. Kalo ini kan sifat

nya external dari kementerian, dari satgas ke angkasapura dalam hal ini ke yia kita diundang sosialisasi melalui virtual. Untuk selanjutnya dari internal, kami melakukan sosialisasi ke teman-teman operasional atau teman-teman lapangan khususnya avsec seperti saat apel atau melalui wa grup.”

Sosialisasi tidak hanya dilakukan kepada para staff di Bandara YIA saja, melainkan sosialisasi dilakukan juga kepada masyarakat, calon penumpang dan penumpang yang dilakukan melalui beberapa media seperti sosial media (Instagram, Tiktok, You-Tube) , *signage* (stiker, *banner*, cover kursi dll), *Airport Tv* dan juga *Public announcement*.



Gambar 4.5 Media Sosialisasi kepada masyarakat

Gambar diatas merupakan bentuk komunikasi transmisi yang diberikan oleh Bandara YIA kepada masyarakat yang dilakukan secara tidak langsung. Bandara YIA memilih melakukan sosialisasi melalui sosial media karena sosial media memiliki jangkauan yang luas dan dapat mencapai berbagai kalangan dan lapisan masyarakat serta hampir semua orang saat ini memiliki akses ke media sosial melalui ponsel pintar atau perangkat lainnya.

Komunikasi yang di berikan oleh Bandara YIA meliputi protokol kesehatan yang harus dijalankan di Bandar Udara dan di lokasi tujuan, dokumen perjalanan penerbangan (seperti sertifikat vaksin, surat keterangan dokter apabila belum divaksin dengan alasan kesehatan atau lainnya), dan sosialisasi terkait keselamatan penerbangan.

2) Dimensi Kejelasan (Clarity)

Dimensi kejelasan (clarity) agar kebijakan yang ditransmisikan kepada implementor, target grup dan pihak lain yang berkepentingan secara jelas mengetahui apa yang harus disiapkan serta dilaksanakan untuk mensukseskan kebijakan tersebut secara efektif dan efisien. Informasi yang disampaikan oleh implementor harus jelas, mudah dipahami, serta konsisten . karena semakin jelas dan rinci sebuah kebijakan, maka akan mempermudah pengimplementasiannya karena implementor akan mudah memahami tindakannya. Sasaran dalam komunikasi ini adalah mitra usaha, para staf atau tenaga kerja perusahaan, penumpang dan calon penumpang.

Sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Ismu Prasetya selaku narasumber bahwa Bandara YIA melakukan sosialisasi tidak hanya kepada Petugas Bandar Udara saja melainkan mensosialisasikan juga kepada Pengguna Jasa Bandar Udara ataupun Calon Pengguna Jasa Bandara mengenai rules keberangkatan dalam adaptasi kebiasaan baru dan juga protokol kesehatan yang harus dipatuhi di bandara.

” Ada, pernah disosialisasikan tentunya sama teman-teman avsec yang dilapangan. Kita

sosialisasikan saat apel atau saat briefing terkadang kita juga masih mengingatkan melalui wa grup juga. Kalo ke pengguna jasa Bandar Udara kita sosialisasinya lewat media sosial seperti instagram, Kita sosialisasikan mengenai protokol kesehatan yang harus dijalankan di Bandara, rules keberangkatan yang dimulai dari pemeriksaan kelengkapan persyaratan penerbangan di SCP 1 sampai masuk ke ruang tunggu.”



Gambar 4.6 Informasi Sosialisasi di Instagram Bandara YIA

Gambar diatas merupakan salah satu bentuk sosialisasi yang diberikan oleh Bandar Udara YIA dalam pelaksanaan Implementasi SE 13 Tahun 2020. Komunikasi yang Implementor berikan berupa informasi untuk Pengguna Jasa Bandar Udara dengan postingan Instagram di akun resmi Bandara YIA.

