

Tugas Akhir M.FACHRI SEBAYANG.pdf

by Turnitin LLC

Submission date: 06-Aug-2024 08:55PM (UTC+0700)

Submission ID: 2428167250

File name: 38_2024_08_06_Tugas_Akhir_M.FACHRI_SEBAYANG_e46b2f46f8953244.pdf (5.37M)

Word count: 13056

Character count: 89718

**OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI
KESELAMATAN PETUGAS *GROUND HANDLING AREA AIRSIDE*
BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus Pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG
NIT. 55242110041



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2024**

**OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI
KESELAMATAN PETUGAS *GROUND HANDLING AREA AIRSIDE*
BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus Pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG
NIT. 55242110041



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2024**

ABSTRAK

OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN PETUGAS *GROUND HANDLING AREA AIRSIDE* BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU

Oleh :

MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG
NIT. 55242110041

**Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga**

Keselamatan merupakan aspek yang harus diperhatikan dan diutamakan dalam penerbangan, baik itu keselamatan pada penumpang, pesawat udara, bandar udara maupun kepada personil yang bertugas di bandar udara. Akan tetapi penulis menemukan beberapa personil *groundhandling* yang memakai rompi keselamatan (*safety vest*) tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Petugas *groundhandling* lebih dominan menggunakan tali yang diberi pemantul cahaya pada saat bertugas. Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan sistem pengendalian unit *Apron Movement Control* terhadap keselamatan petugas *Groundhandling* akan penggunaan rompi keselamatan. Metodologi penelitian yang dipilih dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif dengan subjek dalam penelitian ini, yaitu petugas *Apron Movement Control* (AMC) dan petugas *Groundhandling* di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Objek dalam penelitian ini, yaitu penggunaan rompi pada petugas *groundhandling* di wilayah *airside* Bandar Udara Kualanamu. Teknik pengumpulan data yang dilakukan, yaitu observasi, dokumentasi dan wawancara. Tugas Akhir ini melakukan identifikasi kebijakan *Safety Management System* (SMS) khususnya *safety policy* dan *safety promotion* untuk optimalisasi kesadaran keselamatan petugas *ground handling* dengan memberikan draft usulan peraturan direksi tentang standar *safety vest* di wilayah *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu dengan dasar peraturan KP 39 Tahun 2015 serta desain *safety promotion tools* dalam bentuk *safety banner* dan *safety brochure*. Hasil penelitian ini diharapkan memberi masukan kepada pihak Bandar Udara Kualanamu untuk mengambil kebijakan terkait permasalahan yang diangkat dalam Tugas Akhir ini.

Kata Kunci: *Groundhandling*, *Airside*, Optimalisasi, Pengendalian, Rompi Keselamatan.

ABSTRACT

OPTIMIZING THE CONTROL OF THE USE OF SAFETY VESTS FOR GROUND HANDLING ON AIRSIDE AREA OF KUALANAMU INTERNATIONAL AIRPORT

By:

MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG
NIT.55242110041

Program Study Of Airport Management
Program Of Diploma Degree

Safety is an aspect that must be considered and prioritized in aviation, be it safety for passengers, aircraft, airports, or personnel on duty at the airport. However, the author found several ground-handling personnel who wore safety vests that did not meet established regulations. Ground handling officers predominantly use ropes and light reflectors when on duty. This Final Project aims to optimize the control system of the Apron Movement Control unit for the safety of Groundhandling officers using safety vests. The research methodology chosen for this research is descriptive qualitative, with Apron Movement Control (AMC) officers and Groundhandling officers at Kualanamu International Airport Deli Serdang as the subjects in this study. The data collection techniques used are observation, documentation, and interviews. This final assignment identifies Safety Management System (SMS) of safety policies and safety promotion policies to increase the safety awareness of ground handling officers and provide a draft proposal for a board of directors regulation on safety vest standards in the airside area of Kualanamu International Airport based on KP 39 Year 2015 regulations and the design of safety promotion tools in the form of safety banners and safety brochures. The results of this research are expected to provide input to Kualanamu Airport to make policies related to the issues raised in this Final Project.

Keywords: *Groundhandling, Airside, Optimization, Control, Safety Vests.*

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir: "OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN PETUGAS GROUND HANDLING AREA AIRSIDE BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU " telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-2, Politeknik Penerbangan Palembang.



NAMA : MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG

NIT 55242110041

PEMBIMBING I

Ir. BAMBANG WIJAYA PUTRA, M.M

Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19600901 198103 1 001

PEMBIMBING II

Ir. DIRESTU AMALIA, S.T., MS.ASM.

Penata (III/c)
NIP. 19831213 201012 2 003

KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA

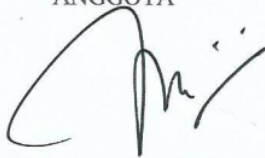
Ir. DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.S.T., M.SI.

Pembina (IV/a)
NIP. 197606121998031001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir: "OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN PETUGAS GROUND HANDLING AREA AIRSIDE BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU " telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-2, Politeknik Penerbangan Palembang. Tugas akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma Tiga pada tanggal 23 Juli 2024.

ANGGOTA



SUNARDI, S.T., M.Pd., M.T.
Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 19720217 199501 1 001

SEKRETARIS



Ir. DIRESTU AMALIA, S.T., MS.ASM.
Penata (III/c)
NIP. 19831213 201012 2 003

KETUA



Dr. Ir. SETIYO, M.M.
Pembina Tk.1 (IV/b)
NIP. 19601127 198002 1 001

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Fachri Sebayang

NIT : 55242110041

Program Studi : Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul “OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN PETUGAS *GROUND HANDLING* AREA *AIRSIDE* BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dalam keadaan sadar dan tanpa paksaan dari pihak manapun. Apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Palembang, Juli 2024
Yang Membuat Pernyataan

MATERAI 10.000

MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir Diploma Tiga yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta pada pengarang dengan mengikuti aturan yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya. Sitasi hasil penelitian. Tugas Akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Sebayang, M.F. (2024): “OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN PETUGAS GROUND HANDLING AREA AIRSIDE BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU”

Tugas Akhir Program Diploma Tiga, Politeknik Penerbangan Palembang. Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Tugas Akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Palembang.

Dipersembahkan Kepada:

Ayahanda Budimansyah Sebayang dan Ibunda Helmina Br Ginting

Adik - adikku serta Untuk mu ◦

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat dari-Nya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN PETUGAS *GROUNDHANDLING* AREA *AIRSIDE* BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU”.

Penyusunan tugas akhir ini dilakukan guna memenuhi persyaratan untuk dapat lulus pada Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan 2 Bravo Politeknik Penerbangan Palembang. Segala informasi dan juga data yang terdapat dalam tugas akhir ini penulis peroleh dari Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang pada saat penulis melakukan observasi di sana saat pelaksanaan *On the Job Training*.

Penulis melewati banyak hal selama penyusunan tugas akhir ini. Untuk itu dalam kesempatan ini penulis tak lupa mengucapkan rasa syukur dan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan, baik moril dan materil. Adapaun ucapan terima kasih penulis tuturkan kepada:

1. Allah SWT, Tuhan yang Maha Esa.
2. Ungkapan terima kasih yang tidak terhingga penulis utarakan kepada kedua orang tua, serta keluarga besar yang selalu memberikan dukungan kepada penulis, baik moril dan materil selama penulis menempuh pendidikan.
3. Kepada yth, Bapak Sukahir, S.SI.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang.
4. Kepada yth, Bapak Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., M.Si. selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang.
5. Kepada yth, Bapak Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M. selaku Dosen Pembimbing tugas akhir penulis sekaligus Pembimbing penulis saat melaksanakan *On the Job Training*.
6. Kepada yth, Ibu Ir. Direstu Amalia, S.T., MS.ASM. selaku Dosen Pembimbing II tugas akhir penulis.

7. Kepada yth, Bapak dan Ibu dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam Tugas Akhir yang penulis ajukan.
8. Kepada yth, Para Dosen, Instruktur serta Pengasuh Politeknik Penerbangan Palembang.
9. Kepada yth, Para Admin Prodi DIII Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang.
10. Kepada yth, Bapak Jefry Ardiansyah Toy Sianipar selaku *Assistant Manager of Airside Operation* yang telah membimbing dan mendukung penulis.
11. Kepada seluruh senior *Airport Operation* dan *Airside Operation/Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang yang sangat banyak membantu, serta memberi arahan dan juga motivasi kepada penulis selama melaksanakan penelitian.
12. Kepada rekan-rekan serta adik-adik *course* DIII Manajemen Bandar Udara yang sering memotivasi penulis agar tetap bersemangat dalam melakukan penelitian.
13. Kepada seluruh Taruna/I Politeknik Penerbangan Palembang, serta seluruh pihak yang membantu penulis, baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian tugas akhir ini.
14. Kepada seseorang yang telah menemani penulis pada saat *On The Job Training* dari Universitas Sumatera Utara yang telah memberi dukungan dan juga memberi motivasi yang berharga bagi penulis.

Penulis sangat sadar akan segala keterbatasan yang terdapat dalam tugas akhir ini. Namun penulis berharap semoga tugas akhir ini dapat memberi manfaat kepada siapapun pembaca, baik sebagai referensi atau sekadar menambah wawasan dan ilmu pengetahuan.

Palembang, 23 Juli 2024
Penulis

Muhammad Fachri Sebayang

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
PENGESAHAN PEMBIMBING	v
PENGESAHAN PENGUJI	vi
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	vii
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR	viii
KATA PENGANTAR	x
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
DAFTAR SINGKATAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Batasan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	8
F. SISTEMATIKA PENULISAN	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Kajian Teori	10
1. Optimalisasi	10
2. Pengendalian	10
3. Apron Movement Control (AMC).....	11
4. Ground Handling	12
5. Safety Vest	13
6. Safety Management System (SMS).....	16
7. Human Factor	20

B. Penelitian Terdahulu.....	21
BAB III METODE PENELITIAN	25
A. Desain Penelitian.....	25
B. Subjek dan Objek Penelitian	26
1. Subjek Penelitian	26
2. Objek Penelitian	27
C. Instrumen dan Teknik Pengumpulan Data.....	27
(Sumber : Data yang diolah dari SOP AMC MANUAL) . Error! Bookmark not defined.	
D. Teknik Analisis Data	28
E. Lokasi dan Waktu Penelitian	30
1. Lokasi Penelitian	30
2. Waktu Penelitian.....	30
F. GAP Analysis	30
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	32
A. Hasil Penelitian.....	32
1. Hasil Observasi	32
2. Hasil Wawancara	33
B. Pembahasan.....	40
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	51
A. Kesimpulan	51
B. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN	57

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1. Penelitian Terdahulu	21
Tabel III. 1. Subjek Penelitian	26
Tabel III. 2 Instrumen Angket Wawancara	28
Tabel III. 3 Waktu Penelitian	30
Tabel IV.1 Hasil Wawancara Dengan Supervissor AMC	33
Tabel IV.2 Hasil Wawancara dengan Supervisor <i>Ground Handling</i>	35
Tabel IV.3 Matrik GAP Analisis.....	40
Tabel IV.4 Point Perhatian.....	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1 Hal yang Dapat Menimbulkan Bahaya	5
Gambar II. 1. Jenis <i>Safety Vest</i>	16
Gambar II. 2 Ilustrasi 4 Pilar Komponen SMS	17
Gambar II. 3. Struktur Organisasi PT. Angkasa Pura AVIASI.....	18
Gambar III. 1 Prosedur Penelitian	25
Gambar IV.1 Rompi <i>Safety Vest</i> (Kiri) dan Rompi V (Kanan).....	32
Gambar IV. 2 Dokumentasi dengan Supervisor AMC dan Supervisor <i>Ground Handling</i>	36
Gambar IV. 3 <i>Taxonomy of Unsafe Acts</i>	37
Gambar IV. 4 <i>Taxonomy Unsafe Acts</i> yang terjadi di lapangan.....	38
Gambar IV. 5 <i>Swiss Cheese Model</i>	39
Gambar IV. 6 Kebijakan Keselamatan Baru	45
Gambar IV. 7. <i>Safety Banner / Brochure</i>	48
Gambar IV. 8 Spesifikasi <i>Safety Vest</i>	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Dokumentasi.....	57
Lampiran B SOP <i>Airside Operation</i>	59
Lampiran C Kp 39 Tahun 2015	60
Lampiran D Konsep Kebijakan Keselamatan Baru	61
Lampiran E <i>Job Profile</i>	64
Lampiran F Surat PT AP.AVIASI	66
Lampiran G Surat OTBAN WIL.II	68
Lampiran H Angket Wawancara	70
Lampiran I <i>Safety Banner</i>	71
Lampiran J <i>Design Safety Vest</i>	72
Lampiran K Sertifikat	73
Lampiran L Lembar Bimbingan	74
Lampiran M Plagiarisme.....	76

DAFTAR SINGKATAN

AMC	: <i>Apron Movement Control</i>
APD	: <i>Alat Pelindung Diri</i>
AVSEC	: <i>Aviation Security</i>
HR	: <i>Human Resource</i>
KLIA	: <i>Kuala Lumpur International Airport</i>
KNKT	: <i>Komite Nasional Kecelakaan Transportasi</i>
PKPS	: <i>Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil</i>
VDGS	: <i>Visual Docking Guidance System</i>
SMS	: <i>Safety Management System</i>
MP3EI	: <i>Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia</i>
HF	: <i>Human Factor</i>
PKPN	: <i>Program Keselamatan Penerbangan Nasional</i>
SRM	: <i>Safety Risk Management</i>
CASR	: <i>Civil Aviation Safety Regulation</i>
FOD	: <i>Foreign Object Debris</i>
OJT	: <i>On The Job Training</i>
V	: <i>Apron Victor</i>
W	: <i>Apron Whiskey</i>
X	: <i>Apron Xray</i>
Z	: <i>Apron Zulu</i>

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri penerbangan telah menjadi transportasi paling penting dalam perkembangan teknologi dan mobilitas global saat ini. Transportasi udara menjadi salah satu unsur penting dalam menggerakkan dinamika pembangunan, mobilitas manusia, barang dan jasa, serta meningkatkan hubungan bilateral dan multilateral. Peranan penting dari industri penerbangan saat ini tentu menuntut pihak yang terkait untuk dapat memberikan pelayanan yang maksimal. Industri penerbangan dituntut untuk dapat memiliki keunggulan dari kecepatan dan efisiensi waktu. Selain itu industri penerbangan juga dituntut untuk memerhatikan aspek keamanan. Menurut Undang-undang No 1 Tahun 2009, dijelaskan bahwa keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan pendukung lainnya. Dari undang-undang tersebut sudah jelas bahwa keselamatan merupakan aspek yang harus diutamakan dan diperhatikan dalam dunia penerbangan.

Dilansir dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Republik Indonesia, terdapat beberapa kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian pada penggunaan alat pelindung diri, terkhususnya pada penggunaan *safety vest*. Pada Bandar Udara Sultan Hasanudin pada 25 Mei 2019, PT. Batik Air Indonesia dengan pesawat bertipe Airbus A320 beregistrasi PK-LZJ. Pada pukul 18.42 UTC (02.42 WITA), pesawat melakukan *pushback* dari *stand* B1. Terdapat 3 personil yang melakukan operasi ini, yaitu supir *towing tractor*, *wingman*, dan *headsetman* yang dilakukan oleh mekanik pesawat tersebut. Supir dan *wingman* memakai rompi dengan bervisibilitas tinggi (*high visibility vest*), sedangkan *headsetman* tidak menggunakan rompi apapun hanya mengenakan seragam dari perusahaan yang tidak ada pemantul cahaya. Sebelum melakukan operasi pendorongan pesawat (*pushback*), tidak ada koordinasi diantara ketiganya, pada saat melakukan

aktifitas *pushback* tersebut, supir melakukan pendorongan (*pushback*) dan melakukan pembelokan (*maneuveing*) pada pesawat tersebut. Posisi *headsetman* yang berada di belakang *nosewheel* tidak mengetahui jika pesawat tersebut melakukan *manouvering*, sehingga kaki kanan *headsetman* tersebut terlindas *towing tractor*. Supir menyadari adanya lonjakan pada permukaan apron dan berhenti melakukan *pushback*. Dari insiden tersebut kaki kanan *headsetman* patah dan tidak dapat melakukan tugas nya kembali dalam waktu dekat.

Sejalan dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan pada pasal 314 yaitu bahwa setiap penyedia jasa penerbangan diwajibkan untuk mengembangkan, menerapkan, dan mengevaluasi serta menyempurnakan sistem dari manajemen keselamatan (SMS) yang sesuai dengan Program Keselamatan Penerbangan Nasional (PKPN) yang berlaku (Nugraha dkk., 2020). Maka diperlukan adanya pendekatan Sistem Manajemen Keselamatan atau *Safety Management System* (SMS) di wilayah Bandar Udara. SMS merupakan suatu pendekatan atau upaya yang sistematis untuk mengelola keselamatan dan keamanan penerbangan termasuk didalamnya adalah organisasinya, kewajiban, kebijakan, dan prosedur, serta fasilitas yang diperlukan untuk terbebas dari bahaya/gangguan penerbangan pada tingkat yang masih dapat diterima. Terdapat 4 pilar SMS yaitu *safety policies and objectives*, *safety risk management*, *safety assurance*, dan *safety promotion*.

Permasalahan di lapangan langsung Bandar Udara di wilayah Pulau Sumatera, domestik bahkan rute internasional. Bandara Kualanamu dibangun untuk menggantikan Bandara Polonia. Tujuan dari Bandara ini dibangun, yaitu untuk pelaksanaan MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia). Selain bagian dari keselamatan penerbangan, perpindahan bandar udara polonia bertujuan untuk MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia). Bandar Udara Internasional Kualanamu diharapkan dapat menjadi Bandar Udara Hub di wilayah Sumatera dan sekitarnya, seperti Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng. Selain

itu Bandar Udara Internasional Kualanamu juga diharapkan dapat menjadi pesaing Bandar Udara Changi Singapura dan Bandar Udara Kuala Lumpur International Airport (KLIA) Malaysia. Bukan hal yang mustahil bagi Bandar Udara Kualanamu untuk dapat menyaingi Bandar Udara sekelas Changi Singapura dan Kuala Lumpur International Airport (KLIA). Hal ini karena terdapat beberapa faktor pendukung, baik secara geografis maupun secara ekonomi yang akan menjadikan Bandar Udara Internasional Kualanamu setara dengan Bandar Udara besar lainnya.

