

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian, kesimpulan dalam penelitian ini adalah unit AMC belum melakukan pengawasan secara maksimal terhadap kelayakan GSE di Bandar Udara Adi Soemarmo sesuai dengan prosedur serta peraturan yang berlaku. Kurangnya pengawasan rutin yang dilakukan oleh AMC menjadi penyebab utama. Namun, AMC tetap melakukan koordinasi dengan pihak *ground handling* untuk mengetahui keadaan GSE.

Pengawasan GSE yang belum maksimal ini disebabkan oleh beberapa hambatan. Faktor yang menghambat pengawasan AMC dalam menjaga kelayakan GSE di Bandar Udara Adi Soemarmo adalah kurangnya personel, peningkatan beban kerja, dan kurangnya fasilitas pendukung seperti CCTV. Kekurangan personal AMC membuat setiap personel menanggung beban kerja lebih besar, sehingga mengurangi efektivitas pengawasan kelayakan GSE. Peningkatan beban menyebabkan risiko kesalahan dan kelalaian personil. Kurangnya fasilitas pendukung, seperti CCTV. CCTV memungkinkan pemantauan terus-menerus tanpa harus berada di lokasi. Namun, keterbatasan fasilitas ini membuat pengawasan menjadi kurang optimal, dan personel harus mengandalkan inspeksi manual yang memakan waktu dan tenaga.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan dan kesimpulan yang dikemukakan mengenai pengawasan unit AMC terhadap kelayakan GSE di Bandar Udara Soemarmo, maka penulis mengusulkan beberapa saran yang diharapkan dapat dijadikan masukan dan diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak berikut ini:

1. Saran untuk Bandar Udara
 - a. Menambah personel atau rekrutmen untuk memenuhi standar kebutuhan minimum (optimum) personel di unit AMC, sehingga semua tugas dan

layanan dapat terlaksana dengan baik dan menghindari kelebihan beban kerja pada personel

- b. Evaluasi dan optimalisasi terhadap beban kerja untuk memastikan tugas dapat diselesaikan dengan efisien dan tidak ada personel yang terbebani secara berlebihan.
 - c. Pengadaan monitor CCTV pada ruang AMC serta penambahan CCTV di area parkir GSE sehingga dapat memantau secara *real time*
2. Saran untuk Peneliti Selanjutnya

Adapun saran untuk peneliti selanjutnya sebagai berikut:

- a. Menjadikan referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pengawasan AMC terhadap kelayakan GSE
- b. Diperlukan analisis lebih lanjut terhadap variabel-variabel yang berpengaruh dalam pengawasan AMC terhadap kelayakan GSE

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, A., Nugraha, W., & Kusno. (2022). Fire Hazard Prevention and Protection Through Active Protection System. *Airman: Jurnal Teknik Dan Keselamatan Transportasi*, 5(2), 104–112. <https://doi.org/10.46509/ajtk.v5i2.293>
- Adhimah, S. (2020). Peran orang tua dalam menghilangkan rasa canggung anak usia dini (studi kasus di desa karangbong rt. 06 rw. 02 Gedangan-Sidoarjo). *Jurnal Pendidikan Anak*, 9(1), 57–62. <https://doi.org/10.21831/jpa.v9i1.31618>
- Pulungan, M. A. Y., Septiani, V., Soleh, A. M., & Pesilette, M. S. (2024). Pengaruh Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) dengan Closed Circuit Television (CCTV) Terhadap Ketertiban di Service Road Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali. *Prosiding SNITP (Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan)*, 7(1).
- Amin, A. (2018). Monitoring Kamera CCTV Melalui PC Dan Smartphone. *Jurnal EEICT*, 1(2), 11–20. <https://ojs.uniska-bjm.ac.id/index.php/eeict>
- Amri, B. N. (2022). Peran Unit Apron Movement Control (AMC) dalam Menjamin Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *JUPEA*, 2(3), 307–317. <https://doi.org/https://doi.org/10.51903/jupea.v2i3.367>
- ANNEX 14 AERODROME, Pub. L. No. 14 (2018).
- Ardana, A. A. G., & Awan. (2022). Optimalisasi Pengawasan Petugas Unit Inspeksi Terminal dalam Rangka Memenuhi Kualitas Pelayanan Kepada Pengguna Jasa di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap. *Jurnal Publikasi Manajemen Informatika (JUPUMI)*, 1(3). <http://ejurnal.stie-trianandra.ac.id/index.php>
- Daud, M. C. (2022). Analisis Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Oleh unit Aviation Security di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende. *Jurnal Publikasi Manajemen Informatika (JUPUMI)*, 1(3), 102–107. <http://ejurnal.stie-trianandra.ac.id/index.php>
- Deshita, E. S., & Masyi'ah, A. N. (2023). Optimalisasi Pengawasan dan Penertiban Pergerakan Orang dan Kendaraan pada Area Sisi Udara oleh Unit Apron Movement Control di Bandara Depati Amir Bangka. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Kewirausahaan*, 3(1), 34–41. <http://journal.politeknik-pratama.ac.id/index.php/IMK>
- Fattah, A., Budiarto, A., & Rochmawati, L. (2021). Optimalisasi Pengawasan Unit Amc Terhadap Kelayakan GSE di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *Prosiding SNITP (Seminar Nasional*

