

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Setelah dilaksanakan penelitian terkait dengan judul dan permasalahan yang telah penulis uraikan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil kesimpulan, Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung Memainkan peran penting dalam memastikan pengawasan yang efektif terkait penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) oleh Personel *ground handling*. Dengan melakukan penegakan standar, monitoring dan inspeksi, Pelatihan dan Pendidikan, serta komunikasi dan edukasi yang berkelanjutan, Unit AMC dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan personel *ground handling* dalam menggunakan APD. Hal ini akan berkontribusi pada menjaga Keselamatan dan Kesehatan pekerja di lingkungan Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

#### **B. Saran**

Adapun saran penulis yaitu, diperlukan penerapan sanksi yang lebih keras dan tegas sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 terhadap pelaku pelanggaran aturan dan tata tertib berkendara. Setiap pelanggaran, baik itu ringan, sedang, maupun berat, harus ditindak lanjuti dengan serius agar para pelaku dapat merasakan efek jera dan tidak mengulangi kesalahan tersebut. Selain itu mengadakan kegiatan *Ramp Safety Campaign* secara berkala, melakukan pemeriksaan rutin penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) lengkap sesuai dengan peraturan yang berlaku, dapat dibuat sebuah *Table Banner* yang berisi informasi mengenai pelanggaran dan sanksi atau hukuman bagi para pelanggar sehingga menjadi pelajaran bagi personel *ground handling* lainnya, sehingga dapat mencegah mereka melakukan pelanggaran dan selalu menjaga mereka melakukan pelanggaran dan selalu menjaga disiplin dalam menjalankan tugas. Tidak kalah penting, diupayakan untuk menambah Sumber Daya Manusia (SDM) bagi personel AMC agar dapat lebih optimal dalam menjalankan tugas sesuai fungsi dan Standar Operasional Prosedur (SOP).

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni Nurul, Lalu, and A. Muflihah . "Studi Perilaku Pekerja Terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di Apron Bandar Udara Tampa Padang Mamuju." *Public Health* (Universitas Hasanuddin ) 2, no. 2 (2021).
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. *Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/100/XI/1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Udara, 1985.
- Keke Yulianti, and Susanto. "Kinerja Ground Handling Mendukung Operasional Bandar Udara." *AVIASI Ilmiah Kedirgantaraan* (Universitas TRISAKTI) 16, no. 2 (2019): 2-6.
- Indonesia, Pemerintah Republik. *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan* . Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia , 2003.
- International Civil Aviation Organization, Annex 9, Facilitation, fifth Edition, Montreal : 2009
- International Civil Aviation Organization, Annex 14, Aerodromes, fifth Edition, Montreal : 2009
- Satori, Djam'an dan Aan Komariah, *Metode Penelitian Kualitatif* . Bandung: Alfabeta, 2011.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia . *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara*. Jakarta: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia , 2015.
- Pemerintah Republik Indonesia . *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan* . Jakarta : Pemerintah Republik Indonesia , 2009.
- Robert Terry, and George. "Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah ." Jakarta : PT. Bumi Aksara, 2001.
- S. Nasution . "Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif." Bandung: Gramedia Widiasarana, 2002.
- Sugiyono. "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D." Bandung: Alfabeta, 2016.

Udara, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan. *Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume 1 Bandar Udara (Aerodrome)*. Jakarta : Direktur Jenderal Perhubungan Udara , 2017.

## LAMPIRAN

### Lampiran A. Dokumentasi Rekam Wawancara

#### Lampiran 1-1 Dokumentasi Rekam Wawancara



Lampiran A. 2 Lembar Wawancara

Informan 1 : Bapak UBY  
Jabatan : Koordinator *Airside Operation*  
Pewawancara : Chitra Widya Asmarandhika  
Tanggal Wawancara : 31 Januari 2023 (14:45)  
Lokasi Wawancara : Ruang AMC

(Mulai Transkrip 03 Februari 2023)

Chitra: Assalamualaikum wr.wb. selamat siang bang

UBY: Waalaikumsallam wr. Wb siang cit

Chitra: Izin bang, izin untuk wawancara ya bang.

UBY: Boleh cit

Chitra: Langsung saja ke pertanyaan pertama bang, Tugas unit AMC itu terdiri dari apa aja?

