

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Penataan peralatan GSE di *Equipment Parking Area* yang kurang rapi ini disebabkan karena personel *ground handling* yang tidak disiplin dalam meletakkan peralatan GSE dimana mereka tidak membedakan antara peralatan GSE yang masih dipakai atau tidak. Dalam hal ini dapat mengakibatkan kerugian pada personel *ground handling* karena akan mendapat teguran dari pihak AMC. Padahal penempatan GSE ini telah diatur dalam SKEP 140 tahun 1999 pada pasal 37. Dalam hal ini pentingnya peran petugas AMC dalam menertibkan GSE pada EPA sebagaimana yang dibunyikan dalam KP 326 tahun 2019 tentang Standart Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Namun pada faktanya dikarenakan tugas yang begitu banyak dan wilayah kerja yang cukup luas menyebabkan pengawasan oleh AMC belum sepenuhnya dapat dilakukan secara optimal.
2. Rasa toleransi yang masih tinggi antara personel AMC dengan personil *ground handling* dalam hal ini pelaku pelanggaran ketertiban juga turut menimbulkan rasa kurang jera terhadap pelaku pelanggaran. Sehingga permasalahan yang timbul ini bisa diselesaikan dengan cara koordinasi antara pimpinan, standarisasi dalam pelaksanaan monitoring dan *punishment*, peningkatan sarana dan prasarana, serta pembinaan personil dan peningkatan pengetahuan keselamatan secara berkelanjutan, contohnya diadakan sosialisasi atau kampanye keselamatan.

B. Saran

1. Meningkatkan tugas pengawasan personel AMC karena bertanggung jawab sepenuhnya terhadap pengawasan orang dan kendaraan/peralatan GSE di *apron*. Serta mengurangi rasa toleransi yang tinggi antara pihak AMC terhadap pelaku

pelanggar ketertiban sehingga hal ini bisa menyebabkan rasa jera apabila melanggar ketertiban lagi. Dengan diadakannya patroli rutin 3 kali dalam satu shift kerja terkait dengan penertiban terhadap peralatan GSE yang dilakukan oleh personel AMC. Maka personel AMC yang mendapati pelanggaran wajib memberikan sanksi tegas sesuai dengan SKEP 302 tahun 2011 pasal 38 ayat 1 – 6 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 – 11. Hal ini dilakukan agar memberikan efek jera kepada pelanggar ketertiban, sehingga peralatan GSE kedepannya akan diletakkan pada tempatnya dengan tertib dan rapi.

2. Melakukan pelatihan terhadap personel AMC untuk menambah ilmu pengetahuan dan wawasan tentang dunia penerbangan dan keselamatan penerbangan. Dimana pelatihan ini sendiri diadakan oleh pihak perusahaan atau bisa bekerjasama dengan pihak luar yang terkait dengan dunia penerbangan.
3. Untuk perusahaan *ground handling* harus memberikan pelatihan secara berkala terhadap para personelnnya. Hal ini dikarenakan untuk menambah wawasan personel *ground handling* agar dapat meminimalisir terjadinya kesalahan atau kecelakaan yang terjadi karena telah menerapkan ilmu yang telah dipelajari saat pelatihan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi, A. & N. (2011). Teori Metodologi Penelitian. *Teori Metodologi Penelitian*.
- Aulia Rahman, W. A. (2021). *ANALISIS PENGARUH KETERSEDIAAN FASILITAS RUANG TUNGGU TERMINAL KEBERANGKATAN TERHADAP KEPUASAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA AHMAD YANI SEMARANG*. <https://sttkd.ac.id>
- Belvadiyanti, A., & Suryawan, R. (2022). PERAN GROUND HANDLING STAFF DALAM MENANGANI PENGGUNA JASA MASKAPAI DALAM SITUASI DELAYDI BANDAR UDARA INTERNASIONAL. *Aviasi: Jurnal*. <https://www.ejournal.stp-aviasi.ac.id/index.php/JIK/article/view/109/0>
- Burhan, B. (2005). Metode Penelitian Kuantitatif. In *Bulletin des Sociétés Chimiques Belges*.
- Dwiki Ian Adrian, D. (2021). *PERAN PETUGAS APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) DALAM PENGAWASAN AKTIVITAS PENERBANGAN UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN SISI UDARA BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP*. <http://sttkd.ac.id/>
- Eddy Roflin, Iche Andriyani Liberty, P. (2021). Populasi, Sampel, Variabel dalam Penelitian Kedokteran. In *PT. Nasya Expanding Management*.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *HUMANIKA*, 21(1). <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Fajri, D. L. (2022). *Studi Pustaka Adalah Referensi Penelitian, Ini Penjelasan Lengkapnya*. Katadata.Co.Id.
- Jumlad, W., & Fajrin, M. (2020). Analisis Kinerja Unit Apron Movement Control Terhadap Safety Di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara. *Jurnal*

