



UNIVERSITAS INDONESIA

**GAMBARAN MANAJEMEN PENGENDALIAN VEKTOR
DI BANDARA SOEKARNO HATTA TAHUN 2012**

SKRIPSI

**TRI INDAH BUDIARTY
1006822183**

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
DEPOK
JULI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**GAMBARAN MANAJEMEN PENGENDALIAN VEKTOR
DI BANDARA SOEKARNO HATTA TAHUN 2012**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana
kesehatan masyarakat**

TRI INDAH BUDIARTY

1006822183

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
DEPARTEMEN KESEHATAN LINGKUNGAN**

DEPOK

JANUARI 2012

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar**

Nama : Tri Indah Budiarty

NPM : 1006822183

Tanda Tangan :



Tanggal : 16 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Tri Indah Budiarty
NPM : 1006822183
Program Studi : Kesehatan Masyarakat
Judul Skripsi : Gambaran Manajemen Pengendalian Vektor di
Banadara Soekarno-Hatta Tahun 2012

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat pada Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

1. Pembimbing : drs. A. Rahman, M.Env 
2. Penguji : Prof. dr. Umar Fahmi Ahmadi, MPH, Ph.D ()
3. Penguji : Budi Santoso, SKM, M.Si ()

Ditetapkan di : Universitas Indonesia, Depok
Tanggal : 16 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis sampaikan kepada Allah SWT yang selalu menaungi segala aktifitas dengan keberkahanNya, hingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia. Skripsi ini ditulis untuk memberikan keterangan terkait seluruh proses pelaksanaan kegiatan penelitian yang berjudul “Gambaran Pengendalian Vektor di Bandara Soekarno-Hatta Tahun 2012”. Pada penyusunan skripsi ini penulis mendapatkan bantuan baik berupa moril dan materil dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ucapkan terimakasih untuk:

1. Bapak drs. A. Rahman, M.Env sebagai pembimbing akademis yang telah memberikan bimbingan, baik masukan ataupun arahan selama proses pelaksanaan skripsi, serta seluruh bantuan yang sangat memudahkan penulis dalam seluruh rangkaian proses pengerjaan skripsi, hingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
2. Ibu Siti Husmiati, Bapak Atang dan Bapak Eka yang telah memberikan izin penelitian kepada penulis.
3. Suami tercinta, anak-anakku fiya dan acip yang selalu memberikan dukungan, doa dan pengertiannya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
4. Mama, papa, kakak-kakak dan my twin, atas doa dan dukungannya selama ini. Semoga Allah ridho untuk selalu membersamai kita dijalanNYA,.
5. My best friend, Rina Surianti yang telah bersama-sama menjalani suka dan duka selama menjalani kuliah di FKM UI, I will miss you.
6. Sahabat penulis Mba hayati, mba rita, mba nanik dan lainnya yang tak dapat penulis sebutkan satu persatu. Terima kasih atas waktu, tenaga, serta fikiran yang diberikan.
7. Teman-teman ekstensi KL yang telah menjadi teman sekaligus sahabat selama menjalani kuliah di FKM.

8. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan penyusunan laporan ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu

Pada penulisan laporan ini penulis menyadari masih terdapat kekurangan-kekurangan yang harus diperbaiki. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari berbagai pihak yang bersifat membangun.

Depok, Juli 2012

Tri Indah Budiarty



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tri Indah Budiarty
NPM : 1006822183
Program Studi : Kesehatan Masyarakat
Departemen : Kesehatan Lingkungan
Fakultas : Kesehatan Masyarakat
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**Gambaran Manajemen Pengendalian Vektor di Bandara Soekarno-Hatta
Tahun 2012**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 16 Juli 2012

Yang menyatakan



(Tri Indah Budiarty)

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya

Nama : TRI INDAH BUDIARTY

NPM : 1006822183

Mahasiswa Program : S1 Ekstensi Kesmas

Tahun Akademik : 2010

Menyatakan bahwa saya tidak melakukan kegiatan plagiat dalam penulisan skripsi saya yang berjudul :

**Gambaran Manajemen Pengendalian Vektor di Bandara Soekarno-Hatta
Tahun 2012**

Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat maka saya akan menerima sanksi yang ditetapkan.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Depok, 16 Juli 2012



Tri Indah Budiarty

Nama : Tri Indah Budiarty
NPM : 1006822183
Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 11 April 1979
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Alamat : Jalan Suka Mulya RT 001/008 No. 59
Kelurahan Serua Indah, Ciputat
Tangerang Selatan
Alamat Email : triindahbudiarty@yahoo.com

Riwayat Pendidikan Formal

1. SDN Kedondong, Bekasi (1986-1991)
2. SMP N I99 Jakarta (1991-1994)
3. SMA N 12 Jakarta (1994-1997)
4. Akademi Kesehatan Lingkungan, Depkes RI (1997-2000)
5. FKM UI Peminatan Kesehatan Lingkungan (2010-2012)

ABSTRAK

Nama : Tri Indah Budiarty
Program Studi : S1 Kesehatan Masyarakat
Judul : Gambaran Manajemen Pengendalian Vektor di Bandara Soekarno-Hatta Tahun 2012

Skripsi ini membahas manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta pada tahun 2012 karena temuan keberadaan vektor di Bandara Soekarno-Hatta cukup tinggi. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Data diambil dengan menggunakan wawancara mendalam kepada beberapa *informan* dan observasi lapangan. Hasil penelitian diketahui bahwa manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta belum berjalan dengan baik. Hal utama yang menjadi perhatian karena kebijakan-kebijakan yang ada belum mendukung penyelenggaraan kegiatan pengendalian vektor di bandara. Penulis menyarankan kepada pihak otoritas, pengelola dan regulator untuk dapat bekerjasama, berkoordinasi dalam penyelenggaraan pengendalian vektor di bandara.

Kata kunci : Manajemen Vektor, Bandara Soekarno-Hatta.

ABSTRACT

Name : Tri Indah Budiarty
The Course of Studi : Undergraduate Public Health
Title : Study descriptive of Vector Control Management at Soekarno-Hatta in 2012

This thesis discusses the management of vector control at Soekarno-Hatta in 2012 for finding the existence of a vector at Soekarno-Hatta is quite high. The study was a descriptive qualitative research design. Data taken by using the in-depth interviews to several informants and field observations. Survey results revealed that the management of vector control at Soekarno-Hatta has not been going well. The main thing that is a concern because there are policies that do not support the implementation of vector control activities at the airport. The author suggested to the authorities, managers and regulators can work together, coordinate the implementation of vector control at the airport

Key words : Vector management, Soekarno-Hatta airport.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORSINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vi
SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT	vii
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	viii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	3
1.3. Pertanyaan Penelitian	4
1.4. Tujuan	4
1.4.1. Tujuan Umum	4
1.4.2. Tujuan Khusus	4
1.5. Manfaat Penelitian	4
1.6. Ruang Lingkup Penelitian	5
2 TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1. Manajemen	6
2.1.1. Fungsi Manajemen	6
2.1.2. Unsur Manajemen	7
2.1.3. Manajemen Berbasis Wilayah	8
2.2. Bandara	10
2.3. Pelaksana Kegiatan di Bandara	14
2.4. Kebijakan Pengendalian Vektor	15
2.4.1. Kebijakan	15
2.4.2. Kebijakan Pengendalian Vektor di Bandara	18
2.5. Vektor	23
2.5.1. Kecoa	24
2.5.2. Nyamuk	25
2.5.3. Tikus dan Pinjal	30
3 KERANGKA KONSEP	34
3.1. Kerangka Konsep	34
3.2. Definisi Istilah	35

4	METODE PENELITIAN	36
4.1.	Desain Penelitian	36
4.2.	Waktu dan Lokasi Penelitian	37
4.3.	Data dan Sumber Data	37
4.4.	Instrumen Penelitian	38
4.5.	Teknik Pengumpulan Data	39
4.6.	Prosedur Pengolahan Data	39
4.6.1.	Teknik Pengolahan Data	39
4.6.2.	Teknik Analisa Data	40
5	HASIL PENELITIAN	42
5.1.	Gambaran Umum Bandara Soekarno-Hatta	42
5.1.1.	Sejarah Singkat Bandara Soekarno-Hatta	42
5.1.2.	Area Bandara Soekarno-Hatta	42
5.2.	Deskripsi Data Informan	45
5.3.	Hasil Wawancara Mendalam	46
5.3.1.	Gambaran Kebijakan Pengendalian Vektor di Bandara.....	46
5.3.2.	Gambaran SDM Pengendalian Vektor di Bandara	47
5.3.3.	Gambaran Anggaran Pengendalian Vektor di Bandara	50
5.3.4.	Gambaran Teknik Operasional Pengendalian Vektor di Bandara	51
5.4.	Hasil Observasi Lapangan	53
6	PEMBAHASAN	57
6.1.	Gambaran Kebijakan Pengendalian Vektor	57
6.2.	Gambaran SDM Pengendalian Vektor	60
6.3.	Gambaran Ketersediaan Anggaran Pengendalian Vektor	62
6.4.	Gambaran Teknik Operasional Pengendalian Vektor	63
6.5.	Gambaran Pendekatan Ilmu Kesehatan Masyarakat	65
7	KESIMPULAN DAN SARAN	68
7.1.	Kesimpulan	68
7.2.	Saran	69
7.2.1.	Bagi Otoritas Bandara Soekarno-Hatta	69
7.2.2.	Bagi Pengelola Bandara yaitu PT. Angkasa Pura II (Persero)	70
7.2.3.	Bagi KKP Kelas I Soekarno-Hatta	70
7.2.4.	Bagi Penulis	71

DAFTAR REFERENSI

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.	Definisi Istilah.....	35
Tabel 5.1.	Data Observasi tentang Jenis Pengendalian Vektor di Bandara Soekarno-Hatta Tahun 2012	55
Tabel 5.2.	Data Observasi tentang Perusahaan Pest Control yang beroperasi di Bandara Soekarno-Hatta Tahun 2012.....	56



LAMPIRAN

- Lampiran 1 Peraturan Menteri Kesehatan RO No. 356/Menkes/PER/IV/2008
- Lampiran 2 Struktur Organisasi PT. Angkasa Pura II (Persero)
- Lampiran 3 Struktur Organisasi KKP Kelas I Soekarno-Hatta
- Lampiran 4 SOP Pengendalian Vektor KKP
- Lampiran 5 SOP Pengendalian Vektor PT. Angkasa Pura II (Persero)
- Lampiran 6 SOP Pengendalian Vektor PT. Sriwijaya Air
- Lampiran 7 Keputusan Dirjen PP&PL Nomor 716-1/P.D.03.04.EI Tahun 1990
- Lampiran 8 Keputusan Dirjen PPM&PL Nomor 138-I/PD.03.04.EI Tahun 1992
- Lampiran 9 Check List Pemeriksaan Berkas Rekomendasi Pest Control
- Lampiran 10 Pedoman Wawancara
- Lampiran 11 Laporan KKP Kelas I Soekarno Hatta Tahun 2011
- Lampiran 12 Laporan KKP Kelas I Soekarno-Hatta Januari, Pebruari, Maret, April Tahun 2012
- Lampiran 13 Laporan KKP Kelas I Soekarno Hatta Tahun 2011

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan kesehatan diarahkan untuk meningkatkan kesadaran, kemauan, dan kemampuan hidup sehat bagi setiap orang agar peningkatan derajat kesehatan masyarakat yang setinggi-tingginya dapat terwujud. Pembangunan kesehatan dilaksanakan melalui peningkatan: 1) Upaya kesehatan, 2) Pembiayaan kesehatan, 3) Sumber daya manusia kesehatan, 4) Sediaan farmasi, alat kesehatan, dan makanan, 5) Manajemen dan informasi kesehatan, dan 6) Pemberdayaan masyarakat. Upaya tersebut dilakukan dengan memperhatikan dinamika kependudukan, epidemiologi penyakit, perubahan ekologi dan lingkungan, kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK), serta globalisasi dan demokratisasi dengan semangat kemitraan dan kerjasama lintas sektoral. Penekanan diberikan pada peningkatan perilaku dan kemandirian masyarakat serta upaya promotif dan preventif. Pembangunan Nasional harus berwawasan kesehatan, yaitu setiap kebijakan publik selalu memperhatikan dampaknya terhadap kesehatan (Rencana Strategis Kementerian Kesehatan, 2011)

Visi Kementerian Kesehatan pada tahun 2010 adalah “Masyarakat Sehat yang Mandiri dan berkeadilan”, sedangkan Misi Kementerian Kesehatan untuk mencapai visi tersebut adalah :

1. Meningkatkan derajat kesehatan masyarakat, melalui pemberdayaan masyarakat, termasuk swasta dan masyarakat madani.
2. Melindungi kesehatan masyarakat dengan menjamin tersedianya upaya kesehatan yang paripurna, merata, bermutu dan berkeadilan.
3. Menjamin ketersediaan dan pemerataan sumber daya kesehatan.
4. Menciptakan tata kelola pemerintahan yang baik.

Salah satu aspek yang menjadi perhatian kesehatan yaitu pada pintu masuk negara seperti pelabuhan laut dan pelabuhan udara. Bandar udara merupakan pintu gerbang lalu lintas orang, barang, dan alat angkut, baik domestik maupun luar negeri. Bandar Udara (bandara) juga merupakan tempat bertemunya

banyak orang dari segala penjuru dunia yang datang dan pergi dengan pesawat udara, dan juga tempat berkumpulnya banyak orang yang melakukan kegiatannya masing-masing untuk menunjang operasi penerbangan yang lancar, aman dan nyaman. Dengan kemajuan transportasi sehingga berdampak meningkatnya teknologi, arus pariwisata, perdagangan, dan lain-lain, maka kemungkinan terjadinya penularan penyakit melalui orang, barang, dan alat angkut semakin besar.

Bandar Udara Soekarno-Hatta merupakan bandara internasional yang melayani penumpang terbanyak di Asia Tenggara. Pada tahun 2011 telah melayani penumpang terbanyak nomor 4 di Asia setelah Beijing, Tokyo dan Hongkong serta menduduki rangking nomor 12 di dunia. Tahun 2010 melayani 44,355,998 penumpang dan pada tahun 2011 melayani 47,513,248 penumpang, dengan penerbangan luar negeri lebih dari 100.000 penerbangan setiap tahun (datang dan berangkat)

Kepadatan Bandara Soekarno-Hatta memiliki risiko terhadap salah satu aspek penularan penyakit adalah melalui serangga penular penyakit, baik yang dibawa oleh pesawat maupun yang sudah ada di lingkungan bandara yang kemungkinan terinfeksi oleh penderita yang datang dari luar negeri dan domestik.

Beberapa penyakit yang dapat menimbulkan potensi *Public Health of Emergency International Concern* (PHEIC) disebabkan oleh vektor seperti penyakit Yellow Fever disebabkan oleh nyamuk *Aedes aegypti*, penyakit pes disebabkan oleh tikus pembawa pinjal dan lain-lain. Dalam laporan Tahunan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) Kelas I Soekarno-Hatta pada tahun 2011 dan laporan bulan pada tahun 2012 terlihat bahwa angka *House Index* (HI) dan *Container Index* (CI) di bandara tidak nol. Bahkan angka HI mencapai lebih dari 20% dan angka CI dapat mencapai 0,5%. Sedangkan pada International Health Regulation (IHR) Tahun 2005 pasal 20 ayat 1 mengisyaratkan bahwa wilayah bandar udara harus bebas dari infestasi *Aedes Aegypti* yaitu “ *Every port and area within the perimeter of every airport shall be kept free from Aedes Aegypti in its immature and adult stages..... “ for these purpose active measure shall be maintained within a protective area extending for a distance of at least 400*

metres arround the perimeter “. Pemerintah Indonesia menerima dengan tidak bersyarat IHR tersebut.

Adapun daerah-daerah yang harus bebas dari infestasi *Aedes Aegypti* pada pelabuhan udara (bandar udara) di dalam lingkungan perimeter bandar udara, yakni daerah pelabuhan di dalam suatu lingkaran fiktif dimana terdapat bangunan-bangunan untuk kegiatan penerbangan (gedung-gedung terminal dan transit, hanggar-hanggar, gudang) dan tempat parkir pesawat terbang, sesuai yang tertulis pada IHR pasal 20 ayat 3 tertulis “*the perimeter of an airport means a line enclosing the area containing the airport buildings and any land or water used or intended to be used for the parking of aircraft*”.

Pada laporan KKP Kelas I Soekarno-Hatta Tahun 2011 juga diketahui bahwa terdapat keberadaan tikus yang mengganggu . Pada website tanggal 19 Pebruari 2011 juga ditulis mengenai temuan tikus di Terminal I B pada salah satu wastafel di restoran Bandara Soekarno-Hatta. Kejadian ini tentu sangat meresahkan selain gangguan estetika juga dikuatirkan akan menimbulkan penyakit yang akan menimbulkan PHEIC. Temuan tikus juga menghebohkan saat beberapa kali tikus ditemukan di dalam pesawat. Banyak pihak yang tidak mau bertanggung jawab, maskapai penerbangan tidak mau disalahkan, begitu juga mobil pengantar makanan ke pesawat tidak mau disalahkan atas keberadaan tikus dalam pesawat tersebut.

Keberadaan kecoa juga dirasakan oleh pengunjung maupun dapat terlihat pada laporan KKP Kelas I Soekarno-Hatta Tahun 2011. Kecoa banyak ditemukan pada restoran maupun gudang-gudang yang berada di Bandara Soekarno-Hatta. Banyak dari pengelola restoran yang telah menggunakan jasa pest control untuk meminimalkan atau memusnahkan tikus dan kecoa di lingkungan mereka. Namun juga tidak sedikit yang tidak peduli dengan keberadaan vektor dan serangga tersebut.

1.2. Perumusan Masalah

Dengan berbagai kondisi di atas, maka rumusan masalah dari penulisan ini adalah bagaimana manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka dibuat pertanyaan penelitian untuk digunakan dalam penulisan ini :

Apakah pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta telah memenuhi syarat manajemen pengendalian vektor ?

1.4. Tujuan

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui gambaran manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta Tahun 2012.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui kebijakan pengendalian vektor
2. Mengetahui Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melakukan pengendalian vektor .
3. Mengetahui anggaran yang direncanakan dan digunakan dalam pengendalian vektor .
4. Mengetahui teknik operasional pengendalian vektor yang dilaksanakan.
5. Mengetahui pendekatan kesehatan masyarakat yang dilaksanakan yaitu pada ciri keterlibatan masyarakatnya, pada orientasi pencegahan, pengendalian pada sumber penyakit, ilmu dan metode kesehatan masyarakat yang digunakan, kerjasama lintas sektor dan kemitraan serta fokus perhatian

1.5. Manfaat penelitian

Manfaat yang diberikan dari penulisan ini bagi Bandara Soekarno-Hatta adalah sebagai berikut :

1. Otoritas Wilayah I Bandar Udara Soekarno-Hatta dapat menjadi masukan dalam pengawasan bandara sehingga menciptakan Bandara Soekarno-Hatta yang bersih dan sehat.

2. Manfaat bagi pengelola bandara dalam hal ini PT. Angkasa Pura II (Persero) untuk dapat dijadikan bahan pelengkap data sehingga meningkatkan kinerjanya dalam upaya meminimalkan keberadaan vektor di bandara.
3. Manfaat bagi Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas I Soekarno-Hatta dapat menjadi masukan dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya dalam pengawasan pengendalian vektor, dengan demikian dapat meningkatkan kerjasama dan kinerjanya dalam upaya mewujudkan bandara yang bebas dari vektor.
4. Manfaat bagi penulis supaya dapat melihat langsung keadaan yang sebenarnya di lapangan serta menerapkan ilmu yang diperoleh terhadap keadaan di lapangan.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan terhadap pengelola, otoritas dan regulator di wilayah Bandara Soekarno-Hatta tentang gambaran mengenai manajemen pengendalian vektor dalam hal ini nyamuk *Aedes aegypti*, kecoa dan tikus melalui observasi dan wawancara mendalam yang dilakukan selama 8 (delapan) minggu yaitu minggu I bulan Mei sampai dengan minggu ke III bulan Juni 2012.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Manajemen

Manajemen berasal dari kata *to manage* yang berarti mengatur, mengurus dan mengelola, dengan demikian makna manajemen mengandung unsur-unsur kegiatan yang bersifat pengelolaan (Hasibuan, 1996).

Menurut Mary Parker Follet, manajemen adalah suatu seni karena untuk melakukan suatu pekerjaan melalui orang lain dibutuhkan keterampilan khusus.