Untuk mewujudkan cita-cita tersebut, Bandar Udara Internasional Kualanamu dituntut untuk melakukan peningkatan, terutama terhadap fasilitas kenyamanan, keselamatan dan keamanan pada penumpang, serta Sumber Daya Manusia (*Human Resources*) yang berstandar internasional. Salah satu peningkatan yang perlu dilakukan, yaitu pada petugas AMC (*Apron Movement Control*). AMC merupakan salah satu organisasi di Bandar Udara Internasional Kualanamu yang mempunyai tugas dan fungsi untuk mengawasi pergerakan baik pesawat udara, kendaraan, maupun orang atau personil yang bergerak di wilayah Sisi Udara (*airside*) di Bandar Udara. Personil AMC juga bertugas untuk mengawasi keselamatan pada personil yang bertugas di daerah sisi udara, terutama pada wilayah apron. Petugas AMC juga berperan dalam mengawasi penggunaan APD (alat pelindung diri) pada setiap personil yang bertugas, di antaranya rompi keselamatan (*safety vest*), sepatu *safety* (*safety shoes*), dan penutup telinga (*earmuff/ earplug*) (Rahimuddin & Tukan, 2023).

Berdasarkan observasi yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Kualanamu terdapat beberapa personil *groundhandling* yang memakai rompi keselamatan (*safety vest*) yang berbeda dari rompi yang sesuai dengan peraturan berlaku. Dari pengamatan yang dilakukan, tampak para personil *groundhandling* hanya menggunakan tali pengaman yang diberi pemantul cahaya atau yang biasa disebut rompi V (*safety vest V*). Dari wawancara yang dilakukan dengan personil *groundhandling*, mereka mengatakan bahwa pada peraturan hanya tertulis terlihat

dan memantulkan cahaya. Selain fenomena petugas *groundhandling* yang menggunakan rompi V (*safety vest V*), penulis juga menemukan fenomena yang di mana petugas *groundhandling* memakai baju kemeja yang dibelakangnya diberikan *scotchlite reflective tape* (pemantul cahaya). Sementara itu menurut KP 39 Tahun 2015 poin 10.15.4.2b dikatakan bahwa rompi yang digunakan oleh personil yang bertugas di wilayah sisi udara harus memiliki visibilitas yang tinggi dengan warna yang cerah sehingga memudahkan personil lainnya yang melakukan operasi pada siang dan malam hari. Serta dilengkapi dengan pemantul cahaya (*scotchlite reflective tape*) di depan dan dibelakang rompi yang berfungsi untuk memudahkan untuk mengetahui bahwa terdapat personil lainnya yang sedang bertugas di wilayah sisi udara melalui pantulan cahaya yang dihasilkan. Tertulis juga harus memiliki logo instansi atau maskapai, unit personil tersebut seperti *engineer*, *technician*, *porter*, serta menggunakan warna rompi yang berbeda dan telah disepakati antara perusahaan maskapai dengan penyelenggara bandar udara (Prasetyo & Pradana, 2022).

Selain 2 fenomena tersebut, penulis juga mendapati banyak petugas yang bahkan tidak menggunakan rompi pada saat bertugas di area sisi udara, tentu hal ini sudah melanggar peraturan yang berlaku. Dari observasi yang dilakukan diketahui bahwa para petugas tersebut, baik yang memakai rompi V (*safety vest V*) maupun petugas yang menggunakan kemeja yang diberi pemantul cahaya mengatakan bahwa perusahaan tidak memberikan anggaran terhadap alat pelindung diri yang digunakan oleh petugas yang melakukan tugas di wilayah sisi udara (*airside*). Sedangkan untuk rompi konvensional yang digunakan secara umum itu memiliki harga yang relatif mahal. Hal tersebut membuat para petugas harus memutar otak agar bisa kembali bertugas di area mereka. Hal ini tentu bertentangan dengan Undang-undang Ketenagakerjaan pada pasal 86 ayat (1) butir (a) disebutkan bahwa setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja.



Gambar I. 1 Hal yang Dapat Menimbulkan Bahaya
(Sumber :Initial AMC POLTEKBANG MEDAN)

Berdasarkan observasi penulis, terdapat 3 hal yang menimbulkan potensi resiko kecelakaan dalam suatu kegiatan operasional, yaitu:

1. *Habit* (Kebiasaan)

Adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang – ulang dan selalu sama dan dilakukan tanpa adanya proses pemikiran (Wibowo, 2020).

2. *Haste* (Terburu-buru)

Adalah kegiatan memilih, mencari atau bahkan melakukan sesuatu kegiatan tanpa melakukan perhitungan yang tepat sehingga menyebabkan suatu akibat yang tidak diinginkan yang diakibatkan tanpa memikirkan resiko kedepannya agar pekerjaan yang dilakukan cepat terlaksana (Wisqa, 2023).

3. *Leadership* (kepemimpinan)

Adalah suatu proses kegiatan yang digunakan untuk mempengaruhi pada orang lain untuk melakukan suatu kegiatan demi suatu tujuan (Silverthorne, 2022). Boeske (2023) menyebutkan bahwa kepemimpinan adalah suatu proses pengaruh yang hidup untuk mencapai pada tujuan yang telah ditentukan.

Dari pernyataan yang telah penulis uraikan, dapat ditarik adalah jika ketiga hal tersebut dilakukan dengan terus menerus, seperti kurang tegasnya pimpinan organisasi atau perusahaan tersebut, dengan kebiasaan anggota yang menjalankan suatu pekerjaan tidak sesuai dengan standar operasional yang telah ditetapkan serta melakukan setiap tugas yang telah diberikan secara terburu-buru, maka sudah dapat dipastikan akan terjadinya suatu *incident* maupun *accident* yang tidak diinginkan setiap personil.

Dalam jurnal (Prasetyo & Pradana, 2022), bahwa maskapai batik air memiliki *On Time Performance* (OTP) yang baik, tetapi perlu adanya sosialisasi promosi

tentang keselamatan dalam bekerja. Karena masih banyak petugas ramp yang bekerja mengejar OTP tetapi kesadaran akan keselamatannya masih kurang, sehingga perlu adanya audit yang dilakukan secara rutin agar tidak hanya mencapai OTP yang baik saja tetapi juga capaian sasaran akan keselamatan juga meningkat. Fenomena di lapangan ini tentunya tidak serta merta dibiarkan begitu saja oleh manajemen bandar udara, tentu saja terdapat beberapa upaya yang telah dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan (*awareness*) khususnya bagi personil *ground handling*. Kegiatan *Ramp Safety Campaign* menjadi kegiatan unggulan yang bertujuan untuk mengkampanyekan keselamatan di area ramp atau sisi udara (*apron* dan *taxiway*). Namun kegiatan ini dilakukan hanya 1 sampai 2 kali dalam setahun di karenakan keterbatasan personil dan kesibukan aktifitas lainnya (Amalia, 2019). Sehingga dibutuhkan kegiatan *safety promotion* lainnya untuk meningkatkan *awareness* para personil *ground handling* bahwa penggunaan *safety vest* bukan hanya untuk pemenuhan ketentuan melainkan bermanfaat bagi personil itu sendiri dan menurunkan resiko terjadinya *incident* maupun *accident* yang berdampak pada kehilangan nyawa maupun material yang menyebabkan kerugian.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan judul “Optimalisasi Pengendalian Penggunaan Rompi Keselamatan Petugas Groundhandling Area Airside Bandar Udara Internasional Kualanamu”. Penelitian ini bertujuan melakukan optimalisasi dengan memberikan rekomendasi berupa diterbitkannya peraturan direksi terkait keselamatan kerja di area sisi udara (*airside*) melalui standar *safety vest* yang akan menjadi peraturan turunan dari Peraturan Menteri Perhubungan dan juga memberikan rekomendasi kegiatan *safety promotion* untuk meningkatkan *awareness* terhadap penggunaan *safety vest* di Bandar Udara Internasional Kualanamu.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini, yaitu “Bagaimana cara mengoptimalkan pengendalian penggunaan rompi keselamatan (*safety vest*) pada personil *ground handling* yang sesuai dengan pendekatan pilar *Safety Management System* untuk meningkatkan kepatuhan personil *ground handling* terhadap keselamatan kerja di area *airside* bandar udara internasional kualanamu?”.

C. Batasan Masalah

Agar penelitian yang dilakukan dapat lebih terarah dengan pembahasan yang jelas dan tidak keluar dari konteks judul dan masalah, maka penulis membatasi penelitian ini dengan memberikan rekomendasi berupa draft peraturan kepada Bandar Udara Internasional Kualanamu untuk upaya peningkatan pengendalian unit *Apron Movement Control* terhadap tingkat kepatuhan petugas *groundhandling* penggunaan rompi keselamatan (*safety vest*) di sisi udara (*airside*) Bandar Udara Kualanamu serta memberikan promosi keselamatan melalui *safety banner/brochure* penggunaan *safety vest* yang sesuai standar sebagai implementasi dari pilar SMS Pertama yaitu *Safety Policies and Objective* dan Pilar Keempat *Safety Promotion*.

D. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan sistem pengendalian unit *Apron Movement Control* terhadap keselamatan petugas *Groundhandling* akan penggunaan rompi keselamatan sesuai rekomendasi peraturan dengan dasar peraturan KP 39 Tahun 2015 di wilayah *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin didapatkan dari penelitian ini, adalah sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

Penelitian ini sebagai syarat untuk mendapatkan gelar Ahli Madya Transportasi di Jurusan Manajemen Penerbangan Program Studi Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang. Selain itu penelitian ini juga dapat memberikan pengalaman berharga pada penulis dalam upaya menambah wawasan dan ilmu pengetahuan Bagi Pihak Bandar Udara.

Penelitian ini bermanfaat agar pihak terkait dapat menemukan solusi dari permasalahan yang terdapat di lingkungan Bandar Udara, sehingga lebih dapat memaksimalkan keselamatan kerja para personil yang bertugas.

2. Bagi Pihak Kampus

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi Politeknik Penerbangan Palembang yang merupakan tempat penulis menempuh ilmu pendidikan, seperti untuk menambah bahan keperluan akreditasi kampus dan juga sebagai bahan referensi yang berguna pada penelitian yang akan datang.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I Pendahuluan

Menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, hipotesis (jika ada), manfaat penelitian, serta sistematika pelaporan.

BAB II Landasan Teori

Berisi tentang teori-teori penunjang dan kajian pustaka dari penelitian-penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya

BAB III Metode Penelitian

Metode penelitian pada proposal yang menjelaskan tentang perencanaan, metode, bahan atau materi dan alat yang digunakan, data yang diperlukan instrumen pencapaian, rancangan prototip, variabel, serta gambaran analisis hasil yang diinginkan.

BAB IV Hasil dan Pembahasan

Berisikan hasil-hasil yang terkait dengan parameter studi dan tujuan dari tugas akhir serta analisis-analisis lebih lanjut terhadap hasil beserta pembahasan.

BAB V Kesimpulan dan Saran

Berisikan kesimpulan menyeluruh dari hasil dan pembahasan sesuai tujuan pada bab pendahuluan dan analisis serta diskusi yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya. Serta saran-saran untuk perbaikan atau aspek lain yang perlu dikaji lebih lanjut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Optimalisasi

Dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), kata “Optimalisasi” berasal dari kata dasar “optimal” yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya), sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut Poerwadarminta (Rattu dkk., 2022) Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien”. Sedangkan menurut Gunawan (Latifah & Umah, 2022) Optimalisasi adalah proses, perbuatan mengoptimalkan dan menunjukkan upaya proses yang direncanakan dan dilaksanakan secara sistematis dan terstruktur untuk mencari suatu capaian atau hasil yang terbaik. Dari pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa Optimalisasi adalah suatu cara atau proses yang direncanakan dan dilaksanakan secara sistematis untuk mendapatkan hasil yang terbaik atau maksimal.

2. Pengendalian

Merupakan upaya untuk memastikan bahwa proses produksi dan operasi berjalan sesuai dengan rencana dan bahwa kesalahan dapat diperbaiki untuk mencapai tujuan yang diharapkan (Revita dkk., 2021). Sedangkan menurut Mastur & Aji (2016) pengendalian adalah suatu proses yang mengatur suatu kegiatan yang telah direncanakan dengan standar yang telah disepakati dan ditetapkan dengan harapan agar mengurangi kesalahan yang akan terjadi kedepannya.

Berdasarkan pendapat dari para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa pengendalian adalah suatu cara yang dilakukan, baik dengan melakukan pengamatan atau pengukuran untuk memastikan segala perencanaan yang ditelaah disusun berjalan dengan baik.

3. Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 21 Tahun 2015, personel pengatur pergerakan pesawat udara *Apron Movement Control* (AMC), merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penempatan parkir pesawat udara (Maheswara & Rachmawati, 2022). Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang mengatur dan mengawasi segala kegiatan yang berkaitan mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan di apron, mengatur petugas di apron serta mengatur pergerakan pesawat maupun kendaraan penunjang lainnya di area Apron (Rahimuddin & Tukan, 2023). Sedangkan menurut Amri (2022) *Apron Movement Control* (AMC) merupakan personil Bandar Udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron. Dari pendapat para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa *Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit yang berisi personel di Bandar Udara yang bertanggung jawab atas segala aktivitas di Bandar Udara terutama di area sisi udara (*aiside*), baik dalam memerhatikan ketertiban, kenyamanan, hingga keselamatan di area *apron*.

Apron Movement Control (AMC) memiliki tugas sebagai penanggung jawab atas kegiatan pelayanan operasi penerbangan pada darat, pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, barang, orang serta kebersihan pada sisi udara, pengawasan terhadap hewan liar yang terdapat disisi udara (*apron*), pengaturan dan pengawasan penempatan peralatan *Ground Support Equipment* dan

pencatatan data penerbangan dan pendistribusian data penerbangan kepada unit komersil (Olin & Meilani, 2022).

Menurut (Rahimuddin & Tukan, 2023) tugas dari *Apron Movement Control* (AMC), antara lain:

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation* terlebih dahulu, untuk memudahkan pemarkiran dan handling pesawat udara bersangkutan.
2. Pengawasan terhadap *engine run up, aircraft towing, memonitor start upclearance* yang diberikan *control tower* untuk meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di apron.
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung dan berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di apron.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
6. Mengadakan control terhadap disiplin di apron dengan mengeluarkan ketentuan/aturan yang berkaitan dengan pengemudi dan kendaraan yang beroperasi di apron.
7. Menjamin kebersihan apron dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi agar menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di apron selalu dalam keadaan baik setiap saat.

Dari pendapat para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tanggung jawab yang besar, karena berfungsi dalam mengatur pergerakan pesawat di area apron sembari menjamin keselamatan serta kelancaran pergerakan di area apron.

4. Ground Handling

Ground Handling terdiri dari 2 kata, yaitu “*Ground*” yang berarti darat dan “*Handling*” yang berarti penanganan. Dapat diartikan bahwa *Ground Handling*, yaitu penanganan di darat. *Ground Handling* atau “Tata Operasi Darat” adalah pengetahuan dan keterampilan tentang penanganan pesawat di apron, penanganan

penumpang dan bagasinya di terminal dan kargo, serta pos di cargo area (Keke & Susanto, 2020). Menurut Majid dan Warpani (Keke & Susanto, 2020) *Ground Handling* adalah suatu aktifitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandar udara, baik keberangkatan departure) maupun untuk kedatangan (arrival). Dari pendapat yang diungkapkan para ahli di atas, *Ground Handling* merupakan suatu aktifitas pada perusahaan penerbangan yang bergerak di bidang penanganan dan pelayanan terhadap penumpang, baik menangani pesawat di area apron hingga menangani bagasi, kargo dan sebagainya.

Menurut Annex 9² di dalam jurnal Majid & Warpani (Hestuningrum & Ahyudanari, 2019) Secara umum proses ground handling di bagi menjadi 2, yaitu:

1. *Embarkation*, proses di mana penumpang turun dari pesawat, menurunkan bagasi, cargo, *lavatory service* dan *cabin cleaning service* dan *ground power unit* untuk mematikan mesin pesawat.
2. *Disembarkation*, proses keberangkatan pesawat yang meliputi *water service*, *air conditioning service*, *catering service*, pengisian bahan bakar pesawat, *loading cargo* dan *loading baggage* terakhir dilakukan pencatatan waktu *off block* yakni pada saat pesawat menutup pintu dan bersiap untuk melakukan *push back*.

Urutan pada *Ground Handling* sangat penting, urutan tersebut yang harus dilakukan pertama adalah membawa pesawat pada apron dapat disusul dengan kendaraan *lavatory servis* dan *Portable water trucks* tidak boleh bersamaan jadi air kotor dikeluarkan terlebih dahulu baru memasukkan air bersih, pekerjaan ini dapat digabung dengan *cleaning*, *catering*, dan bahan bakar dan urutan untuk kendaraan naik atau turunkan bagasi berada di sepanjang waktu pelayanan *ground handling* (Hestuningrum & Ahyudanari, 2019).