Manajemen Dirgantara, 13(1), 2622–0946.

Liani, D. A., Fikry, M., & J. Hutajulu, M. (2020). Analisa Metode Webqual 4.0 dan Importance-Performance Analysis (IPA) Pada Kualitas Situs Detik.com. *Jurnal Ilmiah Merpati (Menara Penelitian Akademika Teknologi Informasi)*.
<https://doi.org/10.24843/jim.2020.v08.i01.p04>

Makbul, M. (2021). METODE PENGUMPULAN DATA DAN INSTRUMEN PENELITIAN. *Frontiers in Neuroscience*, 14(1).

Maxmanroe. (2020). *Pengertian Wawancara Adalah, Tujuan, Jenis, Ciri-Ciri, Fungsi Wawancara*. Maxmanroe.Com.

Moto, M. M. (2019). Pengaruh Penggunaan Media Pembelajaran dalam Dunia Pendidikan. *Indonesian Journal of Primary Education*, 3(1).
<https://doi.org/10.17509/ijpe.v3i1.16060>

Muda, K., & Mohd Tohar, S. N. A. (2020). Definisi, Konsep dan Teori Toleransi Beragama. *Sains Insani*, 5(1).
<https://doi.org/10.33102/sainsinsani.vol5no1.179>

Pamungkas, R., SP, A. R., & ... (2019). Kajian Pengawasan Personil Apron Movement Control (Amc) Terhadap Ground Support Equipment (Gse) Di Apron Terminal 3 Bandar *Prosiding SNITP ...*, 1–8.
<http://ejournal.poltekbangsby.ac.id/index.php/SNITP/article/view/385>

Prasetyo, B., Rohman, T., Solihin, S., Sundoro, S., & Kalbuana, N. (2021). Sosialisasi Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat (JPKM) Langit Biru*, 2, 31–38.
<https://doi.org/10.54147/JPKM.V2I01.451>

Pratama, R. N. (2020). *area Apron C Bandar Udara Internasional unit AMC Bandar Udara Internasional bulanan Bandar Udara Internasional kegiatan di Apron C Bandar Udara*. 1–8.

Qomariyah, N., Santoso, I., & Effendi, M. (2014). Analisis Sikap Konsumen dan

Kinerja Atribut Kopi Bubuk Sido Luhur (Studi Kasus di UKM Kopi Bubuk Sido Luhur, Kota Malang). *Jurnal Industria*, 3(1).

Rachmawati, I. N. (2007). Pengumpulan Data Dalam Penelitian Kualitatif: Wawancara. *Jurnal Keperawatan Indonesia*, 11(1).
<https://doi.org/10.7454/jki.v11i1.184>

Riadi, M. (2020). Populasi dan Sampel Penelitian (Pengertian, Proses, Teknik Pengambilan dan Rumus). *Www.Kajianpustaka.Com*, 2020.