Inovasi Teknologi Penerbangan), 5(2).
<https://doi.org/10.47467/elmal.v5i3.3926>

- Fitratunnisa, A., & Tamara, A. P. (2022). Pengendalian Potensi Bahaya Personel Ground Support Equipment (GSE) dalam Pengoperasian Peralatan Darat Pesawat Udara di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 4(1), 194–198. <https://doi.org/10.56521/jgh.v4i01.375>
- Hasanah, H. (2016). TEKNIK-TEKNIK OBSERVASI (Sebuah Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial). *Jurnal At-Taqaddum*, 8(1). <https://doi.org/10.21580/at.v8i1.1163>
- Hendrawan, B., Ansori, M., & Hidayat, R. (2013). Pengukuran dan Analisis Beban Kerja Pegawai Bandara Hang Nadim. *Jurnal Akuntansi, Ekonomi Dan Manajemen Bisnis*, 1(1), 55–67. <https://doi.org/10.30871/jaemb.v1i1.198>
- KP 22 Tahun 2015 Standar Kompetensi Personel Bandar Udara, Pub. L. No. 22 (2015).
- KP NOMOR 635 TAHUN 2015, Pub. L. No. 635 (2015).
- Kurniawan, A. F., Rista, D., Ramadhan, M. N., Bodu, K. U. S., Dominic, R., & Pristiani, Y. D. (2024). Seminar Nasional Semangat Kerja Organisasi dan Motivasi dalam Kebahagiaan Hubungan Asmara Sesama Anggota sebagai Pembelajaran Sosial. *Seminar Nasional Sains, Kesehatan Dan Pembelajaran* 3, 340–345. <https://proceeding.unpkediri.ac.id/index.php/seinkesjar/article/view/4533>
- Latif, N. I., & Widagdo, D. (2022). Peran Unit Apron Movement Control (AMC) dalam Menjamin Keselamatan Operasional Sisi Udara di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. *Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Masyarakat Indonesia*, 1(1), 34–43. <https://doi.org/10.57235/aurelia.v1i1.23.g27>
- Malik, F., & Kurniasari, Z. (2022). Analisis Optimalisasi Kerja Petugas Apron Movement Control di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo Flores. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 4(2), 311–322. <https://doi.org/10.56521/jgh.v4i02.737>
- Melani, D., & Suprpti. (2023). Optimalisasi Pengawasan Petugas Apron Movement Control Dalam Menjaga Kebersihan Apron Guna Menunjang Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Mopah Merauke Papua. *Jurnal Mahasiswa*, 5(3), 68–80. <https://doi.org/10.51903/jurnalmahasiswa.v5i3>
- Mustofa, A., & Marbun, J. (2019). Kewajiban Kontraktor Terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar

- Udara Internasional Kualanamu. *Jurnal Retentum*, 1(1), 1–14. <http://dx.doi.org/10.46930/retentum.v1i01.279>
- Nilamsari, N. (2014). Memahami Studi Dokumen dalam Penelitian Kualitatif. *WACANA: Jurnal Ilmiah Ilmu Komunikasi*, 13(2), 177–181. <http://fisip.untirta.ac.id/teguh/?p=16/>
- Pamudi, B., & Sutrawati, S. (2022). Peranan Personel Apron Movement Control dalam Menjaga Kebersihan di Sisi Udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. *Jurnal Jumbiku*, 2(2), 35–41. <https://doi.org/10.55606/jumbiku.v2i2.299>
- Pamungkas, R., Regia, A. S., & Ramadhan, B. (2019). Kajian Pengawasan Personil Apron Movement Control (AMC) Terhadap Ground Support Equipment (GSE) di Apron Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP)*, 1–8. <https://doi.org/10.46491/snitp.v3i3.385>
- Papia, J. Y., Tulusan, F. M. G., & Dengo, S. (2017). Pengawasan Keselamatan Penerbangan Bandara Udara Sam Ratulangi oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado. *Jurnal Admisitrasi Publik*, 4(49). <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/JAP/index>
- Paramudya, R. P., & Widagdo, D. (2023). Analisis Tugas Terminal Service Officer dan Apron Movement Control Dalam Pengawasan Fasilitas Sisi Darat dan Sisi Udara di PT Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *Journal of Law Education and Business*, 1(2), 559–571. 10.57235/jleb.v1i2.1109
- PM Nomor 37 Tahun 2021, Pub. L. No. 37 (2021). www.peraturan.go.id
- PM NOMOR 174 TAHUN 2015, Pub. L. No. 174 (2015).
- Prof. Dr. Lexy. J. Moleong. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. ROSDA.
- Prof. Dr. Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif Untuk penelitian yang bersifat: eksploratif, enterpretif, interaktif dan konstruktif* (S. E. , M. S. Sofia Yustiyani Suryandari, Ed.; 5th ed.). ALFABETA.
- Puspitasari, K. D. A. (2018). Pengaruh Beban Kerja dan Dukungan Sosial terhadap Kinerja Karyawan pada PT. Perkebunan Nusantara X Pabrik Gula Lestari di Nganjuk. *Jurnal Ilmu Manajemen*, 6(4), 394–400. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/jim/article/view/24379>
- Putra, A. A. A. (2024). Pengaruh Beban Kerja terhadap Kinerja Karyawan Unit Airport Operation Landside & Terminal di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Al-DYAS (Jurnal Inovasi Dan Pengabdian Kepada Masyarakat)*, 3(1), 410–420. <https://doi.org/10.58578/aldyas.v3i1.2708>

- Putri, D. F. (2023). Analisis Jumlah Sumber Daya Manusia Unit AMC terhadap Pengawasan Sisi Udara di Bandar Udara Supadio Pontianak. *Jurnal Ilmiah Dan Karya Mahasiswa (JIKMA)*, 1(2), 121–128. <https://doi.org/10.54066/jikma-itb.v1i2.209>
- Rahmania, R. T., & Albanna, F. (2024). Pengaruh Beban Kerja dan Stres Kerja terhadap Kinerja Unit Airport Operation Control Center (AOCC) di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Cengkareng. *Jurnal Ilmiah Manajemen Dan Kewirausahaan (JIMAK)*, 3(1), 44–53. <https://doi.org/10.55606/jimak.v3i1.2746>
- Rita Fiantika, F., Wasil, M., Jumiyati, S., Honesti, L., Wahyuni, S., Mouw, E., & Jonata. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Y. Novita, Ed.; Pertama). PT. Global Eksekutif Teknologi. www.globaleksekutifteknologi.co.id
- Septian, M. F., & Puspitasari, Y. A. (2023). Pengaruh Beban Kerja terhadap Kinerja Karyawan PT Gapura Angkasa di Bandar Udara Raden Inten II Tanjung Karang Lampung. *Jurnal Flight Attendant Kedirgantaraan*, 5(1), 38–44. <https://doi.org/10.56521/attendant-dirgantara.v5i01.904>
- Sidiq, M. F. (2013). Analisa Korosi dan Pengendaliannya. *Jurnal Foundry*, 3(1), 25–30. <http://www.e-journal.polmanceper.ac.id/index.php/Foundry>
- Subroto, A., Candra Yuniar, D., & Komalasari, Y. (2023). Analisis Kinerja Personel Apron Movement Control (AMC) terhadap Ketertiban Penumpang di Apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. *Proceeding of International Conference of Advance Transportation, Engineering, and Applied Social Science*, 2(1), 184–191. <https://doi.org/10.46491/icateas.v2i1.1646>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Syahputra, R. (2019). Pelaksanaan Administrasi Pengawasan Orang Asing. *Asia Pacific Journal of Public Policy*, 5(1), 1–17.
- Tandi, T. E., & M. Nur, I. S. (2016). Pengaruh Beban Kerja dan Komunikasi terhadap Kepuasan Kerja Pegawai pada Bandar Udara Kelas 1 Utama Sentani. *Future: Jurnal Manajemen Dan Akuntansi*, 3(2), 172–186.
- Tandibua, D. B., & Widagdo, D. (2024). Kajian Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap Kelayakan Ground Support Equipment (GSE) di Sisi Udara Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. *Jurnal Kajian Ekonomi Dan Bisnis Islam*, 5(3), 1188–1205. [1047467/elmal.v5i3.3926](https://doi.org/10.47467/elmal.v5i3.3926)
- Utami, S., & Endrawijaya, I. (2018). Kajian Pelaksanaan tugas dan fungsi AMC. *Jurnal Ilmiah Aviasi Langit Biru*, 11(1). <https://journal.ppicurug.ac.id/index.php/jurnal-ilmiah-aviasi/article/view/196/194>