UBY: Tugas unit AMC baik yang pertama mampu melakukan pembinaan terhadap personel, terhadap kendaraan, dan pesawat udara di *apron*. Yang Kedua melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron* lalu lintas pergerakan itu termasuk pesawat, kendaraan, kemudian juga personel yang bertugas di sisi udara atau di *apron* kemudian juga dapat melakukan pengaturan parkir pesawat udara yang berada di *apron* dalam kondisi baik, menjamin keselamatan pergerakan pesawat, kendaraan maupun petugas yang bekerja, kemudian melakukan kordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*. Selanjutnya ada juga pelayanan pemanduan untuk pesawat udara yang akan melakukan perpindahan baik dari *main apron* ke hangar ataupun sebaliknya

Chitra: Sekarang kita lanjut pertanyaan kedua itu SOP yang dijalankan oleh Unit AMC sendiri gimna ya?

UBY: SOP yang dijalankan oleh unit AMC, ada beberapa SOP yang apa yah yang tercantum di unit AMC nah yang pertama itu ada penempatan parkir pesawat udara, kemudian pemanduan pesawat udara, kemudian penerbitan tanda izin mengemudi, ada uji laik kendaraan dan peralatan GSE, pengawasan pergerakan pesawat udara, pengawasan kebersihan, kemudian ada pengawasan pengisian bahan bakar, pengawasan tumpahan oli, pengawasan fasilitas di sisi udara, penanganan *incident/accident* di sisi udara, kemudian ada kegiatan razia di sisi udara , kemudian ada kegiatan razia di sisi udara serta ada input data penerbangan dan pencatatan laporan *logbook*.

Chitra: Oke baik terimakasih atas waktu untuk wawancara hari ini bang UBY.

Informan 2 : Bapak AHS  
Jabatan : *Supervisor Airside Operation*  
Pewawancara : Chitra Widya Asmarandhika  
Tanggal Wawancara : 31 Januari 2023 (15.00)  
Lokasi Wawancara : Ruang AMC

(Mulai Transkrip 03 Februari 2023)

Chitra: Baik lanjut ke informan kedua itu ada abang AHS, yang pertama saya mau menanyakan terkait Sanksi yang diberikan dari unit AMC ke pihak *Ground Handling* itu seperti apa bang?

AHS: Oke cit, sanksi yang diberikan itu tergantung dari fatal atau tidaknya, jadi ada minor ada mayor. Untuk minor yang ringan-ringan itu biasanya kita kasih teguran aja gitu, teguran atau perjanjian gitulah biar ga gini lagi itu tuh yang minor. Tapi kalau untuk yang mayor ini untuk *Ground Handlling* ya ini kan ada tiga tahap itu ada di SKEP 140 itu jelas pelanggaran pertama kedua ketiga, kan *Ground Handlling* ini kan punya tim jadi untuk pelanggaran pertama misalnya mayor nih itu kita kasih surat peringatan, surat pernyataan, terus kita bolongin satu Tanda Izin Mengemudi (TIM), kalau fatal lagi kejadian di apron nih kita dibolongin dua itu tuh sanksinya dia gak boleh kerja selama dua minggu atau 14 hari ada di SKEP 140 dari pemerintah, aturan ketiga nglakuin lagi nih orang yang sama kita bolongin tiga dia gak boleh kerja lagi atau dipecat otomatis *Ground Handlling* cari lagi anggota baru lagi. Kalau mayor kan udah pelanggaran beratlah kalau minor kan pelanggaran ringan jadi masih kita tolerir kaya kasih teguran. Tapi kalau udah membahayakan keselamatan penerbangan itu udah mayor, karna kejadian disini.

Chitra: Oke baik bang, untuk pertanyaan kedua ini Pengawasan aktivitas di *apron* oleh unit AMC itu seperti apa?

AHS: Oke untuk petugas AMC itu sendiri tugas pokok dan fungsinya adalah pengawasan, jadi setiap pergerakan yang ada di sisi udara adalah tanggung jawab petugas AMC, setiap pergerakan di sisi udara harus diawasi oleh AMC itu sendiri. Untuk fokusnya itu kita lebih ke golden timenya frekuensi penerbangan misalnya disiang hari saat pergerakan di sisi udara lagi rame itu kita fokus untuk pengawasan di sisi udara, untuk kegiatan yang diawasi banyak, ada naik turun penumpang, barang dan bagasi, pergerakan kendaraan-kendaraan GSE dan pergerakan pesawat itu sendiri

Chitra: Baik Bang AHS, terimakasih atas wawancara hari ini dan sudah berkenan diwawancarai bang.