Rizal, S. M., & Radiman, R. (2019). Pengaruh Motivasi, Pengawasan dan Kepemimpinan Terhadap Disiplin Kerja Pegawai pada Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten Aceh Tamiang. *Maneggio: Jurnal Ilmiah Magister Manajemen*, 2(1).

Siagian, sondang p. (2014). Fungsi-Fungsi Manajerial. In 2014.

Sugiyono. (2017). Dokumentasi Adalah: Jenis, Kegiatan, Fungsi, Tujuan, Peran. *Dosen.Co.Id*.

Sukendra, I. K., & Atmaja, I. K. S. (2020). INSTRUMEN PENELITIAN. *Pontianak: Mahameru Press*, 1–2.
<https://drive.google.com/file/d/1mYy5xx21gUSDYXNRpJ74Tcf7KPEak0Dy/view?usp=sharing>

Ulfa, R. (2021). Variabel Dalam Penelitian Pendidikan. *Jurnal Pendidikan Keislaman*, 1(1).

LAMPIRAN

WAWANCARA

Lampiran A

Lampiran A. 1 hasil wawancara dengan personel AMC:

Nama Responden : Mas. Rahadian Feris

Unit kerja : Apron Movement Control Bandara Juanda Surabaya

Jabatan : Personel AMC

PERTANYAAN	JAWABAN
“Apa penyebab Ground Handling meletakkan peralatan GSE nya secara sembarangan?”	“Karena mereka biasanya dikejar sama schedule flight yang semakin banyak dan kurangnya personil di lapangan. Akhirnya sebelum/setelah handle flight mereka tidak segera merapikan peralatan GSE di tempatnya.”
“Penindakan seperti apa yang dilakukan AMC terhadap personel <i>Ground Handling</i> yang melanggar?”	“Dengan cara kita beri teguran atau semisal tidak terlihat adanya personil <i>Ground Handling</i> maka AMC menelepon <i>flop airlines</i> dari <i>Ground Handling</i> tersebut untuk meminta segera memindahkan/merapikan GSE yang tidak pada <i>Equipment Parking Area</i> .”
“Apakah di EPA biasanya masih terdapat GSE yang rusak?”	“Ada, mungkin 1 atau 2 GSE. Tapi dalam kurun waktu kurang dari 3x24 jam pihak Ground Handling sudah harus memindahkan GSE tersebut.”
“Apa bisa dipastikan bahwa GSE yang terdapat di EPA sudah sesuai standar?”	“Ya bisa dipastikan sesuai standar, karena kita juga bekerja sama dengan divisi PPKP, AVSEC, dll. Juga ada pendataan GSE secara berkala.”
“Untuk pendataan tersebut, dinamakan pendataan apa dan berapa sekala waktu yang digunakan untuk pendataan tersebut?”	“Dinamakan dengan uji petik yang dilaksanakan 1 tahun sekali. Selain itu juga, kita ada random check terhadap kendaraan/peralatan GSE setiap 1 bulan sekali.”
“Apakah hasil dari kegiatan uji petik dan random check yang dilakukan itu bisa meminimalisir terjadinya	“Uji petik itu untuk GSE yang harus sesuai standart. Sedangkan random check lebih untuk pengecekan PAS,

pelanggaran yang sama untuk tidak terjadi lagi?”	TIM, dan id card para personil Ground Handling di airside. Dan dua kegiatan tersebut bisa meminimalisir pelanggaran yang ada di apron.”
--	---

Lampiran A

A.2 Hasil Wawancara dengan personel AMC

Lampiran A. 2 hasil wawancara dengan personel AMC:

Nama Responden : Mas. Kadet Ali Wahyudin

Unit kerja : Apron Movement Control Bandara Juanda Surabaya

Jabatan : Personel AMC

PERTANYAAN	JAWABAN
“Hal apa yang menjadi penyebab GSE diletakkan sembarangan oleh Ground Handling?”	“Penyebabnya yaitu karena kurangnya personil <i>Ground Handling</i> dalam melakukan pelayanan pesawat atau <i>On Time Performance</i> . Sehingga personil Ground Handling tersebut terburu – buru dan meninggalkan GSE nya untuk mengejar On Time Performance.”
“Kendala apa yang menjadikan personel Ground Handling kurang optimal dalam menciptakan ketertiban di EPA?”	“Biasanya karena EPA penuh dan penataannya kurang rapi.”
“Bagaimana tindakan personel AMC apabila melihat keadaan EPA tidak rapi?”	“Jika kepadatan GSE yang tidak tertib di EPA, maka personel AMC langsung menegurnya agar segera dirapikan dan jangan sampai membahayakan keselamatan penerbangan.”
“Lalu bagaimana tindakan personel AMC ketika melihat peralatan GSE diletakkan sembarangan oleh Ground Handling?”	“Kami akan memberikan teguran langsung kepada personil Ground Handling yang melanggar, tindakan kedua yang dilakukan yaitu dengan mengambil atau menyita PAS atau TIM. Apabila masih melakukan pelanggaran yang sama, maka peralatan tersebut akan dikeluarkan dari area apron.”

“Langkah apa yang dilakukan personel AMC terhadap Ground Handling agar terciptanya ketertiban di wilayah apron?”	“Biasanya kami melakukan patroli rutin setiap 1 – 2 jam di setiap sifit.”
--	---

Lampiran A

A.3 Hasil Wawancara dengan personel AMC

Lampiran A. 3 hasil wawancara dengan personel AMC:

Nama Responden : Bapak. Arifin Putra

Unit kerja : Apron Movement Control Bandara Juanda Surabaya

Jabatan : Supervisor AMC

PERTANYAAN	JAWABAN
“Pelanggaran seperti apa yang sering ditemui oleh personel AMC di apron?”	“hal yang sering ditemui seperti ditaruhnya GSE secara sembarangan atau tidak diletakan di EPA semana mestinya, dan terkadang Ground Handling lupa untuk mengunci atau menaruh penahan (wheel chock) pada peralatan GSE.”
“Bagaimana personel AMC menyikapi tentang peralatan GSE yang diletakan sembarangan oleh Ground Handling?”	“Dari pihak AMC akan melakukan sebuah peneguran terhadap Ground Handling untuk memindahkan peralatan GSE ke tempat yang telah disediakan.”
“Kenapa personel Ground Handling masih ada yang melakukan pelanggaran yang semestinya tidak boleh dilakukan, karena dapat membahayakan keselamatan penerbangan?”	“Hal ini bisa terjadi karena rasa kedisiplinan atau rasa tanggung jawab setiap orang itu berbeda – beda dan pengetahuan tentang peraturan penerbangan yang dimiliki oleh setiap personel Ground Handling mungkin masih minim.”
“Lalu apa yang dilakukan oleh personel AMC jika ada Ground Handling yang melanggar?”	“Kami sebagai pihak AMC akan memberikan sanksi berupa teguran dan apabila tidak diindahkan maka akan kami cabut PAS dan TIM nya.”
“Apa yang dilakukan personel AMC agar personel Ground Handling bisa mematuhi ketertiban yang ada di apron?”	“Dengan cara menjalankan salah satu tugas AMC yaitu sebuah pengawasan terhadap Ground Handling yang menysar kepada pemeriksaan PAS, TIM, dan ketertiban di apron.”