3) Dimensi Konsistensi (consistency)

Dimensi Konsistensi (consistency) diperlukan agar kebijakan yang diambil tidak simpang siur sehingga membingungkan pelaksanaan kebijakan, target grup dan pihak-pihak berkepentingan. Walaupun Pemerintah sudah tidak mewajibkan masker lagi Bandar Udara YIA tetap konsisten menggunakan masker dan juga sarung tangan ketika sedang bertugas Karena Surat Edaran Nomer 13 tahun 2020 belum ada perubahan maupun pencabutan dari pemerintah. Fakta yang peneliti dapatkan dari Pengimplementasian Surat Edaran Nomer 13 Tahun 2020 Tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari Corona Virus Disease di Bandar Udara Internasional Yogyakarta para petugas dibawah naungan Angkasa Pura masih patuh dan tertib menggunakan masker dan sarung tangan ketika sedang bertugas melayani penumpang.



Gambar 4.7 Kepatuhan Para Staff Bandara YIA dalam Menerapkan Protokol Kesehatan

Gambar diatas menunjukkan para staff atau tenaga kerja saat sedang bertugas , para staff atau tenaga kerja di Bandara YIA tetap menerpekan protokol kesehatan. Walupun sudah tidak dilakukan monitoring secara berkala para staff dan tenaga kerja di Bandara YIA tetap patuh dan tertib menerapkan protokol kesehatan.

Pelaksanaan komunikasi yang dilakukan implementor sebenarnya sudah dikatakan cukup. Namun kerjasama yang dilakukan oleh masyarakat belum tercipta dengan baik. Sebagai mana yang

dikatakan oleh salah satu narasumber Bapak I wayan Gede Dwi Adnyana selaku *Aviation Security Protect Officer* Bandara YIA :

” Macem-macem si, salah satunya menghadapi watak penumpang yang beda-beda ya. Kaya misalnya penumpang nya kekeh untuk tetap bisa terbang padahal persyaratannya harus sudah vaksin kedua atau booster tapi yang bersangkutan pernah waktu itu belum vaksin sama sekali tapi tetep ngotot mau masuk itu kita jelasin pelan-pelan si. Dan juga lebih kesosialisasi ke calon penumpang terkait persyaratan dokumen penerbangan, terlebih lagi waktu itu setiap minggu persyaratannya berubah-ubah terus jadi kita perlu update lagi-sosialisasi lagi gitu aja si.”

Berdasarkan pengakuan narasumber diatas , dapat dilihat bahwa walaupun implementor sudah memberikan informasi yang jelas dan mudah dipahami masih banyak masyarakat yang kurang peduli terhadap keberlangsungan pengimplementasian Surat Edaran ini.

b) Sumber Daya

Meskipun isi kebijakan telah dikomunikasikan dengan jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan Sumber Daya untuk melaksanakan maka implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumberdaya di sini berkaitan dengan segala sumber yang dapat digunakan untuk mendukung keberhasilan implementasi kebijakan. Sumber daya ini mencakup sumber daya manusia, sumber daya anggaran dan fasilitas.

Sumber daya merupakan faktor yang sangat penting dalam terimplementasinya suatu kebijakan. Jika suatu kebijakan sudah dikomunikasikan dengan jelas dan konsisten, apabila implementor mendapati masalah dalam kebutuhan sumber daya untuk pelaksanaannya, maka kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif.

Sumber daya tersebut meliputi sumber daya manusia, sumber daya anggaran dan sumber daya fasilitas atau sumberdaya peralatan :

1) Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia adalah salah satu variabel yang mempunyai pengaruh dalam keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Edward III (2008) menyatakan bahwa “mungkin sumberdaya yang paling penting dalam menerapkan kebijakan adalah staf.” Edward III (2008) menambahkan “tidak peduli seberapa jelas dan konsisten urutan pelaksanaannya dan tidak peduli mereka transmisikan dengan akurat, jika personel yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan kekurangan sumber daya untuk melakukan pekerjaan yang efektif, implementasi tidak akan efektif.” Dalam hal ini Bandara YIA mempunyai sumber daya manusia yang tersedia, beberapa unit seperti Avsec dan aolt mendapatkan tugas tambahan untuk menerapkan kebijakan dari Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 ini. Seperti pernyataan narasumber Bapak Dony Dwi Kurniawan selaku Performance and Standard Security Coordinator Bandara YIA:

“Ada, dari personel *airport security protection*. Kalo di pintu masuk di *thermalscanner* itu ada satu personel, jadi teknisnya ketika alatnya atau alarmnya itu berbunyi nanti teman-teman akan memastikan apakah alat-alat itu benar-benar berbunyi. Karena sebelum-sebelumnya pernah karena udara atau cuaca panas ketika masuk itu alarmnya berbunyi tapi setelah ditunggu sebentar dulu di depan lalu diulangi lagi ternyata yang bersangkutan normal. Jadi selama pelaksanaan surat edaran ini semua orang baik penumpang, pegawai, pegawai itu bisa pegawai *airline* atau tenant yang bekerja di bandar udara khususnya di terminal wajib menggunakan apd lengkap. Dan masuk melalui akses-akses yang sudah disiapkan dengan standar-standar pemeriksaan itu tadi salah satunya dengan pengukuran suhu tubuh.” yang di pertegas lagi oleh pernyataan narasumber I wayan Gede Dwi Adnyana selaku *Aviation Security Protect Officer* Bandara YIA:

“Semua unit ikut memonitoring pastinya, tidak ada spesifiknya siapa yang harus memonitoring. tapi untuk teman-teman avsec ada tugas tambahan yaitu screening vaksin dan dokumen perjalanan penumpang di SCP 1, lalu setiap pagi kita juga melakukan *sweeping PI (Prohibited Item)* dan tambahannya kita juga ada *sweeping* tentang proses yang teman-teman tenant lakukan.

2) Sumber Daya Anggaran

Terbatasnya anggaran yang tersedia menyebabkan kualitas pelayanan yang seharusnya diberikan Instansi kepada staff atau Pengguna Jasa Bandar Udara juga jadi terbatas. Edward III (2008) menyimpulkan bahwa terbatasnya sumber daya anggaran akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Disamping program tidak bisa dilaksanakan dengan optimal, keterbatasan anggaran menyebabkan disposisi para pelaku kebijakan rendah. Dalam mendukung keberhasilan pengimplementasian kebijakan ini Bandara YIA memfasilitasi APD yang digunakan oleh para staff nya, Bandara YIA memfasilitasi APD seperti masker, sarung tangan, *faceshild*, handsanitizer, baju hazmat, vitamin, vaksin. Namun karena pandemi ini berkepanjangan saat ini

pihak Bandara YIA hanya memfasilitasi beberapa APD saja seperti masker dan sarung tangan. Hal ini di dukung oleh pernyataan narasumber Muhammad Fikri Zaelani selaku *Lanside service officer*:

” Untuk karyawan ada. Cuma awal-awal sewaktu keuangan perusahaan masih baik itu disediakan masker, sarung tangan, vitamin tapi setelah keuangan perusahaan karena pandemi berkepanjangan kurang baik jadi hanya menyediakan vitamin dan sarung tangan tapi itu hanya pengadaan setiap beberapa bulan sekali.”

3) Sumber Daya fasilitas atau peralatan

Peralatan merupakan sarana yang digunakan untuk kegiatan operasional pengimplementasian suatu kebijakan yang meliputi gedung atau bangunan, fasilitas pendukung dan semua yang memudahkan dalam memberikan pelayanan kepada penumpang dalam menerapkan suatu kebijakan. Saat menerapkan salah satu point yang tercantum di dalam Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 yaitu *physical distancing*, Bandara YIA terkendala keterbatasan tools yang di gunakan untuk merapihkan antrian penumpang, tools itu berupa Queline. Karena keterbatasan tersebut petugas aolt mensiasatinya dengan cara berkoordinasi dengan ground handling. Keadaan diatas dibenarkan oleh pernyataan dari salah satu narasumber :

” Salah satu tantangan terbesar ya? kan salah satu dari protokol kesehatan ini menerapkan physical distancing ya. nah dengan adanya physical distancing ini mengurangi kapasitas kita, salah satunya kapasitas antrian. Nah kita harus banyak berfikir dengan cermat terkait dengan kapasitas yang berkurang karena harus phsical distancing ini, karena kita punya alat atau tools untuk merapikan antrian seperti Q-line itu sangat terbatas. Jadi, kita perlu pinter-pinter untuk memainkan check-in counternya dengan cara berkoordinasi dengan ground handlingnya itu saja si tantangan terbesarnya.”

c) Disposisi

Disposisi merupakan watak dan karakteristik yang dimiliki Implementor, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Karakteristik implementor sangat berpengaruh dalam pengimplementasian kebijakan, apabila implementor memiliki disposisi yang baik maka implementor tersebut dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Dalam mendukung keberhasilan pengimplementasian protokol kesehatan, para petinggi di Bandara YIA membangun watak dan karakteristik para tenaga kerja dengan memberikan pengetahuan dan informasi yang memadai mengenai kebijakan-kebijakan protokol kesehatan yang masih berlaku serta memberi pemahaman mengapa protokol ini penting untuk melindungi diri sendiri dan orang lain dari penyebaran penyakit, serta informasi mengenai bahaya covid-19 itu sendiri. Selain itu, para petinggi disana juga mempraktikkan kepatuhan dalam menerapkan protokol secara langsung kepada anggotanya seperti menggunakan masker, menggunakan handsanitizer, menjauhi kerumunan dan lain sebagainya. Hal ini dinyatakan oleh Dony Dwi Kurniawan selaku Performance and Standard Security Coordinator Bandara YIA:

“Selama ini mungkin teman-teman sudah paham dan sudah mengerti bahwa kalo covid itu berbahaya. Bukan berbahaya buat orang lain tapi berbahaya bagi diri sendiri. Jadi ketika apel , dari apel kita sudah pastikan apd lengkap. Ketika tidak lengkap ya di lengkapi dulu baru bisa berdinis bisa menempati pos yang sudah ditentukan. Selama ini si tidak ada pelanggaran ya terkait dengan apd yang digunakan khususnya oleh personel avsec.”



Gambar 4.8 Kepatuhan Unit Avsec dalam menerapkan Protokol Kesehatan

Terlihat pada gambar diatas personel avsec tetap menggunakan masker walupun tidak sedang melayani penumpang, watak dan karakteristik yang dibangun oleh petinggi avsec bisa peneliti katakan berhasil.

d) Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi atau struktur organisasi yang bertugas mengimplementasi kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Aspek pertama adalah mekanisme, dalam implementasi kebijakan biasanya sudah dibuat standard operation procedure (SOP), SOP menjadi pedoman bagi setiap Implementor dalam bertindak agar dalam pelaksanaan kebijakan tidak melenceng dari tujuan dan sasaran kebijakan. Aspek kedua adalah struktur birokrasi, struktur birokrasi yang terlalu panjang dan terfragmentasi akan cenderung melemahkan pengawasan yang menyebabkan prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks yang selanjutnya akan menyebabkan aktivitas organisasi menjadi tidak fleksibel.

Kepemimpinan yang kuat dan komitmen yang tinggi dari pimpinan dalam menerapkan protokol kesehatan dan memastikan seluruh anggotanya mengikuti perintahnya berhasil dilakukan oleh unit-unit yang berada dibawah naungan Angkasa Pura, dapat dilihat pada pembahasan-pembahasan diatas Bandara YIA mempunyai sumber daya manusia yang berkualitas dan terlatih, dengan pengetahuan dan kesadaran yang memadai dalam menerapkan protokol kesehatan karena pembagian tugas dan tanggung jawab yang jelas dan terkoordinasi dengan baik.

4.3.2 Faktor yang menghambat Pengimplementasi Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020 yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Dalam menjalankan pengimplementasian suatu kebijakan tentunya tidak selalu berjalan dengan lancar seperti yang di harapkan, banyak kendala yang bisa saja menghambat keberhasilan kebijakan tersebut. Beberapa tahun terakhir dalam mengimplementasikan Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020, Bandar Udara Internasional Yogyakarta mengalami hambatan karena adanya transisi peraturan baru mengenai protokol kesehatan seperti di keluarkannya Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 53 Tahun 2022 Tentang Pencegahan dan Pengendalian Corona Virus Disease 2019 Pada Masa Transisi Menuju Endemi dimana dalam kebijakan Inmendagri ini protokol kesehatan memang tetap harus dilakukan perbedaannya terletak pada tingkat keketatannya.