AHS: Sama-sama cit.

Informan 3 : Bapak WD  
Jabatan : *Marshaller*  
Pewawancara : Chitra Widya Asmarandhika  
Tanggal Wawancara : 31 Januari 2023 (15.30)  
Lokasi Wawancara : Ruang AMC

(Mulai Transkrip 03 Februari 2023)

Chitra: Saya akan mewawancarai informan ketiga atas nama Bapak WD, pertanyaan saya agak banyak ya pak, silahkan dijawab apa adanya saja.

WD: Siapp dek

Chitra: Kita mulai yang pertama apa bapak tau apa itu APD?

WD: Tau dek, APD itu singkatan dari Alat Pelindung Diri, itu buat melindungi diri dari resiko pekerjaan

Chitra: Kalau untuk jenis dan fungsi APD itu sendiri pak ?

WD : Kalau dari kami PTN itu yang wajib digunakan nih, ada sepatu *safety*, kacamata, pelindung telinga, rompi sama masker. Untuk fungsi, Yang pasti itu untuk melindungi diri dari bahaya atau kecelakaan, kalau rompi itu untuk mencegah saat terjadi kecelakaan, sepatu safety ya untuk menghindari terjepit atau risiko barang jatuh yang dapat mengenai kaki kita begitu dek.

Chitra: Baik terima kasih pak, kita lanjut ke pertanyaan selanjutnya, apakah Perusahaan memiliki peraturan atau SOP yang mengharuskan penggunaan APD?

WD: Perusahaan memiliki peraturan atau SOP yang mengharuskan penggunaan APD

Chitra: Apakah petugas AMC memberikan teguran jika tidak menggunakan rompi saat bekerja?

WD: Tentu saja dek, langsung di tegur sama abang AMC.

Chitra: Baik selanjutnya pak, Apakah perusahaan pernah menyelenggarakan pelatihan K3 yang berfokus pada APD?

WD: Perusahaan GH gak pernah nyelenggarakan pelatihat itu, tapi maskapai penerbangan yang mengadakan dan biayanya ditanggung, itu juga gak semua ikut.

Chitra: Kalau menurut bapak, penggunaan APD saat bekerja itu penting tidak?

WD: Tentu saja penting dek, kan sesuai namanya APD dipakai untuk melindungi diri dari resiko kecelakaan dan bahaya. Jika APD tidak lengkap disediakan oleh perusahaan, maka situasinya menjadi sulit dek

Chitra: Baik pak selanjutnya apa bapak setuju bahwa setiap kali ada penerimaan karyawan, mereka harus mendapatkan pendidikan dan pelatihan tentang K3?

WD: Saya setuju dek dan memang harus gitu karena jadi panduan sebelum bekerja. mungkin ya dek karena kurangnya anggaran, jadi tidak terealisasikan

Chitra: Oke baik, selanjutnya Apakah bapak setuju mengenai pemberian sanksi kepada pekerja yang tidak menggunakan APD?

WD: iya Setuju, kalau gak sadar itu berarti mereka tidak menghargai atau peduli sama diri sendiri.

Chitra: Baik pak Ini pertanyaan terakhir dari saya, Apakah bapak setuju dengan kesadaran bahwa penggunaan APD penting bagi kesehatan dan keselamatan pekerja?

WD: Setuju, karena penggunaan APD memang wajib terutama di *apron*. Namun , jika APD tidak tersedia, mungkin peneguran merupakan sanksi yang tepat.

Chitra: Baik terimakasih bapak WD atas informasinya dan wawancaranya hari ini dan sudah berkenan juga untuk saya wawancara

WD: Sama-sama dek. Kalau masih ada yang mau ditanya gak apa-apa dek.

Informan 4 : Bapak DS  
Jabatan : Operator GSE  
Pewawancara : Chitra Widya Asmarandhika  
Tanggal Wawancara : 31 Januari 2023 (16.00)  
Lokasi Wawancara : Ruang AMC

(Mulai Transkrip 03 Februari 2023)

Chitra: Oke bapak DS, mari kita mulai wawancara kali ini, yang pertama yang akan saya tanyakan apa bapak tau apa itu APD ?

DS: APD itu dek Alat yang menjaga keselamatan diri kita dari potensi bahaya. Wajib dek pakai APD biar terhindar dari kecelakaan kerja.

Chitra: Kalau untuk jenis dan fungsi APD itu sendiri pak?

DS: APD yang wajib itu palingan rompi dan *safety shoes* untuk fungsinya Untuk menghindari kita dari kecelakaan di lapangan, kalau *safety shoes* itu dek untuk melindungi sapa tau kejatuhan barang, peralatan tehnik, kalau rompi untuk membedakan penumpang dengan petugas soalnya bandara sini kan gak ada garbarata yaa, jadi itu buat pembeda pas lagi di *apron*.

Chitra: Baik pak selanjutnya Perusahaan memiliki peraturan atau SOP yang mengharuskan penggunaan APD?

DS: Ada dek SOP untuk APD itu masuk di SOP keselamatan penerbangan.

Chitra: Apakah petugas AMC memberikan teguran jika tidak menggunakan rompi saat bekerja?

DS: Iya, tentu ada teguran terutama saat memasuki wilayah apron yang mengharuskan penggunaan rompi. Biasa ditegur langsung sama petugas AMC

Chitra: Baik pak, Apakah perusahaan pernah menyelenggarakan pelatihan K3 yang berfokus pada APD

DS: Ya, pernah ada pelatihan yang diadakan oleh Wings untuk semua pekerja apron terkait keselamatan kerja. tapu, pelatihan itu tidak pernah membahas tentang penggunaan APD. Saya sudah mengikuti pelatihan tersebut sebanyak 3 kali.

Chitra: Menurut bapak Apakah penggunaan APD saat bekerja itu penting?

DS: Sangat penting itukan untuk melindungi diri sendiri, makai APD dapat mengurangi risiko kecelakaan saat bekerja dek.

Chitra: Pertanyaan selanjutnya pak Apakah bapak setuju bahwa setiap kali ada penerimaan karyawan, mereka harus mendapatkan pendidikan dan pelatihan tentang K3?

DS: Iya memang harus K3 sangat penting apalagi di bidang penerbangan

Chitra: Selanjutnya pak Apakah bapak setuju mengenai pemberian sanksi kepada pekerja yang tidak menggunakan APD?

DS: Setuju kan itu juga untuk kepentingan diri sendiri dek.

Chitra: Pertanyaan terakhir nih pak Apakah anda setuju dengan kesadaran bahwa penggunaan APD penting bagi kesehatan dan keselamatan pekerja?

DS: Saya setuju agar tidak perlu diulang karena seharusnya kesadaran diri untuk menggunakan APD. Sanksinya bisa ditegur dahulu, jika tidak berubah maka bisa diberlakukan sanksi SP. jika masih belum timbul kesadaran, sanksi SP2 dapat diberlakukan.

Chitra: Oke bapak DS terimakasih atas wawancaranya hari ini dan sudah berkenan diwawancarai oleh saya, terimakasih juga atas bantuan informasinya ya bapak DS.

DS: Siap dek.

## Lampiran 2 Regulasi Peraturan Undang-Undang

Lampiran B - 1 KP 635 2015

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA  
NOMOR KP 262 TAHUN 2017

TENTANG

STANDAR TEKNIS DAN OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN  
PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 (MANUAL OF STANDARD  
CASR - PART 139) VOLUME I BANDAR UDARA (AERODROME)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang :
- a. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) telah mengatur bahwa setiap pembangunan dan pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome*) harus sesuai dengan standar teknis dan operasional penerbangan sipil;
  - b. bahwa dalam rangka memenuhi ketentuan dan perkembangan standar internasional dipandang perlu untuk menyempurnakan standar operasional teknis guna meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR - Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*);
- Meringkat :
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 Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5205);

## Pasal 3

Direktur Bandar Udara melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

## Pasal 4

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA  
Pada tanggal : 29 SEPTEMBER 2017

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

Dr. Ir. AGUS SANTOSO, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM,



ENDAH PURNAMA SARI  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19680704 199503 2 001

- d. Jika pesawat udara melakukan pengisian bahan bakar ketika penumpang sedang memasuki pesawat, berada di pesawat atau turun dari pesawat, perlengkapan darat sudah diposisikan agar memungkinkan untuk:
  - 1) tersedianya sejumlah jalan keluar yang memadai untuk evakuasi dengan lancar; dan
  - 2) tersedianya rute penyelamatan dari setiap jalan keluar yang digunakan dalam keadaan darurat.
  - 3) Pengawasan terhadap adanya bahaya kebakaran selama operasional apron dan prosedur penanganan kebakarannya.

- 9.6.6 Tugas Personel Apron Management Control (AMC)
  - a. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron.
  - b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
  - c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
  - d. Menjamin kebersihan di apron
  - e. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
  - f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
  - g. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour / peak season
  - h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat
  - i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
  - j. Melakukan investigasi terhadap incident / accident di apron dan melakukan pelaporan
  - k. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi
  - l. Melakukan monitoring secara visual terhadap aircraft stand clearances
- 9.6.7 Apabila kegiatan operasional apron dilakukan oleh organisasi/pihak lain dan bukan operator bandar udara, maka operator bandar udara harus memastikan prosedur manajemen keselamatan apron dipatuhi oleh organisasi/pihak lain tersebut.

#### 9.7. Operasional Kendaraan Bandar Udara

*Catatan 1. – Petunjuk tentang operasional kendaraan bandar udara terdapat dalam Apendiks 7, Bagian 19 dan dalam peraturan lalu lintas dan regulasi kendaraan dalam Manual Sistem Petunjuk dan Pengendalian Pergerakan Permukaan (SMCGS) (Doc 9476).*

*Catatan 2. – Mengang jalan yang ada di area pergerakan ditujukan untuk bersifat terbatas untuk penggunaan eksklusif oleh petugas bandar udara dan mereka lainnya yang berwenang, dan akses ke gedung-gedung publik oleh mereka yang tidak memiliki wewenang tidak perlu melahui penggunaan jalan-jalan ini.*

- 9.7.1 Sebuah kendaraan dioperasikan:
  - a. di daerah manuver hanya atas otorisasi dari ATC; dan
  - b. di apron hanya atas otorisasi dari otoritas terkait yang telah ditunjuk.

## Lampiran B – 2 PM 78 2017



**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR PM 78 TAHUN 2017  
TENTANG  
PENGENAAN SANKSI ADMINISTRATIF  
TERHADAP PELANGGARAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN  
DI BIDANG PENERBANGAN**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

- Menimbang** : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 30, Pasal 40, Pasal 45, Pasal 57, Pasal 62 Ayat (3), Pasal 63 Ayat (6), Pasal 94 ayat (2), Pasal 95 ayat (2), Pasal 96, Pasal 103, Pasal 120, Pasal 130, Pasal 137, Pasal 139, Pasal 218, Pasal 221, Pasal 225, Pasal 238, Pasal 242, Pasal 295, Pasal 301, Pasal 317, dan Pasal 380 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Penerbangan;
- 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);

- 8 -

#### Pasal 4

Pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, ditemukan berdasarkan:

- a. hasil pengawasan Inspektur Penerbangan;
- b. temuan langsung oleh Inspektur Penerbangan pada saat di lokasi;
- c. hasil pemeriksaan yang bersumber dari informasi atau laporan pengaduan dari masyarakat; atau
- d. laporan dari operator atau personel penerbangan yang mengetahui atau melakukan pelanggaran.

#### Pasal 5

Pengawasan Inspektur Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a, berupa:

- a. audit;
- b. inspeksi;
- c. pengamatan (*surveillance*);
- d. pemantauan (*monitoring*); dan
- e. pengujian (*test*).

#### Pasal 6

- (1) Temuan langsung pada saat di lokasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b, dilaporkan Inspektur Penerbangan kepada Direktur atau Kepala Kantor dengan tembusan kepada Sekretaris Direktorat Jenderal.
- (2) Direktur atau Kepala Kantor setelah menerima laporan dari Inspektur Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengeluarkan Perintah Tugas melalui Pesan Pendek/SMS (*Short Message Service*) atau bentuk lain yang sejenis untuk dilakukan pemeriksaan.
- (3) Perintah Tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus ditindaklanjuti dalam bentuk Surat Perintah Tugas dan disampaikan pada objek pemeriksaan dalam waktu 5 (lima) hari kerja setelah Pesan Pendek/SMS (*Short Message Service*) atau bentuk lain yang sejenis diterima oleh Inspektur Penerbangan.

## Lampiran B – 3 PM 33 2015

BAB IV  
SANKSI ADMINISTRATIF

Pasal 71

- (1) Pelanggaran terhadap kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 dan/atau ketentuan lain dalam Peraturan ini dikenakan sanksi administratif.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
  - a. peringatan;
  - b. pembekuan;
  - c. pencabutan; dan/atau
  - d. denda administratif.

[www.peraturan.go.id](http://www.peraturan.go.id)

Pasal 72

- (1) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dilakukan melalui tahapan sebagai berikut:
  - a. sanksi peringatan dilakukan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut; dan
  - b. apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak diindahkan, maka Pas Bandar Udara dicabut.
- (2) Sanksi peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a disertai dengan pemberian tanda (lobang) pada Pas Bandar Udara.

Pasal 73

- (1) Pas Bandar Udara dapat dibekukan tanpa proses peringatan dikenakan dalam hal personel pendamping tidak mendampingi dan mengawasi pengguna Pas Bandar Udara untuk orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*).
- (2) Sanksi pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan untuk jangka waktu 5 (lima) hari kerja.
- (3) Apabila selama masa pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemegang Pas Bandar Udara masih melakukan pelanggaran, maka Pas Bandar Udara dicabut.

## Pasal 72

- (1) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dilakukan melalui tahapan sebagai berikut:
  - a. sanksi peringatan dilakukan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut; dan
  - b. apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak diindahkan, maka Pas Bandar Udara dicabut.
- (2) Sanksi peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a disertai dengan pemberian tanda (lobang) pada Pas Bandar Udara.

## Pasal 73

- (1) Pas Bandar Udara dapat dibekukan tanpa proses peringatan dikenakan dalam hal personel pendamping tidak mendampingi dan mengawasi pengguna Pas Bandar Udara untuk orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*).
- (2) Sanksi pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan untuk jangka waktu 5 (lima) hari kerja.
- (3) Apabila selama masa pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemegang Pas Bandar Udara masih melakukan pelanggaran, maka Pas Bandar Udara dicabut.

## Pasal 74

Pas Bandar Udara dapat dicabut tanpa proses peringatan dan/atau pembekuan, dalam hal pemegang:

- a. melakukan tindak pidana; dan
- b. membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

## Pasal 75

- (1) Personel yang Pas Bandar Udara dicabut karena melakukan tindakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 dan Pasal 73 dapat mengajukan kembali untuk penerbitan, dengan ketentuan:
  - b. setelah 3 (tiga) bulan; dan
  - c. mengajukan permohonan dan melengkapi persyaratan.
- (2) Personel yang Pas Bandar Udara dicabut karena melakukan tindakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 tidak dapat diterbitkan Pas Bandar Udara kembali.

## Lampiran B – 4 AMC MANUAL AP

### 3. KEBUTUHAN PERSONEL

#### FORMULA PERHITUNGAN KEBUTUHAN SDM (PERSONEL)

**Formula perhitungan kebutuhan SDM (Personil) per shift Apron Movement Controller adalah sebagai berikut :**

Kebutuhan jumlah SDM Unit Apron Movement Control terbagi menjadi 4 komponen wilayah kerja, yakni :

1. Airport Operation Control Center (AOCC)
2. Apron Movement Control Operation
3. Operasional Follow Me Car dan Pengawasan Lapangan
4. Operasional Aviobridge

Perhitungan jumlah kebutuhan SDM tiap komponen wilayah kerja :

#### 1. Airport Operation Control Center (AOCC)

Terdiri dari 3 (tiga) Work Station yang masing-masing diawaki oleh 1 (satu) orang personil, yakni :

- a. Team Leader
- b. Plotter
- c. Planner

#### 2. Apron Movement Control Operation Room

Terdiri dari 3 (tiga) Work Station yang masing-masing diawaki oleh 1 (satu) orang personil, yakni :

- a. Team Leader
- b. Koordinator aviobridge dan pengawasan
- c. Koordinator operasional airline & Ground handling

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PELAYANAN PEMANDUAN PESAWAT UDARA	
	Dok. No : BDO.03.01.03	Revisi :
	Tanggal : 28 Oktober 2022	Page 01 of 05