5. Safety Vest

Safety Vest merupakan salah satu akewajiban dasar yang terdapat dalam Alat Pelindung Diri (APD). *Safety Vest* terdiri dari 2 kata dalam Bahasa Inggris, yaitu

“*Safety*” yang berarti Pengaman dan “*Vest*” yang berarti Rompi. Jadi *Safety Vest* dapat diartikan sebagai rompi pengaman. *Safety vest* merupakan sebuah rompi yang dirancang khusus untuk melindungi tubuh pekerja dari bahaya kerja. Rompi ini terbuat dari bahan yang kuat dan elastis sehingga berguna ketika terjadi benturan. Selain itu, juga dapat meningkatkan visibilitas pekerja di tempat kerja, sehingga meminimalisir risiko kecelakaan (*griyasafety.com*). *Safety vest* adalah salah satu dari pada Alat Pelindung Diri (APD) yang dimana merupakan mekanisme penting untuk melindungi keselamatan dan kesehatan pekerja khususnya di lokasi konstruksi, pelabuhan, terminal, gudang, dan tempat selalu terjadinya kecelakaan kerja (Rajendran dkk., 2020). *Safety vest* secara khusus berfungsi memberi visibilitas bagi pekerja, sehingga mempermudah pengawasan dan mengenali posisi mereka dalam bekerja, sehingga menghindarkan diri dari resiko yang dapat membahayakan, serta sebagai alat indentifikasi entitas pekerja (Mafra dkk., 2021). *Safety Vest* memiliki manfaat bagi pekerja, di antaranya:

1. Dapat meningkatkan visibilitas pekerja, sehingga mereka dapat lebih mudah dilihat oleh pengemudi dan orang-orang di sekitar mereka. Ini sangat berguna untuk pekerja yang bekerja di luar ruangan atau di area yang ramai.
2. Dapat digunakan untuk menandai area kerja pekerja, sehingga membantu untuk mencegah tabrakan atau benturan dengan peralatan atau benda-benda lain.
3. Selain itu, *safety vest* juga bisa digunakan untuk memberikan perlindungan pada pekerja dari cuaca ekstrem, seperti panas matahari atau hujan dingin. Dengan menggunakan *safety vest*, pekerja akan terlindungi dari cuaca ekstrem dan tetap dapat bekerja dengan nyaman.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa *safety vest* adalah rompi pengamanan yang dirancang dengan menggunakan bahan yang kuat dan elastis yang berguna untuk melindungi pekerja dari berbagai resiko kerja, serta memberikan visibilitas bagi pekerja.

Terdapat 4 jenis safety vest, di antaranya:

1. *High Visibility Vest*

High visibility vest digunakan untuk meningkatkan visibilitas tubuh dalam situasi yang pencahayaannya rendah seperti malam hari atau di bawah cuaca buruk. Warna *high visibility vest* yang paling sering digunakan adalah oranye dan merah.

2. *Reflective Vest*

Reflective vest berfungsi untuk memberikan efek balik cahaya agar lebih mudah dilihat oleh orang lain, terutama ketika berada di jalan raya. Selain itu, *reflective vest* biasanya dilengkapi dengan strip reflektif yang akan memberikan efek balik cahaya ketika mendapat cahaya langsung, seperti lampu mobil atau sinar matahari. Warna *reflective vest* pada umumnya adalah hitam dan putih.

3. *Flame Resistant Vest*

Flame resistant vest digunakan untuk melindungi tubuh dari bahaya api atau benturan panas yang sering terjadi di industri-industri seperti migas dan lainnya. Warna *flame resistant vest* biasanya biru dan hijau.

4. *Fire Retardant Vest*

Fire retardant vest merupakan jenis yang memiliki daya tahan api lebih tinggi daripada flame resistant. Selain itu, fire retardant vest dilengkapi juga dengan lapisan kain dan material yang mampu menahan api hingga suhu tertentu. Warna *fire retardant vest* biasanya hitam dengan warna stripes kuning atau orange (griyasafety.com).



Gambar II. 1. Jenis Safety Vest
(Sumber: Google)

Adapun jenis dari *safety vest* yang biasa digunakan para personel *Ground Handling*, yaitu jenis *Reflective Vest*. Hal ini karena jenis *Reflective Vest* dapat memberikan efek balik cahaya agar penggunanya dapat lebih mudah dilihat oleh orang lain.

6. Safety Management System (SMS)

Dalam pelaksanaan operasi penerbangan, keselamatan adalah prioritas yang paling pertama dan harus diutamakan baik itu dari operasi penerbangan, Tertuang pada UU No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan, keselamatan merupakan pemegang fungsi paling utama dalam operasi penerbangan, dan negara memegang fungsi atas pengendalian terhadap pembinaan serta penyelenggaraan terhadap operasi penerbangan (Masito dkk., 2022) Menurut ICAO Doc. 9859, SMS adalah adalah suatu pendekatan melalui kebijakan yang formal dan paling utama yang harus ada di seluruh organisasi atau perusahaan untuk mengelola, mengurangi dan mencegah risiko kecelakaan dan memastikan pengendalian risiko terhadap keselamatan (Amalia dkk., 2022). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 62 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan, disebutkan bahwa seluruh stakeholder dalam operasi penerbangan wajib berpartisipasi melalui Standar Operasional Prosedur (SOP) melalui identifikasi bahayam analisis, evaluasi dan mitigasi risiko untuk

meningkatkan keselamatan dalam operasi penerbangan (Poerwanto, 2019). Dapat disimpulkan bahwa penyusunan dan penerapan SMS serta peninjauan terhadap SMS yang telah dilaksanakan sangat penting dan harus dilaksanakan untuk memastikan dan menunjang keselamatan terhadap operasional penerbangan di bandar udara.

Dalam SMS terdapat 4 pilar yang menjadi pondasi terhadap keselamatan yang terdiri atas, Kebijakan (*Policies*), Manajemen risiko keselamatan (*Risk Management*), Jaminan keselamatan (*Assurance*), dan Promosi keselamatan (*Promotion*) sebagaimana gambar dibawah ini.

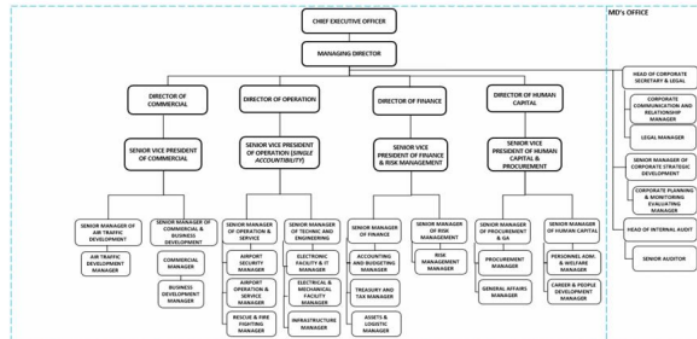


Gambar II. 2 Ilustrasi 4 Pilar Komponen SMS

Berikut struktur organisasi pada PT. Angkasa Pura Aviiasi Bandar Udara Internasional Kualanamu, yang dipimpin langsung oleh *Chief Executive Officer*, dan membawahi *Managing Director*. Dibawah *Managing Director* terdiri atas 4 Direktur yaitu *Commercial*, *Operation*, *Finance*, dan *Human Capital*. Setiap direktur memiliki masing – masing *Senior Vice President* dan *Senior Manager*.

STRUKTUR ORGANISASI
PT ANGKASA PURA AVIASI
SELURUH DIREKTORAT & MD's OFFICE

Lampiran I Peraturan Direksi
PT Angkasa Pura Aviast
Nomor : PD.0001/APA/01/2022
Tanggal : 31 Januari 2022



Direktur
PT Angkasa Pura Aviast
ANGKASA PURA
HARI AVIASI

Gambar II. 3. Struktur Organisasi PT. Angkasa Pura AVIASI
(Sumber: PD.PT.AP AVIASI)

a. Kebijakan dan Tujuan Keselamatan (*Safety Policy And Objectives*)

Pada sistem ini membahas akan penerapan terhadap prosedur, kebijakan serta struktur organisasi yang digunakan untuk mencapai tujuan yang terdiri atas :

1. Manajemen komitmen dan tanggung jawab;
2. Akuntabilitas Keselamatan;
3. Koordinasi terhadap situasi bahaya;
4. Dokumentasi.

b. Manajemen risiko dan keselamatan (*Safety Risk Management*)

Adalah tahapan yang analisa dan identifikasi dan memberikan mitigasi pada risiko terhadap keselamatan pada proses operasional penerbangan pada Tingkat yang dapat diterima. Manajemen risiko terdiri atas :

1. Melakukan identifikasi terhadap *hazard* yang terdapat pada wilayah kerja;
2. Melakukan penilaian risiko dengan kemungkinan terjadinya risiko kecelakaan;
3. Melakuakan penilaian risiko pada tingkat keparahan dengan penilaian keparahan kecelakaan;
4. Memberikan kriteria pada risiko;

5. Memberikan mitigasi baik jangka panjang maupun pendek pada risiko.

c. Jaminan Keselamatan (*Safety Assurance*)

Adalah Menetapkan proses untuk memantau dan mengukur kinerja keselamatan dengan melakukan audit keselamatan, inspeksi, dan evaluasi untuk memastikan kepatuhan terhadap standar dan peraturan keselamatan serta menganalisis data dan insiden keselamatan untuk mengidentifikasi tren dan area yang perlu ditingkatkan.

d. Promosi Keselamatan (*Safety Promotion*)

Adalah proses untuk menumbuhkan budaya keselamatan dalam organisasi dengan meningkatkan kesadaran dan pemahaman tentang prinsip-prinsip dan tanggung jawab keselamatan. Memberikan pelatihan dan pendidikan tentang topik terkait keselamatan bagi karyawan di semua tingkatan. Serta mendorong pelaporan masalah dan insiden keselamatan tanpa rasa takut akan pembalasan dan secara aktif melibatkan karyawan dalam inisiatif keselamatan. Upaya-upaya safety promotion yang tertuang dalam doc.9859 fourth edition *Safety Management Manual* yaitu:

1. *Safety Training and Education*

Penyedia pelayanan harus memberikan, mengembangkan program pelatihan keselamatan kepada seluruh personil di bandar udara. Pelatihan keselamatan awal minimal harus memuat hal berikut:

- a) *Organizational safety policies and safety objectives* (Kebijakan keselamatan organisasi dan tujuan keselamatan);
- b) *Organizational roles and responsibilities related to safety* (Peran dan tanggung jawab organisasi terkait keselamatan);
- c) *Basic SRM principles* (Prinsip dasar SRM);
- d) *Safety reporting systems* (Sistem Pelaporan Keselamatan);
- e) *The organization's SMS processes and procedures* (Proses dan prosedur organisasi SMS);
- f) *Human factors* (Faktor Manusia).

Lalu dalam pelatihan khusus harus memuat topik :

- a) *Promotion of the safety policy and the SMS* (Promosi kebijakan keselamatan dan SMS);
- b) *Promotion of a positive safety culture* (Promosi budaya keselamatan);
- c) *Disciplinary policy* (Kebijakan disipliner).

2. *Safety Communication*

Pihak bandar udara harus mengkomunikasikan tujuan dan prosedur SMS pada semua personil di bandar udara. Strategi komunikasi dapat dilakukan melalui *safety bulletin, brochure, banner*, dan dapat juga dengan kampanye keselamatan yaitu *Ramp safety campaign*. Program ini harus dilaksanakan dan secara menyeluruh kepada seluruh *stake holder* dan personil di bandar udara.

7. Human Factor

Dalam suatu sistem, manusia adalah komponen paling utama dan pembuat atas suatu keputusan (*decision making*) pada suatu kegiatan atau pekerjaan yang dimana perlu diberikan pendidikan serta pelatihan yang intensif pada tugas mereka sehingga proses dari SMS dapat berjalan dengan lancar pada suatu organisasi (Amalia, 2019). *Human Factor* (HF) yang diartikan sebagai Faktor Manusia adalah Bidang keilmuan yang mempelajari hubungan atau interaksi antara manusia dengan unsur-unsur lain dalam suatu sistem. Faktor manusia disebut juga sebagai bidang keilmuan yang berupa konsep teoritis yang mempelajari bagaimana mengoptimalkan kinerja manusia untuk meningkatkan kinerja sistem secara keseluruhan. Dari dokumen CASR SI 19-02 Tahun 2017 diketahui *Human Factor* dapat menjadi *factor event* suatu *accident/incident* dengan daftar sebagai berikut:

- a. *Communication Breakdown* (Komunikasi terputus);
- b. *Confusion* (Kebingungan);
- c. *Distraction* (Gangguan);
- d. *Fatigue* (Kelelahan);
- e. *Human-machine interface* (Hubungan manusia – mesin);
- f. *Situational Awareness* (Kesadaran akan situasi);

- g. *Time Pressure* (Tekanan waktu);
- h. *Training/qualification* (Pelatihan dan kualifikasi);
- i. *Workload* (Beban kerja);
- j. *Other* (Lainnya).

B. Penelitian Terdahulu

Referensi-referensi penelitian yang telah ada sebelumnya tentu sangat diperlukan dalam penelitian ini. Penelitian terdahulu yang mengkaji rancangan desain *safety vest* pada personel *ground handling* di wilayah *airside* akan membantu dalam penelitian dan menjadi acuan dalam pelaksanaan kegiatan penelitian. Beberapa hasil penelitian terdahulu yang relevan, yaitu:

Tabel II. 1. Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Nurul Widi Anggraeni, Lalu Muhammad Saleh & A. Muflihah Darwis (2021)	Studi Perilaku Pekerja Terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di Apron Bandar Udara Tanpa Padang Mamuju	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sikap, dan tindakan pekerja terhadap penggunaan APD. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan rancangan studi fenomenologi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar informan utama tidak menggunakan APD yaitu sebesar 12 orang (80%). APD yang dipakai oleh seluruh informan yaitu sebanyak 15	Penelitian menggunakan penelitian kualitatif yang dilakukan untuk mengetahui penggunaan APD di area apron Bandara.	Perbedaan dari penelitian ini, yaitu pada tempat penelitian yang dilakukan dan penggunaan APD yang diteliti.

			<p>(100%) adalah rompi dan masker. Sedangkan APD yang paling sedikit dipakai oleh informan earplug/earmuff yaitu sebanyak 3 orang (20%). Kesimpulan: Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa sebagian besar informan utama tidak menggunakan APD dan yang digunakan hanya rompi dan masker, sedangkan APD yang sedikit digunakan yaitu earplug/earmuff.</p>		
2.	Nurrahmi Rizkiana (2017)	Potensi Bahaya Pekerja <i>Ground Handling</i> , Divisi <i>Ramp Handling</i> , dan <i>Ground Support Equipment</i>	<p>Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui potensi bahaya secara umum pada pekerja sisi darat pesawat udara (<i>ground handling</i>) divisi ramp handling dan ground support equipment Bandara Ahmad Yani Semarang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, mendeskripsikan</p>	<p>Penelitian ini sama-sama melakukan penelitian pada pekerja <i>Ground Handling</i> untuk mengetahui bahaya yang dapat terjadi di area Bandara.</p>	<p>Perbedaan dari penelitian ini, yaitu peneliti meneliti tentang pengoptimalisasian pengendalian rompi safety vest, sedangkan penelitian yang dilakukan peneliti terdahulu meneliti tentang potensi bahaya kerja petugas <i>Ground Handling</i>, Divisi <i>Ramp</i> dan <i>Ground Support Equipment</i>.</p>

			<p>1 permasalahan yang ditemukan berupa potensi bahaya beserta penilaian risiko. Hasil penelitian menunjukkan bahwa potensi bahaya yang terdapat di ground handling divisi ramp handling dan GSE meliputi terlindas trolley, terbentur badan pesawat, terjatuh dari bagasi pesawat, terpapar kebisingan, panas, debu, tidak memakai alat pelindung telinga, tidak ada safety sign di area kerja. Risiko yang terdapat di ground handling divisi ramp handling dan GSE termasuk dalam kategori low risk dengan jumlah 9 risiko, moderate risk dengan jumlah 2 risiko dan high risk dengan jumlah 7 risiko. Simpulan dari penelitian ini yaitu di Bandara Ahmad Yani Semarang khususnya pada bagian ground handling tidak</p>	
--	--	--	---	--

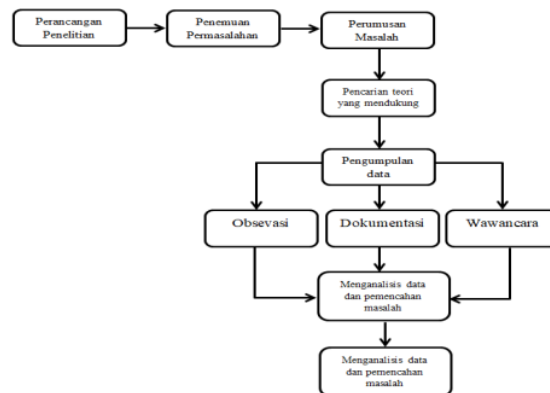
			ditemukan adanya risiko ekstrim.		
3	Direstu Amalia (2019)	Promoting just culture for enhancing safety culture in aerodrome airside operation	Penelitian ini bertujuan untuk memberikan promosi pada budaya keselamatan yang dimulai dari kebijakan, komitmen, membangun <i>just culture</i> untuk meningkatkan keselamatan, memberikan serta memberikan perbaikan pada sistem pelaporan sukarela sebagai masukan pada organisasi. Penelitian ini menggunakan <i>mix method</i> kualitatif dan kuantitatif	Penelitian ini membahas tentang <i>safety promotion</i> untuk operasi penerbangan di wilayah sisi udara. Penelitian ini juga memberikan rekomendasi kebijakan keselamatan dan pelatihan (<i>workshop</i>) pada pihak bandar udara.	Penelitian ini menggunakan <i>mix method</i> , penelitian ini memberikan system pelaporan keselamatan dan membahas <i>feedback</i> pada promosi <i>just culture</i>

BAB III METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Penelitian kualitatif deskriptif adalah penelitian dengan metode atau pendekatan studi kasus. Menurut Sugiyono (2022), metode penelitian kualitatif deskriptif merupakan penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah di mana peneliti sebagai instrumen kunci. Sedangkan menurut Hendryadi, dkk., (2019) Penelitian kualitatif merupakan proses penyelidikan naturalistik yang mencari pemahaman mendalam tentang fenomena sosial secara alami.

Penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci. Proses penelitian kualitatif melibatkan upaya-upaya penting, seperti mengajukan pertanyaan-pertanyaan dan prosedur-prosedur, mengumpulkan data yang spesifik dari partisipan, menganalisis data secara induktif mulai dari tema-tema khusus ke tema-tema umum, dan menafsirkan makna data. Berikut beberapa langkah-langkah yang dilakukan pada penelitian yaitu :



Gambar III. 1 Prosedur Penelitian

B. Subjek dan Objek Penelitian

1. Subjek Penelitian

Menurut Sugiyono (2022) Subjek Penelitian adalah seorang ataupun kelompok yang memiliki hubungan berkaitan dengan objek yang akan diteliti yang digunakan untuk memperoleh data yang digunakan untuk penelitian. Adapun yang menjadi subjek dalam penelitian ini, yaitu personil *Supervisor Apron Movement Control (AMC)* Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang dan personil *Supervisor Ground Handling* PT. Angkasa Aviassi Servis Lion Group. Yang dimana pada kedua personil tersebut bertugas untuk mengkoordinasi, mengawasi serta memastikan seluruh kegiatan operasional penerbangan berjalan sesuai dengan yang telah di koordinasikan secara bersama di Bandar Udara International Kualanamu Deli Serdang.

Tabel III. 1 Subjek Penelitian

Nama	Jabatan	Alasan
Asep Alfarizy	Supervisor Officer AMC	Memiliki pengalaman lebih mendalam mengenai Tugas, pokok dan fungsi unit AMC semenjak dari Bandara Polonia Medan
Aswita Sari	Supervisor AAS Ground Handling	Karena memiliki pengalaman sejak pertama kali pemindahan dari bandara polonia ke bandara kualanamu serta narasumber ini juga bersedia untuk di wawancarai dan menjadi subjek tugas akhir penulis.

2. Objek Penelitian

Menurut Sugiyono (2020) Objek penelitian adalah seluruh hal yang telah ditetapkan oleh penulis untuk dipelajari dan dengan tujuan untuk mendapatkan informasi dan kemudian dapat ditarik kesimpulannya. Adapun yang menjadi objek dalam penelitian ini, yaitu penggunaan rompi pada petugas *groundhandling* di wilayah *airside* Bandar Udara Kualanamu.

C. Instrumen dan Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2019) Instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam dan sosial yang diamati. Semua fenomena tersebut secara khusus disebut variabel penelitian. Menurut Sugiyono (2019) Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Observasi

Observasi dilakukan untuk mengetahui kegiatan para petugas *Ground Handling* dan penggunaan *Safety Vest* pada saat berada di area apron. Observasi dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung pada petugas *Ground Handling* dan *Safety Vest* yang digunakan petugas pada saat berada di area apron.

2. Dokumentasi

Dokumentasi bisa berupa gambar fenomena yang terjadi di lapangan maupun dokumen yang membahas tentang *safety vest* baik itu berupa peraturan dari Kementerian Perhubungan, Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II, maupun SOP AMC Manual. Dokumentasi merupakan pelengkapan dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

3. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk dapat mengetahui secara langsung tentang *Safety Vest* yang digunakan oleh petugas *Ground Handling*. Wawancara dilakukan dengan Supervisor AMC dan Supervisor *Ground Handling* Bandar Udara International Kualanamu Deli Serdang. Wawancara yang dilakukan adalah

wawancara bebas dan wawancara terpimpin. Berikut adalah instrumen angket wawancara dari data yang diolah dari SOP AMC Manual.

Tabel III. 2 Instrumen Angket Wawancara

No	Pertanyaan
1.	Bagaimana menurut anda tentang penggunaan <i>safety vest</i> di area sisi udara?
2.	Bagaimana pandangan unit AMC pada kepatuhan petugas yang bertugas di area <i>air side</i> tentang penggunaan <i>safety vest</i> ?
3.	Bagaimana pandangan anda pada petugas yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?
4.	Apa alasan petugas <i>ground handling</i> yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?
5.	Apa tindakan Unit AMC pada petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ketika bertugas di area <i>air side</i> ?
6.	Apakah tindakan tersebut sudah bisa mengurangi akan ketidakpatuhan pada petugas tersebut?
7.	Menurut anda, bagaimana cara membuat petugas <i>groundhandling</i> tersebut akan patuh akan penggunaan <i>safety vest</i> ?
8.	Kapan waktu anda melihat petugas yang menggunakan <i>safety vest</i> v atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya serta petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ?
9.	Apakah terdapat kendala pada unit AMC terhadap pengawasan akan kepatuhan petugas <i>groundhandling</i> ?
10.	Bagaimana menurut anda mengenai <i>safety vest</i> yang cocok untuk personil <i>groundhandling</i> ?

D. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2019), menyatakan bahwa analisis data adalah proses mencari dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung.

Pada saat melakukan wawancara, peneliti melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai. Teknik analisis yang digunakan menurut Sugiyono (2019), yaitu:

1. Reduksi Data (*Reduction*)

Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, kompleks dan rumit, untuk itu perlu segera dilakukan analisis data melalui reduksi data. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok. Catatan di lapangan berupa huruf besar, huruf kecil, angka dan simbol-simbol yang masih semrawut, yang tidak dapat dipahami. Dengan reduksi, maka peneliti merangkum, mengambil data yang pokok dan penting, membuat kategorisasi. Proses analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber penelitian, yaitu petugas AMC dan Ground Handling Bandar Udara International Kualanamu Deli Serdang.

2. Penyajian Data (*Display*)

Setelah data direduksi, maka selanjutnya adalah menyajikan data. Dalam penelitian Kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya. Yang paling sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dengan menyajikan data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut. Adapun langkah-langkah yang dilakukan untuk menyajikan data adalah dengan mendeskripsikan hasil wawancara dengan sumber data menjadi teks yang bersifat naratif.

3. Penarikan Kesimpulan (*Verification*)

Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat dan mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. *Verification* atau penarikan kesimpulan dalam penelitian ini didasarkan atas sajian data dengan tujuan untuk memperoleh kesimpulan tentang kajian desain *Safety Vest* pada

Personel *Ground Handling* di Wilayah *Airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang.

E. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian yang berlokasi di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang Sumatera Utara. Lokasi ini dipilih berdasarkan lokasi *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan oleh penulis sebelumnya. Selain itu peneliti sudah mendapatkan data yang diperlukan, sehingga memudahkan dalam pelaksanaan penulisan penelitian dan penyelesaian tugas akhir penulis.

2. Waktu Penelitian

Untuk waktu penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah pada saat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), yang di mana dimulai pada tanggal 02Oktober 2023 – 31 Januari 2024, dan penulisan proposal serta perbaikan proposal dan penulisan tugas akhir dimulai dari 01 Februari – 21 Juli 2024.

Tabel III. 3. Waktu Penelitian

Uraian	Okt 2023	Nov 2023	Des 2023	Jan-Juli 2024
Observasi Lapangan				
Pengumpulan Data				
Proses Data				
Penelitian				
Proposal Tugas Akhir				
Tugas Akhir				

F. GAP Analysis

Analisis kesenjangan yang biasa disebut dengan *GAP Analysis* adalah suatu hal yang digunakan untuk dapat melakukan evaluasi terhadap kinerja suatu organisasi. Menurut Muchsam (Mutmainah et all, 2022:20) Metode ini merupakan salah satu metode yang umum digunakan dalam pengelolaan manajemen, serta menjadi salah satu alat yang digunakan untuk mengukur kualitas layanan. Kim & Ji (2018) berpendapat bahwa *GAP Analysis* adalah alat atau proses untuk mengidentifikasi kesenjangan dan perbedaan antara

situasi organisasi saat ini dan apa yang seharusnya di organisasi, dan digunakan untuk merancang rencana implementasi organisasi dan tujuan untuk meningkatkan efektivitas organisasinya di berbagai bidang organisasi.

Berdasarkan pendapat dari para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa *GAP Analysis* merupakan sebuah upaya yang dilakukan untuk melakukan suatu evaluasi terhadap kinerja sebuah organisasi. Proses ini dilakukan untuk mengetahui kesenjangan yang terjadi agar dapat meningkatkan kualitas dan efektivitas dari organisasi. Dalam penelitian ini, penulis melakukan *GAP Analysis* pada unit *Apron Movement Control (AMC)* dan unit *Groundhandling* di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Hal ini penulis lakukan dalam upaya menemukan upaya yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan rompi keselamatan (*Safety Vest*) di area *apron* Bandar Udara Internasional Kualanamu deli serdang.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang optimalisasi pengendalian penggunaan rompi keselamatan petugas *groundhandling* area *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu. Penelitian ini dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang pada bulan Desember 2023. Data dalam penelitian ini diperoleh dari hasil observasi di area *airside* dan melakukan wawancara dengan Supervisor AMC dan Supervisor *Ground Handling* Bandar Udara International Kualanamu Deli Serdang. Berikut langkah-langkah yang dilakukan:

1. Hasil Observasi

Langkah pertama yang dilakukan pada penelitian ini, yaitu melakukan observasi di Bandar Udara Internasional Kualanamu. Observasi dilakukan untuk mengetahui optimalisasi pengendalian penggunaan rompi keselamatan petugas *groundhandling* area *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu. Dari hasil observasi yang dilakukan, diketahui bahwa terdapat beberapa personil *groundhandling* yang memakai rompi keselamatan (*safety vest*) yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Dari pengamatan yang dilakukan, tampak para personil *groundhandling* hanya menggunakan tali pengaman yang diberi pemantul cahaya atau yang biasa disebut rompi V (*safety vest V*).



Gambar IV.1 Rompi *Safety Vest* (Kiri) dan Rompi V (Kanan)

Dari gambar IV.1 terlihat jelas perbedaan antara rompi *Safety Vest* yang ditetapkan sesuai peraturan yang berlaku dengan Rompi V yang digunakan para petugas *groundhandling* area *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu. Rompi *Safety Vest* yang sesuai dengan peraturan yang berlaku memiliki ciri warna yang cerah dan mencolok, serta dapat memberikan visibilitas tinggi. Selain itu rompi *Safety Vest* dirancang untuk memberikan perlindungan ekstra terhadap bahaya akibat kontak dengan benda tajam, percikan bahan kimia, dan benda-benda jatuh yang mungkin dapat mengenai tubuh bagian atas. Sedangkan Rompi V hanya seperti tali biasa yang memiliki pemantul cahaya. Rompi V tidak dapat memberikan visibilitas tinggi penggunaannya. Selain itu rompi V tidak dapat melindungi tubuh bagian atas dari penggunaannya.

2. Hasil Wawancara

Setelah melakukan observasi di area *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu, selanjutnya peneliti melakukan wawancara dengan Supervisor AMC di Bandar Udara International Kualanamu. Hasil wawancara di sajikan sebagaimana berikut:

Tabel IV.1 Hasil Wawancara Dengan Supervissor AMC

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana menurut anda tentang penggunaan <i>safety vest</i> di area sisi udara?	Penggunaan <i>safety vest</i> di area sisi udara masih kurang optimal. Masih terdapat beberapa personil yang belum mengenakan <i>safety vest</i> yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2.	Bagaimana pandangan unit AMC pada kepatuhan petugas yang bertugas di area <i>air side</i> tentang penggunaan <i>safety vest</i> ?	Masih terdapat beberapa petugas yang tidak patuh dengan peraturan yang berlaku, khususnya tentang penggunaan <i>safety vest</i> .
3.	Bagaimana pandangan anda pada petugas yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?	Menurut pandangan saya, penggunaan tali yang diberi pemantul cahaya tidak optimal untuk digunakan. Hal tersebut di karenakan tali dengan pemantul cahaya tidak dapat melindungi tubuh bagian atas personil. Selain itu tali dengan pemantul cahaya sering kali tidak terlihat.

4.	Apa alasan petugas <i>ground handling</i> yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?	Alasan petugas bermacam-macam. Ada yang beralasan jika <i>safety vest</i> yang sesuai peraturan sedang dicuci. Ada juga yang beralasan jika tali dengan pemantul cahaya memiliki harga yang terjangkau, serta lebih simpel untuk digunakan.
5.	Apa tindakan Unit AMC pada petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ketika bertugas di area air side?	Tindakan yang dilakukan terhadap petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ketika bertugas, yaitu diberikan peringatan.
6.	Apakah tindakan tersebut sudah bisa mengurangi akan ketidakpatuhan pada petugas tersebut?	Ya. Pemberian peringatan cukup efektif untuk mengurangi ketidakpatuhan para petugas.
7.	Menurut anda, bagaimana cara membuat petugas <i>groundhandling</i> tersebut akan patuh akan penggunaan <i>safety vest</i> ?	Perlu adanya pengecekan lapangan secara rutin agar para petugas tidak berani untuk melanggar peraturan yang berlaku.
8.	Kapan waktu anda melihat petugas yang menggunakan <i>safety vest</i> v atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya serta petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ?	Pada umumnya saya menemukan petugas yang tidak patuh terhadap penggunaan <i>safety vest</i> pada saat area Bandar Udara sedang sepi penumpang.
9.	Apakah terdapat kendala pada unit AMC terhadap pengawasan akan kepatuhan petugas <i>groundhandling</i> ?	Jika area Bandar Udara sedang sepi, tidak ada kendala. Akan tetapi terdapat sedikit kendala saat Bandar Udara sedang dipadati penumpang.
10.	Bagaimana menurut anda mengenai <i>safety vest</i> yang cocok untuk personil <i>groundhandling</i> ?	Menurut saya <i>safety vest</i> yang cocok untuk digunakan, yaitu <i>safety vest</i> yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Karena memiliki warna yang mencolok, sehingga dari jauh sudah tampak jelas.

Selain mewawancarai Supervisor AMC, peneliti juga mewawancarai Supervisor *Ground Handling* Bandar Udara International Kualanamu. Hasil wawancara disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel IV.2 Hasil Wawancara dengan Supervisor *Ground Handling*

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana menurut anda tentang penggunaan <i>safety vest</i> di area sisi udara?	Penggunaan <i>safety vest</i> di area sisi udara masih cukup optimal walau terdapat beberapa personil yang terkadang lalai dalam menggunakan <i>safety vest</i> .
2.	Bagaimana pandangan unit AMC pada kepatuhan petugas yang bertugas di area <i>air side</i> tentang penggunaan <i>safety vest</i> ?	Kepatuhan petugas di area <i>air side</i> sangat baik. Mereka selalu menggunakan <i>safety vest</i> pada saat bertugas.
3.	Bagaimana pandangan anda pada petugas yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?	Menurut saya penggunaan tali yang diberi pemantul cahaya kurang optimal untuk digunakan petugas. Karena akan sulit terlihat dalam jarak jauh. Petugas yang menggunakan tali dengan pemantul cahaya sering diingatkan untuk menggunakan <i>safety vest</i> yang sesuai standar. Dana dari perusahaan sendiri juga tidak ada pengadaan untuk APD bagi petugas <i>ground handling</i> , jadi tidak bisa disalahkan sepihak.
4.	Apa alasan petugas <i>ground handling</i> yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?	Alasan petugas pada umumnya karena tali dengan pemantul cahaya lebih memberikan kenyamanan untuk digunakan pada saat bekerja.
5.	Apa tindakan Unit AMC pada petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ketika bertugas di area <i>air side</i> ?	Petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ketika bertugas di area <i>air side</i> diberikan peringatan dan sanksi tegas.
6.	Apakah tindakan tersebut sudah bisa mengurangi akan ketidakpatuhan pada petugas tersebut?	Ya. Pemberian peringatan dan sanksi sangat efektif untuk menekan ketidakpatuhan petugas.
7.	Menurut anda, bagaimana cara membuat petugas <i>groundhandling</i> tersebut akan patuh akan penggunaan <i>safety vest</i> ?	Perlu pendekatan dan penyampaian secara logis terhadap manfaat dari <i>safety vest</i> . Selain itu inspeksi secara mendadak juga dapat memengaruhi tingkat kepatuhan

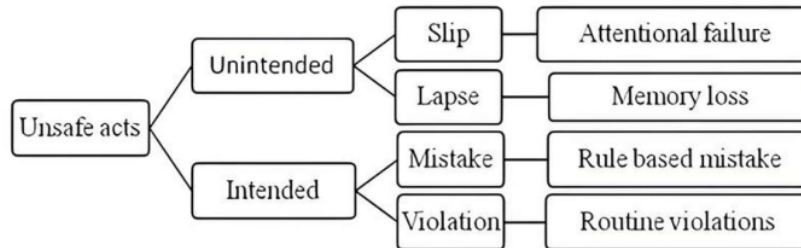
		petugas.
8.	Kapan waktu anda melihat petugas yang menggunakan <i>safety vest</i> atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya serta petugas yang tidak menggunakan <i>safety vest</i> ?	Biasanya petugas sering lupa menggunakan <i>safety vest</i> sesaat setelah jam istirahat. Karena pada umumnya mereka membuka rompinya pada jam istirahat dan lupa memakainya kembali.
9.	Apakah terdapat kendala pada unit AMC terhadap pengawasan akan kepatuhan petugas <i>groundhandling</i> ?	Tidak ada kendala dalam pengawasan.
10.	Bagaimana menurut anda mengenai <i>safety vest</i> yang cocok untuk personil <i>groundhandling</i> ?	<i>Safety vest</i> yang cocok tentu saja yang memiliki warna cerah dan mencolok, sehingga tampak dari jarak jauh. Selain itu <i>safety vest</i> yang memberikan perlindungan pada tubuh bagian atas petugas sangat cocok. Hal tersebut karena dapat meminimalisir kecelakaan kerja.

Dokumentasi wawancara yang peneliti lakukan, baik dengan Supervisor AMC dan Supervisor *Ground Handling* dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



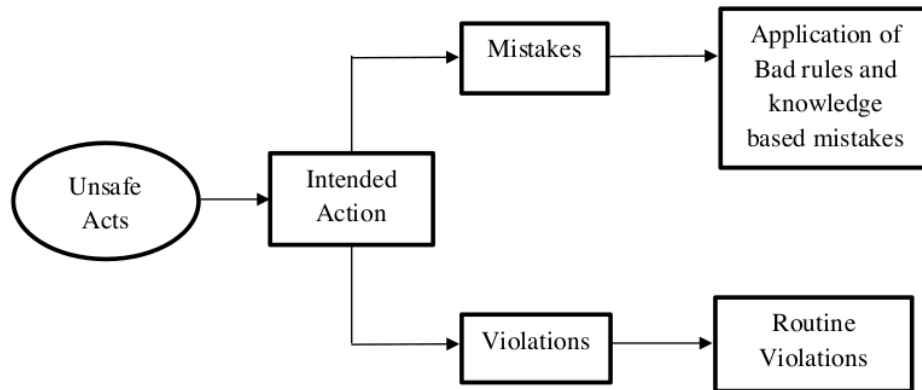
Gambar IV. 2 Dokumentasi dengan Supervisor AMC dan Supervisor *Ground Handling*

Dari hasil wawancara yang telah penulis lakukan, dapat dikatakan bahwa tindakan tidak memakai rompi merupakan kesalahan dan pelanggaran. Berikut visualisasi yang telah diterjemahkan dari taksonomi dari Reason (2016) tentang klasifikasi dari kumpulan kesalahan yang kemungkinan dapat terjadi di lapangan:



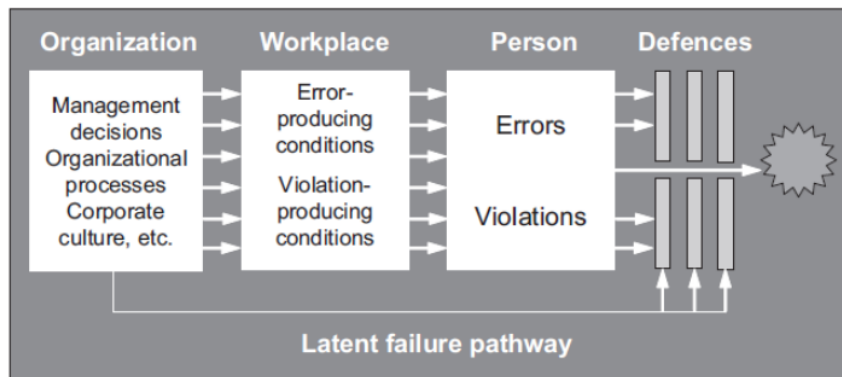
Gambar IV. 3 *Taxonomy of Unsafe Acts*
(Sumber : Reason, 2016)

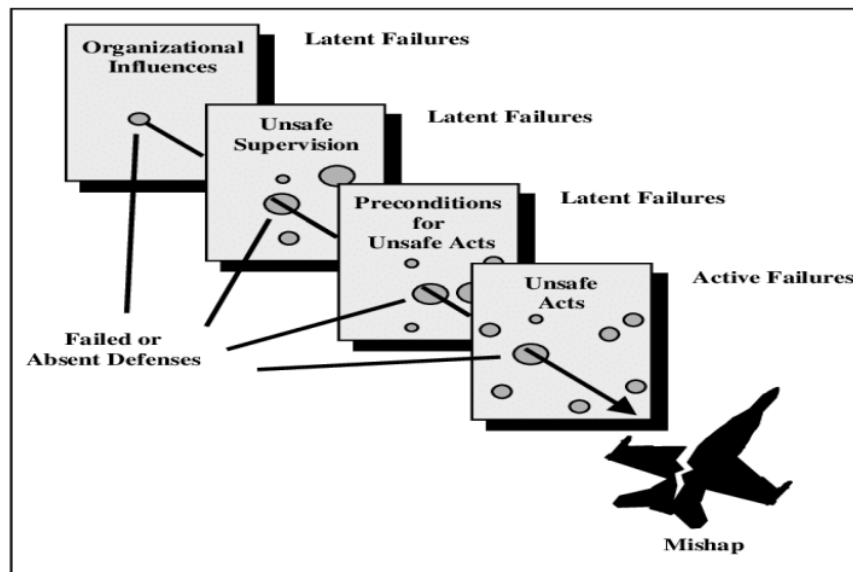
Dijelaskan bahwa dari tindakan yang tidak selamat dapat disebabkan oleh 2 faktor yaitu *Unintended Action* dan *Intended Action*. Untuk *Unintended Action* atau tindakan tidak disengaja terbagi atas 2 yaitu kekeliruan (*slip*) yang terdiri atas kurangnya perhatian terhadap arahan yang telah diberikan (*intrusion, Omission, Reversal, Misordering, mistiming*). Yang kedua adalah kehilangan atau penurunan (*Lapse*) pada ingatan. Lalu untuk faktor kedua adalah Tindakan yang disengaja (*Intended Action*) yang terdiri atas kesalahan (*mistake*) dan pelanggaran (*Violation*). Untuk *mistake* sendiri terjadi karena kesalahan pada penerapan aturan dan kurangnya pengetahuan dasar atas tindakan tersebut. Lalu untuk *violation* terjadi karena pelanggaran yang dilakukan baik itu secara rutin (*Routine*), pelanggaran luar biasa (*Exceptional*) dan sabotase (*sabotage*). Untuk *slip, lapse, dan mistake* termasuk kategori tipe error yang dasar (*basic*) karena dapat terjadi pada semua manusia. Dari taxonomy yang telah diuraikan maka dapat disimpulkan bahwa fenomena yang terjadi di lapangan terjadi karena Tindakan yang disengaja dengan kategori *mistake* dan *violation*. Karena tindakan tersebut dilakukan secara sadar oleh petugas *ground handling* untuk tidak memakai *safety vest* yang sesuai.



Gambar IV. 4 *Taxonomy Unsafe Acts* yang terjadi di lapangan

Mistake terjadi karena kurangnya pengetahuan personil *ground handling* akan kesadaran keselamatan mereka ketika bekerja di area sisi udara (*airside*) jika tidak memakai *safety vest* yang sesuai. Lalu pelanggaran atau *violation* yang dilakukan secara berulang – ulang (*routine*) yang membuat suatu kebiasaan buruk (*Bad Habit*) yang dapat mempengaruhi personil lainnya dikarenakan faktor internal, suhu, maupun karena kurangnya pengawasan yang disebabkan kurangnya personil AMC yang bertugas.





Gambar IV. 5 *Swiss Cheese Model*
(Sumber : Reason 2016)

Terjadinya suatu *Incident* maupun *Accident* dimulai dari proses organisasi tersebut baik itu dari perencanaan dan kebijakan keselamatan, penyediaan anggaran untuk APD, pemantauan dan audit yang dapat dilakukan baik secara berkala maupun mendadak serta budaya akan keselamatan (*safety culture*) baik dari pihak bandar udara maupun pihak perusahaan maskapai penerbangan. Pada bagian ini merupakan bagian proses yang dimana *latent failure* tercipta. Sementara itu wilayah kerja merupakan faktor tambahan (*Intervening Factor*) yang dapat meningkatkan terjadinya *error* maupun *violation* seperti : cuaca yang tidak menentu, beban kerja serta tekanan waktu yang tinggi, pengetahuan akan keselamatan yang kurang mencukupi, serta APD yang sudah tidak layak. Pada bagian individu atau personil itu sendiri yang dimana merupakan ujung tombak (*sharp-end*) terjadinya suatu *Incident* maupun *Accident* yang dikarenakan terciptanya tindakan tidak selamat (*unsafe acts*). Pada bagian ini manusia menjadi *Active Failure* yang menjadi faktor tertembusnya sistem pertahanan yang telah dirancang (kebijakan dan perencanaan keselamatan) sehingga berdampak terjadinya

suatu *Incident* maupun *Accident* pada personil *ground handling* di area *airside* bandar udara.

Dari pernyataan yang telah penulis uraikan berdasarkan *taxonomy* dan *Swiss Cheese Model* dapat disimpulkan bahwa bandar udara beserta perusahaan maskapai penerbangan yang bertindak sebagai organisasi yang dimana proses terjadinya *latent failure* pada personil *ground handling* harus merencanakan suatu kebijakan atau aturan yang mengatur tentang penggunaan *safety vest* yang sesuai standar untuk mengurangi terjadinya *Incident* maupun *Accident* di area *airside*, serta memberikan promosi keselamatan (*safety promotion*) pada personil *ground handling* yang bertugas di area *airside* untuk mencegah personil tersebut menjadi *Active Failure* yang dapat menyebabkan terjadinya *Incident* maupun *Accident* kepada personil tersebut.

B. Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada petugas *groundhandling* area *airside* Bandar Udara Internasional Kualanamu, penulis mengemukakan beberapa hal yang memengaruhi optimalisasi pengendalian penggunaan rompi keselamatan petugas *groundhandling* area *airside* dalam analisis kesenjangan (*GAP analysis*) yang berdasarkan pada aspek kebijakan (*policy*) dan promosi (*promotion*). Berikut GAP yang terjadi di Bandar Udara Internasional Kualanamu :

Tabel IV.3 Matriks *GAP ANALYSIS*

Aspek/Kriteria	Kondisi Saat Ini	Standar/Harapan	Kesenjangan (Gap)	Rencana Tindakan
<i>Safety Policy and Objectives (SMS Pilar 1)</i>				
Kebijakan keselamatan melalui penggunaan rompi keselamatan	Kebijakan belum ada (tahap perencanaan) karena masa peralihan	Kebijakan keselamatan yang jelas serta penerapannya yang	Belum ada peraturan yang jelas mengenai spesifikasi <i>safety vest</i>	Melakukan perencanaan dan penyusunan tentang kebijakan

	organisasi	konsisten dan menyeluruh	yang sesuai standar serta kurangnya penegakan kebijakan di karena kan kekurangan personil SDM AMC yang berkompeten sehingga banyak terjadinya pelanggaran	keselamatan melalui penggunaan <i>safety vest</i>
Tujuan Keselamatan	Tujuan keselamatan tidak spesifik terkait penggunaan rompi	Tujuan yang jelas dan spesifik terkait penggunaan rompi	Kurangnya spesifikasi dalam tujuan	Merevisi tujuan keselamatan agar lebih spesifik
Safety Promotion (SMS Pilar 4)				
Pendidikan dan Pelatihan	Pelatihan tidak rutin dan kurang menyentuh penggunaan rompi	Pelatihan rutin dan komprehensif	Kurangnya pelatihan terkait penggunaan rompi	Menyusun program pelatihan khusus untuk rompi
Komunikasi Keselamatan	Informasi keselamatan	Komunikasi yang efektif	Kurangnya komunikasi	Membuat kampanye

	terkait rompi tidak disebarluaskan secara efektif dan menyeluruh	dan berkelanjutan tentang keselamatan melalui penggunaan <i>safety vest</i> yang sesuai standar	keselamatan baik itu dari <i>safety banner</i> maupun <i>safety brochure</i> yang dibagikan kepada seluruh personil <i>ground handling</i> serta kurangnya kampanye keselamatan di area <i>airside</i> .	keselamatan kontinyu serta dan media informasi tentang keselamatan baik itu berupa <i>safety banner</i> maupun <i>safety brochure</i> yang dibagikan kepada seluruh personil <i>ground handling</i>
--	--	---	--	---

Dari matriks yang telah diuraikan, hal yang memengaruhi optimalisasi pengendalian penggunaan rompi keselamatan petugas *groundhandling* area *airside* yaitu belum adanya kebijakan yang jelas mengenai keselamatan melalui penggunaan *safety vest* pada personil *ground handling*. Maka dari itu penulis memberikan draft kebijakan keselamatan baru tentang penggunaan rompi keselamatan (*safety vest*) di Bandar Udara Internasional Kualanamu dengan dasar hukum UU No 1 tentang penerbangan, CASR 139 Volume I *aerodrome* KP 262 Tahun 2017 tentang standar teknis dan operasional PKPS dan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara.

Berikut adalah draft kebijakan keselamatan baru tentang penggunaan rompi keselamatan (*safety vest*) di Bandar Udara Internasional Kualanamu :



**Konsep Kebijakan Keselamatan Baru Tentang Penggunaan Rompi
Keselamatan (*Safety vest*) di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli
Serdang**

Keselamatan dan keamanan selalu menjadi prioritas utama di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Kami berkomitmen untuk menciptakan lingkungan bandara yang aman dan nyaman bagi semua orang, baik personil, pengunjung (*visitor*), maupun kontraktor. Oleh karena itu, dengan penuh semangat kami mengumumkan Kebijakan Keselamatan Baru Tentang Penggunaan Rompi Keselamatan (*Safety vest*). Kebijakan ini merupakan langkah penting untuk meningkatkan keselamatan di seluruh area Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang.

Tujuan:

1. Meningkatkan visibilitas personil, pengunjung (*visitor*), dan kontraktor di area bandar udara;
2. Membantu mencegah kecelakaan dan cedera dengan memudahkan identifikasi personel;
3. Meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan bandar udara.

Kebijakan:

I. Pemakaian Rompi Keselamatan (*Safety Vest*) Wajib:

1. Semua personil, pengunjung (*visitor*), dan kontraktor yang memasuki area Bandar Udara Internasional Kualanamu yang dibatasi wajib mengenakan rompi keselamatan (*Safety vest*).
2. Area bandar udara yang dibatasi meliputi :
 - A. Landasan pacu (*Runway*) dan area jalur penghubung (*Taxiway*) sekitarnya ;
 - B. Area parkir pesawat (*Apron*);
 - C. Gudang area penyimpanan (*Warehouse*) dan area kargo (*cargo*);
 - D. Area konstruksi dan renovasi yang dilakukan baik di area sisi darat (*Landside*) maupun sisi udara (*Airside*) Bandar Udara Internasional Kualanamu .
3. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus dikenakan setiap saat saat berada di area bandara yang dibatasi, kecuali saat berada di dalam gedung atau ruangan yang tertutup.

II. Jenis dan Spesifikasi Rompi Keselamatan (*Safety vest*):

1. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus berwarna cerah dan mudah terlihat, seperti oranye, kuning, atau hijau neon.
2. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus memiliki bahan yang reflektif, sehingga terlihat jelas dalam kondisi minim cahaya.

3. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus memiliki logo bandar udara atau perusahaan maskapai yang jelas terlihat.

III. Tanggung Jawab:

1. Manajemen Bandara:

- A. Menyediakan rompi keselamatan yang sesuai dengan spesifikasi yang telah ditentukan.
- B. Memastikan ketersediaan rompi keselamatan di lokasi yang mudah diakses.
- C. Memberikan sosialisasi dan pelatihan tentang penggunaan rompi keselamatan yang benar kepada seluruh personil, pengunjung (*visitor*), dan kontraktor.
- D. Melakukan pengawasan terhadap kepatuhan terhadap kebijakan ini.

2. Personil, Pengunjung (*visitor*), dan Kontraktor:

- A. Mengikuti kebijakan ini dengan mengenakan rompi keselamatan dengan benar setiap saat berada di area bandara yang dibatasi.
- B. Menjaga kondisi rompi keselamatan (*Safety vest*) agar tetap bersih dan layak pakai.
- C. Melaporkan kepada pihak berwenang jika melihat ada pelanggaran terhadap kebijakan ini.

IV. Sanksi:

Pelanggaran terhadap kebijakan ini dapat mengakibatkan penilangan / penahanan pada PAS Bandara / Tanda Izin Mengemudi. Apabila masih pelanggaran terhadap kebijakan ini dilakukan kembali maka akan dilakukan pembolongan pada PAS Bandara. Dan apabila dilakukan kembali, maka PAS akan ditahan dan dikembalikan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan.

Penutup:

Kebijakan ini akan ditinjau dan diperbarui secara berkala sesuai dengan kebutuhan. Manajemen Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang berkomitmen untuk menyediakan lingkungan bandara yang aman bagi semua orang.

Catatan:

- Konsep kebijakan ini hanya contoh dan dapat disesuaikan dengan kebutuhan dan peraturan di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang
- Penting untuk berkonsultasi dengan otoritas terkait sebelum menerapkan kebijakan ini.

Semoga konsep kebijakan ini bermanfaat untuk meningkatkan keselamatan di Bandar Udara Kualanamu.

Deli Serdang, Juli 2024
DIRECTOR OF OPERATION AND SERVICES
Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang

HERIYANTO WIBOWO

Gambar IV. 6 Kebijakan Keselamatan Baru
(Sumber : Data yang diolah)

Beberapa poin yang menjadi perhatian pada peraturan ini adalah sebagai berikut:

Tabel IV.4 Point Perhatian

No	Poin	Tujuan
1	Seluruh personel yang bertugas di seluruh area di bandar udara baik <i>airside</i> maupun <i>landside</i> wajib memakai <i>safety vest</i>	Mencegah terjadinya kecelakaan kerja dan memudahkan identifikasi personel tersebut.
2	Jenis dan spesifikasi <i>safety vest</i>	Untuk meningkatkan visibilitas antar personil,serta memudahkan identifikasi wilayah kerja personil tersebut.
3	Seluruh personel bandar udara maupun stake holder yang terlibat harus bertanggung jawab tentang penyediaan pengawasan serta pelaporan akan keselamatan penggunaan <i>safety vest</i>	Untuk meningkatkan kepatuhan seluruh personil di bandar udara terutama personil <i>ground handling</i> akan keselamatan ketika bertugas.
4	Sanksi yang tegas bagi pelanggar kebijakan tersebut	Untuk meningkatkan kepatuhan seluruh personil di bandar udara terutama personil <i>ground handling</i> akan keselamatan ketika bertugas.

Hasil GAP *analysis* yang kedua mengatakan bahwa kurangnya promosi keselamatan juga berpengaruh pada optimalisasi pengendalian penggunaan rompi keselamatan petugas *groundhandling* area *airside*. Oleh karena itu promosi keselamatan sangat dibutuhkan untuk menyampaikan tentang keselamatan dengan penggunaan *safety vest* melalui :

1. *Training and education*

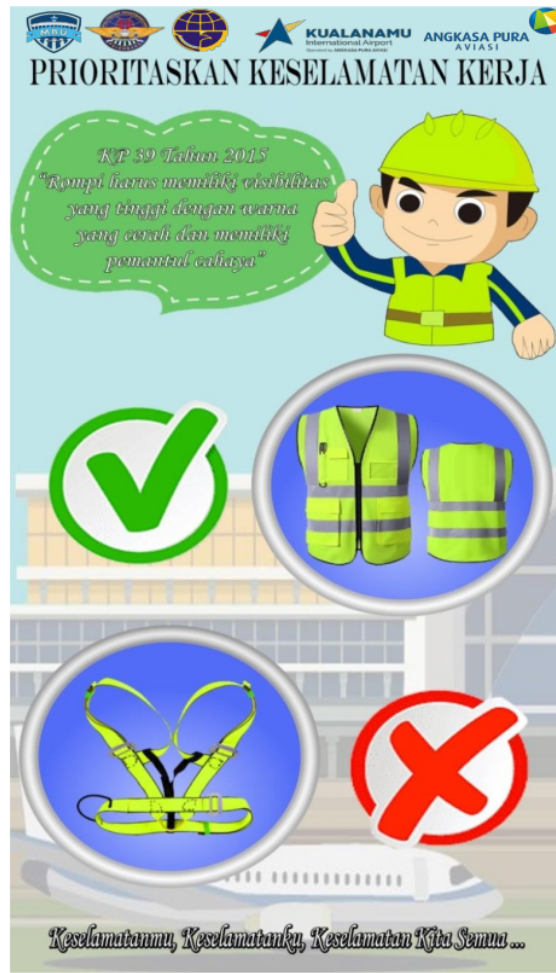
Personil unit AMC harus berkolaborasi dengan unit Safety and Risk Bandar Udara Internasional Kualanamu untuk mengadakan pelatihan keselamatan untuk petugas *ground handling* di area *airside*, untuk membuka wawasan bagi

personil *ground handling* tentang pentingnya keselamatan di area *airside*. Tetapi selama penulis melakukan *On The Job Training* tidak ada pelatihan keselamatan yang telah penulis uraikan. Karena hal itu harus lah direncanakan dan dilaksanakannya Pendidikan dan pelatihan untuk personil *ground handling* akan keselamatan terutama pada penggunaan *safety vest* yang sesuai. Pelatihan disarankan sesuai dengan amanat Doc SMM 9859 yaitu promosi kebijakan keselamatan dan SMS dan budaya keselamatan.

2. *Safety Communication*

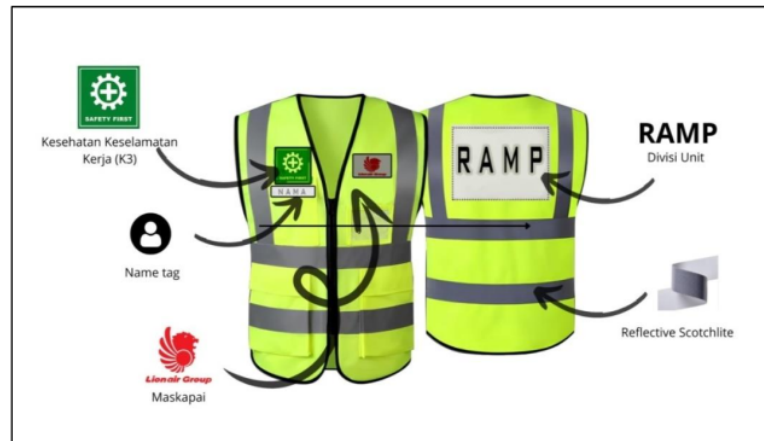
Salah satu cara untuk melakukan komunikasi keselamatan adalah melakukan *Ramp Safety Campaign* di area *airside* bagi petugas *ground handling*. Penulis juga melakukan kegiatan kampanye ini, yang dimana dimaksudkan untuk mengkampanyekan keselamatan pada petugas *ground handling* seperti penggunaan APD ketika bertugas, pengecekan kendaraan seperti stiker masuk bandara serta stiker dilarang merokok dan tersedianya APAR di dalam kendaraan, pengecekan Tanda Izin Mengemudi (TIM), serta FOD *Walk*. Untuk kegiatan seperti ini harus lah dilaksanakan berkelanjutan sehingga menciptakan budaya keselamatan yang baik. Adapun beberapa bentuk kegiatan *safety communication* lainnya yang dapat dilakukan yaitu dengan membagikan *Safety Bulletin* (Buletin Keselamatan), *Safety Brochure* (Brosur Keselamatan) pada semua kantor (*office*) seluruh stake holder terutama pada perusahaan maskapai serta menempelkan *Safety Banner* di kawasan *airside* seperti pada setiap sudut atau dinding di depan kantor (*office*), area GSE *storage* dan di area ramp (pada *bridge* garbarata).

Berikut adalah *safety banner / brochure* yang memberikan gambaran tentang penggunaan *safety vest* yang sesuai dengan standar di area *airside* beserta spesifikasi *safety vest* yang sesuai dengan KP 39 Tahun 2015 :



Gambar IV. 7 Safety Banner / Brochure

(Sumber : Unit AMC data yang diolah)



Gambar IV. 8 Spesifikasi *safety vest*
(Sumber : Data yang diolah)

Gambar diatas merupakan *safety vest* yang sesuai dengan KP 39 Tahun 2015 dimana *safety vest* tersebut memiliki warna yang cerah dan memiliki pemantul cahaya (*reflective tape*) yang berfungsi untuk memberikan visibilitas yang jelas dan terang. Memiliki *Name tag* atau nama di bawah logo Kesehatan dan Keselamatan Kerja, logo Maskapai atau perusahaan terkait (*stakeholder*), dan juga dibelakang memiliki tanda atau tulisan unit yang berfungsi untuk mengidentifikasi personil tersebut bertugas sesuai dengan wilayah kerja.

Dari hasil yang telah diuraikan, mulai dari tahap observasi, menunjukkan beberapa petugas ground handling tidak menggunakan *safety vest* sesuai peraturan, melainkan hanya memakai tali pengaman dengan pemantul cahaya (*safety vest V*), dan hal ini tentunya kurang efektif dalam memberikan visibilitas dan perlindungan. Penggunaan *safety vest* yang tidak sesuai standar merupakan hal yang potensial menimbulkan bahaya kepada operasional penerbangan, dan biasa disebut sebagai *hazard* (Masito dkk., 2022).

Hasil wawancara yang telah dilakukan penulis kepada Supervisor AMC mengatakan bahwa penggunaan *safety vest* belum optimal, beberapa petugas tidak patuh, kendala pengawasan saat bandara padat penumpang, dan perlu pengecekan rutin untuk memastikan kepatuhan. Sementara itu Supervisor Ground Handling

mengatakan bahwa penggunaan *safety vest* cukup optimal, namun masih ada kelalaian, memberikan peringatan dan sanksi diberikan kepada petugas yang melanggar dan juga memberikan edukasi dan inspeksi mendadak untuk meningkatkan kepatuhan.

Penelusuran fakta sesuai observasi menemukan bahwa pelanggaran penggunaan *safety vest* terjadi karena kurangnya pengetahuan dan pengawasan yang tidak optimal. Penulis kemudian mengelompokkan pelanggaran tersebut termasuk dalam kategori kesalahan berdasarkan *taxonomy unsafe acts* yang dikembangkan oleh Prof James Reason, yaitu kesalahan karena *human error (mistake)* dan pelanggaran (*violation*) yang disengaja. Penulis juga memberikan gambaran dampak yang diakibatkan oleh pelanggaran ini kedalam *swiss cheese model* untuk menunjukkan bahwa personil ground handling sebagai *active failure* dalam suatu scenario *accident*. Fakta dilapangan yang didapat dari observasi dan wawancara kemudian dilanjutkan pengelompokan secara teoritis menggunakan teori-teori tersebut maka disusunlah *gap analysis* yang mengarah kepada rekomendasi untuk mengoptimalkan pengendalian unit AMC dengan cara menyusun draft untuk digunakan pihak Bandar Udara Internasional Kualanamu dalam membuat kebijakan keselamatan yang baru serta memberikan contoh promosi keselamatan berupa *safety banner* dan *safety brochure*.

Menurut Amalia (2019) dalam jurnalnya mengatakan bahwa untuk mempromosikan keselamatan dapat dilakukan dengan membuat komitmen bersama tentang *safety policy* untuk menjamin keselamatan. Pada jurnal tersebut juga membuat dan mempromosikan *safety policy* yang baru karena peneliti tersebut belum menemukan pernyataan mengenai penerarapan *just culture* (budaya berkeadilan), dan juga membuat sistem pelaporan keselamatan yang lebih baik dari sebelumnya. Selain itu, peneliti tersebut juga membuat *workshop* yang diarahkan untuk personil bandar udara sebagai partisipan dan juga memberikan *pre-test* dan *post-test* kepada partisipan dengan *feed back* yang diharapkan melalui hasil dari *workshop* dan poster serta *banner* keselamatan yang telah peneliti tersebut lakukan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, dapat diklasifikasikan 3 hal yang menjadi penyebab utama yaitu, 1) Tidak adanya Peraturan Direksi maupun SOP yang membahas tentang *safety vest* yang sesuai standar KP 39 Tahun 2015, 2) Kurangnya pelatihan terhadap personil *ground handling* tentang keselamatan kerja melalui *human factor* SMS sehingga membuat para personil tersebut kurang mengetahui akan keselamatan kerja, dan 3) Kurang memadainya personil AMC untuk menjalankan tugas dan fungsi AMC baik itu dari faktor jumlah personil AMC maupun tingkat kecakapan personil AMC yang belum memadai. Dari hasil temuan tersebut kemudian diberikan rekomendasi untuk menjawab rumusan masalah dengan beberapa upaya penanggulangan yaitu, 1) Melakukan penyusunan kebijakan keselamatan baru atau peraturan direksi yang membahas tentang standar *safety vest*, 2) dan melakukan promosi keselamatan melalui brosur maupun *banner* yang berisi tentang *safety vest* yang sesuai dengan standar ketika bertugas di area area *airside*.

B. Saran

Upaya yang dilakukan pihak unit AMC untuk meminimalisir pelanggaran petugas terhadap penggunaan *safety vest* pada saat bertugas, yaitu dengan melakukan pengawasan kepada petugas yang sedang bertugas dan pemberian peringatan kepada petugas yang melanggar peraturan. Sedangkan upaya yang dilakukan oleh pihak *Ground Handling* untuk meminimalisir pelanggaran yang dilakukan para petugas, yaitu dengan melakukan pendekatan dan penyampaian kegunaan dari *Safety Vest* secara logis agar dapat ditanggapi dengan bijak oleh para petugas. Pihak bandar udara juga perlu menyebarkan surat edaran peraturan direktur beserta contoh *safety brochure* penggunaan APD kepada *stake holder* sehingga *stake holder* juga wajib berperan dalam memonitoring petugas mereka. Selain itu

pihak *Ground Handling* juga rutin melakukan inspeksi secara mendadak untuk menekan pelanggaran yang dilakukan para petugas pada saat bertugas.

1. Kepada Pihak AMC

Diharapkan kepada pihak AMC agar dapat secara rutin melakukan inspeksi demi meningkatkan kepatuhan petugas dalam penggunaan rompi keselamatan (*Safety Vest*). Selain itu untuk memenuhi kebutuhan akan personil yang dibutuhkan oleh personil AMC, penulis memberikan saran kebutuhan SDM pada unit AMC Bandar Udara Internasional Kualanamu adalah 32 Personil dengan 8 orang per grup atau 1 shift. Dari perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa jumlah SDM dan fasilitas *follow me car* yang memadai adalah dengan jumlah 32 personil AMC dengan 2 *follow me car* yang siap beroperasi. Untuk pembagian tugas 8 personil tersebut dapat dibagi menjadi 4 wilayah kerja yang berotasi selama 2 jam sekali, yaitu:

- a. 2 orang bertugas melakukan inspeksi area airside pada wilayah apron W dan apron Y.
- b. 2 orang bertugas melakukan inspeksi area airside pada wilayah apron V dan apron Z (cargo).
- c. 2 orang bertugas di AMC melakukan operasi AMS.
- d. 2 orang standby.

Penulis juga memberikan saran akan kebijakan keselamatan tentang penggunaan *safety vest* yang sesuai standar serta banner *safety vest* yang sesuai (lihat lampiran) sebagai bentuk pengaplikasian dari pada pilar SMS yang pertama *Safety Policies And Objective* dan pilar SMS 4 yaitu *Safety Promotion*. Serta unit mengadakan *Ramp Safety Campaign* yang berkolaborasi dengan unit *Safety Risk And Quality Control* yang dimana setidaknya dilakukan paling minimal 2 kali dalam 1 tahun yang dimana selain mengkampanyekan keselamatan di wilayah area *Airside* juga melakukan FOD check bersama dengan rekan *Ground Handling* untuk memupuk kebersamaan. Dan melakukan inspeksi secara random yang dapat dilakukan oleh unit AMC setiap inspeksi Mobile di area *airside*.

2. Kepada Pihak Perusahaan Maskapai penerbangan

Diharapkan kepada pihak perusahaan agar dapat membuat anggaran untuk kelengkapan alat pelindung diri, agar tidak terlalu membebani keuangan para petugas, sehingga para petugas dapat menggunakan rompi *Safety Vest* yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dan diharapkan kepada pihak *Ground Handling* untuk dapat diberikan sanksi maupun hukuman kepada petugas yang tidak patuh kepada peraturan yang berlaku. Selain itu perlu adanya sosialisasi-sosialisasi tentang keselamatan kerja untuk meningkatkan kesadaran para petugas tentang pentingnya keselamatan pada saat bekerja. Perlu adanya *Banner* tentang *Safety Vest* maupun tentang keselamatan kerja di setiap sudut area untuk meningkatkan kesadaran petugas.

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, D. (2019). Promoting just culture for enhancing safety culture in aerodrome airside operation. *International Journal of Scientific and Technology Research*, 8(10).
- Amalia, D., Nugraha, W., Cahyono, D., Septiani, V., Rizko, R., Racahyo, R., Yudiansyah, A., & Lestary, D. (2022). Developing a web-based simulator for safety management system training. *JPPI (Jurnal Penelitian Pendidikan Indonesia)*, 8(4). <https://doi.org/10.29210/020232154>
- Besse Novariani Amri. (2022). PERAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) DALAM MENJAMIN KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR. *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 2(3). <https://doi.org/10.51903/jupea.v2i3.367>
- Boeske, J. (2023). Leadership towards Sustainability: A Review of Sustainable, Sustainability, and Environmental Leadership. Dalam *Sustainability (Switzerland)* (Vol. 15, Nomor 16). <https://doi.org/10.3390/su151612626>
- Hestuningrum, H. A. P. L., & Ahyudanari, E. (2019). Manajemen Kendaraan Ground Handling di Terminal 1 Bandara Internasional Juanda. *WARTA ARDHIA*, 44(2), 99–106. <https://doi.org/10.25104/wa.v44i2.333.99-106>
- Keke, Y., & Susanto, P. C. (2020). Kinerja Ground Handling Mendukung Operasional Bandar Udara. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(2). <https://doi.org/10.52186/aviasi.v16i2.22>
- Latifah, E., & Umah, K. A. (2022). Moderasi Beragama: Optimalisasi Lembaga Sosial Ekonomi Keagamaan dengan Filantropi Islam. *Proceedings of Annual Conference for Muslim Scholars*, 6(1). <https://doi.org/10.36835/ancoms.v6i1.397>
- Mafra, R., Riduan, R., & Zulfikri, Z. (2021). Analisis Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Pada Peserta Pelatihan Keterampilan Tukang dan Pekerja Konstruksi. *Arsir*, 5(1). <https://doi.org/10.32502/arsir.v5i1.3362>
- Maheswara, R., & Rachmawati, D. (2022). Analisis Fasilitas Apron Movement Control Dalam Mendukung Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Frans Kaisepo-Biak Papua Indonesia. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1).
- Masito, F., Indra Martadinata, M., Wijaya Putra, B., & Astutik, R. (2022). Wild Life Hazard Management through Wild Animal Control System at Airport.

Airman: Jurnal Teknik dan Keselamatan Transportasi, 5(2).
<https://doi.org/10.46509/ajtk.v5i2.299>

- Mastur, HM. I., & Aji, N. F. (2016). Analisis Pengendalian Kualitas Pembuatan Wellhub Dengan Pendekatan Lean Six Sigma. *Teknoin*, 22(1).
<https://doi.org/10.20885/teknoin.vol22.iss1.art6>
- Nugraha, W., Amalia, D., Soleh, A. M., Masitoh, F., & Abdullah, A. (2020). Pelatihan Safety Management System bagi Pegawai Unit Penyelenggara Bandar Udara Gusti Syamsir Alam Kotabaru. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*, 1(1).
<https://doi.org/10.52989/darmabakti.v1i1.9>
- Olin, E., & Meilani, I. (2022). Analisis Jobdesk Unit Apron Movement Control (AMC) Guna Meningkatkan Keselamatan Air Side Di I Gusti Ngurah Rai International Airport Bali. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1).
- Poerwanto, E. (2019). The Analysis of Implementing Safety Management System (SMS) to Improve The Flight Safety. *Conference SENATIK STT Adisutjipto Yogyakarta*, 5. <https://doi.org/10.28989/senatik.v5i0.345>
- Prasetyo, T., & Pradana, F. I. (2022). Analisis Kinerja Unit Ramp Handling dalam Mencapai Keselamatan dan on Time Performance Batik Air di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya Provinsi Kalimantan Tengah. *Formosa Journal of Multidisciplinary Research*, 1(3). <https://doi.org/10.55927/fjmr.v1i3.659>
- Rahimuddin, & Oktovianus Bryan Debby Sesa Tukan. (2023). Peran Petugas Apron Movement Control (Amc) Dalam Pengawasan Keselamatan Sisi Udara Di Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya. *Jurnal Mahasiswa: Jurnal Ilmiah Penalaran dan Penelitian Mahasiswa*, 5(2).
<https://doi.org/10.51903/jurnalmahasiswa.v5i2.595>
- Rajendran, S. D., Wahab, S. N., & Yeap, S. P. (2020). Design of a Smart Safety Vest Incorporated With Metal Detector Kits for Enhanced Personal Protection. *Safety and Health at Work*, 11(4), 537–542.
<https://doi.org/10.1016/j.shaw.2020.06.007>
- Rattu, P. N., Pioh, N. R., & Sampe, S. (2022). Optimalisasi Kinerja Bidang Sosial Budaya dan Pemerintahan dalam Perencanaan Pembangunan (Studi di Kantor Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Minahasa). *Jurnal Governance*, 2(1).
- Revita, I., Suharto, A., & Izzudin, A. (2021). Studi Empiris Pengendalian Kualitas Produk Pada Vieyuri Konveksi Empirical Study Of Quality Control In

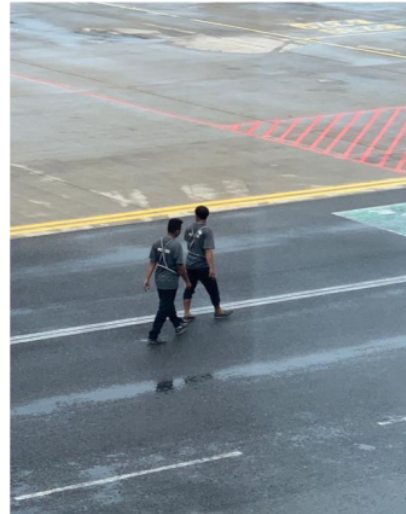
- Vieyuri Konveksi. *Bisnis-Net Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 4(2). <https://doi.org/10.46576/bn.v4i2.1695>
- Silverthorne, C. P. (2022). 5. Leadership in Organizations. Dalam *Organizational Psychology in Cross Cultural Perspective* (hlm. 57–74). New York University Press. <https://doi.org/10.18574/nyu/9780814786581.003.0007>
- Teguh Hadi Wibowo. (2020). Kajian Teori Breaking Bad Habit Sebagai Solusi Memutus Kebiasaan Negatif Siswa Dalam Pembelajaran. *Jurnal Pendidikan Islam*, 6(2). <https://doi.org/10.37286/ojs.v6i2.83>
- Wisqa, U. (2023). Perspektif Sifat ‘Ajuula dalam Al-Qur’an Menurut Ibnu Katsir. *ANWARUL*, 3(5). <https://doi.org/10.58578/anwarul.v3i5.1765>

LAMPIRAN

Lampiran A Dokumentasi



Petugas Porter Yang Tidak Memakai *Safety Vest*



Petugas Porter yang Tidak Memakai *Safety Vest* yang Sesuai Standar



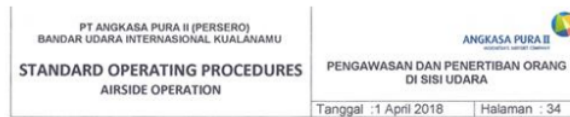
Kegiatan Ramp Safety Campaign



Peneguran Petugas Yang Tidak Memakai Safety Vest Saat Bertugas

Lampiran B SOP Airside Operation

SOP Airside Operation PT. Angkasa Pura 2 Bandar Udara Internasional Kualanamu Tahun 2018



BAB XII

PENGAWASAN DAN PENERTIBAN ORANG DI SISI UDARA

12.1 UMUM

- 12.1.1. Pengawasan dan penertiban di Sisi Udara merupakan tugas dan fungsi personil *Airside Operation*;
- 12.1.2. Pengawasan dan penertiban di Sisi Udara dilakukan secara simultan setiap 1 jam sekali untuk menciptakan ketertiban di Sisi Udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan;
- 12.1.3. Pelaku pelanggaran akan dikenakan teguran atau sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

12.2 PROSEDUR PENINDAKAN DAN PENILANGAN

- 12.2.1. Mengawasi dan menertibkan operator/pengemudi kendaraan / GSE yang tidak sesuai dengan ketentuan, yaitu :
 - 12.2.1.1. Mengoperasikan kendaraan di sisi udara tidak sesuai dengan *license* dan TIM yang dimiliki;
 - 12.2.1.2. Operator tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) seperti rompi, Safety Shoes dan Ear Muff Plug dll;
 - 12.2.1.3. Menjalankan kendaraan/GSE melebihi batas kecepatan yang dipersyaratkan di sisi udara;
 - 12.2.1.4. Memarkir kendaraan / GSE di sisi udara tidak pada tempat yang telah disediakan;
 - 12.2.1.5. Melanggar marka serta rambu tanda larangan;
 - 12.2.1.6. Menarik gerobak bagasi (*baggage cart*) melebihi batas maksimum, jumlah gandengan yang diizinkan maksimum 4 (empat) rangkaian;
 - 12.2.1.7. Mengoperasikan kendaraan/GSE yang tidak memenuhi persyaratan kelengkapan dan ketentuan pengoperasian;
 - 12.2.1.8. Memindahkan *tow bar* dengan cara mendorong (harus ditarik) oleh kendaraan (*push back car*);
 - 12.2.1.9. Memperbaiki kendaraan / GSE di sisi udara.

Lampiran C Kp 39 Tahun 2015

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: Kp 39 Tahun 2015 poin 10.15.4.2b


- 10.15.4. Manajemen Keselamatan Apron
 - 10.15.4.1. Manajemen keselamatan apron harus termasuk perlindungan terhadap jet blast, pembersihan apron, melakukan tindakan keselamatan selama pesawat udara mengisi bahan bakar, melaporkan insiden dan kecelakaan apron, serta kepatuhan keselamatan bagi semua pekerja di apron.
 - 10.15.4.2. Prosedur manajemen keselamatan apron harus :

10-45

- a. Memastikan bahwa orang-orang yang terlibat telah terlatih dengan baik (*berlisensi*) dan mempunyai pengalaman yang sesuai;
- b. 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;

Lampiran D Konsep Kebijakan Keselamatan Baru

Konsep Kebijakan Keselamatan Baru Tentang Penggunaan Rompi (*Safety vest*) Keselamatan di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang



Konsep Kebijakan Keselamatan Baru Tentang Penggunaan Rompi Keselamatan (*Safety vest*) di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang

Keselamatan dan keamanan selalu menjadi prioritas utama di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Kami berkomitmen untuk menciptakan lingkungan bandara yang aman dan nyaman bagi semua orang, baik personil, pengunjung (*visitor*), maupun kontraktor. Oleh karena itu, dengan penuh semangat kami mengumumkan Kebijakan Keselamatan Baru Tentang Penggunaan Rompi Keselamatan (*Safety vest*). Kebijakan ini merupakan langkah penting untuk meningkatkan keselamatan di seluruh area Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang.

Tujuan:

1. Meningkatkan visibilitas personil, pengunjung (*visitor*), dan kontraktor di area bandar udara;
2. Membantu mencegah kecelakaan dan cedera dengan memudahkan identifikasi personil;
3. Meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan bandar udara.

Kebijakan:

- I. **Pemakaian Rompi Keselamatan (*Safety Vest*) Wajib:**
 1. Semua personil, pengunjung (*visitor*), dan kontraktor yang memasuki area Bandar Udara Internasional Kualanamu yang dibatasi wajib mengenakan rompi keselamatan (*Safety vest*).
 2. Area bandar udara yang dibatasi meliputi :
 - A. Landasan pacu (*Runway*) dan area jalur penghubung (*Taxiway*) sekitarnya ;
 - B. Area parkir pesawat (*Apron*);
 - C. Gudang area penyimpanan (*Warehouse*) dan area kargo (*cargo*);
 - D. Area konstruksi dan renovasi yang dilakukan baik di area sisi darat (*Landside*) maupun sisi udara (*Airside*) Bandar Udara Internasional Kualanamu .
 3. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus dikenakan setiap saat saat berada di area bandara yang dibatasi, kecuali saat berada di dalam gedung atau ruangan yang tertutup.
- II. **Jenis dan Spesifikasi Rompi Keselamatan (*Safety vest*):**
 1. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus berwarna cerah dan mudah terlihat, seperti oranye, kuning, atau hijau neon.
 2. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus memiliki bahan yang reflektif, sehingga terlihat jelas dalam kondisi minim cahaya.

3. Rompi keselamatan (*Safety vest*) harus memiliki logo bandar udara atau perusahaan maskapai yang jelas terlihat.

III. Tanggung Jawab:

1. Manajemen Bandara:

- A. Menyediakan rompi keselamatan yang sesuai dengan spesifikasi yang telah ditentukan.
- B. Memastikan ketersediaan rompi keselamatan di lokasi yang mudah diakses.
- C. Memberikan sosialisasi dan pelatihan tentang penggunaan rompi keselamatan yang benar kepada seluruh personil, pengunjung (*visitor*), dan kontraktor.
- D. Melakukan pengawasan terhadap kepatuhan terhadap kebijakan ini.

2. Personil, Pengunjung (*visitor*), dan Kontraktor:

- A. Mengikuti kebijakan ini dengan mengenakan rompi keselamatan dengan benar setiap saat berada di area bandara yang dibatasi.
- B. Menjaga kondisi rompi keselamatan (*Safety vest*) agar tetap bersih dan layak pakai.
- C. Melaporkan kepada pihak berwenang jika melihat ada pelanggaran terhadap kebijakan ini.

IV. Sanksi:

Pelanggaran terhadap kebijakan ini dapat mengakibatkan penilangan / penahanan pada PAS Bandara / Tanda Izin Mengemudi. Apabila masih pelanggaran terhadap kebijakan ini dilakukan kembali maka akan dilakukan pembolongan pada PAS Bandara. Dan apabila dilakukan kembali, maka PAS akan ditahan dan dikembalikan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan.

Penutup:

Kebijakan ini akan ditinjau dan diperbarui secara berkala sesuai dengan kebutuhan. Manajemen Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang berkomitmen untuk menyediakan lingkungan bandara yang aman bagi semua orang.

Catatan:

- Konsep kebijakan ini hanya contoh dan dapat disesuaikan dengan kebutuhan dan peraturan di Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang
- Penting untuk berkonsultasi dengan otoritas terkait sebelum menerapkan kebijakan ini.


Semoga konsep kebijakan ini bermanfaat untuk meningkatkan keselamatan di Bandar Udara Kualanamu.


Deli Serdang, Juli 2024
DIRECTOR OF OPERATION AND SERVICES
Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang


HERIYANTO WIBOWO

Lampiran E Job Profile

Lampiran Job profile Unit *Airside Operation* PT. Angkasa Pura AVIASI Bandar Udara Kualanamu

JOB PROFILE		KJ : 14			
Nama Jabatan : Junior Manager of Airside Operation Divisi : Operation & Service Departemen : Operation & Service Seksi : Airside Operation Lokasi Kerja : Bandar Udara KNO				PT ANGKASA PURA AVIASI SPEKIFIKASI JABATAN (Kompetensi dasar yang dimiliki karyawan untuk jabatan tersebut)	
Alasan Langsung : Airport Operation & Service Manager Alasan Tidak Langsung : Senior Manager of Operation & Service		TUJUAN JABATAN		PENDIDIKAN/PENGALAMAN	
Mengelola dan mengawasi pelaksanaan kegiatan fungsi pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE (Ground Service Handling Equipment), pemantauan dan parkir pesawat, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi parkir pesawat udara untuk memastikan semua kegiatan/aktivitas di sisi udara Bandar Udara Internasional Kualanamu dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.				SERTIFIKASI/PELATIHAN WAJIB 1. Pendidikan Dasar 2. Kelas Jabatan 11-13	
TANGGUNG JAWAB UTAMA		INDIKATOR KINERJA		KEWENANGAN	
1. Mengelola dan mengawasi kegiatan penentuan dan alokasi terhadap penempatan/parkir pesawat udara untuk memastikan tersedianya penempatan/parkir pesawat udara. 2. Mengelola dan mengawasi kegiatan inspeksi terpadu terhadap fasilitas peralatan Ground Service Handling Equipment (GSE) untuk memastikan fasilitas/peralatan GSE yang beroperasi di sisi udara telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. 3. Mengelola dan mengawasi pelaksanaan pengawasan operasi sisi udara untuk memastikan kegiatan operasional sisi udara berjalan sesuai sistem dan prosedur yang berlaku. 4. Mengelola dan mengawasi kegiatan patroli dan pemantauan terhadap kawasan sisi udara untuk memastikan daerah kawasan sisi udara telah steril dan aman untuk digunakan parkir dan pergerakan pesawat udara. 5. Mengelola, mengawasi dan berkoordinasi dengan pihak terkait (Airlines, Ground Handling) mengenai kegiatan yang berpengaruh terhadap operasi lalu lintas di sisi udara. 6. Mengelola pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait fungsi airside operation yang menjadi tanggung jawabnya untuk memastikan seluruh hasil temuan audit terlaksanakan dan/atau termitigasi dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.		1. Tertetapkannya kegiatan alokasi/penempatan parkir pesawat udara dengan lancar dan efisien. 2. Pelaksanaan kegiatan inspeksi terpadu terhadap fasilitas peralatan Ground Service Handling Equipment (GSE). 3. Fasilitas peralatan GSE telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. 4. Tersedianya hasil evaluasi dan usulan perbaikan terhadap pelaksanaan pengawasan operasi sisi udara. 5. Kegiatan operasional sisi udara berjalan sesuai sistem dan prosedur yang berlaku. 6. Kawasan sisi udara telah steril dan aman untuk pergerakan pesawat udara. 7. Koordinasi dengan pihak terkait (Airlines, Ground Handling) mengenai kegiatan yang berpengaruh terhadap operasi lalu lintas di sisi udara berjalan lancar. 8. Tereaksikannya dan/atau termitigasi hasil temuan audit internal maupun eksternal.		1. Melakukan evaluasi terhadap perencanaan alokasi penempatan/parkir pesawat udara. 2. Melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan inspeksi terpadu fasilitas peralatan GSE. 3. Melakukan evaluasi pelaksanaan kegiatan pengawasan sisi udara di Bandar Udara Internasional Kualanamu. 4. Melakukan evaluasi dan koordinasi kegiatan di sisi udara kepada seluruh stakeholder yang terlibat. 5. Melakukan pengecekan dan pemastian terhadap kelengkapan dokumen kendaraan maupun pengemudi di area sisi udara. 6. Memberikan rekomendasi terkait tindak lanjut dan mitigasi hasil temuan audit internal dan/atau eksternal.	
				DIMENSI JABATAN 1. Jumlah pergerakan penumpang, pesawat dan kargo yang dilayani 2. Luas wilayah & peralatan yang menjadi tanggung jawabnya 3. Jumlah SDM yang menjadi bawahan langsung 4. Jumlah SDM yang menjadi bawahan tidak langsung 5. Jumlah anggaran yang dikelola	

JOB PROFILE		KJ : 11			
Nama Jabatan : Airside Operation Supervisor Departemen : Operation & Service Seksi : Airside Operation Lokasi Kerja : Bandar Udara KNO				PT ANGKASA PURA AVIASI SPEKIFIKASI JABATAN (Kompetensi dasar yang dimiliki karyawan untuk jabatan tersebut)	
Alasan Langsung : Junior Manager of Airside Operation Alasan Tidak Langsung : Airport Operation & Service Manager		TUJUAN JABATAN		PENDIDIKAN/PENGALAMAN	
Menyusun, mengoperasikan dan melaksanakan seluruh kegiatan operasional sisi udara termasuk namun tidak terbatas pada pengalangan dan penempatan parkir pesawat udara, alokasi check in counter, baggage conveyor belt, ruang tunggu, keterlambatan, dan keteraturan pergerakan di sisi udara di lingkungan Bandar Udara Internasional Kualanamu.				SERTIFIKASI/PELATIHAN WAJIB 1. S.T.D.IV Semua Jurusan kecuali Seni, Keguruan, Agama, Fisafat, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Keperawatan, Pertanian, Peternakan 2. Kelas Jabatan 8 - 10	
TANGGUNG JAWAB UTAMA		INDIKATOR KINERJA		KEWENANGAN	
1. Melaksanakan kegiatan penentuan dan alokasi terhadap penempatan/parkir pesawat udara untuk memastikan tersedianya penempatan/parkir pesawat udara. 2. Melakukan kegiatan inspeksi terpadu terhadap fasilitas peralatan Ground Service Handling Equipment (GSE) untuk memastikan fasilitas/peralatan GSE yang beroperasi di sisi udara telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. 3. Melaksanakan pengawasan operasi sisi udara untuk memastikan kegiatan operasional sisi udara berjalan sesuai sistem dan prosedur yang berlaku. 4. Melaksanakan kegiatan patroli dan pemantauan terhadap kawasan sisi udara untuk memastikan daerah kawasan sisi udara telah steril dan aman untuk digunakan parkir dan pergerakan pesawat udara. 5. Melakukan koordinasi dengan pihak terkait (Airlines, Ground Handling) mengenai kegiatan yang berpengaruh terhadap operasi lalu lintas di sisi udara. 6. Melaksanakan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait fungsi airside operation yang menjadi tanggung jawabnya untuk memastikan seluruh hasil temuan audit terlaksanakan dan/atau termitigasi dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.		1. Tertetapkannya kegiatan alokasi/penempatan parkir pesawat udara dengan lancar dan efisien. 2. Pelaksanaan kegiatan inspeksi terpadu terhadap fasilitas peralatan Ground Service Handling Equipment (GSE). 3. Fasilitas peralatan GSE telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. 4. Tersedianya hasil evaluasi dan usulan perbaikan terhadap pelaksanaan pengawasan operasi sisi udara. 5. Kegiatan operasional sisi udara berjalan sesuai sistem dan prosedur yang berlaku. 6. Kawasan sisi udara telah steril dan aman untuk pergerakan pesawat udara. 7. Koordinasi dengan pihak terkait (Airlines, Ground Handling) mengenai kegiatan yang berpengaruh terhadap operasi lalu lintas di sisi udara berjalan lancar. 8. Tereaksikannya dan/atau termitigasi hasil temuan audit internal maupun eksternal.		1. Melakukan evaluasi terhadap perencanaan alokasi penempatan/parkir pesawat udara. 2. Menyusun hasil evaluasi terhadap pelaksanaan inspeksi terpadu fasilitas peralatan GSE. 3. Melakukan evaluasi pelaksanaan kegiatan pengawasan sisi udara di Bandar Udara Internasional Kualanamu. 4. Melakukan evaluasi dan koordinasi kegiatan di sisi udara kepada seluruh stakeholder yang terlibat. 5. Melakukan pengecekan dan pemastian terhadap kelengkapan dokumen kendaraan maupun pengemudi di area sisi udara. 6. Menyusun rekomendasi terkait tindak lanjut dan mitigasi hasil temuan audit internal dan/atau eksternal.	
				DIMENSI JABATAN 1. Aspek Keuangan : Anggaran Tahunan, Biaya Operasional 2. Aspek Non Keuangan : jumlah bawahan (langsung dan tidak langsung)	

JOB PROFILE		PT ANGKASA PURA AVIASI	
Nama Jabatan : Airside Operation Officer Departemen : Operation & Service Seksi : Airside Operation Lokasi Kerja : Bandar Udara KNO		KJ : 10 	
Alasan Langsung : Junior Manager of Airside Operation Alasan Tidak Langsung : Airport Operation & Service Manager		PESPEKSI JABATAN (Kompetensi dasar yang dimiliki karyawan untuk jabatan tersebut.)	
TUJUAN JABATAN		PENDIDIKAN/PENGALAMAN	SERTIFIKASI/PELATIHAN WAJIB
Membuat dan melaksanakan seluruh kegiatan operasional sisi udara termasuk namun tidak terbatas pada pengaturan dan penempatan parkir pesawat udara, alokasi check in counter, baggage conveyor belt, ruang tunggu, keterlambatan, dan keteraturan pergerakan di sisi udara di lingkungan Bandar Udara Internasional Kualanamu.		1. D. II Semua Jurusan kecuali Seni, Keguruan, Filateli, Agama, Ilmu Kesehatan Masyarakat, Kegawatmuktan, Pertanian, Peternakan 2. Kelas Jabatan 7 - 9	1. Teknis Lanjut 2. Dilikat substarif dan sertifikasi dalam bidang Operasional Keabandarudaraan
TANGGUNG JAWAB UTAMA	INDIKATOR KINERJA	KEWENANGAN	DIMENSI JABATAN
1. Melaksanakan kegiatan perencanaan dan alokasi terhadap penempatan/parkir pesawat udara untuk memastikan tersedianya penempatan/parkir pesawat udara. 2. Melaksanakan kegiatan inspeksi terpadu terhadap fasilitas peralatan Ground Service Handling Equipment (GSE) untuk memastikan fasilitas/peralatan GSE yang beroperasi di sisi udara telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. 3. Melaksanakan pengawasan operasi sisi udara untuk memastikan kegiatan operasional sisi udara berjalan sesuai sistem dan prosedur yang berlaku. 4. Melaksanakan kegiatan patrol dan pemantauan terhadap kawasan sisi udara untuk memastikan daerah kawasan sisi udara telah steril dan aman untuk digunakan parkir dan pergerakan pesawat udara. 5. Melaksanakan koordinasi dengan pihak terkait (Airlines, Ground Handling) mengenai kegiatan yang berpengaruh terhadap operasi lalu lintas di sisi udara. 6. Melaksanakan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait fungsi airside operation yang menjadi tanggung jawabnya untuk memastikan seluruh hasil temuan audit terselesaikan dan/atau termilgasi dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.	1. Terlaksananya kegiatan alokasi/penempatan parkir pesawat udara dengan lancar dan efisien. 2. a. Pelaksanaan kegiatan inspeksi terpadu terhadap fasilitas peralatan Ground Service Handling Equipment (GSE). b. Fasilitas peralatan GSE telah sesuai dengan standar yang ditetapkan. 3. a. Tersedianya hasil evaluasi dan usulan perbaikan terhadap pelaksanaan pengawasan operasi sisi udara. b. Kegiatan operasional sisi udara berjalan sesuai sistem dan prosedur yang berlaku. 4. Kawasan sisi udara telah steril dan aman untuk pergerakan pesawat udara. 5. Koordinasi dengan pihak terkait (Airlines, Ground Handling) mengenai kegiatan yang berpengaruh terhadap operasi lalu lintas di sisi udara berjalan lancar. 6. Tereaksikannya dan/atau termilgasi hasil temuan audit internal maupun eksternal.	1. Membuat evaluasi terhadap perencanaan alokasi penempatan/parkir pesawat udara. 2. Merinci hasil evaluasi terhadap pelaksanaan inspeksi terpadu fasilitas peralatan GSE. 3. Melaksanakan evaluasi pelaksanaan kegiatan pengawasan sisi udara di Bandar Udara Internasional Kualanamu. 4. Melaksanakan evaluasi dan koordinasi kegiatan di sisi udara kepada seluruh stakeholder yang terlibat. 5. Melaksanakan pengecekan dan pemasangan terhadap kelengkapan dokumen kendaraan maupun pengemudi di area sisi udara. 6. Membuat rekomendasi terkait tindak lanjut dan mitigasi hasil temuan audit internal dan/atau eksternal.	1. Aspek Keuangan : Anggaran Tahunan, Biaya Operasional 2. Aspek Non Keuangan : Jumlah bawahan (langsung dan tidak langsung)

Lampiran F Surat PT AP.AVIASI

Surat Permintaan Data kepada PT. Angkasa Pura Aviassi

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG		
	JL. ADI SUCIPTO No. 001 SUKODADI - SUKARAMI PALEMBANG 30154	TELP : (0711) 410930	

Nomor : SM.502/1/17/Poltekbang.Plg/2024 Palembang, 31 Mei 2024
 Klasifikasi : Biasa
 Lampiran : Satu lembar
 Hal : Permohonan Permintaan Data Tugas Akhir

Yth. Direktur Utama PT. Angkasa Pura Aviassi
 Bandara Internasional Kualanamu

Dengan hormat, bersama ini kami sampaikan bahwa Taruna Politeknik Penerbangan Palembang berikut :

Nama : Muhammad Fachri Sebayang
 NIT : 55242110041

sedang melaksanakan tugas akhir sebagai syarat kelulusan pada Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga.

Terkait hal tersebut di atas, guna mendukung kelancaran kegiatan dimaksud dimohon bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan izin pengambilan data di Bandara Internasional Kualanamu sebagaimana tercantum pada lampiran.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.


 Direktur,
 Sukahir, S.Si.T., M.T
 NIP. 197407141998031001

Tembusan :
 Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara.

Lampiran

Lampiran

Judul Tugas Akhir :

***OPTIMALISASI PENGENDALIAN APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP
ROMPI KESELAMATAN PETUGAS GROUNDHANDLING DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL KUALANAMU***

Adapun data yang diperlukan untuk menyusun tugas akhir tersebut adalah sebagai berikut :

1. Dokumen *Safety Management System (SMS) Manual Bandara Internasional Kualanamu.*
2. Dokumen *checklist safety audit di area airside terhadap unit Apron Movement Control dan Groundhandling.*

Demikian kami sampaikan untuk memenuhi data yang diperlukan pada tugas akhir tersebut, dengan perhatiannya diucapkan terima kasih.

Taruna Program Studi
Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga



Muhammad Fachri Sebayang
NIT. 55242110041

Lampiran G Surat OTBAN WIL.II

Surat Permintaan Data Kepada OTBAN WIL.II

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN BADAN LAYANAN UMUM POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG		
	JL. ADI SUCIPTO No. 001 SUKODADI - SUKARAMI PALEMBANG 30154	TELP : (0711) 410930	

Nomor : SM.502/1/17/Poltekbang.Plg/2024 Palembang, 31 Mei 2024
 Klasifikasi : Biasa
 Lampiran : -
 Hal : Permohonan Permintaan Data Taruna
 Politeknik Penerbangan Palembang

Yth. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II - Medan

Dengan hormat, bersama ini kami sampaikan bahwa Taruna Politeknik Penerbangan Palembang berikut :

Nama : Muhammad Fachri Sebayang
 NIT : 55242110041

sedang melaksanakan tugas akhir sebagai syarat kelulusan pada Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga.

Terkait hal tersebut di atas, guna mendukung kelancaran kegiatan dimaksud dimohon bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan izin pengambilan data di Bandara Internasional Kualanamu sebagaimana tercantum pada lampiran.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Direktur,

Sukahir, S.Si.T., M.T
 NIP. 197407141998031001

Tembusan :
 Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara



Lampiran

Judul Tugas Akhir :

**"OPTIMALISASI PENGENDALIAN APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP
ROMPI KESELAMATAN PETUGAS GROUNDHANDLING DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL KUALANAMU"**

Adapun data yang diperlukan untuk menyusun tugas akhir tersebut adalah sebagai berikut :

1. Dokumen *Safety Management System* (SMS) Manual Bandara Internasional Kualanamu.
2. Dokumen checklist *Safety Audit* Otoritas Bandar Udara Wilayah II – Medan di area *airside* terhadap unit Apron Movement Control dan Groundhandling.

Demikian kami sampaikan untuk memenuhi data yang diperlukan pada tugas akhir tersebut, dengan perhatiannya diucapkan terima kasih.

Taruna Program Studi
Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga



Muhammad Fachri Sebayang
NIT: 55242110041

Lampiran H Angket Wawancara

Instrumen Angket Wawancara

LEMBAR INSTRUMEN ANGKET WAWANCARA

A. Identitas

Judul Penelitian Optimalisasi Pengendalian Penggunaan Rempas Keselamatan Petugas *Ground Handling Area Airside* Bandara Udara Internasional Kuala Lumpur

Nama Mahasiswa Muhammad Fatchi Sebayang

NIT 55242110041

Nama Narasumber *Asmita Sari*

Jabatan *SPU Groundhandling AAS*

B. Petunjuk Pengisian Angket

Sebelum mengisi angket, stahkan Bapak/Ibu membaca petunjuk pengisian berikut ini:

- Lembar instrumen angket diisi oleh Bapak/Ibu narasumber.
- Lembar instrumen angket wawancara ini bertujuan untuk mengetahui pendapat Bapak/Ibu validator ahli mengenai Optimalisasi Pengendalian Penggunaan Rempas Keselamatan Petugas *Ground Handling Area Airside* Bandara Udara Internasional Kuala Lumpur.
- Pendapat, penilaian, kritik dan saran dari Bapak/Ibu narasumber sangat bermanfaat dalam penelitian ini.

Tabel Wawancara

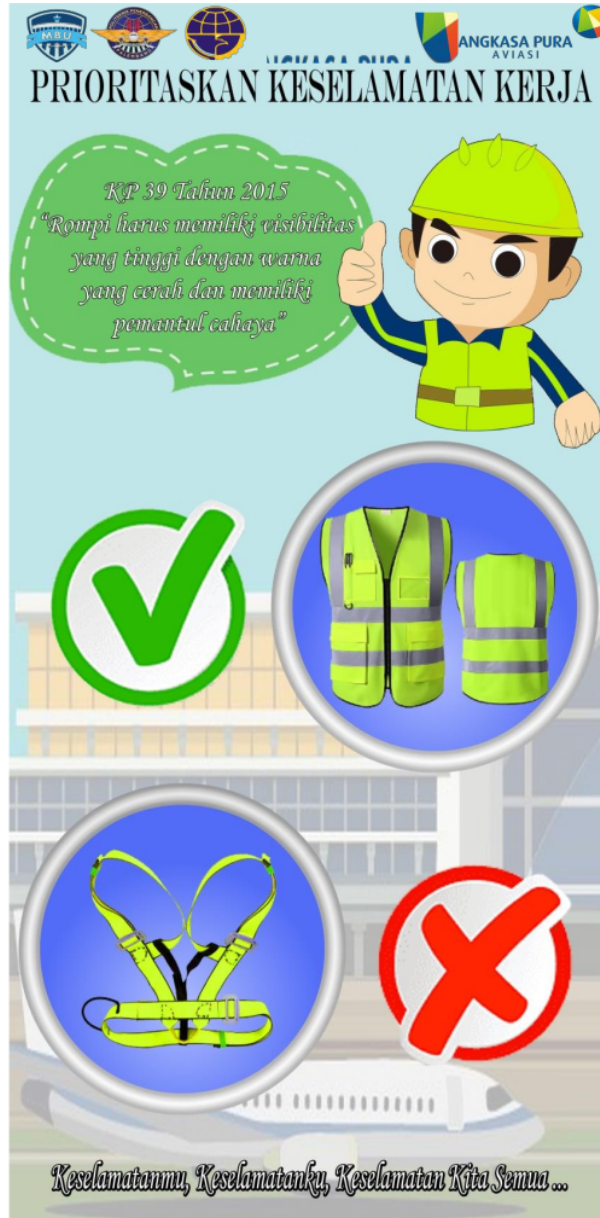
No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana menurut anda tentang penggunaan safety vest di area sisi udara?	<i>Cukup Optimal</i>
2.	Bagaimana pandangan unit AMC, rda, kapabilitas petugas yang bertugas di area air side tentang penggunaan safety vest ?	<i>Sangat Baik</i>
3.	Bagaimana pandangan anda pada petugas yang menggunakan safety vest atau tali harness yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?	<i>Tali dengan pemantul cahaya kuning optimal digunakan.</i>

4.	4. Apa alasan petugas <i>ground handling</i> yang menggunakan safety vest atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya?	<i>Tali dengan pemantul cahaya lebih nyaman digunakan.</i>
5.	5. Apa tindakan Unit AMC pada petugas yang tidak menggunakan safety vest ketika bertugas di area air side?	<i>Diberi peringatan serta sanksi yang tegas</i>
6.	6. Apakah tindakan tersebut sudah bisa mengurangi akan ketidakpatuhan pada petugas tersebut?	<i>Ya. Sangat Efektif</i>
7.	7. Menurut anda, bagaimana cara membuat petugas <i>groundhandling</i> tersebut akan patuh akan penggunaan safety vest ?	<i>Perlu dilaksakan pendidikan serta inspeksi.</i>
8.	8. Kapan waktu anda melihat petugas yang menggunakan safety vest v atau tali <i>harness</i> yang diberi pemantul cahaya dan kemeja yang diberi pemantul cahaya serta petugas yang tidak menggunakan safety vest ?	<i>pada jam istirahat</i>
9.	9. Apakah terdapat kendala pada unit AMC terhadap pengawasan akan kepatuhan petugas <i>groundhandling</i> ?	<i>Tidak Ada</i>
10.	10. Bagaimana menurut anda mengenai safety vest yang cocok untuk personil <i>groundhandling</i> ?	<i>Capacity vest dengan warna cerah dan kerah.</i>

Deli Serdang, 22 Desember 2022
Nara-Sumber
Asmita Sari
SPU Groundhandling AAS

Lampiran I Safety Banner

Banner Penggunaan *Safety Vest*



Lampiran J Design Safety Vest

Design Safety Vest yang sesuai standar KP 39 Tahun 2015



Lampiran K Sertifikat

Sertifikat HF dan SMS STPI CURUG

Kode : 004545

SERTIFIKAT
Nomor : 3083 /HF-44/IX/STPI-2019

Ketua Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia menyatakan bahwa:

Nama : **M. FACHRI SEBAYANG**
Tempat/tanggal lahir : **Medan, 13 November 2001**

TELAH SELESAI

Mengikuti Pendidikan **Human Factor** Angkatan Ke-44, yang diselenggarakan dari tanggal 23 s/d 25 September 2019 dengan jumlah jam pelajaran sejumlah 24 Jam.

Curug, 25 September 2019
KETUA

[Signature]
Capt. **NOVYANTO WIDADI, S.A.P., M.M.**
NIP. 19681123 201611 1 001




Kode : 001838

SERTIFIKAT
Nomor : 1195/SMS-9/V/STPI-2018

Ketua Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia menyatakan bahwa:

Nama : **M. Fachri Sebayang**
Tempat/tanggal lahir : **Medan, 13 November 2001**

TELAH MENGIKUTI

Pendidikan **Safety Management System** Angkatan ke 9, yang diselenggarakan dari tanggal 07 s/d 09 Mei 2018 dengan jumlah jam pelajaran sejumlah 24 Jam.

Curug, 09 Mei 2018
KETUA

[Signature]
Capt. **NOVYANTO WIDADI, S.A.P., MM**
NIP. 19681123 201611 1 001




Lampiran L Lembar Bimbingan

Lembar Dosen Pembimbing I



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG
NIT : 55242110041
Course : MBU 02 BRAVO
Judul TA : OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN
PETUPAS GROUND HANDLING ARSA AIRSIDE BANDAR UDARA
INTERNATIONAL KUALANAMU.

Dosen Pembimbing : Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	28-5-2024	Bab I disesuaikan dengan pedoman Penulisan	<i>Riibang</i>
2.	6-6-2024	BAB II lanjutkan ke proses bab selanjut nya.	<i>Riibang</i>
3.	12-6-2024	BAB III teori pengendalian dalam Ruang Jubile di buat terbarukan	<i>Riibang</i>
4.	24-6-2024	BAB IV tambahkan perhitungan jumlah cow di area service road.	<i>Riibang</i>
5.	1-7-2024	BAB IV telah di hitung. 20 personil yg cocok sesuai kebutuhan.	<i>Riibang</i>
6.	12-7-2024	BAB V ok	<i>Riibang</i>

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M.
NIP. 196009011981031001

Lembar Dosen Pembimbing II



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : MUHAMMAD FACHRI SEBAYANG
NIT : S242110041
Course : MBU 02 BRAYO
Judul TA : OPTIMALISASI PENGENDALIAN PENGGUNAAN ROMPI KESELAMATAN
PETUPAC GROUND HANDLING AREA AIRSIDE BANDAR UDARA
INTERNASIONAL KUALAJAMU.
Dosen Pembimbing : Diresky Amalia, S.T., M.S.ASM.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	21/05/2023	BAB I & II, Revisi	
2.	05/06/2023	BAB I sd III Revisi Pematangan judul	
3	03/07/2023	Bab IV Lanjutkan -	
4	04/07/2023	Bab IV Perbaiki Busun. hasil obs, ^{hasil} wawancara → Dokumen → Bap Analysis → Solusi yang ditawarkan	
5.	15/07/2023	- Bab IV tambah item ² merah. - Bab V saran revisi - Cek Plagiasi + Typo - Tambah sitasi di Bab IV contoh?	
6	16/07/2023	Next. Diskusi di Bab IV & Abstrak.	
7	17/07/2023	(Revisi minor) Development terakhir 4 sidang TA	

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

(Diresky Amalia, S.T., M.S.ASM.,
NIP. 198312132010122003

Lampiran M Plagiarisme

TA Fachri

ORIGINALITY REPORT

7 %	5 %	3 %	5 %
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	1 %
2	123dok.com Internet Source	1 %
3	repository.its.ac.id Internet Source	1 %
4	jurnal.itbsemarang.ac.id Internet Source	1 %
5	garuda.kemdikbud.go.id Internet Source	1 %
6	Submitted to National Institute of Technology, Patna Student Paper	1 %
7	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	1 %
8	www.scilit.net Internet Source	1 %

Tugas Akhir M.FACHRI SEBAYANG.pdf

ORIGINALITY REPORT

4%

SIMILARITY INDEX

4%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

3%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

garuda.ristekbrin.go.id

Internet Source

1%

2

repository.its.ac.id

Internet Source

1%

3

jurnal.itbsemarang.ac.id

Internet Source

1%

4

www.scilit.net

Internet Source

1%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 1%