

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab *human error* yaitu kurangnya fokus dan perhatian, tingkat stress, kelelahan dan kekurangan istirahat, kurangnya pelatihan dan pengetahuan, rutinitas dan kebiasaan, gangguan atau kejadian tak terduga, dan kecelakaan perilaku.
2. Ada beberapa hal yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan mengenai kinerja operator GSE terhadap keteraturan posisi peralatan GSE yaitu: melakukan evaluasi kinerja, memberikan pemahaman dan pelatihan mengenai *safety awareness*, peningkatan *skill* bagi para operator GSE, dan SOP yang sesuai.
3. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada sepuluh responden melalui *google form* dan kepada dua responden melalui *zoom meeting*, diperoleh informasi keteraturan posisi peralatan *ground support equipment* di Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta belum berjalan dengan maksimal dan belum sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP). Seluruh responden pada wawancara juga sepakat bahwa keteraturan posisi peralatan *ground support equipment* memiliki hubungan terhadap keselamatan penerbangan di sisi udara bandar udara Internasional Soekarno-Hatta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih banyak terjadinya ketidakteraturan posisi peralatan *ground support equipment* yang dapat menjadi pengaruh buruk bagi keselamatan penerbangan. Operator GSE memiliki peran yang penting dalam pengoperasian peralatan GSE, akan tetapi masih banyak terjadi *human error* dalam pengoperasian peralatan GSE di Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta.

B. Saran

Dari penelitian ini, terdapat beberapa saran yang dapat disampaikan kepada pihak perusahaan *ground handling* serta peneliti lain yang akan mengambil tema penelitian yang sama, diantaranya sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan *ground handling*, diharapkan dapat memberikan pelatihan dan pemahaman mengenai *safety awareness* secara lebih mendalam dan pengadaan evaluasi secara teratur. Selain itu, diharapkan juga agar pihak perusahaan *ground handling* memberikan pelatihan *skill* secara berkala kepada para petugas.
2. Bagi para pembaca, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan pengetahuan terkait keteraturan posisi peralatan GSE dalam menjaga keselamatan penerbangan di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan:

Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2015 tentang KP 635 Tahun 2015.
Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara
(Ground Support Equipment/GSE) Dan Kendaraan Operasional Yang
Beroperasi Di Sisi Udara.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 21 Tahun 2005 tentang
Pemberlakuan Standart Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai
Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar
Udara.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan
Bidang Penerbangan.

Buku:

Airport Cooperative Research Program National Research Council (U.S.).
Transportation Research Board. (2016). *TRB's Airport Cooperative
Research Program (ACRP) Report 79: Evaluating Airfield Capacity
United States. Federal Aviation Administration. Washington, D.C:*
Transportation Research Board.

Bahasa, B. P. (2022). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Penelitian yang Bersifat:
Eksploratif, Enterpretif dan Konstruktif*. Bandung: Alfabeta.

Retno Purwani Setyaningrum, D. S. (2022). *Evaluasi Kinerja*. Sidoarjo: Nizamia
Learning Center.

Lainnya:

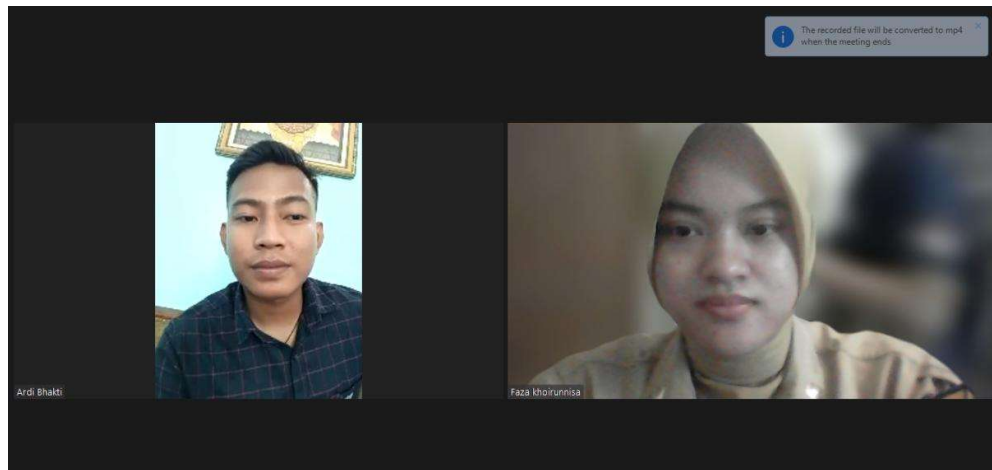
A. A. V. Paendong, L. I. (2020). Analisis Kapasitas dan Optimalisasi Apron
Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado. *Jurnal Sipil Statik*,
vol.8 no.2, p.176.

- Asanudin, S. d. (2020). Analisis Peranan Pendidikan dan Pelatihan Dalam Peningkatan Kinerja Pegawai. *Jurnal Akuntanika*, vol.6 no.1.
- Auth, B. D. (2013). *Human Reliability, Error, And Human Factors in Power Generation - Reliability Engineering - Springer*. Elsevier Science.
- Azminingtyas, D. A. (2021). *Analisis Pengaruh Kinerja Operator Ground Support Equipment (GSE) Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima*. sttkd.ac.id.
- Dewantari, J. d. (2022). nalisis Kinerja Operator Ground Support Equipment (GSE) dalam Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Lombok Nusa Tenggara Barat. *Jurnal Kewarganegaraan*, vol.6 no.3.
- Hikmah, N. (2017, Oktober 31). *Pesawat Lion Air Batal Terbang, Gara-Gara Tabrak Anak Tangga hingga Penyok*. Retrieved from okezone news: <https://news.okezone.com/read/2017/10/31/340/1805668/pesawat-lion-air-batal-terbang-gara-gara-tabrak-anak-tangga-hingga-penyok>
- Mangkunegara, A. A. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nisa, R. K. (2017). Kajian Pengalokasian Equipment Parking Area (Epa) di Apron Bandar Udara Internasional Lombok, Jurnal Ilmiah Aviasi Langit Internasional Lombok Nusa Tenggara Barat. *Jurnal Kewarganegaraan*, vol.6 no.3.
- Pratiwi. (2020). Analisis Keterampilan Membaca Permulaan Siswa Sekolah Dasar: Studi Kasus Pada Siswa Kelas 2 Sekolah Dasar. *Jurnal pendidikan edutama* , vol.7 no.1.
- Ramalan, S. (2021, April 03). *Moncong Batik Air Neo A320 'Dicium Mesra' Mobil Ground Handling*. Retrieved from IDX Channel: <https://www.idxchannel.com/economics/moncong-batik-air-neo-a320-dicium-mesra-mobil-ground-handling>
- Talmazan, Y. R. (2019, May 10). *NBC News*. Retrieved from Air Canada Jazz plane collides with fuel truck at Toronto's Pearson Airport: <https://www.nbcnews.com/news/world/air-canada-jazz-plane-collides-fuel-truck-toronto-s-pearson-n1004146>
- Tamara, A. F. (2022). Pengendalian Potensi Bahaya Personel Ground Support Equipment (Gse) Dalam Pengoperasian Peralatan Darat Pesawat Udara Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, vol.4 no.1.

LAMPIRAN

Lampiran A Wawancara

A.1 Wawancara dengan media daring bersama responden 1



No Wawancara	1
Wawancara	1 kali (secara daring)
Narasumber/ Informan	Ardi Bhakti
Penanya	Faza Khoirunnisa
Tipe Wawancara	Wawancara Terstruktur
Hari/ Tanggal	20 juni 2023
Waktu	10.00 AM
Suasana	Wawancara dilakukan pada saat narasumber sedang libur jam kerja shift

NO	PERTANYAAN	JAWABAN
1.	Menurut bapak, apakah pengoperasian peralatan GSE di sisi udara Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah semuanya memenuhi pedoman SOP?	Ya, hampir faza. Namun tidak saya pungkiri jika masih adanya ketidaksesuaian antara SOP dengan kerjaan yang ada dilapangan.

2.	Menurut bapak, mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?	Itu pasti dari kebiasaan buruk yang sering dilakuin operator. Terbiasa dengan praktik yang kurang sesuai dengan SOP dan tidak tahu pentingnya menaruh peralatan di EPA .
3.	Lalu kira-kira dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA itu seperti apa pak?	Bisa jadi faktor risiko tabrakan. Tabrakan antar peralatan atau sama pesawat kan bahaya. Bisa buat kerugian.
4.	Menurut bapak, apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?	Bisa karna tekanan. Dituntut dengan jam kerja sama tugas yang sibuk bisa buat lelah dan kurang focus dalam mengerjakan tugasnya.
5.	Menurut bapak, seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?	Penting sekali itu faza, semua operasional di airside atau pun landside seharusnya memenuhi standar prosedur guna menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan

A.2 Wawancara dengan media daring bersama responden 2



No Wawancara	2
Wawancara	1 kali (secara daring)
Narasumber/ Informan	Siti Nurrohmah
Penanya	Faza Khoirunnisa
Tipe Wawancara	Wawancara Terstruktur
Hari/ Tanggal	22 juni 2022
Waktu	09.00 AM
Suasana	Wawancara dilakukan pada saat narasumber sedang libur jam kerja shift.

NO	PERTANYAAN	JAWABAN
1.	Menurut mbak, apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP?	Tidak semuanya mbak. Masih ada beberapa yang tidak memenuhi standar operasional prosedur.
2.	Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?	Yang paling sering menjadi alasan yaitu kurangnya kesadaran akan keselamatan penerbangan sih mbak. Faktor manusia juga menjadi penyebab seperti keceroban, melakukan pekerjaan tidak detail

		seperti itu.
3.	Lalu kira-kira dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA itu seperti apa mbak?	Pasti punya dampak negative yang signifikan. Hal itu kan dapat menjadi salah satu faktor risiko kecelakaan atau insiden di apron. Dapat juga mengganggu alur operasional di apron.
4.	Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP?	Benar, seperti yang sudah saya bilang tadi, itu salah satu faktor dari banyaknya pengerjaan tidak sesuai dengan SOP. Kecerobohan dari para operator itu selalu saja ada yang terjadi.
5.	Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?	Kalau menurut bapak kalau disini itu biasanya beban kerja yang tinggi. Jam penerbangan yang benar-benar padat di Soetta ini pasti berpengaruh dengan padatnya pengoperasian GSE.
	Menurut mbak, seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?	Sangat penting kalau bagi bapak sendiri, karena kalau peralatan GSE diletakkan sembarangan misal dekat dengan pesawat atau pas diletakkan tidak di beri chocklock kan bisa bahaya. Bisa jadi hazard.

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Afif Bukhairy

Bagian pekerjaan responden di airside

AMC Operator Terminal 1

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

Tidak semuanya. Masih ada beberapa yang tidak memenuhi standar operasional prosedur

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Yang paling sering menjadi alasan yaitu kurangnya kesadaran akan keselamatan penerbangan. Faktor manusia juga menjadi penyebab seperti keceroban, seperti melakukan pekerjaandengan tidak detail dan tidak hati-hati.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Memiliki dampak negative yang signifikan. Hal itu kan dapat menjadi salah satu faktor risiko kecelakaan atau insiden di apron. Dapat juga mengganggu alur operasional di apron.

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Benar, Manusia sebagai operator menjadi salah satu faktor dari banyaknya pengerjaan tidak sesuai dengan SOP. Kecerobohan dari para operator itu selalu saja ada yang terjadi.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Disini bisa dilihat biasanya dikarenakan adanya beban kerja. Jam penerbangan yang benar-benar padat di Soetta ini pasti berpengaruh dengan padatnya pengoperasian GSE.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Sangat penting, karena kalau peralatan GSE diletakkan sembarangan dan tidak beraturan itu bisa menjadi hazard untuk pesawat dan peralatan penunjang serta pengoperasian yang lain.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Ayundia

Bagian pekerjaan responden di airside

Ground handling Aviobridge

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

hampir semuanya sudah memenuhi aturan, namun pasti ada saja pekerjaan yang melanggar aturan.

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

hal itu dapat terjadi karena kurangnya kepekaan operator terhadap keselamatan penerbangan. masih ada kelalaian kerja yang dilakukan oleh operator.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Dampak dari peletakkan peralatan yang tidak sesuai lebih kearah dampak negative. Aturan dibuat pasti untuk hal yang baik. Kalau menyalahi aturan pasti tidak akan baik. Bisa menjadi faktor insiden disisi udara.

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Iya benar, manusia sebagai operator pasti memiliki tanggungjawab terhadap pekerjaan yang dilakukannya. Seringkali ceroboh dalam meletakkan peralatan sesaat setelah pengoperasian peralatan.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Memastikan adanya kepatuhan dan kesadaran terhadap SOP. Seringkali petugas itu mengentengkan SOP karena pengalaman kerja yang sudah cukup lama.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Pasti penting. Kalau meletakkannya sembarangan itu berpotensi menjadi hazard bagi pesawat dan pengoperasian peralatan yang lainnya.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,

Penulis

Nama responden

Eko Prasetyo

Bagian pekerjaan responden di airside

Ground Handling Gapura

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

Belum sepenuhnya. Masih ada beberapa yang belum memenuhi standar operasional prosedur yang telah ditentukan.

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Operator mungkin tidak sepenuhnya memahami pentingnya menempatkan peralatan GSE sesuai dengan tempat yang telah ditentukan. Mungkin kurang paham dampak negatifnya.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Ya pasti ada dampaknya yang bisa membahayakan. Bisa menyebabkan gangguan operasional yang merugikan dan dapat mempengaruhi mobilitas di sisi udara

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Kesalahan manusia itu dapat menjadi salah satu penyebab utama. Seperti adanya kelalaian dalam pengerjaan, tidak teliti dengan pekerjaan yang dia lakukan, atau ceroboh yang dapat menyebabkan pengoperasian tidak sesuai dengan SOP.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Beban kerja. Jam penerbangan tinggi membuat operator melakukan pengoperasian GSE saat ground time dengan jadwal yang tinggi juga. dapat membuat kelelahan terus dapat membuat kemampuan operator menurun.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Kalau di bilang penting pasti penting. Kalau tidak teratur bisa mengganggu flow operasional peralatan yang lain. Bisa juga jadi faktor penyebab kecelakaan di apron.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Fahrizat

Bagian pekerjaan responden di airside

AMC T2

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

Mendekati hampir. Namun tidak dapat dipungkiri jika masih adanya ketidaksesuaian antara SOP dengan pekerjaan yang ada dilapangan.

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

dapat terjadi karena adanya kebiasaan buruk yang sering dilakuin operator. Terbiasa dengan praktik yang kurang sesuai dengan SOP dan tidak tahu pentingnya menaruh peralatan di EPA .

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Bisa menjadi salah satu faktor risiko tabrakan. Tabrakan antar peralatan atau sama pesawat yang dapat membahayakan. Bisa buat kerugian bagi baik bagi bandara dan bagi perusahaan ground handling itu sendiri.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Bisa karna daritekanan. Dituntut dengan jam kerja sama tugas yang sibuk bisa buat lelah dan kurang focus dalam mengerjakan tugasnya.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

dapat dikatakan sangat penting, semua operasional di airside ataupun landside seharusnya memenuhi standar prosedur guna menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan dan menghindari kerugian.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Daen Firmansyah

Bagian pekerjaan responden di airside

Ground Handling PT.Gapura

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

Belum semuanya.

Mengapa masih sering terjadi peletakan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Operator GSE mungkin tidak sepenuhnya menyadari pentingnya mematuhi EPA dan mungkin tidak memahami konsekuensi dari pelanggaran tersebut. Mereka mungkin menganggap bahwa peletakan peralatan di tempat lain yang lebih dekat atau lebih nyaman adalah pilihan yang lebih baik, tanpa memperhatikan SOP dan aturan yang telah ditetapkan.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Ketika peralatan GSE ditempatkan di luar EPA, dapat mengganggu alur operasional yang telah ditetapkan. EPA dirancang untuk memberikan lokasi yang aman dan terorganisir untuk menyimpan peralatan GSE. Jika peralatan ditempatkan di tempat yang salah, dapat menghambat gerakan pesawat atau kendaraan lainnya, mengganggu proses pemuatan atau pembongkaran, atau memperlambat operasi darat secara keseluruhan

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Ya, faktor manusia sering menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP (Standard Operating Procedures)

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Operator GSE mungkin terjebak dalam kebiasaan atau rutinitas tertentu yang bertentangan dengan SOP yang telah ditetapkan. Mereka mungkin cenderung mengikuti cara kerja yang lebih cepat atau lebih nyaman yang tidak sesuai dengan SOP. Mengubah kebiasaan dan mematuhi SOP yang baru dapat menjadi tantangan yang membutuhkan disiplin dan kesadaran yang tinggi.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Kesesuaian peletakkan peralatan GSE (Ground Support Equipment) di sisi udara sangat penting untuk menjaga keselamatan penerbangan

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Muhammad Daen

Bagian pekerjaan responden di airside

Ground handling Gapura

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

Masih terjadi pengoperasian yang belum sepenuhnya memenuhi SOP namun tidak semuanya

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Untuk EPA yang tersedia sudah sangat memadai. yang menjadi masalah yaitu kesadaran untuk mematuhi SOP yang masih kurang.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

hal itu dapat menjadi potensi untuk terjadinya insiden seperti kecelakaan di apron yang diakibatkan oleh peralatan yang diletakkan diluar tempat seharusnya. dapat mengganggu operasional juga.

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Ya. kurangnya kedisiplinan dari dalam diri dapat menjadi pemicu.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

pekerjaan yang dilakukan secara berulang dan monoton dapat mempengaruhi cara kerja seseorang. ditambah dengan jadwal yang ketat dan tekanan untuk menyelesaikan pekerjaan dalam waktu yang cepat cenderung membuat seseorang mengambil jalan yang mudah dalam melakukan pekerjaan.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

sangat penting. dengan motto Selamat, Aman dan Nyaman. keselamatan menjadi hal yang sangat penting dalam dunia penerbangan. segala operasional di airside menjadi faktor peranan penting dalam keselamatan penerbangan.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Ardi Bhakti

Bagian pekerjaan responden di airside

Ground Handling aviobridge

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

masih terjadi pengoperasian yang belum memaksimalkan dengan SOP

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Adanya kebiasaan lama yang menoleransi terjadinya pelanggaran yang menyebabkan petugas untuk mengikuti kebiasaan tersebut, ditambah kurangnya kesadaran dalam diri petugas itu sendiri untuk menjalankan operasional yang memenuhi standar operasional prosedur

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

peletakkan GSE yang tidak sesuai dengan EPA yang telah ditentukan dapat mengganggu efisiensi operasional. peralatan yang tidak diatur dengan baik dapat menghambat proses groundtime.

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Manusia menjadi faktor utama penyebab terjadinya operasional yang tidak mematuhi SOP.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Salah satu tantangan utama adalah memastikan kesadaran dan kepatuhan terhadap SOP. Operator GSE harus memiliki pemahaman yang baik tentang SOP yang relevan dan memahami pentingnya mengikutinya secara ketat. Tantangan ini terutama muncul ketika operator merasa terburu-buru atau terlalu terbiasa dengan tugas-tugas harian, sehingga mungkin cenderung mengabaikan atau mengambil jalan pintas terhadap SOP

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Sangat penting untuk menjaga keselamatan penerbangan dalam berbagai aspek operasional di sisi udara

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Budi Arfiansyah

Bagian pekerjaan responden di airside

Petugas Ground Handling PT Gapura

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

sudah baik dalam pengoperasian peralatan GSE namun masih ada beberapa yang belum benar benar sesuai dengan SOP yang ada

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Operator GSE seringkali beroperasi dalam lingkungan yang sibuk dengan waktu yang terbatas. Dalam upaya untuk menyelesaikan tugas dengan cepat, mereka mungkin cenderung meletakkan peralatan di tempat yang paling dekat atau mudah diakses, bahkan jika itu di luar EPA.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

peralatan yang ditempatkan diluar tempat yang seharusnya yaitu EPA dalam menghalangi flow lalu lintas peralatan lainnya. hal ini dapat menyebabkan insiden di ramp area. dan juga menyebabkan risiko kerusakan pada peralatan itu sendiri.

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Manusia sebagai pengendali yang biasa disebut dengan operator berperan penting dalam pengoperasian yang memenuhi SOP.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Tantangan terbesar yaitu memastikan bahwa para petugas dapat patuh terhadap SOP yang telah diberlakukan.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara sangat penting untuk menjaga keselamatan penerbangan.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,
Penulis

Nama responden

Febry

Bagian pekerjaan responden di airside

Ground Handling

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

tidak semuanya telah sesuai dengan standar operasional prosedur yang ada.

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Mereka mungkin tidak sepenuhnya menyadari bahwa EPA dirancang untuk menjaga keselamatan penerbangan dan menghindari risiko tumbukan atau gangguan pada lalu lintas pesawat ataupun flow operasional peralatan yang lain.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Peletakkan peralatan GSE di luar EPA dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan kerusakan. dan juga Peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA dapat mengganggu operasional penerbangan

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Ya, benar. sebagai operator tentu menjadi pemegang atau sumbu dari pengoperasian peralatan GSE.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Mencapai kepatuhan yang konsisten terhadap SOP adalah tantangan utama. Operator GSE harus memastikan bahwa setiap tindakan yang dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Namun, dalam situasi yang serba cepat dan kompleks, operator mungkin menghadapi tekanan untuk mengambil jalan pintas atau mengabaikan SOP.

Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Sangat penting. karena dalam dunia penerbangan keselamatan penerbangan merupakan hal utama yang harus dijaga dalam semua aspek baik aspek utama maupun pendukung

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

FORM WAWANCARA

Assalamualaikum Wr. Wb,

Pertanyaan ini ditujukan guna memenuhi data tugas akhir.

Dimohon kepada responden untuk menjawab pertanyaan yang diberikan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dirasakan oleh responden.

Dan terimakasih telah meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan yang diberikan oleh penulis.

Salam,

Penulis

Nama responden

Muhammad Ali

Bagian pekerjaan responden di airside

ground handling gapura

Apakah pengoperasian peralatan GSE di airside Bandar udara internasional soekarno-Hatta sudah sesuai dengan SOP ?

untuk dikatakan sudah sesuai itu sudah namun masih kesalahan kesalahan kecil yang belum memenuhi standar prosedural yang telah ditetapkan.

Mengapa masih sering terjadi peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan yaitu EPA (Equipment Parking Area)?

Dalam beberapa situasi, ada kebutuhan mendesak atau tekanan waktu yang mempengaruhi pengoperasian GSE. Dalam keadaan seperti itu, operator GSE mungkin memilih untuk meletakkan peralatan di tempat yang paling dekat atau mudah dijangkau, bahkan jika itu berarti melanggar EPA.

Apa dampak dari peletakkan peralatan GSE yang tidak sesuai dengan EPA?

Penempatan peralatan GSE di luar EPA dapat meningkatkan risiko keselamatan. Hal ini dapat mengganggu lalu lintas pesawat dan menghambat ruang gerak yang diperlukan untuk manuver pesawat. Risiko tumbukan, benturan, atau bahkan kecelakaan dapat terjadi jika peralatan GSE ditempatkan secara tidak benar dan menghalangi jalur taksi pesawat.

Apakah faktor manusia menjadi salah satu penyebab adanya ketidaksesuaian pengoperasian GSE dengan SOP ?

Kurangnya pemahaman tentang alasan di balik SOP atau ketidaktahuan tentang SOP yang berlaku dapat menyebabkan ketidakpatuhan. Operator yang memiliki keterampilan yang kurang dalam menjalankan tugas mereka dapat mengalami kesulitan dalam memahami dan mengikuti SOP.

Apa yang menjadi tantangan terbesar bagi operator GSE dalam mematuhi SOP saat mengoperasikan GSE?

Salah satu tantangan terbesar adalah membangun kesadaran yang kuat tentang pentingnya mematuhi SOP dan menjaga tingkat kepatuhan yang tinggi. Operator GSE perlu sepenuhnya memahami alasan di balik SOP dan dampak positif yang dihasilkan dalam menjaga keselamatan, efisiensi, dan konsistensi operasional. Tantangan ini terletak pada mempertahankan kesadaran tersebut di tengah tekanan waktu, kebiasaan, atau situasi yang mempengaruhi kemampuan mereka untuk mematuhi SOP dengan konsisten.


Seberapa penting kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara terhadap keselamatan penerbangan?

Kesesuaian peletakkan peralatan GSE di sisi udara memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga keselamatan penerbangan. Dan ketika peralatan GSE ditempatkan di sisi udara yang sesuai, hal ini membantu mengurangi gangguan pada pesawat selama operasional di bandara.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

Lampiran B Standar Operasional Prosedur

STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

1. GSE OPERATOR

1.1 Tujuan pekerjaan

- 1) Melaksanakan kegiatan operasional pada peralatan GSE penunjang pelayanan pesawat udara didarat yang sesuai den tercantum dalam buku STKP (Surat Tanda ecakapan Personil) dengan penuh tanggungjawab serta mengutamakan keselamatan kerja (SAFETY) dan keamanan.

1.2 Tugas dan Tanggung Jawab


- 1) Melakukan pelayanan pesawat didarat sesuai dengan SOP dan aturan yang berlaku untuk menunjang on time performance pada setiap penerbangan.
- 2) Setiap operator diwajibkan untuk melaksanakan daily chrck/ pemeriksaan GSE motorize dan non-motorize sebelum dioperasikan dengan tujuan memastikan kondisi peralatan yang akan dipergunakan sudah aman (laik pakai), guna menghindari terjadinya kecelakaan (accident dan incident) serta mencegah kerusakan pada alat GSE
- 3) Memonitor keberangkatan dan kedatangan pesawat
- 4) Mencatat hasil pekerjaan yang dilakukan (daily activity) dan dilaporkan kepada supervisor.

1.3 Laporan

- 1) Melaporkan hasil kerja kepada supervisor
- 2) Melaporkan kondisi alat yang digunakan
- 3) Mengisi maintenance logbook equipment

1.4 STKP (Surat Tanda Kecakapan Personil)

- 1) STKP/ Lisensi personil GSE merupakan Surat Tanda Kecakapan/ Keterampilan yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Udara yang dikeluarkan berdasarkan KP 21/2015

STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

- 2) Personil perlatanaan pelayanan darat pesawat udara mempunyai kewenangan sebagaimana dicantumkan dan ditetapkan dalam daftar buku STKP.


1.5 Pemeriksaan Kelengkapan Kerja Personil

Sebelum melaksanakan kegiatannya setiap operator GSE harus melakukan pemeriksaan kelengkapan dengan tujuan adalah untuk keamanan, keselamatan, serta kenyamanan operator GSE dalam melaksanakan pekerjaan antara lain:

- 1) Seragam kerja
- 2) ID Card
- 3) Pas Bandara
- 4) TIM Sisi Udara
- 5) Surat Tanda Kecakapan Personil (STKP) Operator GSE
- 6) Radio Komunikasi (HT)
- 7) Jadwal Penerbangan atau Aircraft Rotation
- 8) Steering by Pas Pin (khusus operator ATT)
- 9) Ground Lock Pin (khusus operator ATT)
- 10) Safety Vest (Rompi Keselamatan)
- 11) Penutup Telinga (Air Plug/ Head Set)
- 12) Pena (Bolpoin)
- 13) Buku kecil
- 14) Jas hujan
- 15) Sepatu kerja (Safety Shoes)
- 16) Sarung tangan

1.6 Pemeriksaan terhadap Equipment GSE

Setiap Operator wajib untuk melakukan pemeriksaan GSE Motorize dan non Motorize sebelum dioperasikan dengan tujuan untuk memastikan kondisi peralatan tersebut aman digunakan dan untuk menghindari terjadinya kecelakaan (accident dan incident) serta mencegah terjadinya kerusakan peralatan GSE.

STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

1.7 Tatat Tertib di Air Side (RAMP)

Setiap orang atau operator yang bekerja di airdise wajib untuk mentaati peraturan dan tata tertib yang berlaku di airdise yang dikeluarkan oleh Otoritas Bandar Udara maupun aturan Penerbangan Civil International ICAO dan juga aturan yang dibuat oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara – Indonesia (DGCA), tujuannya adalah untuk menjaga keamanan, keselamatan penerbangan serta untuk kenyamanan personil operator GSE dalam melaksanakan pekerjaan di Ramp side.

1.7.1 Protokol keamanan:


1. Setiap personel yang memasuki area airdise harus mengenakan identitas yang sesuai dan memiliki izin akses yang valid.
2. Semua personel harus melalui pemeriksaan keamanan dan pengawasan sebelum memasuki area airdise (dilakukan oleh personil Aviation Security)
3. Hindari akses yang tidak diizinkan ke area terlarang atau terbatas

1.7.2 Dalam pelaksanaan kegiatan di Ramp Side, beberapa factor yang diperhatikan antara lain:

- 1) Rambu-rambu lalu lintas
- 2) Rambu-rambu keselamatan
- 3) Rambu-rambu baatas kecepatan
- 4) Service road dan acces road
- 5) Perlintasan pesawat (Taxiway)
- 6) Rambu-rambu semburan mesin pesawat (Engine Blast)
- 7) Staging area (Tempat standby equipment)
- 8) Parking area (tempat parker equipment)
- 9) Rambu larangan parker pesawat
- 10) Marka-marka lainnya

1.7.3 Mengendarai GSE di airdise

- 1) Prioritaskan untuk pesawat udara yang sedang bergerak

STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

- 2) Dilarang memotong aircraft taxi lines.
- 3) Perhatikan marka-marka jalan yang telah ditentukan oleh otoritas bandara setempat.
- 4) Hindari jalur pejalan kaki dan jalur evakuasi pesawat
- 5) Prioritaskan penumpang yang datang dan/ atau berangkat.
- 6) Menghindari gerakan mundur, terkecuali untuk LST dan WST.
- 7) Hindari maneuver yang tiba-tiba atau berlebihan yang dapat mengganggu stabilitas GSE
- 8) Dilarang menggunakan telepon genggam (HP) atau MP3 player pada saat mengendarai/ mengoperasikan peralatan GSE.
- 9) Gunakan radio komunikasi yang telah ditentukan untuk berkomunikasi dengan petugas lalu lintas, personil ground handling, dan pihak terkait lainnya.
- 10) Tidak boleh melebihi kecepatan maksimal yang telah ditentukan:

1.7.3.1 Kendaraan operasional (non-GSE)


Tabel Kendaraan operasional (GSE)

<i>Service road</i>	Maximum 25 km/jam
<i>Apron</i>	Maximum 10 km/jam
<i>Break down</i>	Maximum 15 km/jam
<i>Make up area</i>	Maximum 15 km/jam
<i>Acces road</i>	Maximum 40 km/jam

1.7.3.2 GSE (Ground Support Equipment)


Tabel *Ground Support Equipment*

<i>Service road</i>	Maximum 15 km/jam
<i>Apron</i>	Maximum 5 km/jam
<i>Break down</i>	Maximum 5 km/jam
<i>Make up area</i>	Maximum 5 km/jam

STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

1.8 Penggunaan GSE dalam menangani pesawat


- 1) Pastikan GSE laik untuk dioperasikan (*serviceable*).
- 2) Jika peralatan kendaraan ditemukan dalam keadaan rusak atau tidak berfungsi saat pengecekan atau sedang dioperasikan, petugas operator GSE diharap melaporkan kepada atasannya guna dibuatkan job card dan kerusakannya ditulis ke maintenance log.
- 3) Hati-hati pada saat mendekati pesawat dan perhatikan jarak antara peralatan dengan badan atau bagian pesawat
- 4) Untuk GSE *motorize* (ATT, BTT, ACS, LSS, WSS, PBS, BCL, dan *Catrerling Service Truck*), dilakukan dua kali test brake pada jarak 7 meter dan 5 meter dari pesawat sebelum mendekati pesawat.
- 5) Jarak aman GSE *motorize* saat mendekati badan pesawat minimum 3 meter untuk test brake terakhir.
- 6) Pastikan bahwa peralatan telah dipasang ganjal, stabilizer sudah turun penuh, rem parker sudah terpasang sebelum GSE dipergunakan.
- 7) Penempatan gerobak bagasi harus searah (*parallel*) dengan posisi pesawat.
- 8) Pastikan bahwa drawbar gerobak dan BTT telah tersambung dengan baik sebelum gerobak ditarik.
- 9) Pada saat penarikan gerobak, pastikan kecepatan, tidak boleh melebihi kecepatan maximum yang telah ditentukan oleh otoritas bandara setempat.
- 10) Setelah pesawat parker, pastikan *aircraft wheelchock* telah dipasang dengan jumlah yang cukup dan benar sesuai dengan aturan yang berlaku.
- 11) Pastikan towbar sudah terpasang dipesawat serta traktor dengan baik dan benar.
- 12) Pastikan aircraft by pass steering pin sudah terpasang dengan baik dan benar (sebelum *pushback*).
- 13) Pastikan wheelchock sudah dilepas sebelum pesawat didorong (*pushback*).

STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

- 14) Pastikan bahwa penutup gerobak telah dipasang untuk menghindari bagasi/ cargo terjatuh dari gerobak pada saat penarikan.
- 15) Semua GSE *motorize* dan *non-motorize* dilarang melintas melintas dibawah sayap pesawat atau badan.
- 16) Operator tidak boleh meninggalkan GSE dalam keadaan amshid hidup.
- 17) Kecepatan kendaraan tidak boleh melebihi kecepatan maximal.
- 18) Tidak boleh melanggar marka jalan yang sudah ditentukan.
- 19) Petugas yang tidak mempunyai Tanda Izin Mengemudi (TIM) di sisi udara tidak diperbolehkan mengensarai kendaraan GSE.
- 20) Parkir peralatan GSE pada tempat yang telah ditentukan.
- 21) Petugas tidak diperbolehkan mendekati ke pesawat, sebelum mesin pesawat dimatikan (anti *coluscion light off*) atau mendapatkan aba-aba dari teknik
- 22) Jika belum mendapatkan TIM (Tanda Izin Mengemudi dan/atau Tanda Kecakapan Personil (STKP) semua orang termasuk operator GSE dilarang untuk mengemudikan GSE.
- 23) Steady light atau rotary light (*flashing light*) harus dinyalakan pada saat operasional dimalam hari.

1.9 GSE Operator setelah melakukan kegiatan

- 1) Semua GSE *Motorize* dan *non-Motorize* setelah dipergunakan harus diparkir pada tempat yang telah ditentukan secraa teratur, rapid dan aman (hand brake, wheelchock - ground stabilizer dan rantai telah terpasang).
- 2) Operator GSE wajib mematikan mesin peralatan motorize dan pastikan semua control dan system peralatan dalam kondisi nonaktif.
- 3) Operator GSE wajib memeriksa kembali kondisi peralatannya setelah selesai digunakan.
- 4) Operator GSE wajib memeriksa apaakah ada kebocoran, keausan, atau kerusakan pada bagian-bagian penting peralatan seperti ban, kabel, pipa, dll.

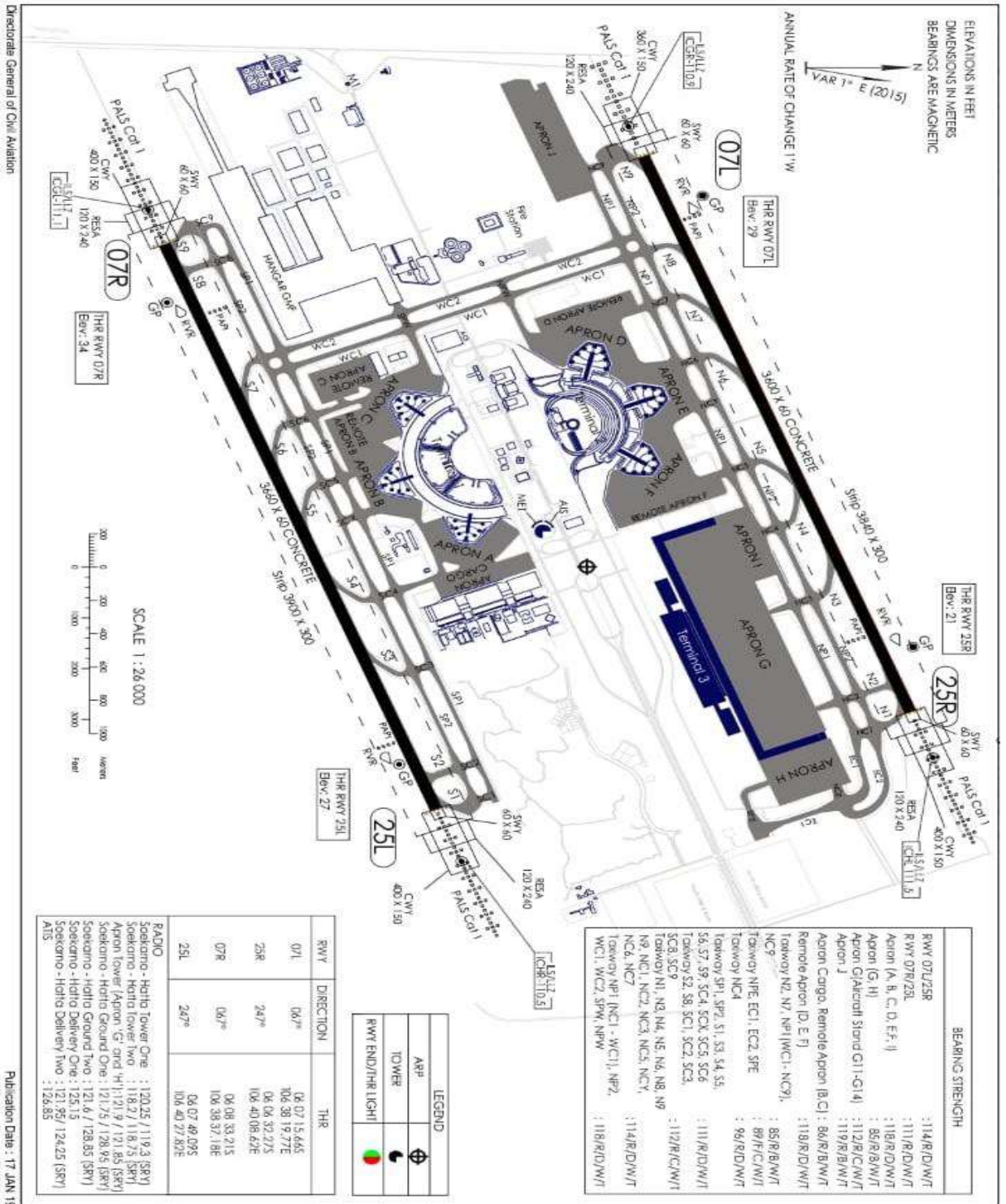
STANDAR OPERASIONAL PROCEDURE	
GROUND SUPPORT EQUIPMENT OPERATION	
GSE OPERATOR	

- 5) Operator GSE wajib melaporkan kondisi peralatan yang telah dipergunakan dan berbagai informasi penting, catatan atau perubahan yang perlu diketahui kepada operator GSE pengganti saat take over shift.
- 6) Operator GSE shift wajib melaksanakan pemeriksaan peralatan yang akan dipergunakannya.
- 7) Operator GSE wajib membuat laporan tertulis kondisi peralatan yang dioperasikan.

Lampiran C Kertas Tilang Pelanggaran dan Sanksi

JENIS PELANGGARAN DAN SANKSI			
Sesuai Keputusan Administrator Bandara Nomor : SKEP.ADSH.02/OB.II/IV/1998			
NO.	JENIS PELANGGARAN	KATEGORI	SANKSI ADMINISTRATIF
1.	Memiliki pas bandara tapi tidak dibawa.	Ringan	No. 1-5 segera diperintahkan
2.	Tidak memiliki pas bandara.	Berat	meninggalkan sisi udara
3.	Memakai pas bandara yg telah kadaluarsa.	Ringan	dan selanjutnya dilakukan
4.	Memakai pas bandara palsu/dipalsukan.	Berat	penelitian dan pemeriksaan
5.	Memakai pas bandara milik orang lain.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
6.	Melakukan perbaikan / perbengkelan kend. bermotor di platform / sisi udara tidak pada tempatnya.	Berat	
7.	Merokok di daerah dilarang merokok.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
8.	Membawa barang ke sisi udara dimuat ke pesawat udara tanpa melalui pemeriksaan atau dg cara tidak sah.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
9.	Membawa senjata tajam/senjata api.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
10.	Membawa barang dari sisi udara tidak dilengkapi dengan dokumen / tidak melalui prosedur pemeriksaan Bea & Cukai	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
11.	Kendaraan bermotor melintas atau parkir dibawah aviobridge	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
12.	Kendaraan bermotor tidak dilengkapi dengan pas platform (Uji Laik).	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
13.	Kendaraan bermotor roda empat tidak dilengkapi dengan fire Extinguisher.	Ringan	Pas/TIM ditahan 14 hari
14.	Kendaraan bermotor roda empat tidak dipasang logo.	Ringan	Pas/TIM ditahan 14 hari
15.	Mengemudikan kendaraan bermotor tidak pada tempatnya.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
16.	Memarkir kendaraan / GSE tidak pada tempatnya.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
17.	Tidak melengkapi kendaraan dengan Flame Trap (kecuali berbahan bakar solar).	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
18.	Kendaraan bermotor menabrak kendaraan lain / pesawat / fasilitas lain.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
19.	Tidak menghidupkan Steady Red pada waktu malam hari/ cuaca buruk.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
20.	Tidak membawa Tanda Izin Mengemudi (TIM) pada waktu mengoperasikan kendaraan bermotor disisi udara.	Ringan	Pas/TIM ditahan 14 hari
21.	Tidak memiliki TIM.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
22.	Mengendarai kend. melebihi kecepatan batas maksimum.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
23.	Tidak membawa STKP pemandu parkir pesawat udara.	Ringan	Pas/TIM ditahan 14 hari
24.	Memiliki STKP yang sudah kadaluarsa.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
25.	Lalai/tidak sesuai prosedur dalam memandu pesawat sehingga mengakibatkan pesawat yg dipandu membentur / menabrak bangunan / pesawat / fasilitas.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
26.	Tidak membawa STKP operator garbarata.	Ringan	Pas/TIM ditahan 14 hari
27.	Memiliki STKP operator garbarata yang sudah kadaluarsa.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
28.	Lalai/tidak sesuai prosedur dalam mengoperasikan garbarata sehingga mengakibatkan garbarata membentur / menabrak bangunan / pesawat / fasilitas.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
29.	Tidak membawa STKP operator GSE.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
30.	Memiliki STKP operator GSE yang kadaluarsa.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari
31.	Lalai/tidak sesuai prosedur dalam mengoperasikan GSE sehingga mengakibatkan GSE membentur / menabrak bangunan / pesawat / fasilitas.	Berat	Pas/TIM ditahan 14 hari

Lampiran D Layout Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta



Publication Date : 17 JAN 19

Directorate General of Civil Aviation

Lampiran E Peraturan Mengenai Jenis Peralatan GSE



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIC INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 77 TAHUN 2015
TENTANG
STANDARISASI DAN SERTIFIKASI FASILITAS BANDAR UDARA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 10 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);

3. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);

4. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

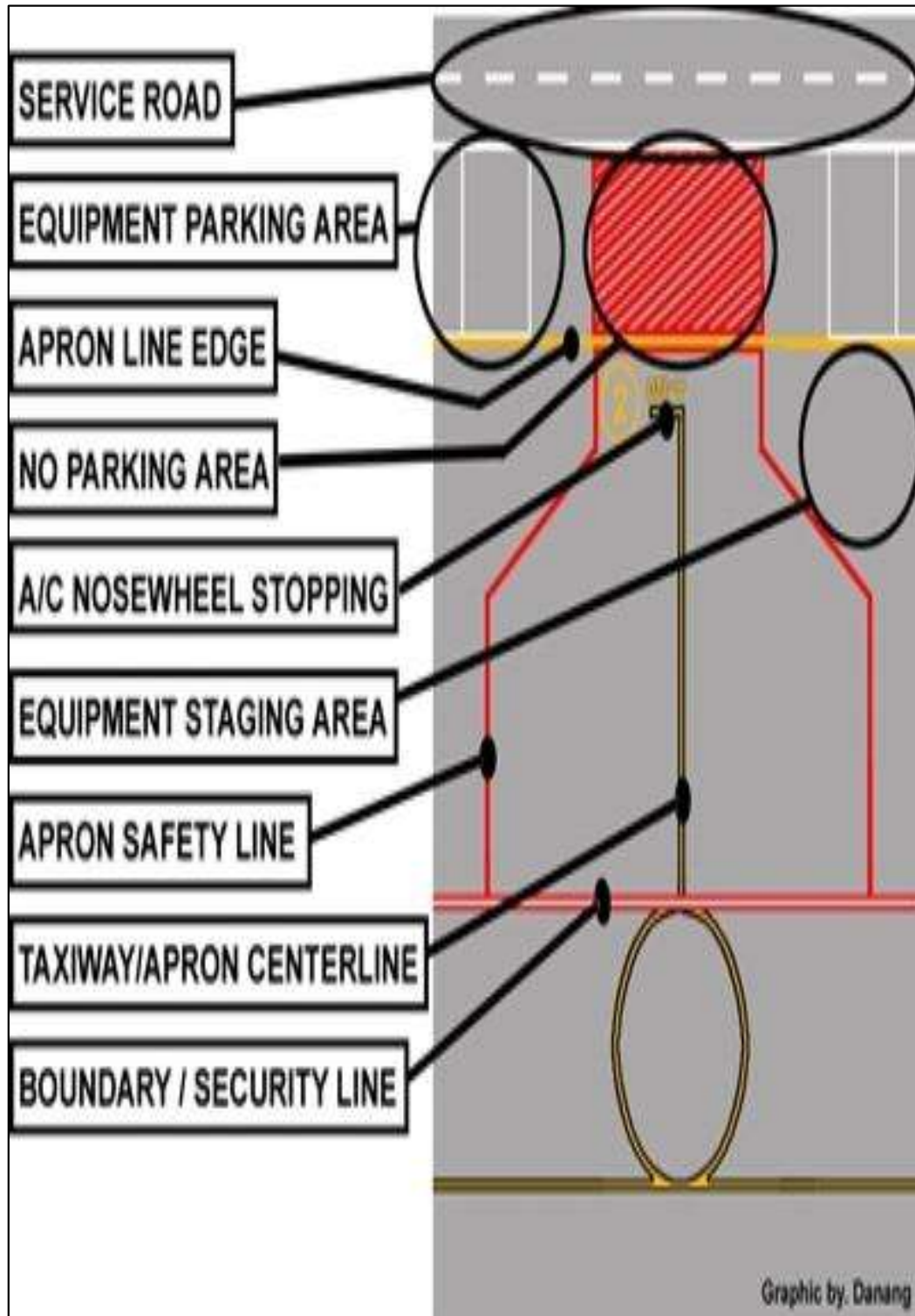
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2009 tentang Pendelegasian Kewenangan Menteri Perhubungan Kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara di Bidang Penerbangan;

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;

- 3) *Private Automatic Branch Exchange (PABX);*
 - 4) *Building Automation System (BAS);*
 - 5) *Fire Alarm System;*
 - 6) *Master Clock; dan*
 - 7) *Check-in System.*
- f. Peralatan Pelayanan Darat Pesawat Udara (GSE) dan Kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara, meliputi:
- 1) *Motorized, meliputi:*
 - a) *Aircraft Towing Tractor (ATT);*
 - b) *Baggage Towing Tractor (BTT);*
 - c) *Baggage Conveyor Loader (BCL);*
 - d) *Lower, Upper & Main Deck Loader (DL);*
 - e) *Passenger Boarding Stairs (PBS);*
 - f) *Lavatory Service Unit (LSU);*
 - g) *Water Service Unit (WSU);*
 - h) *Air Conditioning Unit (ACU);*
 - i) *Ground Power Unit (APU);*
 - j) *Apron Passenger Bus (APB);*
 - k) *Air Starting Unit (ASU);*
 - l) *Incapacitated Passenger Loading Vehicle (IPL);*
 - m) *High Lift Catering;*
 - n) *Truck (HCT);*
 - o) *Cargo Transporter Loader (CTL);*
 - p) *Aircraft Cleaning Equipments;*
 - q) *Pallet Conveyor handling System;*
 - r) *Kendaraan yang beroperasi di sisi udara; dan*
 - s) *Ground Support System.*
 - 2) *Non Motorized, meliputi :*
 - a) *Baggage Cart (BC);*
 - b) *Container Dollies (CDL);*
 - c) *Pallet Dollies (PDL);*
 - d) *Towed Passenger Stair (TPS);*
 - e) *Aircraft Towing Bar (ATB);*
 - f) *Aircraft Wheel Cok; dan*
 - g) *Passenger Wheel Chair.*
- g. Utilitas Bandar Udara, meliputi:
- 1) *Air Bersih (Water Supply System);*
 - 2) *Plumbing & Piping System;*
 - 3) *Sewage Treatment Plant;*
 - 4) *Water Treatment Plant;*
 - 5) *Incenerator; dan*
 - 6) *Peralatan Depot Pengisian Pesawat Udara.*
- h. Peralatan Non Mekanikal dan Elektrikal.



Lampiran F Marka pada Parking Stand



Lampiran G Banner Sosialisasi