--	--

Lampiran A

A.4 Hasil Wawancara dengan personel AMC

Lampiran A. 4 hasil wawancara dengan personel AMC:

Nama Responden : Mas. Rizal Hanafi

Unit kerja : Apron Movement Control Bandara Juanda Surabaya

Jabatan : Personel AMC

PERTANYAAN	JAWABAN
“Pelanggaran seperti apa yang sering ditemui oleh personel AMC di apron?”	“Pelanggaran yang biasa kami temui itu seperti peralatan GSE yang diletakan sembarangan, yang membuat kondisi apron tidak rapi.”
“Hal apa yang menjadi faktor terjadinya pelanggaran tersebut?”	“kurangnya kesadaran dan kedisiplinan personel Ground Handling.”
“Lalu, bagaimana tindakan dari personel AMC menemui adanya pelanggaran di apron?”	“hal yang personel AMC lakukan adalah dengan cara menegurnya.”
“Apa yang menjadi kendala bagi personel Ground Handling untuk bisa menciptakan EPA yang tertib?”	“Banyaknya peralatan GSE yang ditaruh sembarangan sehingga membuat EPA kurang rapi.”
“Pengawasan seperti apakah yang dilakukan oleh personel AMC terhadap personel Ground Handling?”	“Pengawasan yang kami lakukan berupa patroli lapangan setiap 1 – 2 jam dalam satu kali shift.”

REGULASI

Lampiran B

Lampiran B. 1 SKEP 140 Tahun 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 keterliban 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);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan;
 3. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
 4. Keputusan Presiden Nomor 61 Tahun 1998 tentang Kedudukan , Tugas, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 192 Tahun 1998;
 5. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor : T. 11/2/4-U Tahun 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 11 Tahun 1998;

Pasal 37

Petugas yang bertanggung jawab terhadap segala peralatan atau kendaraan harus segera memindahkan peralatan atau kendaraan tersebut dari tempat parkir apabila pesawat udara yang dilayaninya telah siap melakukan taxiing.

Pasal 38

Setiap orang yang bertugas melayani pesawat udara harus segera memeriksa tempat parkir pesawat udara segera setelah pesawat udara selesai dilayani untuk memastikan bahwa tidak ada benda asing atau materi asing yang membahayakan (foreign object damage) tertinggal pada tempat parkir.

Pasal 39

Dilarang meninggalkan limbah cair dan atau padat di daerah pergerakan.

Pasal 40

Dilarang meninggalkan atau menumpuk benda asing atau materi asing yang membahayakan (foreign object damage) pada permukaan daerah pergerakan.

Pasal 41

Dilarang merokok di semua tempat pada daerah pergerakan dan di dalam hanggar.

Pasal 42

Setiap orang yang menuju ke atau dari apron harus dipandu oleh petugas dari perusahaan penerbangan.

Lampiran B

Lampiran B. 2 KP 326 Tahun 2019

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR 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*)

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 teknis dan operasional guna meningkatkan keselamatan 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*).

- 9.6.7 Prosedur manajemen keselamatan *apron* harus:
- a. Memastikan bahwa orang-orang yang terlibat dalam kegiatan ini telah dilengkapi dengan perlengkapan yang tepat seperti alat komunikasi, pakaian visibilitas tinggi dan peralatan pemadam kebakaran yang sesuai untuk tindakan awal dalam kecelakaan kebakaran bahan bakar;
 - b. Memastikan bahwa orang-orang yang terlibat telah terlatih dengan baik (berlisensi) dan mempunyai pengalaman yang sesuai;
 - c. Memastikan bahwa terdapat koordinasi dan prosedur penyampaian informasi adanya kebakaran di *apron*, jika diperlukan, dengan unit PKP-PK
 - 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.
- 9.6.8 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*

9.6.9 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 peraturan lalu lintas dan regulasi kendaraan dalam Manual Sistem Petunjuk dan Pengendalian Pergerakan Permukaan (SMCGS) (Doc 9476).

Catatan 2. – Memang 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 melalui 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.
- 9.7.2 Pengemudi kendaraan di *area* pergerakan harus mentaati semua instruksi wajib (*Mandatory Instructions*) yang disampaikan melalui marka dan rambu kecuali hal lain yang diotorisasikan oleh: