

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Setelah dilaksanakan penelitian terkait dengan judul dan permasalahan yang telah penulis uraikan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan manajemen pengawasan ketertiban peralatan Ground Support Equipment terhadap ketertiban Peralatan Ground Support Equipment di Bandar Udara International Hang Nadim Batam masih menghadapi beberapa tantangan. Hasil observasi menunjukkan bahwa masih terdapat ketidaksesuaian Ketertiban GSE dengan SKEP/140/VI/1999 serta perbedaan antara prosedur pengendalian yang dijelaskan dan pelaksanaannya di lapangan
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penertiban Manajemen Pengawasan Ketertiban Ground Support Equipment antara lain Fasilitas yang ada di lapangan
3. Personel Inspektur Terminal Kargo membutuhkan adanya marka untuk area penempatan Gerobak Bagasi yang sedang tidak digunakan sehingga personel Inspektur Terminal Kargo dapat langsung menegur Transporter yang tidak menempatkan gerobak yang sedang tidak digunakan diluar tempat yang seharusnya, agar personel Inspektur Terminal Kargo dapat bekerja sesuai SOP (standard opearsional procedure) yaitu melakukan pengawasan menyeluruh pada Terminal Kargo termasuk sisi udara, memastikan keamanan pada pengguna jasa kargo yang melakukan kegiatan, mencegah terjadinya pelanggaran fasilitas yang di akibatkan oleh kelalaian yang di timbulkan oleh pengguna jasa kargo
4. Penertiban di airside berdampak signifikan mengingat area airside adalah area yang sangat rawan dan ramai digunakan oleh kendaraan oprasional serta bertambah apron *Cargo* yang memungkinkan kendaraan oprasional ebih sering melintas di service road, penertiban Ground Support Equipment sangatlah penting agar tidak membantu atau menghambat kegiatan

operasional di sisi udara Terminal Kargo serta untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

B. Saran

Peneliti memberikan beberapa saran berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah disampaikan sebelumnya, yaitu:

1. Manajemen Angkasa Pura I cabang Batam perlu memberikan marka untuk penyimpanan Ground Support Equipment di sisi udara Terminal Kargo. Hal ini bertujuan untuk menciptakan kondisi yang aman guna mendukung keselamatan dan kelancaran kegiatan operasional di sisi udara Terminal Kargo. Selain itu, penting untuk memastikan keamanan pengguna jasa kargo dan mencegah pelanggaran fasilitas akibat kelalaian pengguna jasa kargo.
2. Perlu dilakukan sosialisasi secara lisan maupun tulisan kepada semua pihak airline yang menggunakan jasa kargo mengenai pentingnya pemasangan pengaman ban pada Gerobak Bagasi yang sedang tidak digunakan di sisi udara Terminal Kargo. Tujuannya adalah untuk memastikan kesadaran dan kepatuhan dalam menjaga keamanan di sisi udara.
3. Diperlukan pengawasan yang lebih ketat terhadap penerapan peraturan SKEP/140/VI/1999 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, terutama terkait pemasangan pengaman ban pada gerobak GSE yang tidak digunakan. Penting untuk melakukan pemantauan dan penegakan aturan secara konsisten guna memastikan keselamatan dan keamanan di area Airside Terminal Kargo.
4. Perlu diselenggarakan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap kepatuhan terhadap peraturan dan tingkat keamanan peralatan GSE di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Langkah ini akan membantu dalam mengidentifikasi masalah yang muncul dan merumuskan langkah perbaikan yang efektif. Dengan mengimplementasikan saran-saran tersebut, diharapkan dapat meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kelancaran kegiatan di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura I. (2015). Draft SOP Terminal *Inspector Cargo* no IK/018.01/SUB.AO.AS tahun 2015.
- Atmadjati, A. (2014). Manajemen Operasional Bandar Udara
- ICAO. (n.d.). Facilitation. *International Civil Aviation Organization*.
- Rahmasari, F. (2022). Pengaruh Pengawasan, Motivasi, Dan Kerja Terhadap Persepsi Kinerja Karyawan (Studi Kasus Pada Karyawan Pt. Mega Daya) (Doctoral Dissertation, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Jakarta).
- SOP (*Standart Operasional Procedure*) Terminal Inspektor Kargo.
- Standard Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara. (2015). *KP 635*. Direktur Jendral Perhubungan Udara.
- Sugiyono (2012) Studi Kepustakaan : sitedewantara.ac.id
- Sugiyono (2017:81) Sampel Penelitian : stei.ac.id
- Sugiyono (2019:126) ummul.ac.id
- Sugiyono (2019:68) Variabel Penelitian : stei.ac.id
- Zellatifanny, C. M., & Mudjiyanto, B. (2018). Tipe Penelitian Deskripsi Dalam Ilmu Komunikasi. *Diakom: Jurnal Media Dan Komunikasi*, 1(2), 83-90
- (1985) SKEP/140/VI/1999 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara
- (2009) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- (2015) KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara.

LAMPIRAN

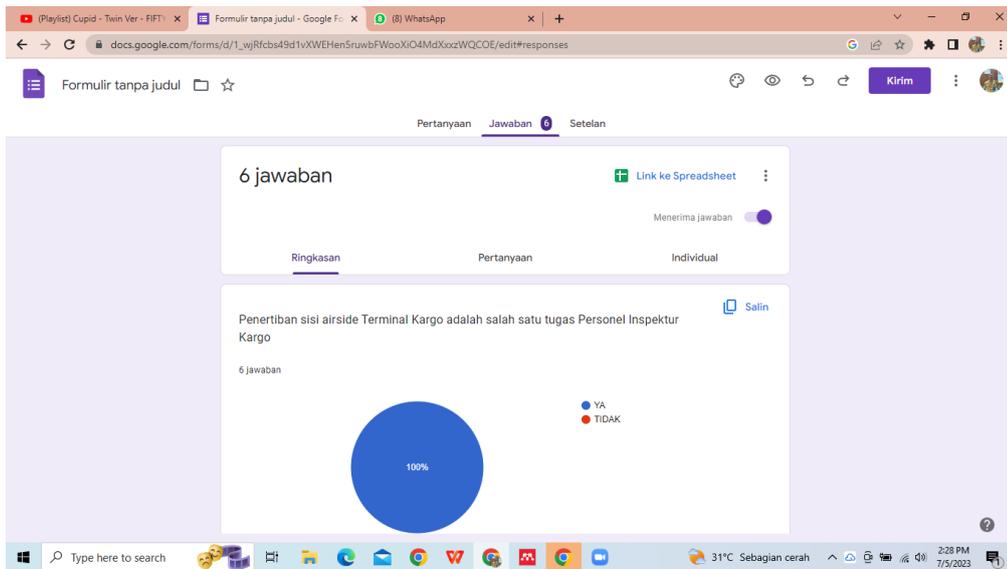
Lampiran 1 Wawancara

The screenshot shows a Google Forms interface for a survey titled "WAWANCARA TUGAS AKHIR". The main heading is "PENERAPAN MANAJEMEN PENGAWASAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM". Below this, there are two questions:

1. "Penertiban sisi airtside Terminal Kargo adalah salah satu tugas Personel Inspektur Kargo" with radio button options for "YA" and "TIDAK".

2. "Peralatan GSE yaitu gerobak cart yang sedang tidak digunakan harus dipasang pengamanan" with a text input field.

The form is currently in the "Pertanyaan" (Questions) view, and the "Kirim" (Send) button is visible in the top right corner.



Lampiran 2 Transkrip Wawancara



**TRANSKRIP WAWANCARA
TUGAS AKHIR
DIPLOMA III OPERASI BANDAR UDARA**

Tanggal Wawancara : 23 Januari 2023

Tempat/Waktu : Politeknik Penerbangan Palembang (Melalui Zoom Meeting)

Identitas Informan 1 :

1. Nama : Dimas Fajar
2. Umur : 26 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
5. Pekerjaan : Kargo
6. Jabatan : Terminal Inspektur Kargo

Identitas Informan 2 :

1. Nama : Rizky Zebua
2. Umur : 25 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : S1 Manajemen
5. Pekerjaan : Kargo
6. Jabatan : Manajer Terminal Kargo

Identitas Informan 3 :

1. Nama : Agung Sofyan
2. Umur : 25 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : SMK / SLTA
5. Pekerjaan : Ground Handling
6. Jabatan : Operator GSE

Identitas Informan 4 :

1. Nama : Muhammad Haikal
2. Umur : 25 tahun
3. Jenis Kelamin : Laki - laki
4. Pendidikan Formal : SMK / SLTA
5. Pekerjaan : Ground Handling
6. Jabatan : Operator GSE

Identitas Informan 5 :

7. Nama : Hari Azwar
8. Umur : 25 tahun
9. Jenis Kelamin : Laki - laki
10. Pendidikan Formal : SMK / SLTA
11. Pekerjaan : Ground Handling
12. Jabatan : Operator GSE

Hasil Wawancara Inspektur Terminal Kargo

1. Menurut Bapak, apakah penertiban sisi Airside di terminal kargo termasuk salah satu tugas personel Terminal Inspektur Kargo?"

Informan 1 :	<i>"Ya betul, karena pengawasan di sisi Airside Terminal Kargo adalah tanggung jawab kami sesuai dengan SOP, selain itu kami juga mengawasi perihal pemakaian rompi para transporter di sisi Airside Terminal Kargo".</i>
Informan 2 :	<i>"Ya itu tanggung jawab seorang Inspektur Terminal Kargo itu sendiri".</i>

2. "Menurut Bapak, apakah peralatan GSE yaitu gerobak cart yang sedang tidak digunakan harus dipasang pengaman ban?"

Informan 1 :	<i>"Ya Tentu, agar mencegah hal hal yang tidak di inginkan atau kecelakaan di sisi udara Terminal Kargo".</i>
Informan 2 :	<i>"Ya Menurut saya tentu, pengamanan ban pada gerobak cart GSE yang sedang tidak digunakan merupakan praktik yang umum dan dianjurkan dalam industri penerbangan memasang pengaman ban pada gerobak cart yang tidak digunakan dapat membantu mencegah pergerakan yang tidak terkendali dan potensi bahaya"</i>

3. Menurut Bapak, apakah dampak yang kemungkinan akan terjadi apabila gerobak tidak dipasang pengaman ban?

Jawaban :

Informan 1 :	<i>"Ya, dampak yang kemungkinan terjadi itu seperti kecelakaan di sisi Airside, kemudian di khawatirkan juga gerobak yang tidak di pasang pengaman ban"</i>
---------------------	---

	<i>menggelinding ketika tertiuap angin, dan juga dapat menghambat kegiatan oprasional ketika gerobak tersebut menggelinding ke arah Airside karena di sana satu satunya jalur melintasnya kendaraan refuling pertamina, mobil oprasional Angkasa Pura dan Airline seperti Bagage Towing Tractor serta unit ARFF pada saat melakukan simulasi kendaraan”</i>
Informan 2 :	<i>“Ya, ketika gerobak tidak memiliki pengaman ban, risiko kehilangan kendali atas gerobak meningkat. Tanpa pengamanan yang tepat, gerobak dapat bergeser, berguling, atau bergerak dengan tidak terkendali, yang dapat menyebabkan kecelakaan atau kerusakan.”</i>

4. Menurut Bapak, pernah ada kejadian akibat gerobak yang tidak Terpasang pengaman ban?”

Jawaban :

Informan 1 :	<i>“Ya, pernah dek, dulu pada tahun 2018 gerobak yang tidak dipasang pengaman ban menggelinding ke area service road, namun untungnya ditemukan oleh personel Terminal Inspektur Kargo, kebetulan itu gerobak dari Lion dek”</i>
Informan 2 :	<i>“Ya, pernah dek, dulu pada tahun 2018 gerobak yang tidak dipasang pengaman ban menggelinding ke area service road, namun untungnya ditemukan oleh personel Terminal Inspektur Kargo, kebetulan itu gerobak dari Lion dek.</i>

5. Apakah ada peraturan yang mengatur tentang masalah tersebut?”

Jawaban :

Informan 1 :	<i>“Ya Sudah ada, peraturan penertiban gebobak tersebut</i>
---------------------	---

	<i>sudah ada dalam SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara BAB VI Pasal 63 sampai dengan Pasal 66. Hal-hal diatas adalah yang menyebabkan tidak tertibnya kendaraan GSE di apron.</i>
Informan 2 :	<i>“Ya Sudah ada, peraturan penertiban gebobak tersebut sudah ada dalam SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara BAB VI Pasal 63 sampai dengan Pasal 66. Hal-hal diatas adalah yang menyebabkan tidak tertibnya kendaraan GSE di apron.</i>

6. Apakah gerobak yang tidak terpasang pengaman ban dapat membahayakan pada kegiatan operasional di sisi Airside Terminal Kargo?”

Jawaban :

Informan 1 :	<i>“Iya betul, karena dikhawatirkan menggelinding ke area service road dan mengganggu kendaraan yang melintas disana”</i>
Informan 2 :	<i>Iya betul, gerobak yang tidak terpasang pengaman ban dapat bergerak secara tidak terkendali ketika tidak ada pengendara atau rem yang memegangnya. Ini bisa menyebabkan tabrakan dengan kendaraan lain, peralatan, atau infrastruktur di sekitarnya, seperti truk kargo, pesawat, tangga pesawat, atau bangunan terminal. Tabrakan semacam itu dapat menyebabkan kerusakan pada properti dan bahkan melukai personel yang berada di sekitarnya”.</i>

7. Apakah sudah ada upaya yang dilakukan oleh untuk masalah tersebut?

Jawaban :

Informan 1 :	<i>“Ya sudah, kami sudah sering melakukan teguran kepada pihak Airline perihal masalah ini”.</i>
Informan 2 :	<i>“Ya sudah, saya selaku Operator GSE harus fokus dan disiplin terhadap ketertiban yang ada di area terminal kargo ini . saya juga sering di tegur oleh atasan saya dek”.</i>

8. Sistem penertiban yang dilakukan personel Terminal Inspektur Kargo untuk pengawasan di sisi Airside?”

Jawaban :

Informan 1 :	<i>““Ya, untuk sistem penertibannya sendiri, kami berkoordinasi dengan pihak Aviation Security, untuk yang pertama kami melakukan teguran namun apabila dengan teguran tidak dihiraukan maka terpaksa kami lakukan penyitaan pas bandara transport yang sedang bertugas”</i>
Informan 2 :	<i>“Ya, personel Terminal Inspektur Kargo melakukan pengawasan terhadap aktivitas di area Airside Terminal Kargo. Mereka memantau penggunaan gerobak, memastikan pengendalian yang tepat oleh pengguna, dan mengawasi apakah pengamanan ban dipasang dengan benar. Jika ditemukan pelanggaran atau ketidakpatuhan terhadap standar keselamatan, tindakan penertiban dapat diberlakukan”.</i>

9. Menurut Bapak, apakah dampak yang kemungkinan akan terjadi apabila gerobak tidak dipasang pengaman ban?

Jawaban :

Informan 1 :	<i>“Ya, dampak yang kemungkinan terjadi itu seperti</i>
---------------------	---

	<i>kecelakaan di sisi Airside, kemudian di khawatirkan juga gerobak yang tidak di pasang pengaman ban menggelinding ketika tertiuip angin, dan juga dapat menghambat kegiatan oprasional ketika gerobak tersebut menggelinding ke arah Airside karena di sana satu satunya jalur melintasnya kendaraan refuling pertamina, mobil oprasional Angkasa Pura dan Airline seperti Bagage Towing Tractor serta unit ARFF pada saat melakukan simulasi kendaraan”</i>
Informan 2 :	<i>“Ya, ketika gerobak tidak memiliki pengaman ban, risiko kehilangan kendali atas gerobak meningkat. Tanpa pengamanan yang tepat, gerobak dapat bergeser, berguling, atau bergerak dengan tidak terkendali, yang dapat menyebabkan kecelakaan atau kerusakan.”</i>

HASIL WAWANCARA OPERATOR GSE

1. “Menurut bapak, Apakah personel Terminal Inspektur Kargo bertanggung jawab dalam melakukan penertiban sisi Airside di terminal kargo?”

Informan 3 :	<i>“Ya, personel Terminal Inspektur Kargo memiliki tanggung jawab yang signifikan dalam melakukan penertiban sisi Airside di terminal kargo. Tugas mereka meliputi pemantauan, pengawasan, dan penegakan peraturan keselamatan dan keamanan di area tersebut.”</i>
Informan 4 :	<i>“Terminal Inspektur Kargo bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua operasi di Terminal Kargo di sisi Airside mematuhi peraturan keselamatan penerbangan yang berlaku. Mereka memastikan agar prosedur yang ditetapkan diikuti dengan benar oleh petugas dan operator yang terlibat dalam penanganan kargo”.</i>
Informan 5 :	<i>“Personel Terminal Inspektur Kargo memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban dan keselamatan di sisi</i>

	Airside terminal kargo. Tanggung jawab mereka meliputi penegakan peraturan keselamatan, pengawasan proses penanganan kargo, dan kerjasama dengan pihak terkait untuk memastikan kepatuhan dan keamanan operasional”.
--	--

2. “Menurut Bapak, Apa tujuan atau alasan di balik keharusan memasang pengaman ban pada gerobak cart yang sedang tidak digunakan?”

Informan 3 :	<i>“Tujuan utama dari memasang pengaman ban pada gerobak cart yang sedang tidak digunakan adalah untuk mencegah gerobak tersebut bergerak secara tidak terkendali. Pengamanan ban mengurangi risiko kecelakaan dan cedera bagi pekerja atau orang di sekitarnya. Gerobak yang tidak diamankan dapat tergelincir atau bergerak secara tidak sengaja, yang dapat menyebabkan tabrakan, jatuh, atau situasi berbahaya lainnya.”</i>
Informan 4 :	<i>“Alasan lainnya adalah untuk melindungi peralatan dan fasilitas di sekitarnya. Gerobak yang tidak diamankan dengan benar dapat menyebabkan kerusakan pada peralatan atau fasilitas yang ada di sekitarnya. Dengan memasang pengaman ban, kita dapat menghindari kerusakan yang disebabkan oleh gerobak yang bergerak tanpa kendali, sehingga menjaga keberlanjutan operasional dan mengurangi biaya perbaikan atau penggantian.”</i>
Informan 5 :	<i>“Pengamanan ban pada gerobak cart yang tidak digunakan juga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas. Dengan mengunci ban, gerobak tetap</i>

	<i>berada di posisi yang diinginkan, mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk mencari dan mengatur kembali gerobak yang hilang. Ini mengoptimalkan penggunaan sumber daya dan memungkinkan petugas bekerja dengan lebih efisien, sehingga meningkatkan produktivitas keseluruhan operasional.”</i>
--	--

3. “Menurut Bapak,Apakah pernah terjadi kejadian spesifik yang disebabkan oleh gerobak yang tidak terpasang pengaman ban?”

Informan 3 :	“Ya pernah di tahun 2018 Gerobak Lion Air”
Informan 4 :	“ <i>Pernah di tahun 2018</i> ”
Informan 5 :	“Pernah tepat nya di tahun 2018”

4. “Menurut Bapak,Bagaimana ketidaksediaan pengaman ban pada gerobak dapat mempengaruhi keselamatan personel yang berada di sisi Airside Terminal Kargo?”

Informan 3 :	“Ketidaksediaan pengaman ban pada gerobak dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan cedera bagi personel yang berada di sisi Airside Terminal Kargo. Gerobak yang tidak terkunci dengan baik dapat bergerak secara tidak terkendali, terutama di permukaan yang miring atau landai. Hal ini dapat mengakibatkan tabrakan dengan orang, kendaraan, atau fasilitas lainnya, meningkatkan risiko cedera serius.”
Informan 4 :	“ <i>Tanpa pengaman ban yang tepat, gerobak yang tidak terkunci dapat jatuh atau tergelincir saat dipindahkan atau terkena angin kencang. Hal ini dapat membahayakan personel yang berada di sekitarnya, menyebabkan luka</i>

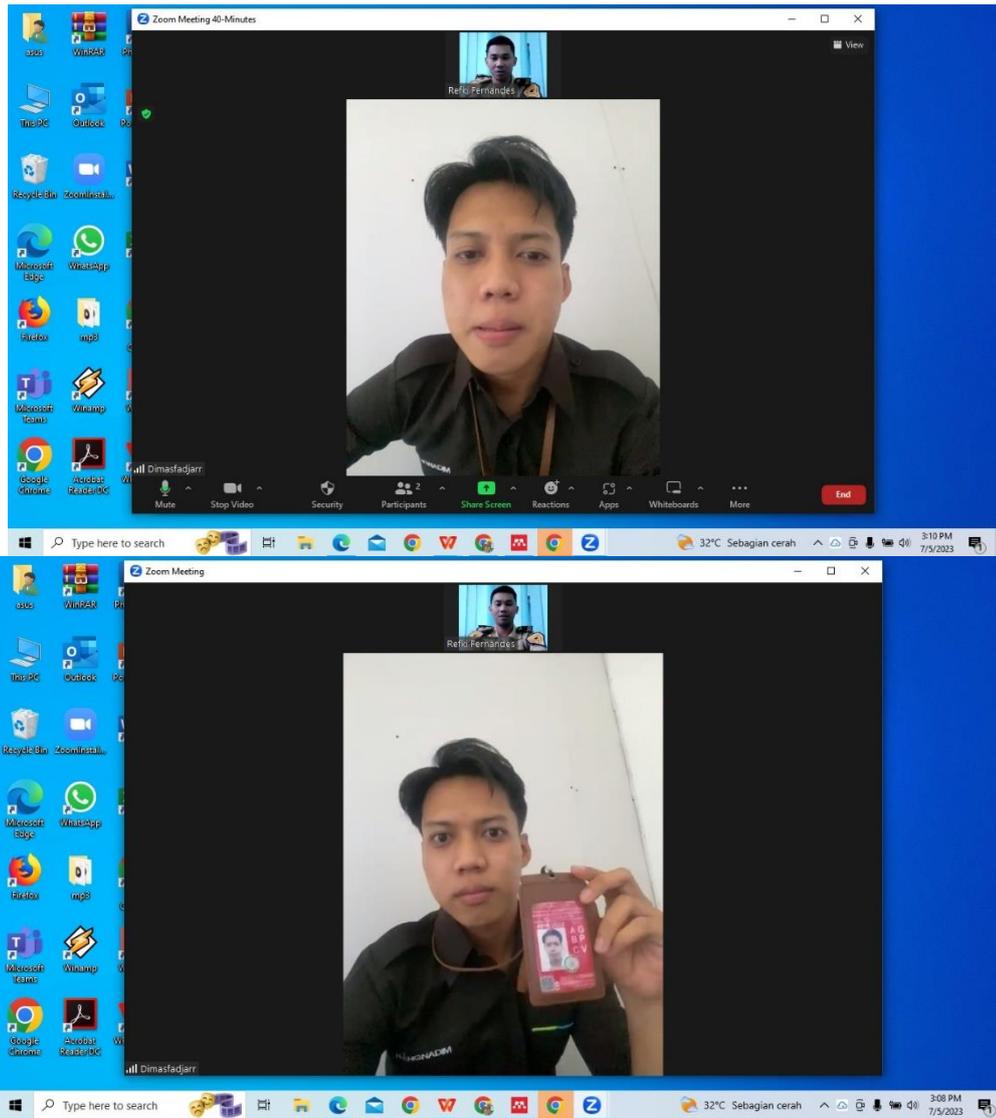
	<i>atau cedera. Personel mungkin tidak memiliki waktu untuk bereaksi atau menghindar dengan cepat jika gerobak bergerak dengan tiba-tiba.”</i>
Informan 5 :	“Ketidaksediaan pengaman ban pada gerobak dapat mengganggu keselamatan operasional secara keseluruhan di sisi Airside Terminal Kargo. Gerobak yang tidak terkunci dengan baik dapat menghalangi akses atau area kerja yang seharusnya aman bagi personel. Hal ini dapat menyebabkan kekacauan, kesulitan manuver, dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan, seperti tergelincir, terjatuh, atau tertimpa oleh gerobak yang tidak terkendali.

5. “ Apakah kurangnya personel Terminal Inspektur Kargo menyebabkan keterlambatan dalam respons terhadap situasi darurat atau kejadian tak terduga di sisi Airside Terminal Kargo?”

Informan 3 :	<i>“Ya, kurangnya personel Terminal Inspektur Kargo dapat menyebabkan keterlambatan dalam respons terhadap situasi darurat atau kejadian tak terduga di sisi Airside Terminal Kargo. Dalam situasi darurat, waktu adalah faktor kritis, dan dengan personel yang terbatas, kemampuan untuk merespons dengan cepat dan efektif dapat terhambat. Keterlambatan dalam respons dapat mempengaruhi upaya penanggulangan dan pemulihan, serta meningkatkan risiko bagi personel dan keamanan operasional secara keseluruhan”.</i>
Informan 4 :	<i>“Kurangnya personel Terminal Inspektur Kargo juga dapat mempengaruhi kapasitas pengawasan dan pemantauan di sisi Airside Terminal Kargo. Dalam kejadian tak terduga, seperti ancaman keamanan atau</i>

	<p><i>situasi darurat lainnya, pengawasan yang intensif diperlukan untuk mendeteksi, mengidentifikasi, dan merespons dengan tepat. Jika personel yang tersedia terbatas, kemampuan untuk memantau dengan cermat dan merespons secara efisien dapat terganggu, yang dapat menyebabkan keterlambatan dalam respons terhadap situasi darurat.”</i></p>
<p>Informan 5 :</p>	<p><i>“Kurangnya personel Terminal Inspektur Kargo juga dapat mempengaruhi koordinasi dan kerja sama dengan pihak lain, seperti petugas keamanan atau petugas pengatur lalu lintas, dalam menghadapi situasi darurat atau kejadian tak terduga. Dalam situasi darurat, kerja sama yang baik dan komunikasi yang efektif sangat penting. Namun, dengan personel yang terbatas, kemampuan untuk berkoordinasi dan bekerja sama dengan lancar dapat terhambat, yang dapat mempengaruhi respons yang cepat dan terkoordinasi terhadap situasi darurat”.</i></p>

Lampiran 3 Dokumentasi Wawancara Informan 1



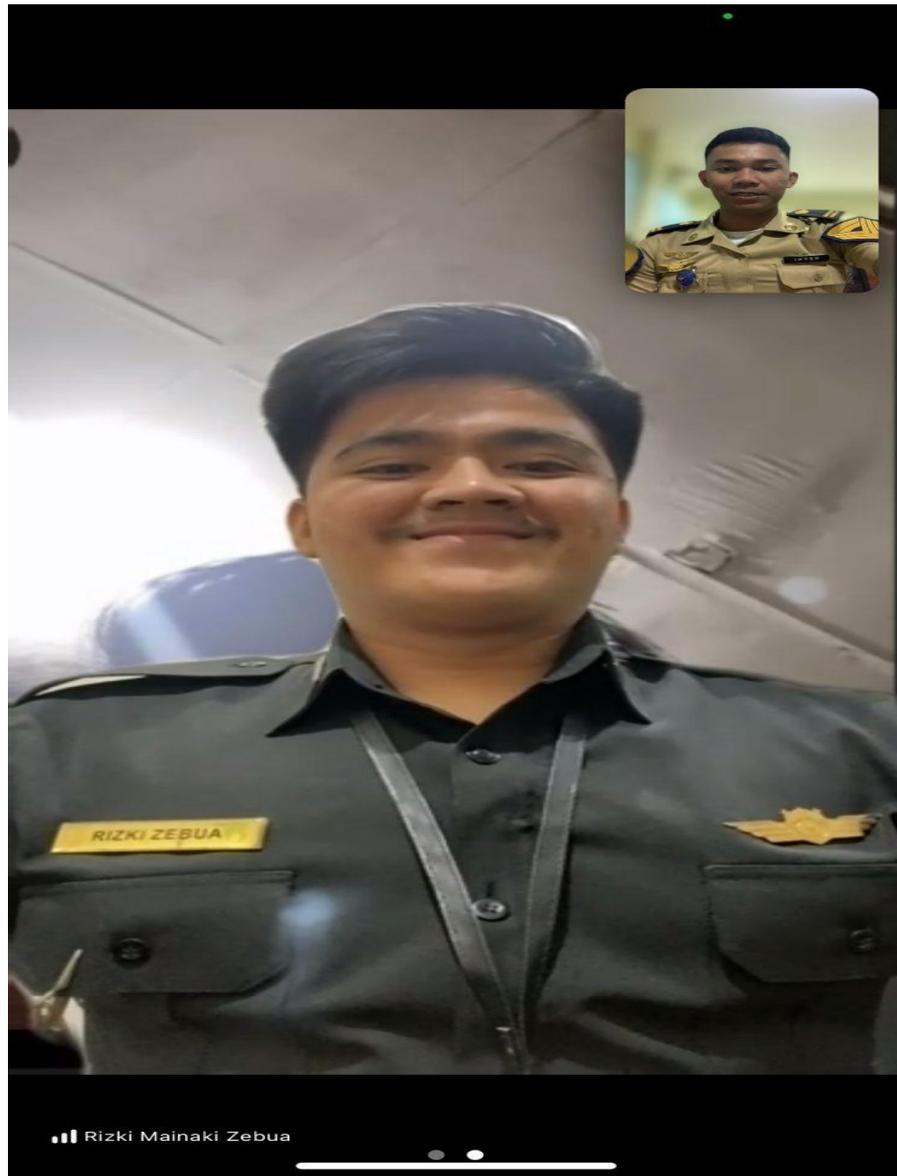
Lampiran 4 Dokumentasi Wawancara Informan 2



Lampiran 5 Dokumentasi Wawancara Informan 3



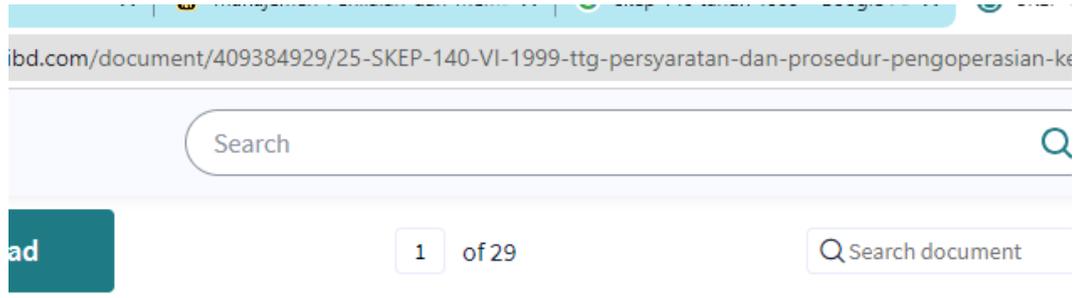
Lampiran 6 Dokumentasi Wawancara Informan 4



Lampiran 7 Dokumentasi Wawancara Informan 5



Lampiran 8 Peraturan Menteri Perhubungan SKEP/140/VI/1999



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : SKEP/ 140/ VI/ 1999

TENTANG

PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN
KENDARAAN DI SISI UDARA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas di sisi udara diperlukan persyaratan dan prosedur untuk kendaraan yang akan beroperasi di sisi udara;
- b. bahwa sehubungan dengan hal sebagaimana dalam huruf a, dipandang perlu menetapkan persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);

LAYOUT CARGO BATAM

