

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan serta uraian pada bab sebelumnya mengenai Optimalisasi Kinerja AMC Terhadap Ketertiban *Ground Support Equipment* di *Apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Mendapatkan hasil berupa beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurang tertibnya *Ground Support Equipment* di *apron* disebabkan karena beberapa faktor yang mempengaruhinya seperti kebiasaan pengendara GSE melakukan pelanggaran, kurangnya pengawasan dari atasan perusahaan GSE tersebut, kurangnya fasilitas di *apron*, target *ground time* yang diberika *airlines*, belum adanya pembinaan kepada *ground handling* dan *airline* secara rutin, dan yang terakhir kurangnya jumlah personel AMC di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.
2. Unit AMC Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung sangat berupaya keras untuk meningkatkan ketertiban di *apron*, terutama ketertiban GSE dengan cara pengawasan langsung ke *apron* dan melakukan inspeksi rutin di *apron* setiap harinya. Petugas AMC juga membuat LOCA guna meminimalisir resiko kecelakaan yang dapat terjadi di *apron* akibat tidak adanya *service road*.

B. Saran

Berdasarkan beberapa simpulan mengenai uraian diatas, maka terdapat beberapa saran untuk mengoptimalkan kinerja AMC terhadap ketertiban GSE di *apron* Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Adapun saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Unit AMC dapat melakukan pembinaan kepada *ground handling* seperti yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019, tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 huruf (a) petugas AMC harus melakukan pembinaan yang berbunyi “melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron”. Sesuai dengan aturan diatas maka penting diadakannya *briefing* tentang *safety* secara rutin agar terciptanya kesadaran bagi *ground handling* sehingga mereka dapat bekerja sesuai prosedur yang berlaku.
2. Untuk mengatasi kurangnya jumlah personel yang membuat kinerja AMC kurang optimal saat melakukan pengawasan langsung ke apron, maka penulis menyarankan unit AMC untuk mengkaji perubahan jadwal shift yang semula pada shift pagi hanya terdapat satu orang diubah menjadi dua orang, sehingga pengawasan langsung di apron dapat lebih efektif dan efisien. Penulis juga menyarankan agar pengisian data *block on* dan *block off* pesawat udara pada *Operation & Services Data System (OaSYS)* nantinya dapat dilakukan melalui *smartphone*, sehingga personel AMC dapat mengawasi langsung area *apron* dan juga menginput data secara bersamaan. Hal ini dapat membuat pengawasan menjadi lebih optimal. Selain itu unit AMC dapat selalu menekankan kepada *ground handling* agar dapat menjalankan IOCA yang telah di sepakati dengan konsisten.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditama, P. B., & Widowati, N. (2017). Analisis Kinerja Organisasi Pada Kantor Kecamatan Blora. *Public Policy and Management Review*.
- Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung
- Amin, F. I. (2021). Analisis Pentingnya Service Road Dalam Penerapan Safety Management System Guna Menunjang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. *STTKD Sekolah Tinggi Teknologi KeDirgantaraan*, 1-71.
- Annex 14 Aerodrome (2018). ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Dokumen tentang bandar udara
- Asmawanti, F. (2021). Kajian Pengawasan Apron oleh Apron Movement Control (AMC) Dalam Meningkatkan Kedisiplinan di Apron PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adi Soemarno Tahun 2019 Surakarta. *Jurnal Transportasi, Logistik, dan Aviasi*, 1-13.
- Ginting, H. A. (2019). Analisis Kinerja Pegawai Kantor Kelurahan Lau Cimba Kabanjahe. *Universitas Quality*.
- Hendriyadi. (2019). Metodologi Penelitian: Pedoman Penelitian Bisnis dan Akademik. *LPMP Imperium*.
- Huda, M. N. (2018). Optimalisasi sarana dan prasarana dalam meningkatkan prestasi belajar siswa. *manajemen pendidikan islam*.
- KM 21 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara Di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib
- KP 21 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular 139-11*), Lisensi Personel Bandar Udara
- KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-part 139*) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)
- KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment*)/GSE) Dan Kendaraan Operasional Yang Beroperasi Di Sisi Udara

- Meleong, L. J (2016), Metode Penelitian Kualitatif. Bandung PT. Remaja Rosdakarya
- Pambudi, A. W. (2017). Optimalisasi Penggunaan Safety Equipment. *PIP Semarang*.
- Pangestu, D. E. (2022). optimalisasi kinerja basarnas semarang dalam penanganan kecelakaan laut.
- Rachmatial, A. Y., & Dyahjatmayanti, D. (2022). Analisis Kinerja Unit Apron Movement Control Terhadap Safety Pada Masa New Normal di Bandar Udara Adi Soemarno Solo. *Jurnal Kewarganegaraan*.
- Ramadanita, A. (2019). Pembinaan Ketentraman dan Ketertiban Umum (Studi Kasus Gelandangan dan Pengemis). *Jurnal Tatapamong*.
- SKEP/77/IV/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.
- Sugiyono (2017). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1: Tahun 2009
Tentang penerbangan

LAMPIRAN

Lampiran A Surat Keputusan Pembimbing Tugas Akhir

SURAT KEPUTUSAN
DIREKTUR POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
NOMOR : SK – Poltekbang.Plg 97 Tahun 2023

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING TUGAS AKHIR PROGRAM PROGRAM STUDI DIPLOMA
TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA ANGKATAN I A DAN I B SERTA
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA PENYELAMATAN DAN PEMADAM KEBAKARAN
PENERBANGAN ANGKATAN I

DIREKTUR POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG,

- Menimbang : a. bahwa Politeknik Penerbangan Palembang sebagai Perguruan Tinggi melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi yaitu pendidikan dan pengajaran, penelitian serta pengabdian kepada masyarakat;
- b. Tugas Akhir adalah mata kuliah wajib yang telah ditetapkan dalam kalender akademik Politeknik Penerbangan Palembang;
- c. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b perlu menetapkan Keputusan Direktur Politeknik Penerbangan Palembang tentang penetapan Pembimbing Tugas Akhir Program Studi Diploma Tiga Manajemen Bandar Udara Angkatan I A dan I B serta Program Studi Diploma Tiga Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran Penerbangan Angkatan I.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336);
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
4. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020 tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 78 Tahun 2020 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Palembang;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 102 tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Palembang;



airmen

Lampiran II : Surat Keputusan Direktur
 Politeknik Penerbangan Palembang
 Nomor : SK - Poltekbang, Pjg 97 Tahun 2023
 Tanggal : 6 April 2023

**DAFTAR DOSEN PEMBIMBING TUGAS AKHIR DAN TARUNA PROGRAM STUDI
 MANAJEMEN BANDAR UDARA ANGKATAN I B**

NO	NAMA	NIT	DOSEN PEMBIMBING I	DOSEN PEMBIMBING II
1	AFIF ALAUDIN	55242030025	Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M.	Direstu Amalia, S.T. MS. ASM.
2	AINUN KAUSAR SHINNING PUTRA	55242030026	Parjan, S.Si.T., M.T.	Direstu Amalia, S.T. MS. ASM.
3	ALDYAN PUTRA PRATAMA	55242030027	Sukahir, S.S.T., M.T.	Dwi Candra Yuniar, M.Si.
4	DIMAS RAMADHAN	55242030028	Sunardi, S.T., M.Pd., M.T.	Minulya Eska Nugraha, M.Pd.
5	FAZA PRATAMA EKAPUTRA	55242030029	Rr.Retno Sawitri W M.M.Tr.	Virma Septiani, S.T., M.Si.
6	GHINA RAMADHANI	55242030030	Viktor Suryan, S.T., M.Sc.	M Indra Martadinata, S.ST., M.Si.
7	GUSTI PUTU FRENLYANTARA PUTRA	55242030031	Minulya Eska Nugraha, M.Pd.	Nining Idyaningsih, M.Adm.KP.
8	LINTANG SEPTIA CAHYANI	55242030032	Wahyudi Saputra, S.SiT., M.T.	M Indra Martadinata, S.ST., M.Si.
9	MUHAMMAD ALI YUSUP PULUNGAN	55242030036	Virma Septiani, S.T., M.Si.	Asep Muhamad Soleh, M.Pd.
10	MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN	55242030037	Wildan Nugraha, S.E. MS.ASM.	Sunardi, S.T., M.Pd., M.T.
11	MUHAMMAD RAFII RABBANI	55242030038	M. Syahrul Munir, S.E., M.M.	Yeti Komalasari, S.SiT., M.Adm.Sda.
12	NATASYA FEBRIANTI	55242030040	Jalinsyah Deny Yunusahavid.S.E., M.M.	Dwi Candra Yuniar, M.Si.
13	RAIHANAH ISRO FAWWAZIYAH	55242030041	Anton Abdullah, S.T., M.M.	Ganda Rusmana, S.SiT., M.M.
14	REFKI FERNANDES	55242030042	Viktor Suryan, S.T., M.Sc.	Asep Muhamad Soleh, M.Pd.
15	ROY RUNOLD SALJO MUIR J.R	55242030043	IGA Ayu Mas Oka, S.E., S.SiT., M.T.	Dwi Candra Yuniar, M.Si.
16	SHABRINA WAHYU	55242030044	Herlina Febiyanti, S.T., M.M.	Jalinsyah Deny Yunusahavid.S.E.,