## C. PELAYANAN PEMANDUAN PESAWAT UDARA

### 1. Pendahuluan

- a. Yang dimaksud dengan pelayanan pemanduan pesawat udara dalam prosedur ini adalah proses pemanduan oleh petugas bandar udara yang ditunjuk untuk melaksanakan pemanduan apabila pesawat udara sedang mengalami kondisi sebagai berikut:
  - 1) Pemanduan pesawat udara yang mengalami ancaman bom, sabotase dan pembajakan (*Hijacking*);
  - 2) Pemanduan pesawat udara yang mengalami permasalahan teknis (*Trouble Engine, Emergency Landing Gear, dsb*);
  - 3) Pemanduan pesawat udara dari/ke hanggar, perpindahan pesawat dari satu *parking stand* ke *parking stand* lainnya.
- b. Pemanduan dilakukan oleh petugas yang sudah mengetahui *layout* bandar udara, dengan persyaratan pengemudi harus mempunyai TIM dan PAS bandar udara yang masih berlaku dengan melaksanakan pemanduan menggunakan kendaraan *Follow Me*;
- c. Pada saat melakukan pemanduan petugas diharuskan menggunakan Alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT) dan Alat Pelindung Diri (APD).

### 2. Prosedur

- a. Pemanduan pesawat udara yang mengalami ancaman bom, sabotase dan pembajakan (*Hijacking*).

### Lampiran C. Dokumentasi Penelitian

#### Lampiran 3 Dokumentasi penelitian



## Lampiran D. Lembar Observasi

No	Hari dan Tanggal	Waktu	Keterangan
1.	7 Desember 2022	12:17	Ditemukan Operator GSE menggunakan Sandal saat mengendarai BTT.
2.	11 Desember 2022	15:05	Ditemukan personel <i>ground handling</i> tidak menggunakan Rompi.
5.	14 Desember 2022	08:45	Ditemukan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan <i>earmuff/earplug</i> .
6.	17 Desember 2022	14:05	Ditemukan petugas <i>Ramp</i> tidak menggunakan Rompi saat di <i>apron</i> .
5.	19 Desember 2022	08:15	Ditemukan personel <i>groud handling</i> tidak menggunakan rompi di <i>apron</i> .
6.	24 Desember 2022	17:09	Ditemukan Operator GSE tidak menggunakan rompi saat membawa kendaraan <i>Towing bar</i>
7.	29 Desember 2022	17:40	Ditemukan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan <i>Earmuff/earplug</i> .
8.	3 Januari 2023	09:26	Ditemukan Personel <i>ground handling</i> tidak menggunakan rompi.
9.	7 Januari 2023	14:04	Ditemukan Personel <i>ground handling</i> tidak menggunakan rompi di <i>apron</i> .
10.	12 Januari 2023	09:12	Ditemukan personel <i>ground handling</i> tidak menggunakan rompi.
11.	17 Januari 2023	14:05	Ditemukan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan <i>earmuff/earplug</i> .
12.	22 Januari 2023	10.09	Ditemukan Operator GSE tidak menggunakan <i>safety shoes</i> saat mengendarai BTT.

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



CHITRA WIDYA ASMARANDHIKA, lahir di Sorong pada tanggal 10 Mei 1999. Anak ketiga dari empat bersaudara dari pasangan Rukman Sidang dan Wahyuni. Memiliki saudara kandung kakak perempuan bernama Chintya Ningrum Kumalasari, Chindy Yunita Primandany dan adik laki-laki bernama Andhitya Saputra Rukmana. Penulis saat ini bertempat tinggal JL. Yobeh Blok C III No. 4 Btn Sosial RT 004 RW 005, Kelurahan Hinekombe, Kecamatan Sentani, Kabupaten Jayapura Provinsi Papua. Menamatkan pendidikan formal sekolah dasar di SD Inpres Abealei 1 tahun 2011, lalu

menamatkan Pendidikan formal sekolah menengah pertama di SMPN 1 Sentani pada tahun 2014, dan setelah itu menamatkan Pendidikan formal sekolah menengah atas di SMAN 1 Sentani pada tahun 2017 dengan jurusan Ilmu Pengetahuan Alam. Kemudian setelah kelulusan Sekolah Menengah Atas, dilanjutkan dengan pendidikan Diploma III pada tahun 2020 di Politeknik Penerbangan Palembang jurusan Manajemen Bandar Udara. Penulis juga pernah mengikuti On The Job Training di Bandar udara Internasional Husein Sastranegara Bandung selama 4 bulan. Dengan berdoa, belajar, ketekunan dan motivasi yang tinggi untuk terus berkarya dan berinovasi penulis berhasil menyelesaikan Tugas Akhir. Akhir kata, semoga dapat bermanfaat sebagai referensi di dunia penerbangan dan penelitian selanjutnya.