Manajemen didefinisikan sebagai suatu kegiatan organisasi, sebagai suatu usaha dari sekelompok orang yang bekerjasama dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu yang mereka taati sedemikian rupa sehingga diharapkan hasil yang akan dicapai sempurna, yaitu efektif dan efisien (Salam, 2002).

Manajemen menurut G.R.Terry merupakan suatu proses khas yang terdiri dari tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya. Definisi ini sama dengan yang dikemukakan oleh Andrew F. Sikula.

2.1.1 Fungsi Manajemen

Menurut Kybernologi (2003) fungsi manajemen terdiri dari perencanaan, pengorganisasian, penggerak penggunaan dan kontrol. Fungsi manajemen merupakan suatu fungsi yang menjadi landasan bagi pengelolaan. Bukti konkritnya adalah terdapat Laporan Akuntabilitas (LAKIP) dan adanya Rencana Strategis (Renstra).

Fungsi manajemen yang lain digambarkan oleh Ndraha (2003) berurutan dari *Planning* (P), *Organizing* (O), *Actuating* (A) dan *Controlling* (C). Dalam hal ini, manajemen berperan melakukan fungsi-fungsi berikut ini :

1. Merumuskan dan menguraikan visi dan misi organisasi menjadi tugas pokok unit-unit organisasi.
2. Menyusun struktur organisasi.
3. Menyusun sistem dan mekanisme kerja.

4. Mengadakan sarana dan peralatan kerja.
5. Merencanakan, membina dan mendayagunakan SDM.
6. Mengkoordinasikan pelaksanaan tugas
7. Mengawasi pelaksanaan tugas

2.1.2 Unsur Manajemen

Unsur manajemen atau sumber daya bagi manajemen adalah hal-hal yang merupakan modal bagi pelayanan manajemen, dengan modal itu akan lebih menjamin pencapaian tujuan. Menurut pandangan Max Weber, unsur manajemen berhubungan dengan 6 M, yaitu :

1. *Men* yaitu orang atau para pekerja
2. *Money* yaitu uang atau modal pembiayaan
3. *Method* yaitu teknik dan teknis mengerjakan kegiatan organisasi.
4. *Materials* yaitu bahan-bahan yang diperlukan untuk mencapai tujuan
5. *Machines* yaitu alat-alat yang dibutuhkan untuk mempercepat proses produksi dan mencapai tujuan.
6. *Market* yaitu pasar sebagai tempat untuk mendistribusikan produk, pasar sebagai sarana terjadinya jual-beli barang

Menurut Weber, manusia berfungsi sebagai tenaga kerja, uang sebagai alat untuk mencapai tujuan hidup, berkaitan dengan permodalan, pembelian, penjualan, dan produksi, serta metode sebagai teknik mencapai tujuan. Dari sini manusia memerlukan material dan mesin sebagai alat untuk mempercepat proses tercapainya tujuan. Adapun pasar sebagai tempat untuk menjual produk.

Anggaran menurut Gunawan Adisaputro dan Marwan Asri (1989) adalah sebagai suatu pendekatan yang formal dan sistematis daripada pelaksanaan tanggung jawab manajemen di dalam perencanaan, koordinasi dan pengawasan. Menurut Munandar (2001), anggaran didefinisikan sebagai suatu rencana yang disusun secara sistematis yang meliputi seluruh kegiatan perusahaan yang dinyatakan dalam unit (kesatuan) moneter dan berlaku untuk jangka waktu (periode) tertentu yang akan datang. Anggaran adalah rencana kerja yang dijabarkan dalam bentuk uang. Sebuah anggaran menunjukkan, penerimaan (penghasilan) atau laba yang direncanakan dalam kurun waktu tertentu. Anggaran

juga merupakan bagian dari program pengendalian organisasi. Anggaran penting untuk dapat melihat persiapan petugas dalam melaksanakan dan menjadwalkan sumber daya yang dibutuhkan, untuk pengendalian kegiatan dan untuk evaluasi kegiatan, sejauh mana pencapaian yang telah diperoleh.

2.1.3 Manajemen Berbasis Wilayah

Dalam buku Manajemen Penyakit Berbasis Wilayah (2008) disebutkan bahwa manajemen berbasis wilayah pada hakekatnya adalah manajemen penyakit yang dilakukan secara komprehensif dengan melakukan serangkaian upaya :

- a. Tata Laksana (manajemen) kasus atau penderita penyakit dengan baik, mulai dari upaya menegakkan diagnosis penyakit, melakukan pengobatan dan penyembuhan penyakit, melakukan pengobatan dan penyembuhan penyakit dalam sebuah komunitas penduduk dalam sebuah wilayah.
- b. Tata laksana faktor risiko atau pengendalian risiko, untuk mencegah penularan atau proses kejadian penyakit yang berkelanjutan atau melindungi penduduk yang sehat dari risiko menderita penyakit yang bersangkutan.

Baik poin a maupun poin b, merupakan satu kesatuan tatalaksanaan perencanaan, pembiayaan, pelaksanaan maupun evaluasi (audit) yang dilakukan dalam satu wilayah dalam periode tertentu.

Manajemen berbasis wilayah perlu dilaksanakan karena beberapa hal antara lain :

1. Fenomena kejadian penyakit adalah sebuah peristiwa “kontinuum” yakni peristiwa yang berkesinambungan. Penderita penyakit dimulai dengan adanya kontak dengan lingkungan, agen penyakit berproses dalam tubuh, dan pada akhirnya pergulatan melawan agen penyakit ditentukan oleh kondisi tetap sehat atau sakit. Fenomena berkesinambungan ini terjadi dalam sebuah wilayah permukaan bumi. Dengan kata lain, memandang penderita harus memandang keseluruhan proses untuk tujuan pengendalian faktor-faktor yang mempengaruhi, serta mengendalikan faktor tersebut agar orang lain yang sehat tidak terkena penyakit yang sama.
2. Dalam kondisi sehari-hari, seringkali dijumpai kondisi lingkungan buruk yang memiliki potensi bahaya penyakit. Dengan tidak menunggu seseorang

terkena dampaknya, maka kita dapat mengendalikan kejadian penyakit dengan baik.

3. WHO memiliki banyak program kesehatan dengan atau melalui pendekatan pengendalian penyakit. Diperlukan upaya pengendalian kasus penyakitnya, serta faktor risiko untuk pencegahannya. Tugas pengendalian berbagai penyakit tersebut adalah tanggung jawab wilayah otonom.
4. Dalam sebuah wilayah administratif, diperlukan upaya keterpaduan dalam pengendalian penyakit, perencanaan maupun alokasi sumber daya untuk menangani berbagai masalah yang dianggap prioritas.

Pokok-pokok peran dan fungsi manajemen antara lain dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Perencanaan/ penetapan sasaran.
2. Mengendalikan faktor risiko penyakit.
3. Mengendalikan kasus (tata laksana) penyakit.
4. Memberdayakan masyarakat.
5. Memberikan kekebalan atau program perlindungan khusus.
6. Meningkatkan kapasitas institusi
7. Menggalang kemitraan.
8. Pemantauan penyakit dan faktor risiko penyakit untuk manajemen.
9. Menanggulangi kejadian luar biasa.
10. Melaksanakan kewenangan wajib lainnya

Manajemen berbasis wilayah harus dilakukan secara terpadu, sejak dari perencanaan, pelaksanaan, pembiayaan maupun monitoring pelaksanaannya. Kegiatan secara terpadu tersebut, bermakna pula mengintegrasikan antara pengendalian faktor risiko pada lingkungan yang memiliki potensi bahaya penyakit, dengan manajemen kasus atau penderita atau sumber penyakitnya. Dengan demikian, manajemen setiap penderita penyakit dalam sebuah wilayah harus dilaksanakan secara komprehensif, dan keselarasan antara pengendalian faktor risiko seperti program-program penyuluhan untuk pemberdayaan masyarakat di bidang perbaikan perilaku hidup sehat dengan penyehatan lingkungan terhadap penyakit berkenaan secara selaras.

Manajemen berbasis wilayah adalah salah satu pendekatan ilmu kesehatan masyarakat, yang setiap pendekatannya harus memiliki beberapa ciri atau prinsip-prinsip, antara lain :

- a. Adanya keterlibatan masyarakat dalam mencapai tujuan dan sasaran yang ditetapkan.
- b. Berorientasi pada pencegahan. Ciri utama kesehatan hendaknya berorientasi pencegahan. Dengan demikian dari kasus yang ada dapat dicari berbagai faktor risiko berkenaan dan upaya-upaya pencegahan dapat dilakukan.
- c. Pengendalian pada sumber penyakit merupakan cara terbaik. Pada kasus-kasus penyakit menular endemik di sebuah wilayah, maka salah satu upaya pencegahan paling utama adalah mengobati sumber penyakit.
- d. Ilmu dan metode kesehatan masyarakat, juga mengutamakan kerjasama lintas sektor dan kemitraan. Masalah penyakit adalah akhir dari proses. Untuk melakukan upaya-upaya pencegahan dan upaya promotif harus melibatkan berbagai sektor. Dengan melakukan perencanaan, maka pendekatan manajemen berbasis wilayah adalah pendekatan kesehatan masyarakat.
- e. Fokus perhatian adalah masyarakat atau penduduk secara keseluruhan, bukan kelompok per kelompok apalagi orang per orang.

2.2 Bandara

Definisi bandara atau pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas, tempat pesawat terbang pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, tanggal 25 Mei 1992, tentang Penerbangan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, tanggal 4 Desember 1996, tentang Kebandarudaraan, diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 bandara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik/turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos serta

dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Bandara menurut Dirjen Perhubungan Udara 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 antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*): Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi bandar udara menurut PT. Angkasa Pura (Persero) adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia / penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yg berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas bea dan cukai. Bandara memiliki peran sebagai berikut :

1. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara;
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian;
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai

tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya;

4. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandar udara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya;
5. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain;
6. Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan;
7. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya;
8. Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia

Bandara terdiri atas bandara umum yaitu bandara yang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum dan bandara khusus yaitu bandara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokok lainnya.

Berdasarkan rute penerbangan yang dilayani maka bandara dibagi menjadi 2 yaitu :

1. Bandara domestik yaitu bandara yang ditetapkan sebagai bandara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
2. Bandara internasional yaitu bandara yang ditetapkan sebagai bandara yang melayani rute penerbangan luar negeri.

Fasilitas bandara yang terpenting adalah :

1. Sisi Udara (*Air Side*)

Landas pacu yang mutlak diperlukan pesawat. Panjangnya landas pacu biasanya tergantung dari besarnya pesawat yang dilayani. Untuk bandar udara perintis yang melayani pesawat kecil, landasan cukup dari rumput ataupun tanah diperkeras (stabilisasi). Panjang landasan perintis umumnya 1.200 meter dengan lebar 20 meter, misal melayani Twin Otter, Cessna, dll. pesawat kecil berbaling-baling dua (umumnya cukup 600-800 meter saja). Sedangkan untuk bandar udara yang agak ramai dipakai konstruksi aspal, dengan panjang 1.800 meter dan lebar 30 meter. Pesawat yang dilayani adalah jenis *turbo-prop* atau jet kecil seperti Fokker-27, Tetuko 234, Fokker-28, dlsb. Pada bandar udara yang ramai, umumnya dengan konstruksi beton dengan panjang 3.600 meter dan lebar 45-60 meter. Pesawat yang dilayani adalah jet sedang seperti Fokker-100, DC-10, B-747, Hercules, dlsb. Bandar udara internasional terdapat lebih dari satu landasan untukantisipasi ramainya lalu lintas. Selain itu ada juga apron, apron adalah tempat parkir pesawat yang dekat dengan bangunan terminal, sedangkan taxiway menghubungkan apron dan run-way. Konstruksi apron umumnya beton bertulang, karena memikul beban besar yang statis dari pesawat. Untuk keamanan dan pengaturan, terdapat Air Traffic Controller, berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi radio control dan radar. Karena dalam bandar udara sering terjadi kecelakaan, maka disediakan unit penanggulangan kecelakaan (*air rescue service*) berupa peleton penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulance, dll. peralatan penolong dan pemadam kebakaran. Juga ada fuel service untuk mengisi bahan bakar avtur

2. Sisi darat (*Land Side*)

Terminal bandar udara atau *concourse* adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat pemindai bagasi sinar X, counter check-in, (CIQ, Custom - Immigration - Quarantine) untuk bandar udara internasional, dan ruang tunggu (*boarding lounge*) serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Di bandar udara besar, penumpang masuk ke pesawat melalui garbarata atau *avio bridge*. Di bandar udara kecil,

penumpang naik ke pesawat melalui tangga (pax step) yang bisa dipindah-pindah. Ada juga yang disebut curb yaitu tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal. Bagian penting dari sisi darat lainnya yaitu parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput.

3. Penamaan dan kode

Setiap bandar udara memiliki kode IATA dan ICAO yang berbeda satu sama lain. Kode bisa diambil dari berbagai hal seperti nama bandar udara, daerah tempat bandar udara terletak, atau nama kota yang dilayani. Kode yang diambil dari nama bandar udara mungkin akan berbeda dengan namanya yang sekarang karena sebelumnya bandar udara tersebut memiliki nama yang berbeda.

2.3 Pelaksana kegiatan di Bandara

Pelaksana kegiatan di bandara umum terdiri dari pelaksana fungsi pemerintah pemerintah, penyelenggara bandar udara dan Badan Hukum Indonesia, yang memberikan pelayanan jasa kebandaraan berkaitan dengan lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan pos.

Pelaksana fungsi pemerintah yang dimaksud di atas merupakan pemegang fungsi dari :

1. Keamanan dan keselamatan serta kelancaran penerbangan.
2. Bea dan cukai
3. Imigrasi
4. Keamanan dan ketertiban di bandar udara
5. Karantina

Penyelenggara bandar udara yang dimaksud adalah Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan.

Dalam rangka penunjang kelancaran pelayanan jasa untuk kepentingan umum dilakukan kegiatan penunjang seperti :

1. Pelayanan jasa penunjang kegiatan penerbangan, seperti :
 - a. Penyediaan hanggar pesawat udara

- b. Perbengkelan pesawat udara
 - c. Pergudangan
 - d. Jasa boga pesawat udara
 - e. Jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat
 - f. Jasa pelayanan penumpang dan bagasi
 - g. Jasa penanganan kargo
 - h. Jasa penumpang lainnya yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan.
2. Pelayanan jasa penunjang kegiatan bandara, seperti :
- a. Jasa penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel
 - b. Jasa penyediaan toko dan restoran
 - c. Jasa penempatan kendaraan bermotor
 - d. Jasa perawatan pada umumnya
 - e. Jasa lainnya yang menunjang secara langsung atau tidak langsung

2.4 Kebijakan Pengendalian vektor

2.4.1. Kebijakan

Kebijakan yang diungkapkan oleh Pujirahardjo (2009) merupakan aturan tertulis yang menjadi keputusan formal organisasi, yang bersifat mengikat, yang mengatur perilaku dengan tujuan untuk menciptakan tata nilai baru dalam masyarakat. Kebijakan akan menjadi rujukan utama para anggota organisasi atau anggota masyarakat dalam berperilaku. Kebijakan pada umumnya bersifat problem solving dan proaktif. Berbeda dengan Hukum (*law*) dan Peraturan (*regulation*), kebijakan lebih bersifat adaptif dan integratif, meskipun kebijakan juga mengatur “apa yang boleh, dan apa yang tidak boleh”. Kebijakan juga diharapkan dapat bersifat umum tetapi tanpa menghilangkan ciri lokal yang spesifik. Kebijakan harus memberi peluang diinterpretasikan sesuai kondisi spesifik yang ada.

Kebijakan diterjemahkan dari kata *policy* dan dikaitkan dengan keputusan Pemerintah, karena pemerintahlah yang mempunyai wewenang atau kekuasaan untuk mengarahkan masyarakat dan bertanggung jawab melayani kepentingan umum. Ini sejalan dengan pengertian publik itu sendiri dalam bahasa

Indonesia yang berarti pemerintah, masyarakat atau umum. Kebijakan publik merupakan tindakan yang dilakukan oleh Pemerintah dalam mengendalikan pemerintahannya. Dalam penyelenggaraan pemerintah daerah, kebijakan publik dan hukum mempunyai peranan yang penting. Pembahasan mengenai hukum dapat meliputi dua aspek: Aspek keadilan menyangkut tentang kebutuhan masyarakat akan rasa adil di tengah sekian banyak dinamika dan konflik di tengah masyarakat. kebijakan secara praktikal erat kaitannya dengan hukum positif, yaitu teori hukum positif yang mempunyai objek berupa gejala-gejala dari hukum yang berlaku dalam masyarakat terjadi pada waktu tertentu, mengenai masalah tertentu, dan dalam lingkungan masyarakat atau negara tertentu yang memberikan dasar pemikiran tentang jiwa dalam hukum tersebut.(Prasko, 2011).

Pengertian tentang kebijakan yang lain dalam wordpress.com yang ditulis oleh Sofa (2008), adalah :

- a. Thomas Dye menyebutkan kebijakan sebagai pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu (*whatever government chooses to do or not to do*)
- b. Easton menyebutkan kebijakan pemerintah sebagai “kekuasaan mengalokasi nilai-nilai untuk masyarakat secara keseluruhan.” Ini mengandung konotasi tentang kewenangan pemerintah yang meliputi keseluruhan kehidupan masyarakat. Tidak ada suatu organisasi lain yang wewenangnya dapat mencakup seluruh masyarakat kecuali pemerintah.
- c. Lasswell dan Kaplan yang melihat kebijakan sebagai sarana untuk mencapai tujuan, menyebutkan kebijakan sebagai program yang diproyeksikan berkenaan dengan tujuan, nilai dan praktek (*a projected program of goals, values and practices*).
- d. Carl Friedrich mengatakan bahwa yang paling pokok bagi suatu kebijakan adalah adanya tujuan (*goal*), sasaran (*objektive*) atau kehendak (*purpose*).
- e. H. Hugh Heglo menyebutkan kebijakan sebagai “*a course of action intended to accomplish some end,*” atau sebagai suatu tindakan yang bermaksud untuk mencapai tujuan tertentu, kebijakan lebih dapat digolongkan sebagai suatu alat analisis daripada sebagai suatu rumusan kata-kata.

Contoh kebijakan yang diungkapkan oleh Pudjirahardjo (2009) seperti (1) Undang-Undang, (2) Peraturan Pemerintah, (3) Keppres, (4) Kepmen, (5) Perda, (6) Keputusan Bupati dan (7) Keputusan Direktur yang mana kebijakan yang disebutkan di atas tadi bersifat mengikat dan wajib dilaksanakan oleh objek kebijakan.

Kebijakan menurut Pudjirahardjo (2009) secara umum mempunyai 5 (lima) unsur utama, yaitu :

- a. Masalah publik (*Public Issue*); merupakan isu sentral yang akan diselesaikan dengan sebuah kebijakan. Seperti disampaikan di depan, kebijakan selalu diformulasikan untuk mengatasi ataupun mencegah timbulnya masalah, khususnya masalah yang bersifat isu publik. Masalah disebut sebagai isu publik manakala masalah itu menjadi keprihatinan masyarakat luas dan mempengaruhi hajat hidup masyarakat luas.
- b. Nilai Kebijakan (*Value*); setiap kebijakan selalu mengandung nilai tertentu dan juga bertujuan untuk menciptakan tatanilai baru atau norma baru dalam organisasi. Seringkali nilai yang ada di masyarakat atau anggota organisasi berbeda dengan nilai yang ada di pemerintah. Oleh karena itu perlu partisipasi dan komunikasi yang intens pada saat merumuskan kebijakan.
- c. Siklus Kebijakan; proses penetapan kebijakan sebenarnya adalah sebuah proses yang siklis dan bersifat kontinum, yang terdiri atas tiga tahap: (1) perumusan kebijakan (*policy formulation*), (2) penerapan kebijakan (*policy implementation*), dan (3) evaluasi kebijakan (*policy review*). Ketiga tahap atau proses dalam siklus tersebut saling berhubungan dan saling tergantung, kompleks serta tidak linear, yang ketiganya disebut sebagai *policy analysis*.
- d. Pendekatan dalam Kebijakan; pada setiap tahap siklus kebijakan perlu disertai dengan penerapan pendekatan (*approaches*) yang sesuai. Pada tahap formulasi, pendekatan yang banyak dipergunakan adalah pendekatan normatif, valuatif, prediktif ataupun empirik. Pada tahap implementasi banyak menggunakan pendekatan struktural atau organisasi ataupun pendekatan manajerial. Sedangkan tahap evaluasi menggunakan pendekatan yang sama dengan tahap formulasi. Pemilihan pendekatan yang digunakan sangat menentukan tingkat efektivitas dan keberhasilan sebuah kebijakan.

- e. Konsekuensi Kebijakan; pada setiap penerapan kebijakan perlu dicermati akibat yang dapat ditimbulkan. Dalam memantau hasil kebijakan harus membedakan dua jenis akibat; luaran (*output*) dan dampak (*impact*). Apapun bentuk dan isi kebijakan pada umumnya akan memberikan dampak atau konsekuensi yang ditimbulkan. Tingkat intensitas konsekuensi akan berbeda antara satu kebijakan dengan yang lain, juga dapat berbeda berdasar dimensi tempat dan waktu. Konsekuensi lain yang juga perlu diperhatikan adalah timbulnya resistensi atau penolakan dan perilaku negatif.

Menurut Surya Utama (2004), masalah kebijakan, adalah nilai, kebutuhan atau kesempatan yang belum terpenuhi, tetapi dapat diidentifikasi dan dicapai melalui tindakan publik. Tingkat kepelikan atau kerumitan masalah tergantung pada nilai dan kebutuhan apa yang dipandang paling penting.

Menurut Dunn (1988) yang dikutip oleh Surya Utama (2004) bahwa ada beberapa karakteristik masalah pokok dari masalah kebijakan, adalah sebagai berikut:

- a. Interdependensi atau saling tergantung, yaitu kebijakan suatu bidang seringkali mempengaruhi masalah kebijakan lainnya. Kondisi ini menunjukkan adanya sistem masalah. Sistem masalah ini membutuhkan pendekatan *holistik*, satu masalah dengan yang lain tidak dapat di pisahkan dan diukur sendirian.
- b. Subjektif, yaitu kondisi eksternal yang menimbulkan masalah diidentifikasi, diklasifikasi dan dievaluasi secara selektif.
- c. Artifisial, yaitu pada saat diperlukan perubahan situasi problematis, sehingga dapat menimbulkan masalah kebijakan.
- d. Dinamis, yaitu masalah dan pemecahannya berada pada suasana perubahan yang terus menerus. Pemecahan masalah justru dapat memunculkan masalah baru, yang membutuhkan pemecahan masalah lanjutan.
- e. Tidak terduga, yaitu masalah yang muncul di luar jangkauan kebijakan dan sistem masalah kebijakan.

2.4.2. Kebijakan Pengendalian vektor di bandara

Di dalam *International Health Regulations (IHR) 2005* bagian 4 pada pasal 19 disebutkan bahwa setiap suatu negara, disamping kewajibannya

sebagaimana ditentukan dalam IHR diharuskan pada butir (c) memberikan kepada WHO, sejauh mungkin data yang menyangkut sumber penyakit menular atau kontaminasi, termasuk vektor dan reservoir pada pintu masuk, sebagai respon dalam menanggulangi risiko kesehatan masyarakat yang potensial dan dapat menyebarkan penyakit lintas negara. Selanjutnya pada Pasal 22 disebutkan mengenai peran yang berkompetent harus (a) bertanggung jawab atas pemantauan bagasi, kargo, peti kemas, alat angkut, barang, paket pos, dan jenazah yang berangkat dan datang dari wilayah terjangkau, guna menjaga kondisinya sedemikian rupa sehingga bebas dari sumber penyakit menular atau kontaminasi, termasuk vektor dan reservoir. Pada point (b) disebutkan juga bahwa harus menjamin sejauh mungkin fasilitas yang digunakan oleh pelaku perjalanan pada pintu masuk, dipelihara dalam kondisi yang bersih dan bebas sumber penyakit menular atau kontaminasi termasuk vektor dan reservoir.

Dalam Annex 1 point B juga disebutkan bahwa kapasitas inti bagi bandara, pelabuhan dan perlintasan darat yang telah ditetapkan yang harus dilakukan setiap saat salah satunya adalah sejauh memungkinkan menyediakan staf terlatih dan program pengendalian vektor dan reservoir di dalam dan di sekitar pintu masuk. Sedangkan dalam rangka merespon kejadian yang dapat menimbulkan PHEIC harus menerapkan tindakan hapus serangga, hapus tikus, hapus hama, dekontaminasi atau penanganan bagasi, kargo, peti kemas, alat angkut, barang dan paket pos, dilokasi khusus untuk wilayah ini.

Persyaratan teknis alat angkut dan operator alat angkut juga disebutkan dalam IHR 2005 yaitu bagi setiap alat angkut yang meninggalkan pintu masuk yang terletak dalam suatu area dimana pengendalian vektor direkomendasikan, harus dilakukan hapus serangga dan dijaga bebas dari vektor. Keberadaan vektor penular penyakit di atas alat angkut dan tindakan pengendalian yang digunakan untuk membasminya harus meliputi dalam alat angkut.

Kebijakan pengendalian vektor di wilayah bandara dan pelabuhan tercantum dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan. Di dalam peraturan tersebut tertulis bahwa Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Departemen

Kesehatan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan.

Tugas dan fungsi KKP salah satunya terdapat pada bidang Pengendalian Risiko Lingkungan (PRL) . Salah satu tugas PRL melaksanakan perencanaan, pemantauan, evaluasi serta penyusunan laporan di bidang pengendalian vektor dan binatang penular penyakit. Sedangkan salah satu fungsinya adalah menyelenggarakan pemberantasan serangga penular penyakit, tikus dan pinjal di lingkungan bandara, pelabuhan dan lintas batas darat negara.

Berdasarkan Keputusan Dirjen PP&PL Nomor HK.03.05/D/I.4/2659/2007 tentang Petunjuk Teknis Disinseksi Kapal Laut dan Pesawat Udara disebutkan bahwa sebagai pelaksana kegiatan karantina kesehatan, KKP wajib melaksanakan fungsi karantina kesehatan. Disinseksi merupakan salah satu kegiatan kekarantinaan yang ditujukan untuk pengendalian serangga/vektor pada alat angkut dan barang bawaannya yang terbawa dalam alat angkut tersebut. Disinseksi adalah hapus serangga vektor penular penyakit pada alat angkut dengan aplikasi bahan kimia pestisida/insektisida pada ruang tertutup. Setelah dilakukan disinseksi maka akan dikeluarkan sertifikat disinseksi yaitu dokumen negara yang menyatakan secara legal / sah bahwa kapal laut atau pesawat udara telah dilakukan hapus serangga atau disinseksi. Pelaksanaan disinseksi boleh dilaksanakan oleh Badan Usaha Swasta (BUS) yang telah memenuhi persyaratan teknis dan administrasi dan mendapatkan ijin operasional untuk melakukan hapus serangga.

Bahan yang digunakan untuk pelaksanaan disinseksi biasanya berupa bahan kimia pestisida/insektisida yang diijinkan di Indonesia. Untuk bahan disinseksi pesawat mengikuti rekomendasi yang dikeluarkan oleh WHO. Jenis pestisida/insektisida untuk disinseksi antara lain organophospat, methyl bromide, pirethrin, permethrin baik dalam bentuk cair, padatan (tepung), ataupun gas.

Ketentuan dilaksanakannya disinseksi di pesawat udara berdasarkan Keputusan Dirjen ini apabila :

1. Pesawat udara yang datang dari negara terjangkit penyakit menular yang ditularkan oleh vektor dan tidak mempunyai sertifikat hapus serangga.

2. Berdasarkan laporan pilot di dalam pesawat udara ada penumpang yang suspect/terjangkit penyakit menular yang ditularkan oleh serangga/vektor penular penyakit.
3. Bila dari hasil pemeriksaan pesawat udara ditemukan adanya kehidupan serangga/vektor penular penyakit.
4. Atas permintaan sendiri dari perusahaan penerbangan.

Prosedur pelaksanaan disinseksi di pesawat udara sesuai dengan ketentuan internasional antara lain :

1. *Residual disinsection* yaitu disinseksi pesawat udara dengan menggunakan pestisida/insektisida yang meninggalkan efek residu pada permukaan yang di disinseksi. Formula residual desinsektan yang dipakai salah satunya adalah bahan aktif permethrin 2% dalam larutan air destilasi (aqua destilata). Cara penyemprotan dengan menggunakan teknik *residual disinsection* dilakukan untuk pemeliharaan pesawat dari investasi serangga seperti nyamuk, kecoa, dan kutu busuk. Dilakukan pada saat pesawat tidak beroperasi. Adapun ketentuan pelaksanaannya sebagai berikut :
 - 1) Dilakukan atas permintaan perusahaan penerbangan atau dari hasil pemeriksaan oleh petugas KKP ditemukan investasi serangga.
 - 2) Dilakukan pada saat pesawat sedang istirahat/dalam perawatan atau tidak beroperasi /tidak terbang.
 - 3) Pelaksanaan penyemprotan dilakukan oleh BUS bersertifikasi dibawah pengawasan KKP.
 - 4) Pada penyemprotan pertama, deposit residu bahan aktif jenis permethrin harus 0,5 gram /m² pada lantai dan 0,2 gram/m² pada permukaan lainnya.
 - 5) Pada penyemprotan ulang, deposit residu bahan aktif jenis permethrin harus 0,2 gram /m² pada lantai dan 0,1 gram/m² pada permukaan lainnya.
 - 6) Daya racun residu dapat bertahan selama 8 minggu, tetapi kalau ditemukan keberadaan /infestasi serangga harus segera dilakukan penyemprotan residual ulang, sehingga penyemprotan ulang harus dilakukan paling lama 2 bulan setelah penyemprotan pertama.
 - 7) Terhadap tindakan *residual disinsection* ini diberikan sertifikat disinseksi yang berlaku selama 2 bulan oleh KKP.

2. *Pre-embarcation spraying* yaitu disinfeksi pesawat udara pada saat persiapan keberangkatan, penumpang belum naik ke pesawat udara. Pelaksanaannya :
 - 1) Dilaksanakan oleh crew pesawat udara yang sudah terlatih.
 - 2) Untuk kargo dan kokpit oleh petugas darat yang terlatih.
 - 3) Disinsektan yang digunakan mempunyai efek knock down.
3. *Block away disinsection* yaitu disinfeksi digunakan sebelum pesawat lepas landas dengan metode knock down spraying. Cara ini dilakukan setelah semua penumpang dan muatan dinaikkan ke dalam pesawat udara, pintu pesawat dikunci, dan pesawat siap meninggalkan landasan (penahan roda pesawat dan *blocks* telah disingkirkan). Disinfeksi dilakukan oleh awak pesawat yang terlatih, sebagai berikut :
 - 1) *Aerosol dispenser* disediakan oleh perusahaan penerbangan.
 - 2) *Aerosol dispenser* yang akan digunakan diberi nomor, nomor tersebut oleh petugas KKP setempat dicantumkan dibagian kesehatan dari laporan umum pesawat (*Health Part of Aircraft General Declaration*). Kaleng aerosol yang telah terpakai disimpan oleh awak pesawat dan setibanya di bandara yang dituju, ditunjukkan kepada petugas kesehatan setempat sebagai bukti bahwa pesawat tersebut telah dihapuseranggakan.
 - 3) *Cocpit* disemprot beberapa saat sebelum pilot dan awak pesawat yang lain naik. Setelah disemprot, pintu tirai pemisah ditutup.
 - 4) Seluruh penumpang naik, pintu pesawat ditutup, kemudian kabin dan lain-lain bagian pesawat dihapuseranggakan. Semua tempat yang mungkin menjadi tempat persembunyian nyamuk (rak barang, bawah tempat duduk, tirai, toilet dan lain-lain) disemprot. Makanan dan alat makan harus dilindungi dari kemungkinan kontaminasi insektisida.
 - 5) Selama penyemprotan, dan dalam kurun waktu 5 menit setelah penyemprotan, sistem ventilasi harus dimatikan.
 - 6) Semua bagian pesawat yang hanya dapat dicapai dari luar yang mungkin merupakan persembunyian serangga (tempat muatan barang, tempat roda pesawat, dll) didisinfeksi beberapa saat sebelum lepas landas oleh petugas KKP.

4. *Top of descent spraying* yaitu disinfeksi yang dilakukan ketika pesawat udara sedang berada di puncak ketinggian sebelum pesawat mulai turun (*aircraft commencos descent*) hanya untuk ruang kabin, dilakukan oleh *cabin crew*. Kemudian ketika mendarat kaleng bekas diberikan kepada petugas karantina kesehatan bandara sebagai bukti bahwa telah dilaksanakan penyemprotan sebelum pesawat mendarat. Formula insektisida aerosol yang digunakan mengandung bahan aktif 2% d-phenothrin dan bersifat knock down.
5. *Disinsecting on the ground on arrival* yaitu disinfeksi dilakukan segera setelah pesawat udara mendarat. Cara ini dilakukan oleh petugas terlatih KKP setempat :
 - 1) Sebelum pesawat mendarat pramugari mengumumkan agar penumpang tetap duduk karna akan dilakukan disinfeksi pesawat.
 - 2) Setelah pesawat mendarat dan belum menurunkan penumpang/muatan, petugas KKP naik ke pesawat, pintu segera dikunci kembali.
 - 3) Petugas menyemprot semua tempat yang mungkin dihindangi nyamuk dan seluruh ruangan disemprot. Tempat-tempat yang sulit dijangkau seperti di bawah kursi, dibelakang peti-peti muatan harus mendapat perhatian khusus untuk penyemprotannya.
 - 4) Makanan dan alat makan harus dilindungi dari kemungkinan kontaminasi insektisida
 - 5) Semua pintu pesawat harus tetap tertutup selama dan sekurang-kurangnya 5 menit setelah penyemprotan selesai. Selama waktu itu sistem ventilasi harus dimatikan.
 - 6) Setelah penumpang dan barang-barang diturunkan petugas KKP memeriksa hasil penyemprotan bila ditemukan bangkai-bangkai nyamuk atau serangga dikumpulkan, diidentifikasi untuk ditentukan spesiesnya.

2.5 Vektor

Vektor didefinisikan sebagai pembawa yang dapat memindahkan/menularkan agent infeksi dari sumber ke infeksi kepada *host* (penjamu) yang rentan. *Vector borne disease* adalah penyakit-penyakit ditimbulkan/ditularkan dengan perantara vektor.

2.5.1 Kecoa

a. Siklus Hidup

Kecoa adalah serangga dengan metamorfosa tidak sempurna, hanya melalui tiga stadium (tingkatan) yaitu stadium larva, stadium nimfa dan stadium dewasa yang dapat dibedakan jenis jantan dan betinanya. Nimfa biasanya menyerupai yang dewasa, kecuali ukurannya, sedangkan sayap dan alat genitalnya dalam taraf perkembangan.

b. Pola hidup

Kecoa umumnya dapat terbang, tetapi mereka tergolong pelari cepat, dapat bergerak cepat, aktif pada malam hari (nocturnal). Kerusakan yang ditimbulkan oleh kecoa relatif sedikit, tetapi adanya kecoa menunjukkan sanitasi yang kurang baik.

c. Penyakit yang berhubungan dengan kecoa

Kecoa mempunyai peranan yang cukup penting dalam penularan penyakit. Peranan tersebut antara lain sebagai vektor mekanik bagi beberapa mikro organisme pathogen, sebagai inang perantara bagi beberapa spesies cacing, menyebabkan timbulnya reaksi-reaksi alergi seperti dermatitis, gatal-gatal dan pembengkakan kelopak mata. Serangga ini dapat memindahkan beberapa mikro organisme pathogen, antara lain terhadap penyebaran penyakit disentri, diare, cholera, virus hepatitis A, polio pada anak-anak. Penularan penyakit dapat terjadi melalui organisme pathogen sebagai bibit penyakit yang terdapat pada sampah atau sisa makanan, dimana organisme tersebut terbawa oleh kaki atau bagian tubuh lainnya dari kecoa, kemudian melalui organ tubuh kecoa, organisme sebagai bibit penyakit tersebut mengkontaminasi makanan.

d. Cara Pengendalian kecoa

Pengendalian kecoa dilakukan dengan pemantauan dan pemberantasan. Pemantauan kecoa dilakukan untuk mengetahui keberadaan kecoa di lingkungan pelabuhan dan bandara dengan melihat secara visual tanda-tanda sebagai berikut :

- Terdapat kotoran dan kapsul telur (ootheca)
- Terdapat kecoa dewasa (mati/hidup) di seluruh ruangan

Metoda pengendalian kecoa dapat dibagi menjadi 2 kegiatan, yaitu :

1) Pengendalian secara lingkungan

Dilaksanakan melalui berbagai kegiatan, misalnya :

- Pengaturan pembuangan kotoran manusia
- Pembuangan sampah terutama sampah basah atau sampah dapur
- Menyimpan bahan dan makanan jadi pada tempat-tempat tertutup yang tidak dimasuki oleh kecoa
- Menutup celah-celah yang terdapat di seluruh ruangan dapur, sehingga tidak menjadi tempat berkembangbiaknya kecoa
- Mencegah sisa-sisa makanan diberbagai tempat
- Kamar mandi atau toilet selalu dibersihkan dan dalam keadaan tidak lembab.
- Menciptakan kondisi lingkungan yang bersih sehingga kecoa dan serangga lain tidak akan berada di lingkungan pelabuhan dan bandara.

2) Pengendalian secara kimia

Pengendalian kecoa dengan menggunakan bahan kimia merupakan upaya tambahan apabila cara lain belum dapat mengatasinya. Pemakaian bahan kimia digunakan apabila benar-benar dalam keadaan mendesak, yaitu pada saat populasi kecoa sangat tinggi dan menimbulkan masalah serius. Ada 3 bagian dalam pengendalian secara kimia, antara lain :

- Pengendalian dengan bahan beracun untuk membunuh kecoa atau serangga lain (insektisida)
- Bahan kimia yang mempunyai sifat menolak (repellent)
- Bahan kimia yang mempunyai sifat menarik (attractant)

2.5.2 Nyamuk

a. Siklus Hidup

Secara umum yang disebut nyamuk adalah serangga maupun arthropoda lain yang dapat berperan dalam penularan penyakit-penyakit tertentu (Kementerian Kesehatan, 2007). Pada IHR Tahun 2005 pasal 20 ayat 1 mengisyaratkan bahwa wilayah bandar udara harus bebas dari infestasi *Aedes Aegypti* yaitu “ Every port and area within the perimeter of every airport shall be

kept free from *Aedes Aegypti* in its immature and adult stages..... “ for these purpose active measure shall be maintained within a protective area extending for a distance of at least 400 metres arround the perimeter “. Pemerintah Indonesia menerima dengan tidak bersyarat IHR tersebut. Atas dasar ini Kantor Kesehatan pelabuhan di seluruh indonesia menjalankan usahanya dalam pengendalian nyamuk *Aedes Aegypti*.

Adapun daerah-daerah yang harus bebas dari infestasi *Aedes Aegypti* pada pelabuhan udara (bandar udara) di dalam lingkungan perimeter bandar udara, yakni daerah pelabuhan di dalam suatu lingkaran fiktif dimana terdapat bangunan-bangunan untuk kegiatan penerbangan (gedung-gedung terminal dan transit, hanggar-hanggar, gudang) dan tempat parkir pesawat terbang, sesuai yang tertulis pada IHR pasal 20 ayat 3 tertulis “the perimeter of an airport means a line enclosing the area containing the airport buildings and any land or water used or intended to be used for the parking of aircraft”. Berdasarkan tempat hidupnya, dikenal dua tingkatan kehidupan nyamuk yaitu tingkatan dalam air dan tingkatan di luar tempat berair. Siklus hidupnya dari telur menjadi jentik lalu menjadi kepompong kemudian menjadi nyamuk dewasa.

b. Pola Hidup

Tempat hidup jentik nyamuk adalah tempat yang berair. Di daerah tropis dengan temperatur 23-27oC biasanya pertumbuhan lengkap di dalam air selama dua minggu. Nyamuk betina akan memilih tempat yang disenangi untuk bertelur. Masing-masing jenis nyamuk akan mempunyai kesenangan tertentu untuk bertelur, seperti :

- *A. Aegypti*

Jenis ini akan meletakkan telurnya ditempat-tempat penampungan air seperti bak mandi, kaleng bekas, ban bekas dan lain sebagainya dengan air yang cukup jernih.

- *A. Albopictus*

Jenis ini akan memilih lubang-lubang pada pohon, pagar bambu, dan lain sebagainya.

- *Anopheles*

Jenis ini memilih tempat perindukannya sangat bervariasi tergantung dari spesiesnya, ada yang senang di air payau ada juga yang di air tawar..

c. Penyakit yang di timbulkan dari nyamuk

Banyak penyakit yang ditimbulkan dari keberadaan nyamuk. Namun untuk wilayah bandara keberadaan nyamuk *Aedes aegypti* dikhawatirkan dapat menimbulkan penyakit karantina maupun yang dapat menimbulkan kejadian PHEIC yaitu penyakit *Yellow Fever* (demam kuning). Untuk nyamuk *Anopheles* dikhawatirkan dapat menjadi vektor bagi penyakit malaria.

d. Cara Pengendalian nyamuk

Metode pengendalian nyamuk terdiri dari :

1) Pemantauan Stadium telur

Kegiatannya adalah jika infestasi aedes di area pengawasan (perimeter dan buffer) rendah (*Container Index* = 0%) atau sudah ditemukan larva, maka dilakukan pemasangan ovitrap (perangkap telur). Dengan alasan ini ovitrap digunakan sebagai kegiatan pengamatan aedes terutama di bandara internasional yang diberlakukan.

2) Pemantauan Stadium Larva

Pemantauan Stadium larva dibagi menjadi Perimeter area yaitu area bandara dimana terdapat bangunan-bangunan untuk kegiatan penerbangan, seperti : gedung terminal dan transit, hangar-hanggar, pergudangan serta tempat penerbangan dengan jarak 400 meter dari lingkungan bandara (perimeter). Tahap kegiatan dimulai dari *mapping* (pemetaan) yaitu dengan menentukan perimeter area bandara, membuat gambar batas-batas di peta daerah, membagi daerah buffer area dari batas perimeter dengan jarak 400 meter, membagi daerah menjadi sector-sector untuk memudahkan penguasaan dan pengenalan area secara intensif dan waspada, misalnya sektor I, sektor II, sektor III dan seterusnya. Tiap sector terdiri dari daerah perimeter dan di luar perimeter. Setiap sector diperiksa secara berkala dan teratur.

3) Pemantauan Stadium Nyamuk Species *Aedes* (Dewasa)

Pemantauan stadium ini untuk menentukan kepadatan nyamuk menggunakan cara:

- landing rate atau biting rate, yaitu dengan memakai umpan badan minimal 3 (tiga) orang selama 3 jam berturut-turut untuk memberikan dirinya dihinggapi/digit nyamuk. Kemudian seluruh nyamuk yang hinggap di tubuh mereka ditangkap menggunakan aspirator dan dikumpulkan guna diidentifikasi spesiesnya. Jika hasil kegiatan biting rate nol, penelitian di ulang selama 3 kali dan jika biting rate mencapai 2 (Density figure 1 area perimeter dan buffer area 5) segera lakukan pengendalian/pemberantasan. Tempat-tempat dengan biting rate di atas 2, mempunyai Man-Vector yang membahayakan bagi penyebaran penyakit Yellow Fever khususnya pada daerah endemis dan pelabuhan laut/udara.
- Resting Collections
Biasanya setelah nyamuk dewasa menghisap darah, dengan sendirinya hinggap pada benda yang terlindung/ditempat gelap, seperti tempat pakaian gantung dan benda lainnya. Pada saat nyamuk dewasa beristirahat, kegiatan penangkapan dilakukan dengan menggunakan senter dan aspirator. Standar penangkapan dan waktu yang telah ditentukan di bangunan /gedung yang telah dipilih kepadatan nyamuk di catat (Nyamuk jantan dan betina) ke dalam formulir penangkapan.

4) Pengendalian larva

Menggunakan insektisida dalam bentuk sand granula 1% atau disebut Temephos dan aldosid. Zat ini dimasukkan ke dalam air akan memberikan kadar larvasida 1 ppm (part per millions), jika dalam penggunaan/pemberian larvasida sudah diukur volume container yang berisi air. Siklus pemberian larvasida tergantung hasil pengamatan jentik. Reinfestasi di suatu area dapat terjadi karena :

- Larvasida dalam container telah kehilangan daya bunuhnya.
- Infestasi container yang belum diberi larvasida oleh petugas atau adanya container baru

5) Pemberantasan Sarang Nyamuk (PSN)

Suatu upaya intervensi nyamuk berdasarkan Prinsip Sanitasi Lingkungan dan Penyuluhan Kesehatan. Metoda yang lazim dipakai adalah :

- Intervensi lingkungan

Upaya pengelolaan lingkungan yang meliputi perubahan fisik bersifat permanen terhadap lahan, badan air dan tumbuhan yang bertujuan untuk mencegah, menghilangkan atau mengurangi habitat perkembangbiakan vector tanpa menurunkan kualitas hidup manusia. Misalnya : barang-barang bekas yang mungkin menjadi sarang dimusnahkan/disingkirkan dari area bangunan/halaman dengan cara menutup, mengubur dan menguras (3M). Selain itu mengupayakan perubahan perilaku dan tempat tinggal, yaitu sebagai usaha untuk mengurangi kontak antara manusia dengan vector. Misalnya tempat penampungan air dibuat tertutup sehingga nyamuk tidak mungkin bertelur didalamnya

- Penyuluhan Kesehatan Lingkungan

Kegiatannya adalah sosialisasi untuk mendapatkan dukungan para pihak terkait dan masyarakat, sebagai langkah awal dari pelaksanaan surveilans Epidemiologi. Pelaksanaan dan penyebarluasan informasi ini, dilakukan sesuai dengan sasaran serta tujuan yang akan dicapai, contohnya : pelatihan, seminar, membuat poster dan brosur dan lain-lain.

- Pemberantasan dengan bahan kimia

Dapat digunakan berbagai macam insektisida dari golongan *Organophosphate* atau CHCl, dalam bentuk suspense, larutan, granula atau bentuk padat. Minyak bumi (Kerosene, minyak tanah dan diesel) mempunyai daya larvasida yang bersifat sementara, karena untuk mencegah reinfestasi harus berulang-ulang, misalnya 1 minggu sekali. Pengendalian dengan *Thermal Fog (Fogging)* untuk nyamuk dewasa (*Aedes sp*) menggunakan insektisida dalam bentuk emulsi/suspense, untuk *residual spraying* atau aerosol, *mist*, *fogging* atau *space spraying* (pengkabutan). Penyemprotan di dalam ruangan bangunan, cara yang lazim digunakan adalah *residual spraying* yaitu penyemprotan dengan menggunakan *spray can* atau ULV (*Ultra Los Volume*) dapat

meninggalkan zat aktif pada area yang disemprot. Area penyemprotan ditujukan pada sasaran di dalam bangunan dan sekitar area bagian luar (pagar, semak-semak belukar). Penyemprotan harus merata sehingga permukaan yang disemprot betul-betul basah (sampai hampir hamper menetes .) dan selama penyemprotan, air minum dan makanan terlindung dari kontaminasi zat aktif ini. Penyemprotan di luar bangunan menggunakan mesin fogging atau *mist blower*, biasanya digunakan insektisida dicampur dengan larutan minyak. Insektisida yang sering digunakan tergantung kepada kerentanan nyamuk. Fogging atau *mist blower* mempunyai tujuan untuk membunuh/menurunkan populasi vektor penyakit demam kuning, bersifat knock down sehingga index dalam daerah perimeter di bawah 1%.

2.5.3 Tikus dan Pinjal

a. Siklus Hidup

Tikus adalah mamalia yang termasuk dalam suku muridae. Hewan ini merupakan hewan pengerat (rondensia) yang lebih dikenal sebagai hama tanaman pertanian, perusak barang gudang dan hewan pengganggu yang menjijikan di perumahan. Tikus merupakan tuan rumah pinjal yang dapat menularkan penyakit pes. Tikus mempunyai kemampuan adaptasi terhadap lingkungan yang baru. Saat anak-anak dibimbing induknya untuk mengenal lingkungan dan setelah 3-4 bulan menjadi sangat aktif, memuncak pada 8 bulan. Umur tikus dapat mencapai 1 tahun.

b. Pola Hidup Tikus

Sarang tikus di tempat aman dari gangguan musuh, dekat dengan sumber makanan. Berbentuk mangkuk dengan diameter 20 cm, terbuat dari sobekan kertas, jerami. Di dalam tanah tikus membuat lubang dan lorong utk sembunyi dan berkembang biak (terutama tikus got). Di dalam tanah tikus membuat lubang dan lorong untuk sembunyi dan berkembang biak (terutama tikus got). Tikus mempunyai kebiasaan menggigit –gigit kayu, papan, bahan makanan, pembungkus barang, dan lain-lain dengan tujuan agar giginya tidak terlalu panjang.

c. Penyakit Yang ditularkan tikus

Penyakit yang ditularkan dapat disebabkan oleh infeksi berbagai agen penyakit dari kelompok virus, rickettsia, bakteri, protozoa dan cacing. Penyakit tersebut dapat ditularkan kepada manusia secara langsung oleh ludah, urin dan fekesnya atau melalui gigitan ektoparasitnya (kutu, pinjal, caplak dan tungau). Tikus dapat menyebabkan penyakit pes, leptospirosis, scrub typhus, marine typhus, dll.

d. Cara Pengendalian tikus

Pengamatan tikus dilakukan setelah pemeriksaan /pengawasan sanitasi gedung/bangunan dan lingkungan yang ada, termasuk tempat-tempat penumpukan barang di area terbuka, restoran dan tempat lain yang memungkinkan tikus bersarang, maka dilaksanakan pemasangan perangkap tikus hidup (life trap) yang sudah diketahui titik-titik sasaran pemasangan perangkap. Tujuan dari kegiatan pemasangan perangkap ini selain pemberantasan juga untuk mengetahui populasi species (jenis) dari tikus dan pinjal yang paling dominan di wilayah tersebut.

Tahapan pengamatan tikus :

1) Pemasangan perangkap

- Siapkan penangkap dengan umpan sesuai dengan jumlah yang direncanakan (label nomor).
- Pemasangan penangkap pada pagi hari/sore hari di gedung/bangunan yang telah ditentukan selama 5 (lima) hari berturut-turut dan umpan diganti setiap kali pemasangan.
- Jumlah perangkap yang dipasang antara 50 – 100 perangkap/hari (d disesuaikan dengan kebutuhan), bila kehidupan tikus di bangunan yang akan di pasang banyak, pemasangan perangkap diperbanyak.
- Perangkap diambil keesokan harinya sebelum aktifitas kegiatan ramai.
- Perangkap yang terdapat tikus dipisahkan dan dimasukkan ke dalam karung terigu dan diberi label

2) Identifikasi tikus

- Tikus tertangkap dalam perangkap, kemudian dibunuh dengan menggunakan kapas yang telah diberi chloroform dan dimasukkan ke dalam karung sampai tikus tidak bergerak lagi (mati)

- Lakukan penyisiran tikus dengan menggunakan sisir kutu (serit) agar mudah mendapatkan ceco parasit (pinjal, mite, trieks dan chinger), bila index pinjal lebih dari 2 (dua) kemungkinan akan terjadi adanya infestasi penyakit pes (*plaque*) di wilayah pelabuhan atau bandara.
- Identifikasi tikus untuk mengetahui *species* (jenis), seperti panjang tikus, panjang ekor, panjang kaki, panjang telinga, menghitung *mammae*, menimbang berat

Adapun pengendalian tikus dapat dilakukan dengan beberapa cara :

1) Peracunan tikus (*Poisoning Rodentisida*)

Bila pemberantasan tikus dengan menggunakan perangkap sudah dilakukan, pemberantasan selanjutnya dengan peracunan. Langkah-langkah pelaksanaannya sebagai berikut :

- Tentukan lokasi peracunan
- Buat peta lokasi
- Pemberitahuan pada para stakeholder untuk pengamanan
- Menentukan jenis rodentisida dan jumlahnya yang dipakai untuk pelaksanaan peracunan
- Lakukan evaluasi kegiatan, apakah efektif atau tidak

Pada umumnya peracunan dapat dilakukan tanpa membahayakan terhadap manusia atau binatang piaraan untuk membunuh tikus. Ada berbagai macam dan umum yang digunakan oleh masyarakat, seperti :

- Warfarin dan pival yang berupa umpan cair dan padat yang ditaruh pada umpan berupa makanan dan ditaruh ke dalam wadah berupa kotak karton. Pemberian umpan dengan racun yang tetap dan terus menerus sangat diperlukan guna keberhasilan pemberantasan
- Res Squill adalah salah satu racun tikus yang pertama kali digunakan secara terorganisir dan relatif aman terhadap manusia, binatang piaraan. Kelemahannya adalah menimbulkan penolakan diantara tikus dan beberapa tikus selalu menghindar dari umpan yang berisi racun ini.
- Ten eighty (1080) nama racun untuk jenis Natrium Fluoro Acetat. Kelemahannya adalah terlalu berbahaya terhadap manusia, oleh karena itu

penggunaannya hanya boleh untuk petugas terlatih atau bertanggung jawab.

- Anti nama racun untuk jenis Alpha Nafthylthiorea adalah racun pembunuh jenis tikus coklat atau rattus norway dan tidak dianjurkan untuk dipakai terhadap jenis tikus lain. Kelemahannya adalah toleransi cepat sekali terbentuk oleh tikus setelah memakan umpan dalam dosis yang mematikan.

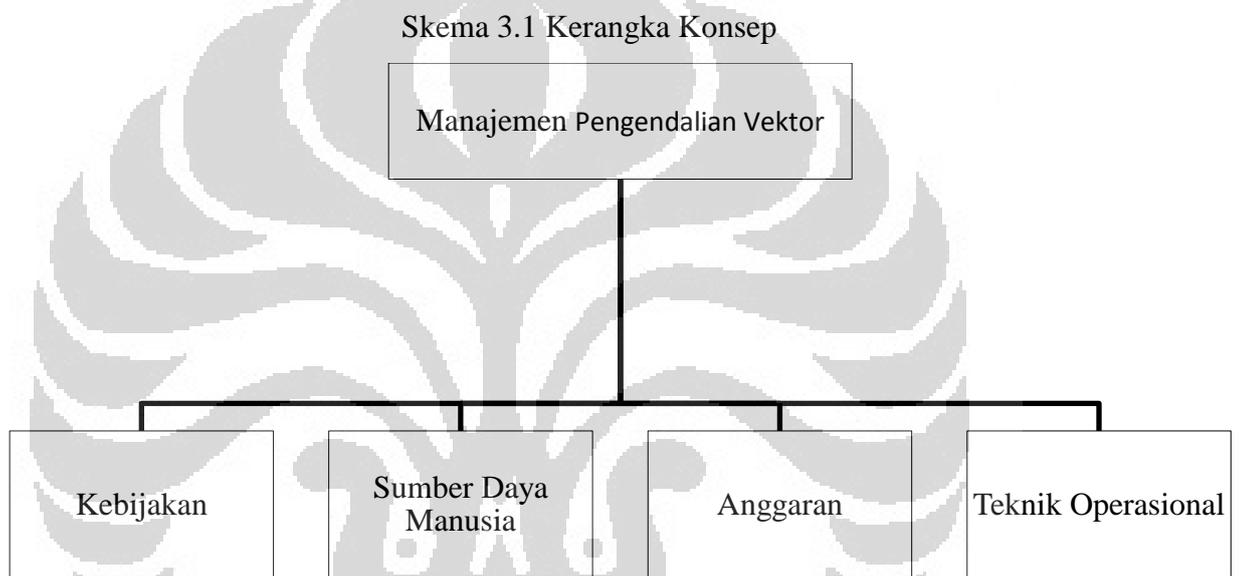
2) Fumigasi

Pelaksanaannya harus oleh petugas yang terlatih dan profesional, khususnya adalah petugas pest control atau Badan Usaha Swasta (BUS) yang telah mendapat rekomendasi dari KKP. Pelaksana maupun BUS harus memiliki sertifikat DK I dan DK II yang dikeluarkan oleh Direktorat PP&PL, Kementerian Kesehatan dengan masa berlaku selama satu tahun. Selain menerbitkan surat rekomendasi untuk perijinan operasional di bandara, KKP mengawasi setiap pelaksanaan kegiatan pest control. Tujuannya adalah pekerjaan yang dihasilkan oleh pekerja pest control memuaskan atau tidak terhadap pengguna jasa / stakeholder yang menggunakan jasa pest control tersebut. Karena resiko tinggi dalam kegiatan fumigasi di bandara/pelabuhan, maka sebaiknya kegiatan fumigasi diserahkan kepada tenaga yang ahli dan berpengalaman seperti jasa pest management yang bersertifikasi.

BAB 3 KERANGKA KONSEP

3.1. Kerangka Konsep

Kerangka konsep merupakan gambaran yang menunjukkan jenis serta hubungan antara variabel yang diteliti, didasari oleh berbagai teori dari tinjauan pustaka (Modul Metodologi Penelitian FKM UI, 2006). Berdasarkan penelitian yang ingin dilakukan, secara konseptual dapat digambarkan sebagai berikut :



3.2. Definisi Istilah

Tabel 3.1. Definisi Istilah

No	Istilah	Definisi Istilah	Pengukuran	Hasil Ukur
1	Kebijakan	Aturan tertulis yang menjadi keputusan formal organisasi, yang bersifat mengikat (Puriharjo, 2009) dalam pengendalian vektor seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keppres, Kepmen, Perda, keputusan Bupati dan Keputusan Direktur	Wawancara, observasi lapangan dan <i>database</i> di bandara	Ada atau tidaknya pedoman yang diterapkan dalam pengendalian vektor di bandara
2	Sumber Daya Manusia (SDM)	Tenaga Kerja yang berhubungan dengan kegiatan pengendalian vektor (Max Weber)	Wawancara, observasi lapangan dan <i>database</i> di bandara	Ada atau tidaknya SDM yang berkompetensi dalam pengendalian dan pengawasan pengendalian vektor
3	Anggaran	Suatu rencana yang disusun secara sistematis yang meliputi seluruh kegiatan perusahaan untuk jangka waktu yang akan datang dalam pengendalian vektor (Munandar, 2001)	Wawancara, observasi lapangan dan <i>database</i> di bandara	Jumlah biaya operasional pengendalian vektor
4	Teknik Operasional	Tata cara pelaksanaan pengendalian vektor di bandara	Wawancara, observasi lapangan dan <i>database</i> di bandara	Jumlah vektor yang dikendalikan

BAB 4

METODE PENELITIAN

4.1. Desain Penelitian

Metode yang dilakukan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif dengan pertimbangan, bahwa penelitian difokuskan untuk menggambarkan keadaan atau peristiwa yang ada pada saat penelitian dilaksanakan. Menurut Whitney (1960) dalam Muttaqin (2010), metode deskriptif adalah pencairan fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian deskriptif mempelajari masalah-masalah, tata cara yang berlaku dan situasi tertentu serta hubungan, kegiatan-kegiatan termasuk sikap serta pandangan dan proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh dari suatu fenomena. Ciri yang diungkapkan dalam metode deskriptif adalah membuat gambaran mengenai situasi atau kejadian dan dalam mengumpulkan data digunakan teknik wawancara dengan menggunakan *schedule questionair* ataupun *interview guide*.

Menurut Arikunto (2007:234) penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan. Penelitian deskriptif tidak memerlukan administrasi atau pengontrolan terhadap suatu perlakuan dan penelitian tersebut tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis.

Menurut Afriani (2009) Pendekatan kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang alami (Creswell, 1998:15). Bogdan dan Taylor (Moleong, 2007:3) dalam Afriani (2009) mengemukakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.

Penelitian kualitatif dilakukan pada kondisi alamiah dan bersifat penemuan. Dalam penelitian kualitatif, peneliti adalah instrumen kunci. Oleh

karena itu, peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas jadi bisabertanya, menganalisis, dan mengkonstruksi obyek yang diteliti menjadi lebih jelas. Penelitian ini lebih menekankan pada makna dan terikat nilai. Penelitian kualitatif digunakan jika masalah belum jelas, untuk mengetahui makna yang tersembunyi, untuk memahami interaksi sosial, untuk mengembangkan teori, untuk memastikan kebenaran data, dan meneliti sejarah perkembangan (Afriani, 2009).

Berdasarkan pengertian di atas bahwa penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif merupakan penelitian yang berupaya memberikan gambaran dan kejelasan tentang permasalahan yang diteliti karena dalam melakukan penelitian tersebut memerlukan informasi serta data baik primer maupun sekunder yang valid, benar serta relevan sehingga melibatkan informan dari unit yang terlibat.

4.2. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Bandara Soekarno-Hatta yang terletak di Propinsi Banten, dilakukan selama 2 bulan yaitu sejak Mei sampai Juni 2012.

4.3. Data dan Sumber Data

Jenis data menurut cara memperolehnya dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer yang secara langsung diambil dari objek oleh peneliti melalui wawancara. Sedangkan data sekunder yang dibutuhkan berupa data yang terkait dengan penelitian. Berdasarkan klasifikasi data berdasarkan jenis data dalam penelitian ini menggunakan data kualitatif yang disajikan dalam bentuk kata-kata yang mengandung makna. Menurut Sugiyono (2010 : 14) , data kualitatif adalah data yang berbentuk kata, kalimat, skema dan gambar, dapat juga data yang diangkakan.

Sumber data diperoleh dari :

1. Informan

Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ditujukan bagi orang-orang yang terkait dalam pengambilan kebijakan pengadaan (perencanaan,

rekrutmen dan seleksi) dan penempatan tenaga kesehatan pegawai tidak tetap pada Kementerian Kesehatan, yaitu :

- 1) Pengelola Bandara Soekarno-Hatta dalam hal ini PT. Angkasa Pura II (Persero).
 - 2) Otoritas Bandara Soekarno-Hatta dalam hal ini dari kantor Otoritas Wilayah I Bandara Soekarno-Hatta.
 - 3) Regulator oleh KKP Kelas I Soekarno-Hatta.
 - 4) Pengguna jasa yaitu perwakilan *Airlines* dari domestik maupun internasional,
2. Dokumen

Dokumentasi yang dilakukan sebagai pelengkap dari penggunaan metode wawancara yang dilakukan dalam penelitian kualitatif dan dapat berbentuk tulisan maupun gambar.(Sugiyono, 2010: 82)

3. Kegiatan yang diobservasi

Kegiatan yang dilakukan observasi yaitu dengan melihat pelaksanaan kegiatan pengendalian vektor dapat dilakukan dengan mempertimbangkan waktu pelaksanaan penelitian tersebut.

4.4. Instrumen Penelitian

1. Panduan Wawancara

Dalam melakukan wawancara peneliti menggunakan wawancara semiterstruktur dimana dalam pelaksanaannya lebih bebas dari wawancara dilakukan secara terstruktur. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, dimana pihak yang diajak wawancara diminta pendapat dan ide-idenya seperti yang diungkapkan Sugiyono (2004:73).

2. Panduan Review Dokumen

Review dokumen yang dilakukan dengan menggunakan data terkait pengambilan keputusan berupa kebijakan-kebijakan, peraturan-peraturan yang telah dikeluarkan. Tujuan panduan review dalam penelitian ini untuk mengumpulkan dokumen yang terkait dengan manajemen pengendalian vektor di bandara.

3. Panduan Observasi

Menurut Nasution (1988) dalam Sugiyono (2010:64), observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan, sehingga data dan fakta dapat diperoleh melalui observasi. Dalam penelitian ini observasi yang dilakukan melalui tugas dan fungsi PT. Angkasa Pura II (Persero), KKP Kelas I Soekarno-Hatta dan Otoritas Bandara.

4.5. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2004:62) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

Terdapat dua hal utama yang mempengaruhi kualitas data hasil penelitian yaitu, kualitas instrumen penelitian dan kualitas pengumpulan data (Sugiyono, 2004 : 59), sehingga dalam penelitian kualitatif yang menjadi alat peneliti sendiri yang artinya peneliti memiliki pemahaman, penguasaan dan kesiapan terhadap bidang yang diteliti dan juga dalam penelitian kualitatif pada awalnya permasalahan yang akan diteliti belum jelas dan pasti. Seperti yang dijelaskan oleh Nasution (1988) dalam Sugiyono (2004 : 60) bahwa tidak ada pilihan lain menjadikan manusia sebagai instrumen dengan alasan segala sesuatunya belum mempunyai bentuk yang pasti dari masalah, fokus penelitian, hipotesis bahkan hasil yang diharapkan itu semua belum dapat ditentukan dengan pasti dan jelas sebelumnya.

4.6. Prosedur Pengolahan Data

4.6.1. Teknik Pengolahan Data

Data yang telah terkumpul diolah menjadi lebih mudah, ringkas dan sistematis sehingga untuk memudahkan untuk menganalisis. Adapun langkah-langkah yang ditempuh adalah sebagai berikut :

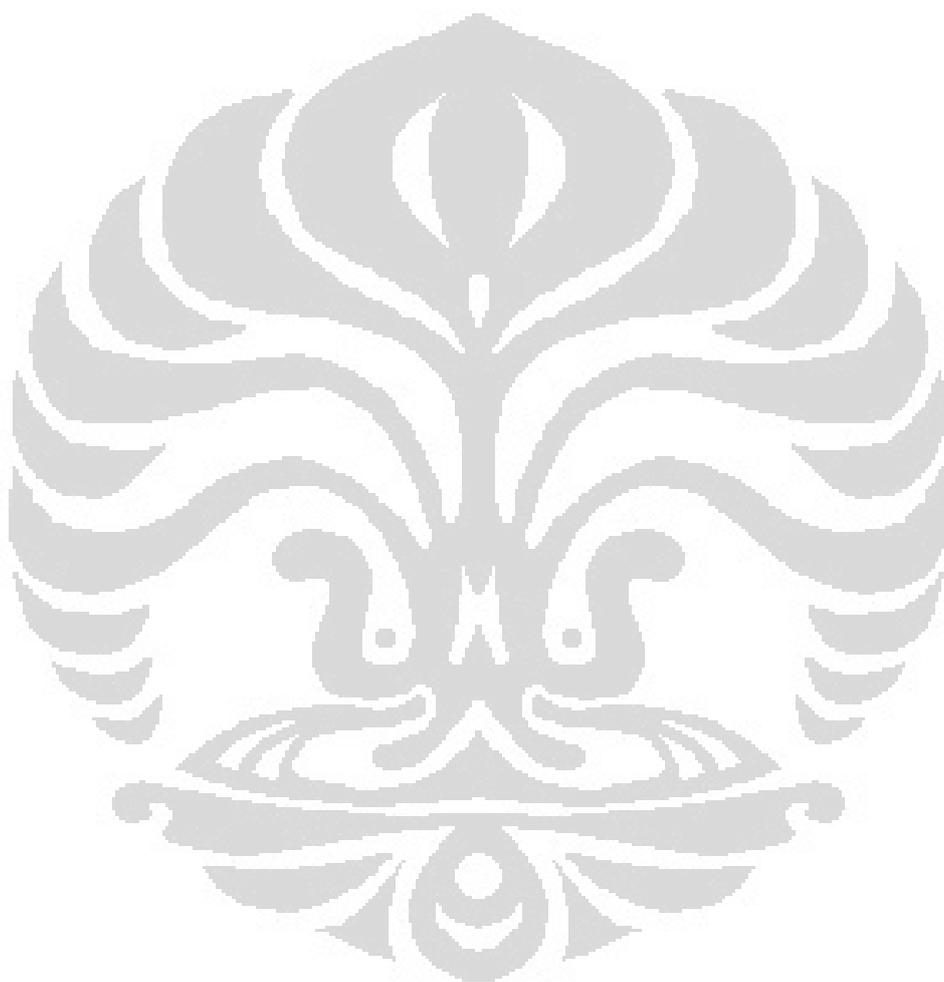
- 1) Mengumpulkan data
Data dikumpulkan dari hasil wawancara dan pengumpulan dokumen yang didapat dan berkaitan dengan penelitian
- 2) Mengklasifikasi data
Data yang telah diperoleh diurutkan sesuai dengan tujuan dari penulisan penelitian tersebut untuk dilakukan penyeleksian dan pengelompokan
- 3) Mengedit Data
Data yang sudah dikelompokkan berdasarkan urutan jawaban dari narasumber di teliti untuk memudahkan dalam pemrosesan penelitian lebih lanjut. Kegiatan ini meliputi kelengkapan data, kebenaran data dan relevansi data dengan permasalahan penelitian.
- 4) Menyajikan Data
Data yang telah ada dideskripsikan secara verbal kemudian diberi penjelasan dan uraian berdasarkan penulisan serta memberikan argumen dan analisis tertulis.

4.6.2. Teknik Analisa Data

Uji penelitian ini dilakukan dengan pendekatan *triangulasi* data kualitatif, meliputi :

- 1) Triangulasi sumber
Penelitian ini mengembangkan cross-check data dengan fakta dari sumber lainnya dengan memasukkan kategori informan menggunakan kelompok informan berbeda kemudian mengidentifikasi variabel dan melakukan hubungan variabel.
- 2) Triangulasi metode
Penelitian ini mengumpulkan data dan informasi melalui metode observasi lapangan, wawancara mendalam, dan telaah dokumen di yang ada di sektor-sektor Bandara Soekarno-Hatta
- 3) Triangulasi data
Analisis data dengan meminta pendapat ahli mengenai interpretasi dan analisis data yang dilakukan untuk mendapat masukan dan koreksi atas

kesalahan serta untuk menghindari subyektifitas dalam analisis data penelitian.



BAB 5

HASIL PENELITIAN

5.1. Gambaran Umum Bandara Soekarno-Hatta

Gambaran umum Bandara Soekarno-Hatta, penulis menguraikannya dari sejarah singkat dan area Bandara Soekarno-Hatta, sebagai berikut :

5.1.1. Sejarah Singkat Bandara Soekarno-Hatta

Bandara Soekarno-Hatta yang berdomisili di Propinsi Banten merupakan sebuah bandar udara utama yang melayani kota Jakarta. Bandara ini diberi nama seperti Presiden Indonesia pertama yaitu Soekarno dan wakil presiden pertama yaitu Muhammad Hatta. Bandar Udara ini sering disebut Cengkareng dan menjadi kode IATA-nya yaitu CGK. Pada awalnya bandara yang melayani penerbangan domestik di wilayah jakarta berdomisili di Kemayoran, Jakarta Pusat yaitu Bandara Udara Kemayoran yang kemudian di tutup dan Bandara Hakim Perdanakusuma yang masih beroperasi melayani penerbangan charter dan militer.

Pada awal tahun 1970-an delapan lokasi berpotensi dianalisa untuk bandara internasioanal baru yaitu Kemayoran, Malaka, Babakan, Jonggol, Halim, Curug, Tangerang Selatan dan Tangerang Utara. Akhirnya, Tangerang Utara terpilih. Setelah melalui beberapa proses, akhirnya pada tanggal 1 Desember 1984 secara fisik telah selesai dibangun. Pada tanggal 23 Desember 1986 dikeluarkan Keputusan Presiden (Kepres) No. 64 mengenai kontrol udara dan daratan di sekitar Bandara Soekarno-Hatta.

5.1.2. Area Bandara Soekarno-Hatta

Bandara Soekarno-Hatta terletak pada koordinat $06^{\circ} 07' 20,50''$ LS (S) / $106^{\circ} 39' 08,16''$ BT, 34 meter di atas permukaan tanah dan berjarak ± 30 KM dari kota Jakarta. Bandara yang memiliki tanah seluas 18 km² ini memiliki dua landasan pacu paralel utama masing-masing sepanjang 3.990 meter yang terhubung oleh dua taxiway silang. Ada tiga bangunan terminal utama dan satu terminal untuk kargo yaitu;

1. Terminal 1

Terminal I adalah terminal pertama dari Bandara Soekarno-Hatta yang mengoperasikan semua penerbangan domestik kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines karena mereka mengoperasikan penerbangan domestik di Terminal 2. Terminal ini memiliki 3 sub terminal yaitu terminal A, B dan C. Setiap sub terminal memiliki 25 loket check-in, 5 pengklaiman bagasi dan 7 gerbang. Saat ini Terminal 1 memiliki kapasitas sebesar 9 juta penumpang per tahun dan akan dikembangkan menjadi 18 juta penumpang per tahun.

2. Terminal 2

Terminal 2 melayani penerbangan internasional dan penerbangan domestik untuk Garuda Airlines dan Merpati Nusantara Airlines. Terminal 2 ini selesai pada Tahun 1992 berseberangan dengan Terminal 1. Terminal 2 memiliki 3 sub-terminal, masing-masing dilengkapi dengan 25 loket check-in, 5 pengklaiman bagasi dan 7 gerbang. Gerbang di Terminal 2 memiliki awalan huruf D, E dan F. Gerbangnya adalah D1-D7, E1-E7 dan F1-F7. Saat ini Terminal 2 memiliki kapasitas sebesar 9 juta penumpang per tahun dan akan dikembangkan menjadi 19 juta penumpang per tahun. Pada November 28, 2011 Garuda Indonesia dan Angkasa Pura II membuat nota kesepahaman tentang pengelolaan Terminal 2E dan 2F, yang akan hanya digunakan oleh Garuda Indonesia untuk mengantisipasi *ASEAN Open Sky Policy* pada tahun 2015. Terminal 2E akan digunakan untuk perjalanan internasional dan Terminal 2F untuk penerbangan domestik.

3. Terminal 3

Tahap pertama dari terminal 3, yang terdiri dari yang pertama dari dua tahap pengembangan yang direncanakan, dibuka pada tanggal 15 April 2009. Terminal ini mengadopsi desain yang berbeda dari terminal 1 dan 2, yaitu dengan menggunakan konsep eco-friendly dan modern. Terminal 3 ini berada di sebelah timur Terminal 2. Saat ini, Terminal 3 menjadi pangkalan bagi Air Asia Group dan Mandala Airlines dan Lion Air. Dengan kapasitas 4 juta penumpang per tahun, Terminal 3 sekarang memiliki 30 loket check-in, 6 pengklaiman bagasi dan 3 gerbang. Pengembangan Terminal 3 akan dirancang berbentuk 'U' dengan

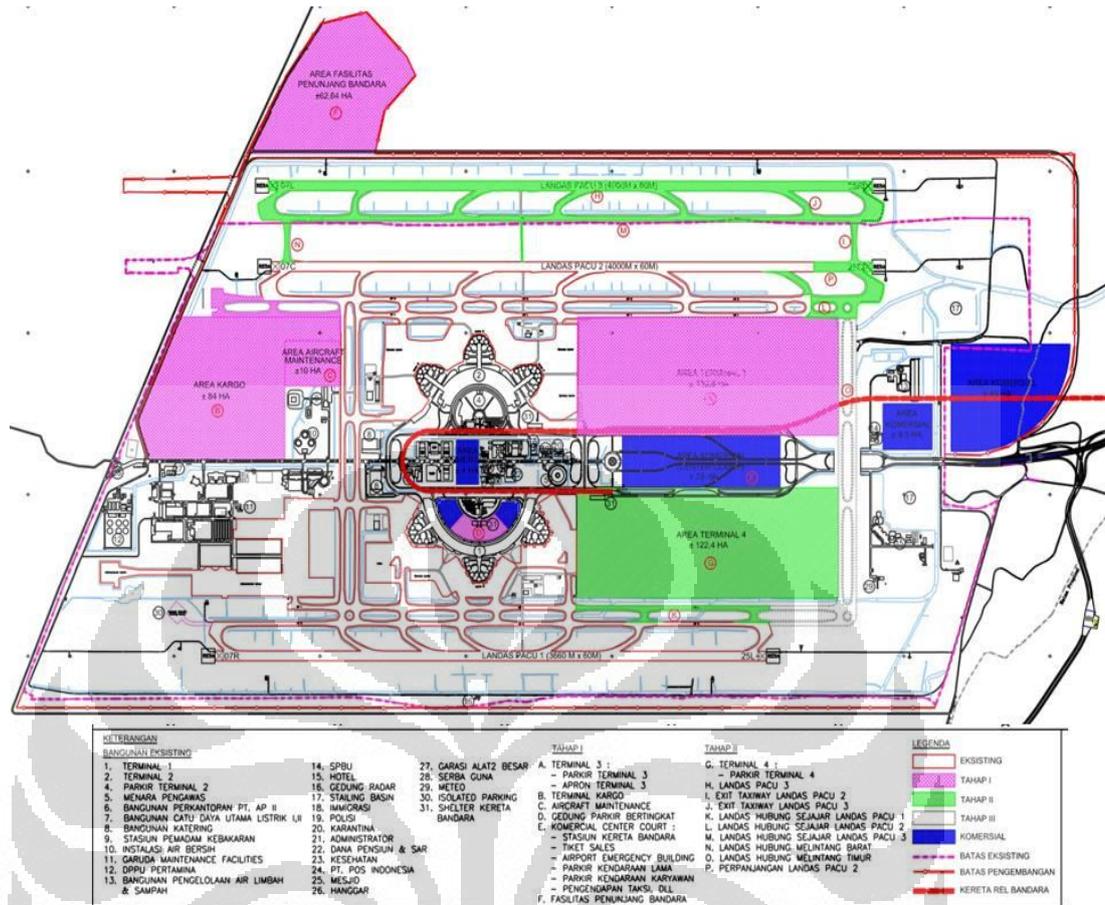
kapasitas total 25 juta penumpang per tahun. Terminal 3 telah resmi dibuka untuk penerbangan internasional pada tanggal 15 November 2011 ketika Indonesia AirAsia mulai menggunakan Terminal 3, karena itu ini telah menjadi basis baru untuk penerbangan internasional bersama-sama dengan penerbangan AirAsia domestik dan internasional. Transfer antar Terminal akan diminimalkan. Lion Air memulai menggunakan Terminal 3 ini terhitung sejak tanggal 30 Maret 2012, sejumlah rute yang akan dilayani dari Terminal 3 oleh Lion Air yaitu Jakarta menuju Denpasar, Bima, Tambolaka, Maumere, Ende, dan Labuan Bajo. perpindahan sebagian penerbangan tersebut disebabkan adanya permintaan dari penumpang Lion Air. Sementara, PT Angkasa Pura II (Persero) selaku pemilik sarana bandara akhirnya mengizinkan Lion Air menempati Terminal 3.

4. Terminal Kargo

Terminal Kargo terletak di sisi timur Terminal 1. Terminal ini digunakan untuk menangani kargo di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, baik kargo domestik maupun kargo internasional.

Bandara Soekarno-Hatta ini melayani ± 50 maskapai penerbangan domestik dan internasional dan beroperasi selama 24 jam. Bandara Soekarno-Hatta merupakan bandara internasional yang melayani penumpang terbanyak di Asia Tenggara. Pada tahun 2011 telah melayani penumpang terbanyak nomor 4 di Asia setelah Beijing, Tokyo dan Hongkong serta menduduki ranking nomor 12 di dunia. Tahun 2010 melayani 44,355,998 penumpang dan pada tahun 2011 melayani 47,513,248 penumpang, dengan penerbangan luar negeri lebih dari 100.000 penerbangan setiap tahun (datang dan berangkat).

Selain itu di dalam area Bandara Soekarno-Hatta juga terdapat kegiatan-kegiatan penunjang lainnya seperti adanya area perkantoran yang berisi gedung-gedung pendukung kegiatan di bandara seperti Kantor Administrator Bandara, Gedung Tower, Kantor Imigrasi, Kantor Bea dan Cukai, Polres Bandara, Kantor PT. Angkasa Pura II (Persero), Kantor Tukar Pos Besar, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Kantor Pelayanan Telkom, Kantor Karantina Ikan, Kantor Karantina Pertanian, Kantor pelayanan jasaboga untuk pesawat, kantor hanggar dan lain-lain.



Peta Bandara Soekarno-Hatta

Sumber : KKP Kelas I Soekarno-Hatta

5.2. Deskripsi Data Informan

Wawancara mendalam telah dilakukan pada beberapa orang yang terkait dalam hal pengendalian vektor di bandara, antara lain :

1. Kantor Otoritas Wilayah I Bandara Soekarno-Hatta

Wawancara dilakukan kepada Kepala Seksi Pengoperasian Bandara yaitu Bapak Aria Mirzal. Beliau berada pada bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara yang menangani pengawasan lingkungan di wilayah Bandara Soekarno-Hatta.

2. PT. Angkasa Pura (AP) II (Persero)

Wawancara dilakukan kepada 4 (empat) orang yang terkait dalam hal pengendalian vektor. Pelaksanaan pengendalian vektor dilaksanakan pada masing-

masing terminal yaitu terminal I, II, III dan poros tengah (perkantoran) dibawah Divisi *Civil Electrical Mechanical* (CEM) pada unit *Civil Enegineering*, yaitu :

- 1) Divisi CEM Terminal I yaitu Ibu Endah Retnowati.
 - 2) Divisi CEM Terminal II yaitu Bapak Eko Rinaldi.
 - 3) Divisi CEM Terminal II yaitu Bapak Restu Widodo
 - 4) Divisi CEM poros tengah (perkantoran) yaitu Bapak Surahman.
3. KKP Kelas I Soekarno-Hatta

Wawancara dilakukan terhadap Kepala Seksi Pengendalian Vektor dan Binatang Penular Penyakit yaitu Bapak Eka Mulyadin, beliau berada dibawah bidang Pengendalian Risiko Lingkungan.

4. Airlines Penerbangan Domestik

Wawancara ini dilakukan terhadap Sriwijaya Airlines sebagai perwakilan dari penerbangan domestik yaitu oleh Bapak Eko sebagai operator yang bertugas dalam pengendalian vektor di pesawat Sriwijaya.

5. Airlines Penerbangan Internasional

Wawancara dilakukan kepada pihak *Garuda Maintenance and Facility* (GMF) oleh Bapak Nugroho sebagai operator yang bertugas dalam pengendalian vektor di pesawat Garuda baik domestik maupun internasional.

5.3. Hasil Wawancara Mendalam

5.3.1. Gambaran kebijakan pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta

Gambaran kebijakan pengendalian vektor dapat dilihat dari kebijakan yang mendasari program tersebut. Jawaban dari wawancara mendalam terhadap beberapa *informan* sangat bervariasi, kecuali untuk Otoritas Bandara memang sudah sejak awal menegaskan bahwa mereka tidak memiliki program pengendalian vektor.

Tanya : Kebijakan apa yang dipakai dalam kegiatan pengendalian vektor ?

KKP :

Kebijakan atau peraturan yang ada tentang pengendalian vektoritu dari peraturan dari IHR yang mengisyaratkan bahwa tidak diperbolehkan adanya investasi serangga di bandara..... kalau tikus dikhawatirkan

bisa menimbulkan penyakit pes. Dasar kegiatan ini yaitu tupoksi kami yang tercantum dalam Keputusan Menteri Kesehatan Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan..... Sebenarnya karna dasar itu KKP memiliki kebijakan untuk BUS yang beroperasional di bandara harus memiliki rekomendasi dari KKP yang selanjutnya harus mengurus ijin operasional kegiatannya pada otoritas bandara. KKP memiliki formulir pemeriksaan untuk BUS, mereka harus memiliki ketentuan teknis dan administrasi untuk memperoleh rekomendasi dari KKP.

Sriwijaya :

Kami mengikuti kebijakan yang dikeluarkan dari airline, kalau kebijakan tertulisnya nya ngga ada mba.....Tapi kami punya manual booknya, kalau mba perlukan....

GMF :

Kebijakan pengendalian vektor di GMF terbagi menjadi dua yaitu pengendalian vektor untuk fasilitas itu maksudnya untuk kantor, hangar dan area sekitarnya dan pengendalian vektor untuk pesawat.

Sedangkan untuk jawaban dari AP II sama yaitu kebijakan yang mendasari program pengendalian vektor di bandara yaitu berdasarkan tugas dan fungsi mereka yang tercantum dalam SKEP Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura II nomor 470.OM.00/1998-AP-II tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

5.3.2. Gambaran SDM pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta

Gambaran SDM dalam hal pengendalian vektor dapat dilihat dari hasil wawancara mendalam, sebagai berikut :

Tanya : Bagaimana SDM yang menangani pengendalian vektor

AP II : tidak punya

Salah satu kutipan jawaban dari Divisi CEM yaitu :

Kami ngga punya SDM untuk melayani pengendalian vektor karena pengendalian vektor sudah dikerjakan oleh vendormaksudnya pihak ketiga, perusahaan pest control yang sudah kami kontrak untuk

melaksanakan pengendalian vektor.... Kalau pelaksanaanya tetap diawasi oleh AP II karna masalah perijinan masuk bandara aja mba, susah buat mereka masuk kalau ngga didampingi oleh kami.....

Ototitas Bandara :

Wah.....Kami ngga punya SDM untuk menangani pengendalian vektor, karena tugas kami bukan pengendalian tapi hanya sebagai pengawasan, ketika kami melakukan inspeksi di bandara dan kami mendapatkan temuan keberadaan serangga di wilayah bandara, kami langsung menegur AP II, begitu temuannya berada di pesawat, kami langsung menegur pihak Airlines.

KKP :

Kami memiliki SDM dalam menangani pengendalian vektor. Di dalam seksi pengendalian vektor saya memiliki 8 orang staf dengan latar belakang pendidikan D3 kesehatan lingkungan sebanyak 5 orang... sarjana 1 orang..... spph 1 orang dan 1 orang lulusan SMA. Satu orang telah memiliki fungsional sebagai entomolog tapi itu juga udah ngga berlaku lagi karna sudah lama ngga diurus fungsionalnya..... beberapa yang lain telah mengikuti beberapa pelatihan dalam bidang pengendalian vektor.

Sriwijaya :

Kami punya SDM Cuma 3 orang aja mba.....

GMF :

Kami memiliki independen subcontractor yaitu staf yang berasal dari karyawan sucofindo yang telah mengajukan pensiun dini untuk menangani pengendalian vektor di pesawat..... sampai saat ini SDM ngga jadi masalah, tapi memang pada ada saat armada pesawat yang harus ditangani mencapai dua kali dari jumlah yang ada, butuh banget SDM tambahan.....

Dari kutipan di atas terlihat bahwa upaya yang dilakukan oleh masing-masing instansi dalam hal SDM cukup maksimal, kecuali pada Otoritas Bandara karena tugas mereka hanya melakukan pengawasan sehingga tidak ada upaya

untuk tindakan pengendalian vektor. Dalam pertanyaan lain yang masih berhubungan dengan *Man* juga diketahui sebagai berikut :

Tanya : Bagaimana struktur pengelola yang bertanggung jawab dalam pengendalian vektor

Jawaban :

Salah satu kutipan dari Divisi CEM AP II :

Kami ngga punya struktur pengelola yang bertanggung jawab dalam pengendalian vektor. Pengendalian vektor ini berada di unit Civil Engineering pada Divisi Civil Electrical dan Mechanical. Dari unit Civil Engineering hanya melakukan plot area untuk dilaksanakan pengendalian vektor, lalu kami meminta vendor untuk mempresentasikan kegiatan mereka dalam rangka pengendalian vektor.....Kami hanya menginginkan ngga ada lagi tuh kecoa, tikus di bandara.

KKP :

Kami kan ngga melakukan pengendalian vektor secara menyeluruh. Semua struktur itu ada di seksi saya. Kami melakukan pengawasan dan identifikasi terhadap hasil temuan di lapangan dengan mapping area yang berpotensi menjadi tempat perindukan vektor. Hasilnya diidentifikasi di laboratorium untuk diketahui apakah hasil temuan tersebut melanggar ketentuan yang berlaku atau tidak. Seandainya hasil temuan melanggar ketentuan maka dilakukan pengendalian sebatas kemampuan yang kami bisa, kami laporkan kepada Otoritas bandara lalu kami akan melakukan teguran kepada pihak-pihak terkait seperti AP II dan pihak airlines.

Sriwijaya :

SDM kami terbatas mba.....jadi ya ngga ada struktur-strukturan

GMF :

Untuk struktur pengelola pengendalian vektor tidak berdiri sendirimba.....tapi merupakan bagian yang terintegrasi di masing-masing unitnya baik Unit Facility and Environment, Unit Engineering maupun Unit Cabin Line Maintenance.

Dari hasil kutipan tersebut dapat dilihat bahwa struktur pengelola yang bertanggung jawab terhadap pengendalian vektor belum ada kecuali pada KKP, karena pengendalian vektor tidak berada pada bidang khusus, melainkan masih menyatu dengan bagian lain yang menyisipkan program pengendalian vektor didalamnya.

5.3.3. Gambaran ketersediaan anggaran untuk pengendalian vektor

Gambaran ketersediaan anggaran pengendalian vektor untuk operasional dan pengawasan pengendalian vektor dilihat dari hasil wawancara berikut ini :

Tanya : Bagaimana penganggaran yang ditujukan terhadap pengendalian vektor?

Jawaban :

Otoritas : tidak punya

Divisi CEM poros tengah AP II :

Anggaran untuk pengendalian vektor sangat kecil sekali hanya sekitar 1% dari seluruh alokasi anggaran yang tersedia.....Karena anggaran untuk pengendalian vektor itu ngga khusus mba.... masih menyatu dengan anggaran engineering.

Untuk Divisi CEM Terminal I, II dan III memiliki jawaban yang hampir sama, kutipan jawabannya yaitu :

Divisi CEM Terminal I AP II :

Untuk tahun ini, anggaran pengendalian vektor lumayan, karna mulai tahun ini semua kegiatan menjadi otoritas terminal masing-masing. Kami sudah melaksanakan sistem lelang untuk vendor yang melakukan kegiatan pengendalian vektor di wilayah terminal I.

Divisi CEM Terminal II AP II :

Untuk tahun ini, anggaran pengendalian vektor ada, mungkin kami akan melakukan penunjukan langsung karna angkanya memungkinkan kami untuk melakukan penunjukan langsung tidak seperti di terminal I yang harus memakai sistem lelang dalam menggunakan jasa vendor.

Divisi CEM Terminal III AP II :

Anggaran untuk pengendalian vektor ada, tapi saat ini kami masih memakai jasa gratis dari perusahaan pest control N-Lulu dalam rangka uji coba selama tiga bulan.

KKP :

Kami memiliki anggaran yang tidak besar dalam pengendalian vektor bahkan untuk tahun 2011 hanya dapat pada dua bulan terakhir sedangkan untuk tahun 2012 ini kami hanya mendapatkan anggaran sampai bulan April karna adanya efisinsi anggaran. Padahal anggaran yang ada saja tidak memadai, hanya cukup untuk pengendalian larva dengan abatisasi, fogging dengan luas area 4 hektar dan pembelian umpan untuk pemasangan perangkap tikus untuk identifikasi tikus dan pinjal.

Sriwijaya :

Anggaran untuk pengendalian vektor ada namun tidak besar, untuk angkanya kami tidak bisa menyebutkan.

GMF :

Ini merupakan program rutin setiap tahun, jadi budgetnya sudah dialokasikan pertahun yaitu setiap dua minggu untuk desinseksi pesawat dan setiap enam bulan dilakukan fumigasi untuk setiap pesawat Garuda.

5.3.4. Gambaran teknik operasional pengendalian vektor

Gambaran teknik operasional pengendalian vektor yaitu dengan menanyakan metode yang digunakan dalam pengendalian vektor . Beberapa jawaban sebagai berikut :

GMF :

Untuk metode yang dilakukan yaitu dengan proses desinseksi setiap 14 hari sekali dan fumigasi setiap enam bulan sekali metode yang digunakan sudah dibakukan.

Sriwijaya :

Metode dan SOP ada mba.....lengkap....nanti saya kasih deh satu kopiannya untuk mba.... Biasanya saya lapor ke KKP tapi disini saya belum pernah lapor ke KKP

KKP :

Kami akan memberikan metode secara lengkap yang sudah tertulis, namun secara umum untuk pengendalian tikus kami menggunakan perangkap, yang tujuan sebenarnya bukan untuk mengurangi populasi tikus yang ada tapi sebagai data untuk identifikasi jenis tikus dan pinjal yang ada..... hmmm kalau untuk larva kami melakukan survey ke tempat yang potensial menjadi perindukan seperti pada ban-ban bekas pesawat di apron, barang-barang bekas di gudang, lalu kami melakukan abatisasi.....ada lagi kalau survey nyamuk kami melakukan human bait di lokasi yang positif ditemukan Aedes aegypti kemudian melakukan fogging untuk pemberantasan nyamuknya.....Apalagi ya.....untuk kecoa kami melakukan survey dan penyemprotan dengan insektisida.Untuk metode pengendalian pada pesawat kami serahkan pada BUS yang telah memiliki ijin operasional dari Ditjen PP&PL karena belum ada aturan yang baku mengenai pelaksanaan fumigasi di pesawat, namun untuk desinseksi pesawat petunjuk yang digunakan dari SK Dirjen yang ada.

Untuk AP II, metode yang digunakan sesuai dengan masing-masing perusahaan pest control yang mereka gunakan. Untuk Terminal I menggunakan jasa pest control Rentokil, terminal II belum ada perusahaan yang menangani, Terminal III dan poros tengah menggunakan jasa pest control N-Lulu.

Mengenai kelengkapan prosedur tertulis, semua informan, kecuali otoritas bandara, memiliki kelengkapan standar prosedur tertulis yang sudah dibukukan dan dibakukan hanya memiliki dasar acuan yang berbeda-beda. Untuk AP II prosedur tertulis tertuang dalam Buku Prosedur Standar Operasional dan Pemeliharaan berdasarkan Peraturan Dinas No. 14 Tahun 2005 pada Peraturan No. 14.03 mengenai Dokumen Standarisasi Teknik Bandara didalamnya pada

14.03.03 bersisi tentang Teknik Tata Lingkungan dengan salah satu cakupannya yaitu teknik penyemprotan nyamuk di bandara dan teknik pembasmian hama tikus di bandara. Untuk GMF dan Sriwijaya prosedur berasal dari kebijakan perusahaan masing-masing. Standar prosedur di KKP sudah dibukukan juga dengan menggunakan referensi pedoman pengendalian vektor yang dikeluarkan oleh Direktorat PP dan PL, Kementerian Kesehatan.

Sarana dan prasarana yang dipergunakan untuk pengendalian vektor juga memiliki jawaban yang bervariasi, antara lain :

KKP :

Kami punya beberapa peralatan untuk pengendalian vektor, seperti mesin fogging, perangkap tikus, , flytrap, kendaraan operasional, Alat Pelindung Diri (APD), peralatan survey larva dan nyamuk, mikroskop untuk identifikasi serangga dan vektor serta bahan-bahan seadanya untuk pelaksanaan kegiatan pengendalian larva seperti abate.

GMF :

Peralatan kami lengkap, dari mesin sampai dengan APD bagi petugas. Kami juga memiliki aerosol untuk pelaksanaan desinseksi pesawat.

Sriwijaya :

Kami memiliki beberapa peralatan guna fumigasi, cukup lengkap dan memadai.

Sedangkan untuk AP II di terminal I, II dan III tidak memiliki sarana dan prasarana untuk pengendalian vektor karna pemisahan otoritas area baru dilaksanakan pada tahun ini, semua kegiatan pengendalian vektor dilaksanakan oleh vendor. Namun, untuk poros area berdasarkan hasil wawancara, Kadivnya menyatakan bahwa mereka memiliki dua buah mesin fogging untuk pelaksanaan pengendalian nyamuk *outdoor* dan beberapa perangkap tikus.

5.4. Hasil Observasi Lapangan

Berdasarkan hasil observasi lapangan yang dilaksanakan oleh penulis selama kurang lebih 8 minggu ini diperoleh hasil sebagai berikut :

1. KKP melakukan survey larva di beberapa lokasi seperti di apron pada gudang JAS, gudang merpati, bengkel teknik AP II dan pertamanan. Kegiatan yang dilaksanakan adalah memeriksa container yang dicurigai menjadi tempat perindukan nyamuk, kemudian diambil jentiknya untuk diidentifikasi. Container yang terdapat jentik diberikan abate dan jika dimungkinkan diposisikan agar tidak menampung air. Pada saat inspeksi ke lapangan, temuan-temuan tersebut langsung disampaikan kepada pihak yang terkait agar dapat ditindaklanjuti.
2. KKP juga melakukan pemasangan perangkap di beberapa lokasi selama 5 hari berturut-turut sebanyak kurang lebih 300 perangkap. Setiap hari perangkap diperiksa dan jika ditemukan tikus, perangkap tersebut langsung diambil dan diganti dengan yang baru. Tikus yang didapat dimatikan dengan menggunakan chloroform di dalam karung terigu putih, kemudian dilakukan identifikasi tikus. Selanjutnya tikus disisir untuk mengetahui ada tidaknya pinjal pada tikus tersebut, jika ditemukan pinjal langsung diidentifikasi di laboratorium dengan menggunakan mikroskop.
3. Pada saat melakukan tinjauan ke lapangan, juga ditemukan perangkap-perangkap yang dipasang di terminal I oleh perusahaan pest control. Berdasarkan wawancara singkat, diketahui bahwa tikus-tikus yang didapat langsung dimatikan. Mereka menggunakan sistem ultra sonik untuk menggiring tikus masuk ke dalam perangkap. Selain itu penulis juga menemukan beberapa perusahaan pest control yang melakukan pengendalian vektor di Tempat Pengelolaan Makanan (TPM) di wilayah bandara yang dikontrak oleh TPM tersebut.
4. Observasi lain yang dilakukan yaitu dengan melihat sertifikat yang dimiliki bagi perusahaan dan tenaga yang bekerja dalam pengendalian vektor. Pada GMF diketahui bahwa ijin operasional kegiatan pest control yang dilakukan mendapatkan ijin dari Dinas Kesehatan Tangerang dan tidak memiliki rekomendasi dari KKP. Perusahaan yang digunakan oleh AP II yaitu Rentokil dan N-Lulu memiliki ijin operasional dari dinas kesehatan berdasarkan domisili perusahaan dan juga belum memiliki rekomendasi dari KKP. Rekomendasi perusahaan pest diperlukan untuk mengurus ijin operasional

mereka dalam melakukan pengendalian vektor kepada pihak Otoritas Bandara. Sertifikat tenaga ahli untuk pelaksanaan fumigasi pesawat belum ada yang punya. Dari KKP sendiri hanya dua orang yang telah memiliki sertifikat untuk pelaksanaan dan pengawasan fumigasi yaitu sertifikat DK1 dan DK 2.

5. Berdasarkan hasil pemeriksaan BUS yang telah dilaksanakan oleh KKP diketahui data BUS yang telah memiliki rekomendasi dan ijin operasional di Bandara Soekarno-Hatta, sebagai berikut :
 - 1) PT. Gucimas Pratama
 - 2) PT. Agricon Putra Citra Optima
 - 3) PT. Sucofindo cabang Cilegon
 - 4) PT. ISS Indonesia
 - 5) PT. Etos Indonusa
 - 6) PT. Aaarwolf Pestkare
 - 7) PT. Tatanan Estetika
 - 8) PT. Interlindo
6. Hasil obesrvasi mengenai data yang terkait dengan kegiatan pengendalian vektor dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 5.1 Data Obesrvasi Lapangan mengenai Jenis Pengendalian Vektor di Bandara Soekarno-Hatta, 2012

Instansi	Jenis Pengendalian		
	Nyamuk	Kecoa	Tikus
Otoritas Bandara	-	-	-
Terminal I	-	V	V
Terminal II	-	V	V
Terminal III	-	V	V
KKP	v	V	V
Sriwijaya	-	-	V
GMF	-	V	V

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa tidak semua instansi mempunyai pengendalian vektor yang lengkap, untuk AP II pengendalian vektor dititikberatkan pada vektor yang mengganggu dari segi estetika dan kenyamanan penumpang. Untuk Sriwijaya, pengendalian vektor hanya terbatas pada fumigasi

saja (pengendalian tikus), kegiatan inipun dilaksanakan jika ada permintaan maupun ada kejadian khusus. Untuk KKP pengendalian dilaksanakan pada semua vektor yang dikhawatirkan akan menimbulkan PHEIC sedangkan untuk GMF memakai peraturan internasional dari negara yang dikunjungi.

Tabel dibawah ini memperlihatkan legalitas pest control yang digunakan oleh instansi yang menangani pengendalian vektor.

Tabel 5.2. Data Observasi Lapangan mengenai Perusahaan Pest Control yang beroperasi di bandara di Bandara Soekarno-Hatta, 2012

Instansi	Nama Perusahaan Pest Control	Ijin Perusahaan dari Dinkes	Rekomendasi KKP	Ijin Operasional di bandara
Otoritas Bandara	-	-	-	-
Terminal I	Rentokil	-	-	-
Terminal II	N-Lulu	-	-	-
Terminal III	N-Lulu	-	-	-
KKP	-	-	-	-
Sriwijaya	-	-	-	-
GMF	Independent	-	-	-

Pada tabel di atas dapat dilihat bahwa otoritas bandara tidak memakai jasa pest control karna tidak memiliki program pengendalian vektor, sedangkan untuk KKP semua dilakukan oleh staf ahli dibidangnya.

BAB 6

PEMBAHASAN

Di dalam *International Health Regulations* (IHR) 2005 bagian 4 pada pasal 19 disebutkan bahwa setiap suatu negara, disamping kewajibannya sebagaimana ditentukan dalam IHR diharuskan pada butir (c) memberikan kepada WHO, sejauh mungkin data yang menyangkut sumber penyakit menular atau kontaminasi, termasuk vektor dan reservoir pada pintu masuk, sebagai respon dalam menanggulangi risiko kesehatan masyarakat yang potensial dan dapat menyebarkan penyakit lintas negara. Bandara sebagai salah satu pintu masuk negara memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga kesehatan suatu negara. Pengendalian vektor direkomendasikan sebagai upaya hapus serangga dan bebas wilayah dari vektor.

Pengendalian dapat berfungsi jika manajemen yang ada berjalan dengan baik dan memenuhi kriteria yang ada. Manajemen menurut Salam (2002) didefinisikan sebagai suatu kegiatan organisasi, sebagai suatu usaha dari sekelompok orang yang bekerjasama dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu yang mereka taati sedemikian rupa sehingga diharapkan hasil yang akan dicapai sempurna, yaitu efektif dan efisien,

6.1 Gambaran Kebijakan Pengendalian Vektor

Gambaran mengenai kebijakan pengendalian vektor dilihat dari wawancara mengenai kebijakan yang mendasari program tersebut, sarana dan prasarana yang digunakan serta kelengkapan prosedur tertulis yang telah dibakukan untuk pelaksanaan kegiatan tersebut.

Kebijakan yang mendasari pengendalian vektor terdapat dalam *International Health Regulations* (IHR) 2005 bagian 4 pada pasal 19 disebutkan bahwa setiap suatu negara, disamping kewajibannya sebagaimana ditentukan dalam IHR diharuskan pada butir (c) memberikan kepada WHO, sejauh mungkin data yang menyangkut sumber penyakit menular atau kontaminasi, termasuk vektor dan reservoir pada pintu masuk, sebagai respon dalam menanggulangi risiko kesehatan masyarakat yang potensial dan dapat menyebarkan penyakit

lintas negara. Selanjutnya pada Pasal 22 disebutkan mengenai peran yang berkompeten harus (a) bertanggung jawab atas pemantauan bagasi, kargo, peti kemas, alat angkut, barang, paket pos, dan jenazah yang berangkat dan datang dari wilayah terjangkau, guna menjaga kondisinya sedemikian rupa sehingga bebas dari sumber penyakit menular atau kontaminasi, termasuk vektor dan reservoir. Pada point (b) disebutkan juga bahwa harus menjamin sejauh mungkin fasilitas yang digunakan oleh pelaku perjalanan pada pintu masuk, dipelihara dalam kondisi yang bersih dan bebas sumber penyakit menular atau kontaminasi termasuk vektor dan reservoir.

Dalam Annex 1 point B juga disebutkan bahwa dalam rangka merespon kejadian yang dapat menimbulkan PHEIC harus menerapkan tindakan hapus serangga, hapus tikus, hapus hama, dekontaminasi atau penanganan bagasi, kargo, peti kemas, alat angkut, barang dan paket pos, dilokasi khusus untuk wilayah ini.

Persyaratan teknis alat angkut dan operator alat angkut juga disebutkan dalam IHR 2005 dalam Annex 5 yaitu bagi setiap alat angkut yang meninggalkan pintu masuk yang terletak dalam suatu area dimana pengendalian vektor direkomendasikan, harus dilakukan hapus serangga dan dijaga bebas dari vektor. Keberadaan vektor penular penyakit di atas alat angkut dan tindakan pengendalian yang digunakan untuk membasminya harus meliputi dalam alat angkut.

Kebijakan pengendalian vektor di wilayah bandara dan pelabuhan tercantum dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan.

Jelas terlihat bahwa pengendalian vektor wajib menjadi program bagi pengelola bandara, yaitu PT. Angkasa Pura II (Persero), pengelola alat angkut dalam hal ini yaitu airline dan KKP sebagai Unit Pelaksana Teknis dari Kementerian Kesehatan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan disebutkan Seksi Pengendalian Vektor dan Binatang Penular Penyakit mempunyai tugas melakukan pengamanan pestisida. KKP memiliki hak untuk mengetahui kegiatan pest control yang dilakukan di bandara

dan berkewajiban untuk melakukan pengawasan terhadap kegiatan-kegiatan pest control yang dilakukan oleh BUS. Namun, sayangnya kebijakan untuk BUS tidak ada yang berupa tertulis. Di dalam alur yang disebutkan oleh KKP, diketahui bahwa BUS yang akan melaksanakan kegiatan di bandara harus mengurus rekomendasi dari KKP. Rekomendasi dikeluarkan berdasarkan hasil pemeriksaan teknis dan pemeriksaan administrasi yang dilakukan. Setelah mendapatkan rekomendasi dari KKP, BUS harus mengurus ijin operasional kegiatannya kepada Otoritas Bandara. BUS wajib melaporkan setiap kegiatan yang dilaksanakan di wilayah bandara dan mendapatkan pengawasan dari KKP. Itu sebabnya, banyak BUS yang melakukan kegiatan pest control tidak memiliki rekomendasi dari KKP maupun ijin dari Otoritas Bandara. Bahkan, berdasarkan hasil wawancara diketahui bahwa BUS yang digunakan oleh PT. Angkasa Pura II (Persero) tidak memiliki rekomendasi maupun ijin operasional di bandara. Sehingga BUS ini belum pernah melaporkan kegiatannya kepada KKP dan KKP tidak mengetahui dari sisi teknis maupun administrasi apakah memenuhi syarat untuk melaksanakan kegiatan pest control di wilayah bandara.

Seperti halnya PT. Angkasa Pura II (Persero), kegiatan pest control yang dilaksanakan pada GMF dan Sriwijaya juga tidak diketahui oleh KKP. Sejauh ini rekomendasi yang telah dikeluarkan oleh KKP hanya berjumlah 8 perusahaan dan itu bukan termasuk BUS yang digunakan oleh PT. Angkasa Pura II (Persero), GMF dan Sriwijaya. Ijin yang mereka gunakan adalah ijin dari Dinas Kesehatan setempat dimana mereka berdomisili padahal ijin tersebut tidak dapat digunakan untuk melakukan penanganan terhadap pesawat dan lingkungan bandara. KKP sebagai regulator tidak memiliki ketegasan terhadap peraturan mengenai BUS, tidak ada sanksi yang diberikan, kurang sosialisasi terhadap tugas dan fungsi maupun kebijakan-kebijakan yang ada pada KKP sehingga tugas dan fungsi KKP tidak diketahui oleh instansi-instansi terkait seperti Otoritas Bandara, PT. Angkasa Pura II (Persero) dan pihak airline. Bahkan, dalam buku Program Pengamanan Bandar Udara yang diterbitkan sesuai dengan Keputusan Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Nomor ADSH.07/KB.505/VIII/09 tentang Program Pengamanan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta disebutkan bahwa yang dimaksud dengan Kantor

Kesehatan Pelabuhan adalah unit kerja yang melaksanakan tugas pelayanan kesehatan/medis di dalam kawasan bandar udara. Hal ini sangat tidak sesuai dengan tugas dan fungsi KKP yang tercantum dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan bahwa tugas KKP adalah melaksanakan pencegahan masuk dan keluarnya penyakit, penyakit potensial wabah, surveilans epidemiologi, kekarantinaaan, pengendalian dampak kesehatan lingkungan, pelayanan kesehatan, pengawasan OMKABA serta pengamanan terhadap penyakit baru dan penyakit yang muncul kembali, bioterorisme, unsur biologi, kimia dan pengamanan radiasi di wilayah bandara, pelabuhan, dan lintas batas darat negara. Jadi, definisi yang ada pada otoritas bandara hanya salah satu dari tugas KKP sedangkan tugas KKP yang sebenarnya belum diketahui oleh pihak-pihak terkait di bandara.

Kebijakan lain yang mendukung pelaksanaan kegiatan pengendalian vektor di bandara juga dinilai sangat lemah. Di dalam IHR disebutkan mengenai kewajiban operator maupun alat angkut untuk menjaga bebas dari vektor. Namun kebijakan untuk pelaksanaannya tidak diturunkan kepada peraturan yang lain yang ada di Indonesia. Dalam IHR sendiri hanya menyebutkan dokumen kesehatan yang ada berupa sertifikat sanitasi kapal dan tidak menyebutkan untuk pesawat. Hal ini menyebabkan peraturan yang ada dalam rangka penyehatan pesawat tidak lengkap. Peraturan yang ada mengenai penyehatan pesawat hanya berupa disinfeksi pesawat dan aturan mengenai fumigasi pesawat tidak ada, walaupun beberapa kali terdapat temuan tikus dalam pesawat.

6.2 Gambaran SDM Pengendalian Vektor

Salah satu unsur manajemen yaitu *men* dalam hal ini adalah orang atau para pekerja menjadi modal untuk mencapai tujuan. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dan observasi lapangan yang dilakukan penulis, diketahui bahwa mereka yang memiliki program pengendalian vektor belum memiliki SDM yang cukup untuk melaksanakan maupun melakukan pengawasan pengendalian vektor. Pada PT. Angkasa Pura II (Persero), berdasarkan hasil wawancara mendalam

diketahui bahwa mereka menyerahkan kegiatan pengendalian vektor sepenuhnya kepada perusahaan pest control.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 258/Menkes/PER/III/1992 tentang Persyaratan Kesehatan Pengelolaan Pestisida Menteri Kesehatan RI, pada bab III pasal 3 ayat (1) disebutkan bahwa setiap tempat pengelolaan pestisida wajib mempunyai seorang penanggung jawab teknis disamping tenaga penjamah pestisida. Pada ayat (2) disebutkan bahwa penanggung jawab teknis harus memiliki kemampuan khusus dalam mengelola pestisida dan memenuhi syarat kesehatan. Pengguna jasa pest control harus mengidentifikasi perusahaan pest control dari sisi administrasi yaitu kelengkapan perijinan dan sisi teknis yaitu kelengkapan sarana dan prasarana.

Dalam Annex 1 point B juga disebutkan bahwa kapasitas inti bagi bandara, pelabuhan dan perlintasan darat yang telah ditetapkan yang harus dilakukan setiap saat salah satunya adalah sejauh memungkinkan menyediakan staf terlatih dan program pengendalian vektor dan reservoir di dalam dan di sekitar pintu masuk. Itu ditujukan pada KKP sebagai UPT Kementerian Kesehatan.. Salah satu tupoksi KKP yang tercantum dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan disebutkan Seksi Pengendalian Vektor dan Binatang Penular Penyakit mempunyai tugas melakukan pengamanan pestisida. KKP memiliki hak untuk mengetahui kegiatan pest control yang dilakukan di bandara dan berkewajiban untuk melakukan pengawasan terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh BUS. Berdasarkan hasil wawancara diketahui bahwa BUS yang digunakan oleh PT. Angkasa Pura II (Persero) belum pernah melaporkan kegiatannya kepada KKP sehingga KKP tidak mengetahui dari sisi administrasi maupun sisi sarana dan prasarana apakah memenuhi syarat untuk melaksanakan kegiatan pest control di wilayah bandara. Begitu juga kegiatan pest control yang dilaksanakan pada GMF dan Sriwijaya.

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen No. 138-I/PD.03.04.EI Tahun 1990 tentang Penyelenggaraan Hapus Tikus di Kapal dalam Rangka Penerbitan Surat Keterangan Hapus Tikus (*Derrating Certificate*), walaupun tidak disebutkan mengenai pesawat, namun dalam penyelenggaraannya dipadankan dengan

fumigasi pesawat disebutkan bahwa setiap kegiatan fumigasi yang dilakukan oleh BUS harus atas perintah KKP dan dibawah pengawasan KKP. Bagi pengawas harus memiliki ijin DK I dan bagi pelaksana fumigasi harus memiliki surat ijin DK II yang dikeluarkan oleh Dirjen PP&PL Kementerian Kesehatan yang berlaku selama satu tahun. KKP Kelas I Soekarno-Hatta hanya memiliki 2 orang karyawan yang memiliki ijin tersebut, sedangkan berdasarkan hasil wawancara diketahui bahwa penyelenggara fumigasi di GMF belum memiliki surat ijin DK II. Tidak ada peraturan yang tegas mengenai penyelenggaraan fumigasi dalam pesawat, membuat KKP tidak dapat menjalankan tugasnya dengan baik. Terlihat bahwa fumigasi yang dilaksanakan oleh GMF tidak pernah dilakukan pengawasan, tidak ada tenaga yang memiliki ijin untuk pelaksanaan fumigasi. Ini perlu mendapat perhatian serius karena penggunaan bahan pestisida yang tidak dilakukan pengawasan dan dilakukan oleh pihak yang tidak memiliki ijin dapat menimbulkan dampak yang sangat berbahaya bagi masyarakat sekitar bandara.

6.3 Gambaran Ketersediaan Anggaran Pengendalian Vektor

Money, dalam hal ini uang atau modal pembiayaan, menurut Weber merupakan alat untuk mencapai tujuan. Dengan tersedianya uang berarti ada anggaran yang menunjukkan adanya program atau rencana dalam kurun waktu tertentu.

Berdasarkan hasil wawancara mendalam, Otoritas Bandara tidak memiliki anggaran untuk pengendalian vektor, karna itu bukan merupakan tugas pokok dan fungsi dari Otoritas Bandara.

PT. Angkasa Pura II (Persero), meski tidak dapat menyebutkan secara jelas besarnya anggaran untuk pengendalian vektor, tapi jelas terlihat bahwa anggaran itu ada. Namun besarnya anggaran untuk pengendalian vektor berbeda untuk masing-masing wilayah Terminal I, II, III dan poros tengah. Yang menjadi perbedaan anggaran tersebut tidak dapat dilihat secara pasti, karena sejak tahun 2012, secara otonomi mereka mempunyai kebijakan tersendiri mengenai pembagian besarnya biaya pada program-program yang ada di setiap area.

KKP, dalam Permenkes RI Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 disebutkan salah satu tugas pokok adalah melaksanakan perencanaan,

pemantauan, evaluasi serta penyusunan laporan di bidang pengendalian vektor dan binatang penular penyakit, sedangkan salah satu fungsi KKP adalah menyelenggarakan pemberantasan serangga penular penyakit, tikus dan pinjal di lingkungan bandara, pelabuhan dan lintas batas darat negara. Tugas pokok dan fungsi KKP dalam permenkes tersebut tidak sesuai dengan kenyataan yang ada. Anggaran KKP yang ada di Bandara Soekarno-Hatta untuk pengendalian vektor dan pemberantasan tidak menunjukkan bahwa itu merupakan tugas pokok dan fungsi dari KKP. Pada Tahun 2011, berdasarkan hasil Laporan Tahunan 2011, dapat diketahui bahwa KKP hanya melaksanakan kegiatan pengendalian vektor selama 3 bulan, itupun hanya bersifat pengawasan dan pemberantasan serangga area tertentu. Sedangkan untuk tahun 2012 disebutkan bahwa kegiatan pengendalian vektor hanya dilaksanakan sampai bulan April karna adanya efisiensi anggaran.

Berdasarkan laporan KKP tahun 2011 dan laporan bulan tahun 2012 bulan januari- april diketahui bahwa temuan keberadaan serangga seperti *Aedes aegypti*, kecoa dan temuan tikus cukup memprihatinkan. Namun, tidak ada upaya yang dapat dilakukan karena keterbatasan anggaran. KKP hanya dapat melaporkan hasil temuan kepada Otoritas Bandara dan PT. Angkasa Pura II (Persero) untuk dilakukan tindakan.

Hasil wawancara mendalam terhadap perwakilan airline yaitu Sriwijaya dan Garuda diketahui bahwa mereka memiliki anggaran terhadap pengendalian vektor. Bedanya pada Sriwijaya pengendalian vektor yang dilakukan hanya berupa fumigasi, itupun rutin hanya jika ada permintaan dan jika ada kasus yang khusus. Hal ini disebabkan karena keterbatasan anggaran yang ada. Garuda memiliki anggaran yang cukup besar, karena setiap pesawat rutin dilakukan disinfeksi pesawat setiap dua minggu sekali dan fumigasi setiap enam bulan sekali.

6.4 Gambaran Teknik Operasional Pengendalian Vektor

Gambaran mengenai metode yang digunakan dalam pengendalian vektor di bandara yaitu terlihat bahwa metode yang digunakan oleh masing-masing instansi tidak sama. Padahal, aturan mengenai disinfeksi dan fumigasi pesawat

sudah jelas tercantum dalam SK Dirjen. Metode melakukan disinfeksi pesawat terdapat dalam Keputusan Dirjen PP&PL Nomor HK.03.05/D/I.4/2659/2007 tentang Petunjuk Teknis Disinfeksi Kapal Laut dan Pesawat Udara . Sedangkan untuk SK Dirjen No. 138-I/PD.03.04.EI Tahun 1990 tentang Penyelenggaraan Hapus Tikus di Kapal dalam Rangka Penerbitan Surat Keterangan Hapus Tikus (*Derrating Certificate*) tidak menyebutkan mengenai fumigasi pesawat. Dalam IHR pun pengeluaran sertifikat untuk pesawat tidak disebutkan sehingga dalam pelaksanaannya, metode yang dilakukan berbeda-beda.

Metode untuk pelaksanaan pengendalian vector yang lain seperti tikus, lalat dan kecoa dan nyamuk di lingkungan bandara juga berbeda antara satu instansi dengan yang lain. Perbedaan metode sebenarnya tidak masalah, yang penting dalam pelaksanaannya diawasi oleh pihak-pihak yang berkompeten dalam hal ini yaitu KKP sehingga dapat diketahui bahan yang digunakan, metode apakah aman dan tidak membahayakan lingkungan dan masyarakat bandara.

Prosedur tertulis yang digunakan dalam program pengendalian vektor sudah cukup lengkap, hanya untuk PT. Angkasa Pura II pedoman teknis yang ada hanya untuk pemberantasan nyamuk dan hapus tikus. Untuk pengendalian vektor yang lain seperti kecoa, larva belum ada. Prosedur tertulis di KKP sudah dibukukan dan mengambil pedoman yang diterbitkan oleh Dirjen PP&PL Kementerian Kesehatan RI. Prosedur untuk melakukan disinfeksi pesawat terdapat dalam Keputusan Dirjen PP&PL Nomor HK.03.05/D/I.4/2659/2007 tentang Petunjuk Teknis Disinfeksi Kapal Laut dan Pesawat Udara disebutkan bahwa sebagai pelaksana kegiatan karantina kesehatan, KKP wajib melaksanakan fungsi karantina kesehatan. Pada GMF dan Sriwijaya prosedur operasional juga sudah dibukukan. Namun, antara instansi satu dengan yang lain tidak memiliki kesamaan dalam Standar Operasional yang digunakan. PT. AP II memakai standar dari Kementerian Perhubungan, KKP memakai standar dari IHR dan Kementerian Kesehatan sedangkan GMF dan Sriwijaya berdasarkan metode yang digunakan oleh masing-masing perusahaan.

6.5 Gambaran Pendekatan Ilmu Kesehatan Masyarakat

Manajemen berbasis wilayah adalah salah satu pendekatan ilmu kesehatan masyarakat. Manajemen berbasis wilayah harus dilakukan secara terpadu, sejak dari perencanaan, pelaksanaan, pembiayaan maupun monitoring pelaksanaannya. Kegiatan secara terpadu tersebut, bermakna pula mengintegrasikan antara pengendalian faktor risiko pada lingkungan yang memiliki potensi bahaya penyakit, dengan manajemen kasus atau penderita atau sumber penyakitnya. Dengan demikian, manajemen setiap penderita penyakit dalam sebuah wilayah harus dilaksanakan secara komprehensif, dan keselarasan antara pengendalian faktor risiko seperti program-program penyuluhan untuk pemberdayaan masyarakat di bidang perbaikan perilaku hidup sehat dengan penyehatan lingkungan terhadap penyakit berkenaan secara selaras.

Setiap pendekatan kesehatan masyarakat harus memiliki beberapa ciri-ciri atau prinsip yang jika dilihat dari kondisi yang sebenarnya di Bandara Soekarno-Hatta dapat diketahui bahwa keterlibatan masyarakat dalam mencapai tujuan dan sasaran yang ditetapkan sangat berarti. Keberadaan vektor di bandara tidak terlepas dari perilaku manusia. Di Bandara Soekarno-Hatta banyak lokasi-lokasi yang dapat menjadi tempat berkembang biak vektor. Seperti keberadaan tikus dan kecoa merupakan indikator bahwa kondisi sanitasi lingkungan buruk.

Lokasi –lokasi yang dapat berpotensi menjadi tempat perindukan kecoa dan tikus yaitu adanya restoran di terminal, perkantoran seperti tempat penyimpanan barang-barang yang hilang dapat menjadi tempat berkembang biak kecoa, tikus dan nyamuk. Pada lokasi tersebut terdapat makanan yang dapat membuat kecoa dan tikus berkembang biak. Peran serta masyarakat terutama dalam hal ini pengelola tempat-tempat tersebut sangat penting. Kebersihan menjadi salah satu faktor utama. Lokasi lain yang dapat menjadi tempat perindukan vektor seperti nyamuk yaitu keberadaan ban-ban bekas pesawat yang diletakkan pada area *apron*, barang-barang yang sudah tidak digunakan pada gudang-gudang yang lokasinya terbuka menjadi tempat penampungan air pada saat hujan sehingga berpotensi menjadi tempat berkembang biak nyamuk *Aedes aegypti* yang keberadaannya di bandara harus 0 (nol).

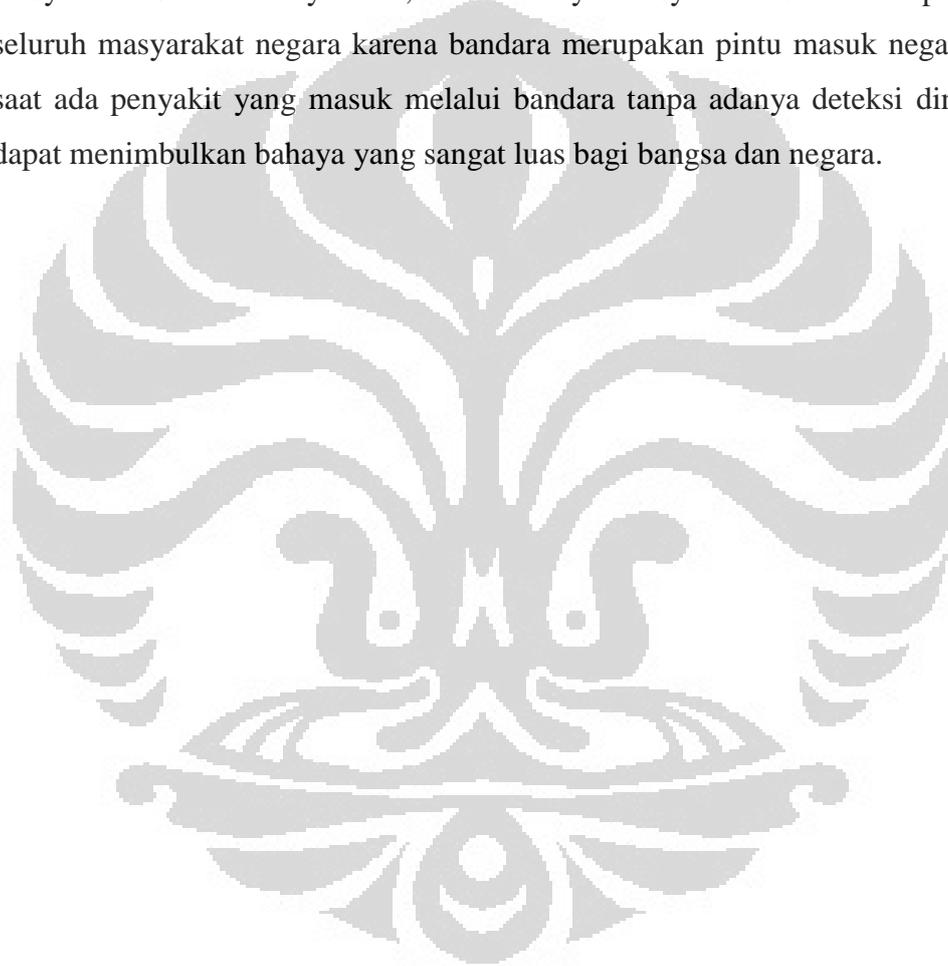
Pengendalian vektor ini harus berorientasi pada pencegahan dan langsung pada sumbernya, dalam hal ini adalah keberadaan tempat-tempat yang berpotensi menjadi tempat perindukan. Pada IHR sudah jelas bahwa wilayah bandara harus bebas dari investasi serangga dan vektor yang dapat menimbulkan PHEIC. Upaya ini tidak lain sebagai upaya pencegahan agar tidak menimbulkan kejadian yang tidak diinginkan. Upaya pencegahan ini harus didukung oleh masyarakat dan pembuat kebijakan di bandara. Kebijakan yang ada di bandara, harus disosialisasikan pada pengguna bandara. Peran kerjasama lintas sektor dalam hal ini sangat penting. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dan observasi lapangan jelas terlihat bahwa kerjasama lintas sektor sangat kurang. Tidak ada koordinasi baik dari pihak otoritas, pengelola maupun regulator. Otoritas bandara tidak tegas memberikan aturan mengenai pelaksanaan pengendalian vektor di bandara, KKP sebagai pemilik tupoksi tidak mensosialisasikan kebijakan-kebijakan yang ada kepada otoritas maupun pengelola sehingga pengelola maupun otoritas tidak mengerti apa tupoksi KKP dan upaya pengendalian vektor yang bagaimana yang harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Kerjasama lintas sektor sangat berperan, karena temuan yang diperoleh sebenarnya dapat segera diperbaiki apabila kerjasama lintas sektor terjalin dengan baik. Seperti keberadaan ban-ban bekas pesawat, barang-barang yang tidak digunakan, jika barang-barang tersebut ditiadakan, maka tempat perindukan nyamukpun menjadi tidak ada. Begitu pula dengan perkantoran pada *airline* dimana ada lokasi tempat barang-barang penumpang yang tidak diambil, memiliki peraturan yang tegas, tidak akan ada barang-barang yang tidak jelas menimbulkan bau, menjadi sarang tikus dan kecoa. Temuan di lapangan tidak segera ditindaklanjuti oleh pihak yang terkait, karena dari pihak otoritas tidak memiliki sanksi sehingga teguran-teguran tersebut diabaikan.

Kebersihan, kesehatan bandara menjadi tanggung jawab bersama, bukan hanya tanggung jawab otoritas bandara, pengelola bandara maupun regulator yang ada, tapi juga menjadi tanggung jawab semua pengguna bandara. Sosialisasi mengenai IHR bahwa bandara harus bebas dari investasi serangga dan vektor sangat penting. Sehingga teguran maupun temuan yang ada dapat ditanggapi dan

ditindaklanjuti sesegera mungkin. Bahkan program-program dalam upaya pencegahan terhadap faktor risiko dapat menjadi program bersama dalam mewujudkan bandara sehat. Lintas sektor yang ada terkesan melaksanakan pengendalian vektor dengan keinginan masing-masing, tidak ada persamaan teknik, kerjasama dengan pihak-pihak terkait dan dasar hukum yang kuat dalam pelaksanaannya.

Fokus perhatian dalam pengendalian vektor ini harus ditujukan kepada masyarakat secara menyeluruh, bukan hanya masyarakat bandara tapi kepada seluruh masyarakat negara karena bandara merupakan pintu masuk negara. Pada saat ada penyakit yang masuk melalui bandara tanpa adanya deteksi dini, maka dapat menimbulkan bahaya yang sangat luas bagi bangsa dan negara.



BAB 7

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kebijakan pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta belum lengkap, ini tergambar dari beberapa hal antara lain :
 - a. Kebijakan mengenai pelaksana pengendalian vektor di bandara belum jelas sehingga BUS yang menangani pengendalian vektor di bandara tidak memiliki aturan yang jelas tentang ijin operasionalnya dan tidak terawasi kegiatannya.
 - b. Kebijakan mengenai pelaksanaan kegiatan di atas pesawat belum ada, seperti penyelenggaraan fumigasi hanya diatur untuk penyelenggaraan fumigasi kapal sedangkan penyelenggaraan fumigasi untuk pesawat belum ada aturannya.
 - c. Kebijakan mengenai pengendalian vektor di lingkungan bandara belum dituangkan secara rinci dan jelas pada petunjuk teknis
2. Kelembagaan dalam hal ini Sumber Daya Manusia yang melakukan maupun melakukan pengawasan pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta belum memiliki kompetensi, ini terlihat dari pengelola maupun pelaksana yang belum memiliki sertifikat dalam menjalankan operasional pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta.
3. Secara umum, setiap instansi memiliki perencanaan dan ketersediaan anggaran dalam pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta, namun pada KKP anggaran untuk pengendalian vektor bukan menjadi prioritas utama.
4. Teknik operasional dalam pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta belum lengkap dan tidak memiliki dasar yang kuat, ini terlihat dari beberapa hal antara lain :
 - a. SOP yang pada PT. Persero Angkasa Pura II (Persero) untuk pengendalian vektor yaitu untuk penyemprotan nyamuk di lingkungan

- bandara, pembasmian hama tikus di bandara dan pembasmian (penangkapan) kucing di bandara. SOP untuk vektor yang lain tidak ada seperti pengendalian kecoa, larva nyamuk dan lain-lain sehingga memakai metode yang digunakan oleh BUS yang ditunjuk untuk melakukan pengendalian vektor.
- b. Metode pengendalian vektor yang dilaksanakan yang berlainan meskipun pada satu instansi seperti PT. Persero Angkasa Pura II (Persero), tergantung dari BUS yang menjalankan operasional kegiatannya.
 - c. SOP pengendalian vektor untuk KKP telah dibakukan dan dibukukan oleh Ditjen PP & PL Kementerian Kesehatan.
 - d. Pelaksanaan kegiatan di KKP telah sesuai dengan ketentuan SOP yang ada di pintu masuk negara.
 - e. SOP kegiatan pengendalian vektor untuk airline tidak memiliki persamaan antara satu dengan lainnya, tergantung dari peraturan yang ada dari negara yang dikunjungi.
 - f. SOP dari pemerintah mengenai pengendalian vektor untuk pesawat, belum diatur secara tegas.
5. Manajemen berbasis wilayah dalam hal pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta belum dijalankan dengan baik. Ini dapat terlihat dari belum adanya keterlibatan masyarakat dalam upaya pencegahan terhadap faktor-faktor risiko keberadaan vektor, belum dilaksanakannya pengendalian pada sumbernya dan belum terjalin kerjasama lintas sektor yang baik.
 6. Berdasarkan hasil dan penelitian, maka secara keseluruhan diketahui bahwa manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno – Hatta belum berjalan dan terkoordinasi dengan baik.

7.2. Saran

7.2.1. Bagi Otoritas Bandara Soekarno-Hatta

1. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peran otoritas bandara dalam hal pengendalian vektor belum berfungsi dengan baik. Untuk itu disarankan agar pihak otoritas bandara dapat bekerjasama dengan baik

kepada pihak-pihak terkait dalam hal pengendalian vektor sehingga Bandara Soekarno-Hatta dapat menjadi bandara yang bersih dan sehat.

2. Sebagai otoritas bandara memiliki peran yang sangat berarti bagi perijinan seluruh kegiatan yang ada di bandara, termasuk perijinan dalam hal operasional pengendalian vektor. Diharapkan adanya petunjuk dan peraturan yang jelas sehingga BUS yang menangani kegiatan pest control dapat teregistrasi dan terawasi kegiatannya.

7.2.2. Bagi Pengelola Bandara yaitu PT. Angkasa Pura II (Persero)

1. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengendalian vektor oleh PT. Angkasa Pura II (Persero) menjadi salah satu program prioritas, namun dalam pelaksanaannya, tidak melibatkan pihak yang seharusnya berkompeten dalam pengendalian vektor. Untuk itu disarankan kepada pihak PT. Angkasa Pura II (Persero) agar dapat melakukan kerjasama dalam pengendalian vektor dengan KKP sehingga dapat mengetahui hal-hal yang seharusnya menjadi perhatian dalam pengendalian vektor.
2. Sebagai pengelola bandara, PT. Angkasa Pura II (Persero) memiliki tanggung jawab penuh terhadap keberadaan vektor di bandara, untuk itu disarankan pelaksanaan pengendalian vektor di setiap area seperti Terminal I, II, III dan poros tengah bandara memiliki persamaan teknik, persamaan metode sehingga akan menciptakan bandara yang bebas dari vektor yang dapat menimbulkan penyakit.

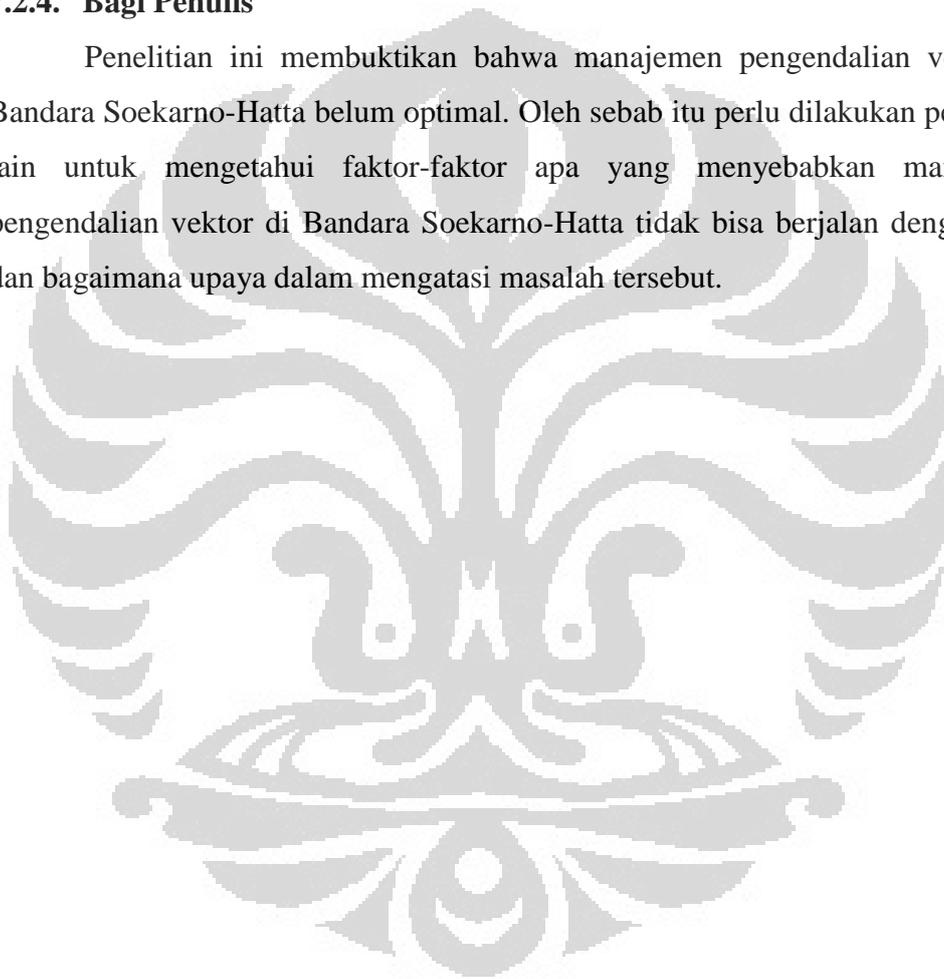
7.2.3. Bagi KKP Kelas I Soekarno-Hatta

1. Berdasarkan peraturan yang ada, KKP adalah instansi yang memiliki tugas dan fungsi dalam pelaksanaan pengawasan maupun pengendalian vektor di bandara. Untuk itu disarankan supaya KKP memiliki tenaga profesional, dalam hal ini tenaga entomologi yang lebih banyak untuk melaksanakan kegiatan ini,
2. KKP disarankan melakukan sosialisasi mengenai peran dan fungsinya di bandara terutama terhadap otoritas, pengelola dan pihak-pihak airlines sehingga program dan kegiatan pengendalian vektor di bandara dapat berjalan dan terawasi dengan baik.

3. Pengendalian vektor di bandara seharusnya menjadi prioritas kegiatan KKP, namun jika dilihat dari ketersediaan anggaran, KKP tidak dapat menjalankan tugas dan fungsinya secara baik. Untuk itu disarankan supaya KKP lebih memperhatikan program pengendalian vektor dengan penyediaan anggaran yang cukup.

7.2.4. Bagi Penulis

Penelitian ini membuktikan bahwa manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta belum optimal. Oleh sebab itu perlu dilakukan penelitian lain untuk mengetahui faktor-faktor apa yang menyebabkan manajemen pengendalian vektor di Bandara Soekarno-Hatta tidak bisa berjalan dengan baik dan bagaimana upaya dalam mengatasi masalah tersebut.



DAFTAR REFERENSI

- Afriani H.S Iyan . (2009). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar, Lembaga Penelitian Mahasiswa Pelanalaran Universitas Negeri Makassar.
- Ahmadi. (2008). *Manajemen Penyakit Berbasis Wilayah*.
- Arikunto, Suharsimi. (2007). *Manajemen Penelitian*. Jakarta, Rineka Cipta.
- Australian Government. (2006). *Schedule Of Aircraft Disinsection Procedures*. MQS and AQIS.
- Bachtiar, Adang. (2006). *Modul Metodologi*. Program Pasca Sarjana IKM UI. Depok.
- Direktorat PPM & PL Departemen Kesehatan RI. (2001). *Pedoman Pelaksanaan Sanitasi Lingkungan dalam Pengendalian Vektor*. Jakarta.
- Direktorat PPM&PL Departemen Kesehatan RI. (2003). *Pedoman Pengendalian vektor di Angkutan Umum*. Jakarta.
- Direktorat Jenderal PP&PL Departemen Kesehatan RI. (2009). *Standar Operasional Prosedur Nasional Kegiatan Kantor Kesehatan Pelabuhan di Pintu Masuk Negara*. Jakarta.
- Division of Mental Health. (1994). *Qualitative Research For Health Programes*. WHO. Geneva.
- Istianto, Bambang. (2011). *Manajemen Pemerintahan dalam Perspektif Pelayanan Publik*. Mitra Wacana Media. Jakarta.
- Simanjuntak, Payaman J. (2005). *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*. FEUI. Jakarta.
- Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas Jakarta. (2008). *Pengawasan Serangga Vektor di Bandara Soekarno-Hatta*. Jakarta.
- Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas Jakarta. (2012). *Laporan Tahunan KKP Kelas I Jakarta Tahun 2011*. Jakarta.
- Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas Jakarta. (2012). *Laporan Triwulan IV KKP Kelas I Jakarta Tahun 2011*. Jakarta.
- Keputusan Dirjen PP&PL Nomor 716-1/P.D.03.04.EI Tahun 1990 tentang Bahan Kimia (Fumigan) yang Digunakan Dalam Rangka Penerbitan Surat Keterangan Hapus Tikus Bagi Kapal.
- Keputusan Dirjen PPM&PL Nomor 138-I/PD.03.04.EI Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Hapus Tikus di Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Keterangan Hapus Tikus (*Deratting Certificate*).

Keputusan Dirjen PP&PL Nomor HK.03.05/D/I.4/2659/2007 tentang Petunjuk Teknis Disinseksi Kapal Laut dan Pesawat Udara.

Keputusan Menteri Kesehatan Nomor 1350 /MENKES/PER/IV/2001 tentang Pengelolaan Pestisida.

Keputusan Menteri Kesehatan Nomor 431 /MENKES/PER/IX/2007 tentang Pedoman Teknis Pengendalian Risiko Lingkungan di Pelabuhan.

Keputusan Menteri Kesehatan Nomor 356 /MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan.

Keputusan Menteri Perhubungan Negara No. 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Kusnoputranto, Haryoto & Dewi, Susanna . (2000). *Kesehatan Lingkungan*. FKM UI. Depok.

Notoatmodjo, Soekidjo. (2005). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Negara No. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

Pradja, Juhaya S. *Filsafat Manajemen*. Pustaka Setia Bandung. Bandung. 2012.

SKEP Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura II nomor 470.OM.00/1998-AP-II tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

Sub.Dit Kesehatan Pelabuhan dan Daerah Perbatasan. (2002). *Pedoman Pengamatan dan Pemberantasan Nyamuk Aedes Aegypti dan Anopheles di Lingkungan Pelabuhan Laut dan Bandara*, Dit.Jen PPM dan PL, Depkes RI. Jakarta.

Putra, Nugroho Susetya. (1994). *Serangga Di Sekitar Kita*. Kanisius. Yogyakarta.

Undang-Undang Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup No. 32 Tahun 2009

WHO. (2007) . *International Health Rugulations (2005)*. Genewa.

Wijayanto, Dian. (2012). *Pengantar Manajemen*. Kompas Gramedia. Jakarta.

Winardi. (2000) . *Asas-Asas Manajemen*, Cetakan II. Mandar Maju. Bandung.