Lampiran B Kertas Bimbingan



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN BANDAR UDARA**

**LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2022/2023**

Nama Taruna : Faza Pratama Ekaputra
 NIT : 55242030029
 Course : MBU 01 Bravo
 Judul Tugas Akhir : Optimalisasi Kinerja Unit Apron Movement Control Terhadap Ketertiban Ground Support Equipment Di Apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung
 Dosen Pembimbing : Dr. Rr. Retno Sawitri Wulandari, S.SiT., M.M.Tr

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	14-4-2023	Latar belakang Memperdetail Latar belakang Rumusan Masalah	
2	15-5-2023	Revisi BAB I (Latar belakang, rumusan, batasan tujuan, manfaat Lanjut BAB II	
3	26-5-2023	Revisi BAB II Tinjauan Teori + Penelitian terdahulu	
4	13-6-2023	BAB III Lanjut Bab IV	
5	26-6-2023	Desain Penelitian Variabel Penelitian perbaikan sampel Timeline waktu penelitian	
6	04-07-2023	BAB IV Hasil Penelitian di tambahkan profil singkat informan dibuat sub sub bab hasil observasi dan hasil wawancara	
7	10-07-2023	Revisi BAB IV & BAB V BAB IV -Revisi ,sesuaikan hasil observasi dan wawancara dengan rumusan masalah BAB V -Simpulan disesuaikan juga dengan rumusan masalah yang ada	

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara



DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si
NIP. 197606121998031001

Dosen Pembimbing



Dr. Rr. Retno Sawitri wulandari, S.SiT., M.M.Tr
NIP. 198203062005022001



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN BANDAR UDARA**

**LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2022/2023**

Nama Taruna : Faza Pratama . Ekaputra
 NIT : 55242030029
 Course : MBU 01 B
 Judul TA : OPTIMALISASI KINERJA APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP KETERTIBAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT DI APRON BANDAR UDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASRATVEGA RA
 Dosen Pembimbing : VIRMA SEPTIANI, S.T, M.Si

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	13/01-2023	Sesuai dengan pedoman tugas akhir	U
2.	17/01-2023	Latar belakang berisi Informasi bandara, permasalahan lain, pendirian tentuhulu tentang metode untuk menyelesaikan masalah (Perbaiki Latar belakang)	U
3.	14/06-2023	Cek penulisan, lanjut bab 3 & 4	U
4.	26/06-2023	Perbaiki BAB 1, hasil & pembahasan	U
5.	09/07-2023	Masukan hasilnya wawancara & pembahasan, perbaiki Penulisan	U
6.	07/07-2023	Perbaiki sesuai catatan	U
7.	14/07-2023	Acc, Untuk diproses selanjutnya	U

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST. M.Si.
NIP. 197606121998031001

Dosen Pembimbing

VIRMA SEPTIANI, S.T. M.Si.
NIP. 19830918 20102 2001

Lampiran C Hasil Wawancara

Lampiran C – 1 Informan A

FORMULIR WAWANCARA PENELITIAN**A. Data Informan**

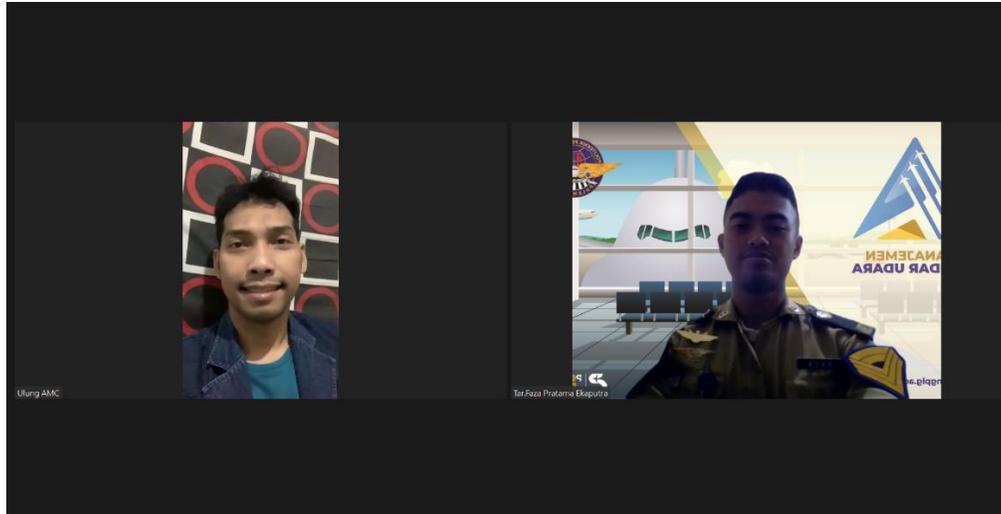
Nama : Informan A

Jabatan : Koordinator Unit *Apron Movement Control*

B. Daftar Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana saja cara pengawasan unit AMC di <i>apron</i> ?	Pertama personel AMC langsung turun dilapangan melakukan pengawasan secara seksama terhadap aktivitas di <i>apron</i> . yang kedua menggunakan CCTV di ruangan unit AMC terutama dalam kondisi hujan.
2	Apa saja faktor yang menyebabkan masih tidak tertibnya pengendara GSE di <i>apron</i> ?	Yang pertama faktor kebiasaan, pengendara GSE bekerja dalam melakukan pengawasan tidak mengikuti regulasi yang berlaku. Faktor yang kedua adalah tidak adanya kontrol ataupun pengawasan dari atasan perusahaan pengendara GSE itu bekerja.
3	Bagaimana upaya unit AMC mencegah ketidak tertibannya pengendara GSE di <i>apron</i> ?	Personel AMC langsung melakukan penertiban baik itu peneguran secara lisan maupun penindakan secara keras terhadap pengendara GSE.
4	Apakah fasilitas <i>apron</i> sudah sesuai standar bandara internasional?	belum, seperti tidak adanya marka lead-in dan lead-out di <i>apron</i> , tidak adanya fasilitas ESA, kemudian belum adanya service road.

C. Dokumentasi



Lampiran C – 2 Informan B

FORMULIR WAWANCARA PENELITIAN

A. Data Informan

Nama : Informan B

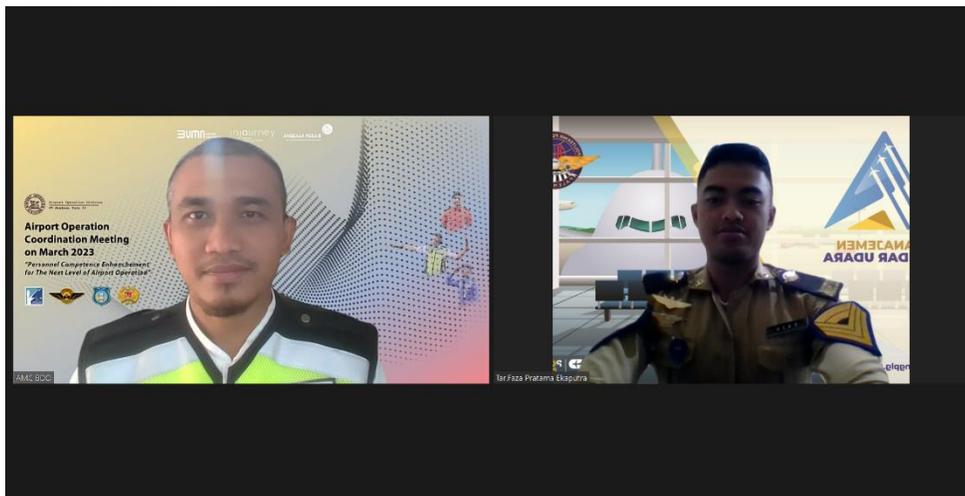
Jabatan : *Supervisor Unit Apron Movement Control*

B. Daftar Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa itu AMC dan apa saja tugas unit AMC?	AMC adalah suatu unit yang merupakan bagian dari bandar udara yang personelnya memiliki <i>license</i> untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan barang, lalu kebersihan di sisi udara.
2	Siapa yang bertanggung jawab dalam hal	Personel AMC yang sedang bertugas.

	pengawasan pergerakan GSE di <i>apron</i> ?	
3	Bagaimana upaya unit AMC untuk mencegah ketidak tertibannya pendarat GSE di <i>apron</i> ?	Pengawasan langsung ke lapangan serta memberikan sanksi apabila mereka melakukan pelanggaran.
4	Apa sanksi yang diberikan petugas AMC bila menemukan petugas GSE yang melakukan pelanggaran?	Penindakan langsung dengan cara peneguran serta pembolongan TIM yang dimiliki sesuai dengan tingkat pelanggarannya.

C. Dokumentasi



Lampiran C – 3 Informan C

FORMULIR WAWANCARA PENELITIAN**A. Data Informan**

Nama : Informan C

Jabatan : *Supervisor Unit Apron Movement Control*

B. Daftar Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	<p>Apa saja faktor yang menyebabkan masih tidak tertibnya pengendara GSE di <i>apron</i>?</p>	<p>tidak tersedianya jalur <i>service road</i>, lalu target <i>ground time</i> dari <i>airlines</i> yang dilayani.</p>
2	<p>Bagaimana solusi penanganan unit AMC menangani tidak tersedianya fasilitas tersebut?</p>	<p>langsung melakukan pengawasan kegiatan lalu lintas di <i>apron</i>. unit AMC juga telah membuat <i>Letter of Coordination Agreement (LOCA)</i> antara AMC, <i>Ground Handling</i>, dan <i>Airlines</i></p>
3	<p>Apakah unit AMC memiliki kendala atau kekurangan dalam melakukan pengawasan di <i>apron</i>?</p>	<p>faktor SDM yaitu kurangnya personel pada saat pengawasan di <i>apron</i> sehingga pengawasan kurang maksimal, yang kedua yaitu kondisi cuaca pada saat hujan pengawasan secara langsung di <i>apron</i> menjadi kurang maksimal karena pada saat kondisi hujan meningkatkan resiko keselamatan. Karena ada kasus dimana petir menyambar ke <i>Handy Talkie (HT)</i> yang digunakan di <i>apron</i>.</p>

Lampiran C – 4 Informan D

FORMULIR WAWANCARA PENELITIAN**A. Data Informan**

Nama : Informan D

Jabatan : *Supervisor Unit Apron Movement Control*

B. Daftar Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Siapa yang bertanggung jawab dalam hal pengawasan pergerakan GSE di <i>apron</i> ?	yang utama adalah unit AMC, karena dalam standar kompetensi personel AMC yaitu dituntut mampu untuk melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron, tetapi kita juga berkolaborasi dengan pihak maskapai dan juga pihak ground handling.
2	Apa sanksi yang diberikan petugas AMC bila menemukan petugas GSE yang melakukan pelanggaran?	sanksi paling ringan berupa peneguran secara lisan, lalu jika pelanggaran sudah termasuk sedang maka dilakukan penahanan Tanda Izin Mengemudi (TIM), kemudia jika pelanggarannya berat dilakukan penahanan TIM serta pembolongan kartu TIM sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan. Apabila pembolongan kartu TIM sudah sampai tiga kali, pengendara GSE tidak akan diterbitkan lagi TIM-nya.

3	Apa saja dampak kurangnya fasilitas tersebut terhadap ketertiban di <i>apron</i> ?	tidak adanya marka <i>lead-in</i> menyebabkan pesawat harus melakukan <i>one wheels lock</i> pada saat melakukan <i>maneuver taxi in</i> di <i>apron</i> sehingga terkadang pesawat berhenti tidak sesuai <i>stop line</i> . Lalu tidak adanya <i>service road</i> menyebabkan tidak adanya pemisah antara lalu lintas pesawat, kendaraan, dan penumpang. Hal ini dapat meningkatkan resiko kecelakaan yang dapat menyebabkan <i>incident</i> ataupun <i>accident</i> kendaraan GSE dengan GSE lainnya, GSE dengan penumpang, ataupun GSE dengan pesawat.
---	--	---

Lampira C – 5 Informan E

FORMULIR WAWANCARA PENELITIAN

A. Data Informan

Nama : Informan E

Jabatan : Pelaksana Unit *Apron Movement Control*

B. Daftar Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana saja cara pengawasan unit AMC di <i>apron</i> ?	mengawasi secara langsung pergerakan pesawat, kendaraan dan penumpang di sisi udara.
2	Apa saja dampak kurangnya fasilitas tersebut terhadap ketertiban di <i>apron</i> ?	menyebabkan tingginya tingkat <i>hazard</i> di <i>apron</i> yang dapat menyebabkan <i>incident</i> maupun <i>accident</i> .

Lampiran C – 6 Informan F

FORMULIR WAWANCARA PENELITIAN

A. Data Informan

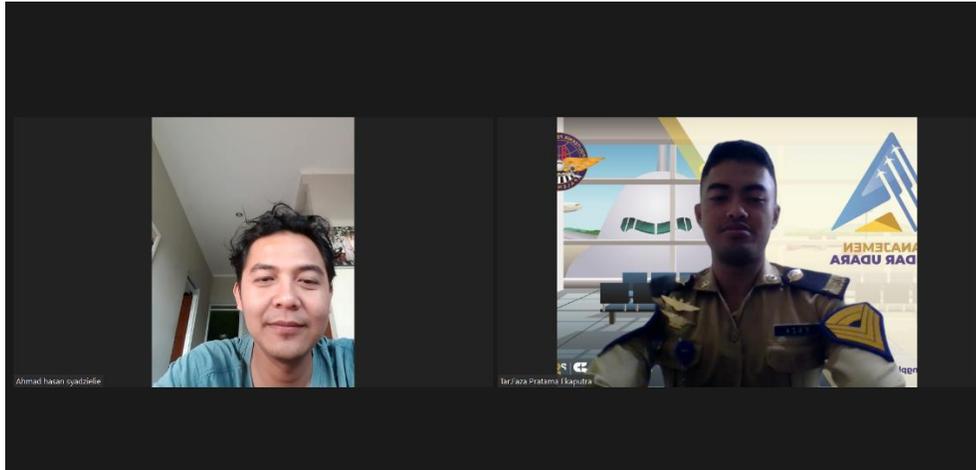
Nama : Informan F

Jabatan : Pelaksana Unit *Apron Movement Control*

B. Daftar Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	apa itu AMC dan apa saja tugas unit AMC?	Apron Movement Control yang bertugas mengawasi pesawat, kendaraan dan penumpang yang bergerak di sisi udara.
2	Bagaimana solusi penanganan unit AMC menangani tidak tersedianya fasilitas tersebut?	Pengawasan secara langsung kegiatan GSE di <i>apron</i> .
3	Apakah unit AMC memiliki kendala atau kekurangan dalam melakukan pengawasan di <i>apron</i> ?	SDM yang masih belum terpenuhi sesuai dengan kuota cabang Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung.

C. Dokumentasi



Lampiran D Studi Kepustakaan

Lampiran D – 1 KP 326 Tahun 2019

- 9.6.8 Tugas Personel *Apron Management Control* (AMC)
- Melakukan pembinaan terhadap personel perlatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
 - Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
 - Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*
 - Menjamin kebersihan di *apron*
 - Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
 - Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
 - Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat peak hour / peak season

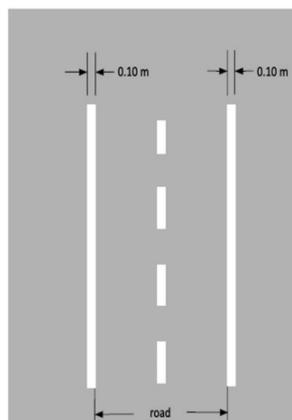
9-15

5.2.14.15 Marka *Apron Service Road*

Apron Service Road harus diberi marka untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas pesawat udara dan *taxiway*, dan untuk meminimalisasi resiko kecelakaan kendaraan-dengan-kendaraan.

5.2.14.16 Setiap jalur di *apron service road* harus memiliki lebar minimum untuk dapat mengakomodasi kendaraan terlebar yang digunakan di lokasi tersebut, misalnya kendaraan darurat atau *ground support equipment*.

5.2.14.17 *Apron service road marking* harus terdiri dari garis berkelanjutan yang dicat warna putih dengan lebar 0,1 m. Lihat gambar dibawah ini.



Lampiran D – 2 SKEP 140 Tahun 1999

BAB VI

SANKSI

Pasal 63

- (1) Tanda Izin Mengemudi dapat dicabut apabila pemegang Tanda Izin Mengemudi melanggar pasal 22.
- (2) Pencabutan Tanda Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 5 (lima) hari kerja.
- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan dilanjutkan dengan pembekuan Tanda Izin Mengemudi untuk jangka waktu paling lama 1 (satu) bulan.
- (4) Apabila masa pembekuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), tidak ada upaya perbaikan, maka Tanda Izin Mengemudi dicabut.

Pasal 64

Tanda Izin Mengemudi dibekukan tanpa melalui peringatan, dalam hal pemegang Tanda Izin Mengemudi tersebut :

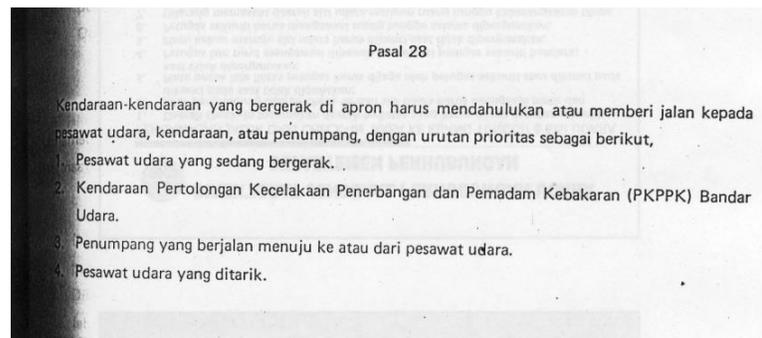
- a. terganggu kesehatan jiwanya sehingga tidak dapat menjalankan tugasnya; atau
- b. terkena pengaruh alkohol atau obat-obatan yang dapat mempengaruhi jiwanya.

Pasal 65

Tanda Izin Mengemudi dapat dicabut tanpa melalui peringatan dalam hal pemegang Tanda Izin Mengemudi tersebut :

- a. digunakan orang lain;
- b. diperoleh dengan cara tidak sah;
- c. data yang terdapat dalam Tanda Izin Mengemudi diubah;

Lampiran D – 3 SKEP/100/1985



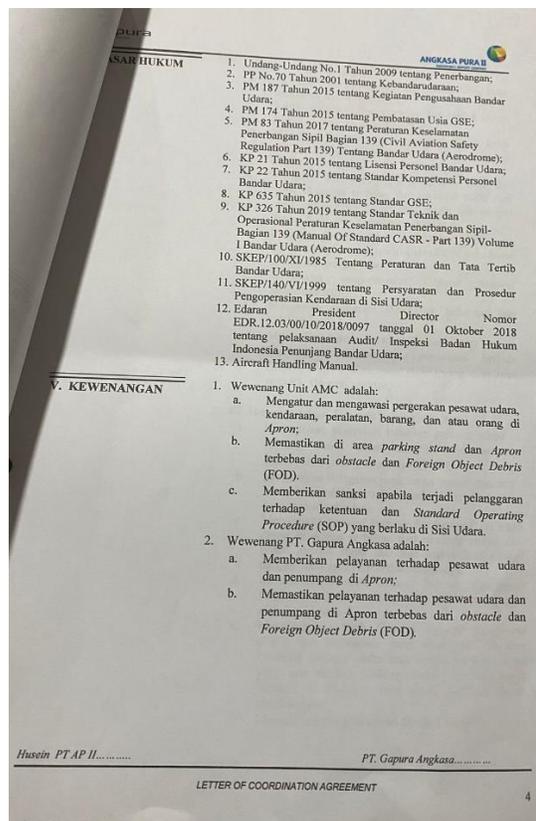
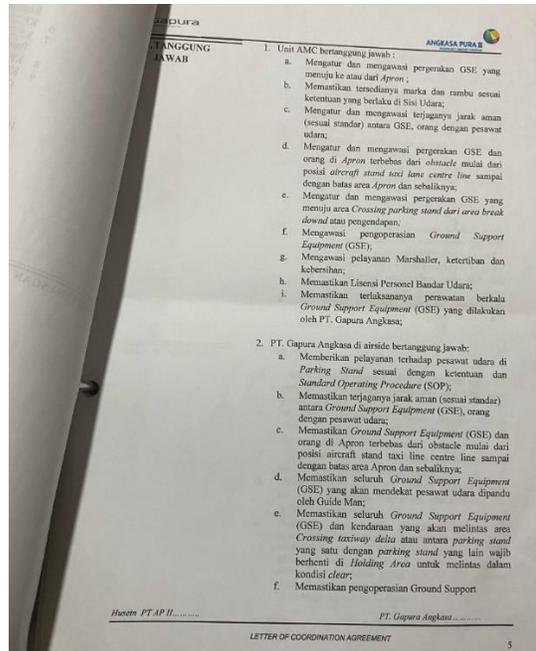
Lampiran D – 4 Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II Nomor:
PD.01.01/08/2018/0070

Lampiran VII Peraturan Direksi
PT Angkasa Pura II (Persero)
Nomor : PD.01.01/08/2018/0070
Tanggal : 13 Agustus 2018

SUSUNAN NAMA JABATAN, FORMASI, KELAS JABATAN, DAN PERSYARATAN JABATAN
KANTOR CABANG PT ANGKASA PURA II (PERSERO), BANDAR UDARA HUSEIN SASTRANEGARA

NO	NAMA JABATAN	KJ	FORMASI	PERSYARATAN JABATAN		
				PENDIDIKAN	PELATIHAN	PENGALAMAN
I.	Executive General Manager	19	1	S2	Manajemen Eksekutif Bandara	Kelas Jabatan 16 - 18
	Staff of Executive General Manager	18	0	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	-	-
		17				
		16				
		15				
	14					
	Officer in Charge	14	4	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Pembekalan Manajerial	Kelas Jabatan 11-13
	Staff of Officer in Charge	9	1	D. II Semua Jurusan kecuali Seni, Keguruan, Filsafat, Agama, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Teknis Dasar	Kelas Jabatan 6 - 8
	Officer in Charge Administration Staff	8	0	SLTA	-	-
	Officer in Charge Clerical Staff	7	0	SLTA	-	-
	Officer in Charge General Staff	6	0	SLTA	-	-
			6			
II.	Manager of Airport Operation & Service	16	1	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Manajemen Bandar Udara	Kelas Jabatan 13 - 15
	Staff of Manager of Airport Operation & Service	15	0	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	-	-
		14				
		13				
	Airport Operation & Service Officer	12	0	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	-	-
	Airport Operation & Service Junior Officer	11	1	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Teknis Lanjut	Kelas Jabatan 8 - 10
	Airport Operation & Service Staff	10	0	D. II Semua Jurusan kecuali Seni, Keguruan, Filsafat, Agama, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	-	-
	Airport Operation & Service Junior Staff	9	0	SLTA	-	-
	Airport Operation & Service Administration Staff	8	0	SLTA	-	-
	Airport Operation & Service Clerical Staff	7	0	SLTA	-	-
	Airport Operation & Service General Staff	6	0	SLTA	-	-
			2			
	a. Assistant Manager of Airside Operation	14	1	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Pembekalan Manajerial	Kelas Jabatan 11-13
	Airside Operation Officer	11	1	S.1/D.IV Semua Jurusan kecuali, Seni, Keguruan, Agama, Filsafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Teknis Lanjut	Kelas Jabatan 8 - 10
	Apron Movement Control Supervisor	10	3	D. II Semua Jurusan kecuali Seni, Keguruan, Filsafat, Agama, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Teknis Dasar	Kelas Jabatan 7 - 9
	Apron Movement Control Officer	9	6	D. II Semua Jurusan kecuali Seni, Keguruan, Filsafat, Agama, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan	Teknis Dasar	Kelas Jabatan 6 - 8
	Apron Movement Control Staf	8	0	SLTA	-	-
	I a. Airside Operation		11			

Lampiran D – 5 Letter of Coordination Agreement



Lampiran D – 6 SOP Unit AMC

STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR AIRSIDE OPERATION	PENGAWASAN KENDARAAN DAN <i>GROUND SUPPORT EQUIPMENT</i>	
	Dok. No : BDO.03.01.16	Revisi :
	Tanggal : 28 Oktober 2022	Page 01 of 02

P. PENGAWASAN KENDARAAN DAN *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE)

1. Pendahuluan
 - a. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) ditujukan untuk memastikan keteraturan, kelancaran dan keselamatan operasional di wilayah sisi udara sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - b. Pada saat melaksanakan pengawasan, petugas bandar udara diharuskan melengkapi diri dengan Alat Pelindugi Diri (APD) dan alat komunikasi dua arah *Handy Talkie* (HT).
 - c. Pengawasan kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE), dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara:
 - 1) Monitor *Closed Circuit Television* (CCTV) di ruang operasional;
 - 2) Inspeksi lapangan.
2. Prosedur
 - a. Officer
 - 1) Melaksanakan pengawasan terhadap penempatan kendaraan dan

Ground Support Equipment (GSE) sesuai dengan lokasi yang telah ditentukan;

- 2) Mengawasi batas kecepatan kendaraan dan GSE sesuai dengan area yang di lintasi;
 - 3) Melakukan pengawasan kelengkapan kendaraan dan GSE yang meliputi *hand break*, *parking break* dan *wheel chocks* terpasang pada saat parkir;
 - 4) Melakukan penindakan terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran;
 - 5) Mencatat dan melaporkan kegiatan pengawasan di sisi udara kepada Supervisor.
- b. Supervisor
 - 1) Memastikan kegiatan pengawasan dilaksanakan;
 - 2) Melaporkan kejadian kepada Coordinator secara lisan dan tertulis;
 - 3) Membuat laporan harian di *Logbook*.
 - c. Coordinator
 - 1) Melakukan koordinasi dengan unit-unit terkait;
 - 2) Menyelesaikan permasalahan yang bersifat teknis;
 - 3) Memeriksa dan mengevaluasi laporan kejadian yang diterima dari Supervisor lalu meneruskan kepada Pimpinan Unit;
 - 4) Mengevaluasi dan membuat laporan bulanan;
 - 5) Membantu Pimpinan Unit dalam menyelesaikan permasalahan administrasi dan operasional.
 - d. Pimpinan unit
 - 1) Melakukan koordinasi dengan pihak internal dan eksternal;
 - 2) Membuat laporan kepada atasan langsung.