Protokol kesehatan yang tertuang pada kebijakan Inmendagri nomor 53 tahun 2022 memang sedikit lebih longgar dikarenakan WHO sudah mencabut status kegawat daruratan dan sekarang Indonesia sedang dalam masa transisi menuju endemi. Bandara bukan tidak menerapkan protokol kesehatan lagi tetapi Bandara sedang bertahap menerapkan protokol kesehatan terbaru sambil tetap mempertahankan aturan protokol kesehatan yang lama, Bandar Udara Internasional Yogyakarta sedang menyesuaikan keadaan dengan peraturan baru dan memastikan peraturan lama tidak terabaikan. Dari hasil wawancara oleh ke 12 narasumber peneliti mengkaji kembali penemuan-penemuan yang peneliti temukan, Seperti di latar belakang penulis mengatakan bahwa penulis menemukan adanya inkonsistensi tingkat kesadaran dalam penerapan protokol kesehatan dengan ketentuan yang ada dalam Surat Edaran Nomor 13 tahun 2020. Salah satu contoh inkonsistensinya dalam penerapan protokol kesehatan petugas imigrasi tidak menggunakan masker saat berkomunikasi dengan penumpang internasional yang sedang mencek paspornya, mereka berkomunikasi dengan jarak kurang dari satu meter tanpa pembatas kaca atau pelindung diri seperti masker dan sarung tangan.

Setelah dikaji kembali penerapan protokol kesehatan yang tertuang pada Inmendagri nomor 53 tahun 2022 tidak mewajibkan menggunakan masker. Masker digunakan apabila ada kerumunan dan keramaian, masker digunakan pada ruangan tertutup, dan masker digunakan apabila yang bersangkutan mengalami penyakit pernafasan (Batuk, Pilek dan bersin). Namun meski saat ini yang diterapkan adalah kebijakan Inmendagri nomor 53 tahun 2022, tidak ada perubahan atau pencabutan mengenai kebijakan SE 13 tahun 2020. Tidak adanya pencabutan atau perubahan dikarenakan virus covid-19 ini belum sepenuhnya hilang, WHO mengatakan ada kemungkinan covid-19 ini melonjak lagi apabila kita abai pada kesehatan diri sendiri, dapat dilakukan pengetatan pembatasan kembali apabila terjadi kenaikan kasus covid-19 yang signifikan. SE 13 tahun 2020 ini berfungsi sebagai acuan kebijakan dalam menerapkan protokol kesehatan apabila kasus covid-19 naik kembali. Hal ini juga di konfirmasi oleh Bapak Ismu prastyia melalui hasil wawancara beliau mengatakan bahwa ”para staff disini bukan tidak menjalankan protokol kesehatan lagi melainkan mereka tetap menerapkan protokol kesehatan tetapi yang terbaru, walau begitu kita tetap ada menerapkan beberapa point yang ada di SE 13 Tahun 2020 seperti penggunaan masker, pengecekan suhu, penggunaan handsanitizer dan sanitasi terhadap peralatan-peralatan yang digunakan oleh unit avsec.”

Dari penjelasan di atas, ditemukan perbandingan hasil yang tidak terlalu signifikan dari penelitian yang penulis lakukan dengan penelitian milik Pinkan Febriansyah (2019). Perbedaan ini terletak pada jenis faktor penyebab hambatan Implementasi suatu kebijakan, pada Kebijakan Peraturan Daerah No.08 Tahun 2007

Tentang Ketertiban Umum Dalam Mewujudkan Tertib Sosial Di Kecamatan Kebayoran Baru hasil penyebab hambatan implementasi nya adalah kurangnya konsistensi Satpol PP dalam menegakkan Perda, sumber daya manusia yaitu masyarakat masih kurang peduli dengan perda yang ada dan kurangnya sumber daya peralatan seperti kendaraan. Sedangkan penulis menemukan hasil faktor penghambat pengimplementasian Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta karena adanya transisi peraturan lama ke peraturan baru, hal ini menyebabkan ketidakpastian dan ketidakjelasan bagi masyarakat umum dan instansi terkait dalam melaksanakan protokol kesehatan di bandara mereka tidak tahu peraturan mana yang harus diikuti.

Agar implementasi dapat berjalan dengan baik, ke empat faktor keberhasilan implementasi tersebut harus semuanya terpenuhi. Komunikasi dari regulator kepada implementor yang jelas, apa yang diinginkan, peralatan apa saja yang dibutuhkan, kapan di mulainya pengimplementasian kebijakan tersebut, kapan berakhirnya pengimplementasian tersebut, tujuan yang akan dicapai. Sumber daya yang memadai, mulai dari sumber daya manusia yang tersedia, sumber anggaran yang memadai, sumber fasilitas atau peralatan yang ada, Karakteristik para implementor juga menjadi salah satu elemen penting yang tidak bisa diabaikan, struktur birokrasi yang jelas para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang harus dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan kebijakan tersebut.

5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan dan penelitian yang telah dilakukan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

- 5.1 Pengimplementasian Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020 mengenai Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari Corona Virus Disease yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta telah sesuai dengan apa yang tertuang pada Surat Edaran tersebut. Bandar Udara YIA telah mematuhi dan menerapkan dengan baik protokol kesehatan dan prosedur yang harus dilakukan selama masa adaptasi kebiasaan baru. Dalam mendukung keberhasilan pengimplementasian Surat Edaran tersebut Bandar Udara YIA melakukan kegiatan sosialisasi kepada pihak terkait agar implementasi ini bisa berjalan dengan efektif, Bandara YIA juga memonitoring sarana prasarana, ketaatan personel dan ketersediaan fasilitas agar pengimplementasian surat edaran dapat berjalan tanpa kekuarangan sumber daya, para petinggi YIA juga membentuk para staf agar memiliki watak dan karakteristik yang baik agar bisa jujur, disiplin dan berkomitmen dalam menerapkan protokol kesehatan di bandara.
- 5.2 Faktor yang menghambat pengimplementasian Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 adalah tidak adanya sosialisasi dari pemerintah mengenai adanya transisi peraturan baru yang berlaku. Pemerintah hanya mencabut kebijakan sanksi apabila tidak menerapkan protokol kesehatan di bandara. Setelah dikaji kembali hanya ada segelintir orang yang mengetahui kebijakan baru. Surat Edaran nomor 13 Tahun 2020 ini bukan sudah tidak diterapkan lagi, melainkan sudah transisi menggunakan kebijakan baru yaitu kebijakan Inmendagri Nomor 53 tahun 2022 dimana peraturan itu tetap menjelaskan kita harus menerapkan protokol kesehatan karena virus covid-19 belum sepenuhnya hilang dan kemungkinan dapat melonjak dan menjadi pandemi kembali. Maka dari itu SE 13 Tahun 2020 belum dicabut, karena aturan yang tertuang pada SE 13 Tahun 2020 itu masih relevan dan efektif untuk mengatasi covid-19. WHO memang sudah mencabut status kegawat daruratan dan mengubah status Indonesia menjadi Transisi menuju endemi, jika kasus covid-19 kembali meningkat yang signifikan maka kita akan kembali menggunakan peraturan yang ada di SE 13 Tahun 2020.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka dalam penelitian ini saran yang perlu diperhatikan bagi pemangku kepentingan Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah sebagai berikut:

- a. Pengimplementasian Kebijakan akan berhasil jika keempat variabel nya terpenuhi, adanya komunikasi antara regulator kepada implementor agar implementor mengetahui apa yang harus dipersiapkan dan dilakukan sehingga akan mengurangi distorsi. Kecukupan sumber daya mulai dari sumber daya manusia/staff, sumber daya anggaran, sumber daya peralatan atau fasilitas. Disposisi yang baik, watak dan karakteristik implementor seperti kejujuran dan komitmen sangat mempengaruhi keberhasilan pengimplementasian kebijakan. Struktur birokrasi yang jelas, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini dapat menyebabkan sumber daya – sumber daya menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan. Keempat variabel diatas telah dimiliki saat pengimplementasian Surat Edaran Kementerian Perhubungan No 13 Tahun 2020 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dengan pemenuhan empat variabel tersebut Bandar Udara Internasional Yogyakarta sudah berhasil mengimplementasikan SE Kementerian Perhubungan No13 Tahun 2020.

- b. Bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian serupa, diharapkan dapat mengembangkan topik implementasi dengan mengambil permasalahan atau objek lain yang lebih luas dengan mengikuti perkembangan teknologi yang dapat diteliti selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ama, D.A (2021) Implementasi Kebijakan Walikota Medan Nomor 12 Tahun 2020 Dalam Penatalaksanaan Perpindahan PNS Antar Unit Kerja Di Badan Kepegawaian Daerah Kota Medan. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- [2] Bahtiar, S.(2022) Kebijakan Pemerintah Kota Palangkaraya Tentang Penerapan Protokol Kesehatan Covid-19 di Era *New Normal*. *Journal Governance and Local Politics (JGLP)*.(ISSN:1684-9992).
- [3] Direktorat Jendral Perhubungan Udara.(2014).Pengertian, Peran dan Fungsi Bandar Udara.
- [4] Dwisaputri, N. (2022) Implementasi Kebijakan Pemerintah Daerah Mengenal Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB) Di Masa Pandemi Covid-19 Pada Sektor Moda Transportasi Darat Angkutan Umum Di Kota Palembang. Institut Pemerintahan Dalam Negeri.
- [5] Febriansyah, P. (2019) Implementasi Kebijakan Pemerintah Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Terhadap Peraturan Daerah No.08 Tahun 2007 Tentang Ketertiban Umum Dalam Mewujudkan Tertib Sosial Di Kecamatan Kebayoran Baru. Universitas Islam Negeri Jakarta.
- [6] Geni, T.A., & Assyahri. W. (2022) Implementasi Peraturan Pemerintah Kota Padang Nomor 49 Tahun 2020 Tentang Pola Hidup Baru (*New Normal*) Di Lingkungan Mahasiswa Universitas Negeri Padang. *Jurnal Manajemen dan Bisnis*. (ISSN: 2721-5199).
- [7] Gunia, A. (2020). Will the Coronavirus Ever Go Away? Here's What One of the WHO's Top Experts Thinks. Diakses pada 31 Januari 2023.
- [8] Herdiana, D. & Nurul. S. (2020) Implikasi Tatanan Normal Baru Terhadap Kehidupan Sosial Kemasyarakatan. *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*.(ISSN:2597-3657)
- [9] ICAO. (2013). Annex 14 Aerodromes Volume 1, Aerodrome Design and Operations the Convention on Internasional Civil Aviation.
- [10] Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 53 Tahun 2022 Tentang Pencegahan dan Pengendalian Corona Virus Disease 2019 Pada Masa Transisi Menuju Endemi.
- [11] Lumempow, K.M., Sambiran, S., & Rachman, I. (2021) Implementasi Kebijakan Pemerintah Dalam Pengembangan UKM Pada Era Pandemi Covid-19 Di Kecamatan Kawangkoan Barat Kabupaten Minahasa. *Jurnal Governance*. (ISSN : 2088-2815).
- [12] Moleong, Lexy. J. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- [13] Purba, I.P.M. (2021) Implementasi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Keekarantinaan Kesehatan Di Jawa Timur Menghadapi Pandemi Covid-19. *Jurnal Pahlawan*. (ISSN:2615-5583).
- [14] Siahaan, J.M.L., Hidayat, W., & Tarigan, F. (2021) Analisis Perilaku Petugas Bandara Kualanamu Terhadap Penularan Covid-19 Di Bandara Internasional Kualanamu Tahun 2020. *Journal of Healthcare Technology and Medicine*. (ISSN: 2615-109X)
- [15] Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.
- [16] Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [17] Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor SE 13 Tahun 2020 Tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif Dan Aman Dari *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.
- [18] Susilo, W. (2019) Implementasi Kebijakan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika Dalam Perspektif Penerbangan Studi Pada Bandar Udara Internasional Lombok. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.
- [19] Undang Undang Nomor 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.
- [20] Wahyono, A.D., (2015) Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2010 Tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil Di Kabupaten Pati. Universitas Negeri Semarang.