UU Nomor 1 Tahun 2009, Pub. L. No. 1 (2009).

Wallong, F. A. (2022). Peran Penggunaan Ground Support Equipment (GSE) Terhadap Kelancaran Operasional Sisi Udara (Airside) di Bandar Udara Mozes Kilangin. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1). <https://journal.upy.ac.id/index.php/pkn>

LAMPIRAN

Lampiran A Hasil Observasi

A-1 Program Kerja *Airport Operartion Side* Bandar Udara Adi Soemarmo



PROGRAM KERJA AIRPORT OPERATION AIR SIDE BANDAR UDARA ADI SOEMARMO - SURABAYA TAHUN 2023

NO	URAIAN KEGIATAN	TRIMULAN I			TRIMULAN II			TRIMULAN III			TRIMULAN IV			PROGRESS	KETERANGAN
		JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGS	SEP	OKT	NOV	DES		
1	Verifikasi dan Uji Petik Kendaraan/Peralatan GSE		v											100%	1. Telah dilaksanakan Pengawasan BUBU terhadap Jasa Terkait Bandar Udara pada Ground Handling tgl 13-15 Februari 2023. 2. Telah dilaksanakan Closing Meeting (Berita Acara) kepada Ground Handling yang beroperasi di SOC tgl 22 Februari 2023.
2	Pengawasan BUBU terhadap Jasa Terkait pada Pelayanan Pesawat Udara Di Darat / Ground Handling		v											100%	
3	Sweeping Apron			v										100%	1. Telah dilaksanakan Sweeping Apron (PAS Perorangan, Tanda Izin Mengemudi, Stiker Kendaraan) dan Laporan kegiatan disampaikan melalui Nodin kpd PTS. GM pada tanggal 15 Maret 2023
4	Data Profil Risiko (I-Risk) Airside		v	v		v			v				v	100%	1. Telah dilaksanakan Penyusunan Profil Risiko Tahun 2023 dan disampaikan melalui Nodin kpd SOC.SR pd tanggal 3 Februari 2023 2. Telah dilaksanakan Penyampaian Update Realisasi Profil Risiko TW I Tahun 2023 melalui Nodin kpd SOC.SR pd tanggal 31 Maret 2023 3. Telah dilaksanakan Penyampaian Update Realisasi Profil Risiko TW II Tahun 2023 melalui Nodin kpd SOC.SR pd tanggal 15 Juni 2023 4. Telah dilaksanakan Penyampaian Update Realisasi Profil Risiko TW III Tahun 2023 melalui Nodin kpd SOC.SR pd tanggal 25 September 2023
5	Lapbul & KPI Unit Airside	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v		92%	
6	Ramp Safety Campaign & FOD Cleaning							v		v				100%	1. Telah dilaksanakan Sweeping FOD bersama Stakeholder Bandara Adi Soemarmo tanggal 11 Agustus 2023 2. Telah dilaksanakan Ramp Safety Campaign pada tanggal 04 Oktober 2023

A-2 Program Kerja *airport operation side* Bandar Udara Adi Soemarmo



PROGRAM KERJA AIRPORT OPERATION AIR SIDE BANDAR UDARA ADI SOEMARMO - SURABAYA TAHUN 2023

NO	URAIAN KEGIATAN	TRIMULAN I			TRIMULAN II			TRIMULAN III			TRIMULAN IV			PROGRESS	KETERANGAN
		JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGS	SEP	OKT	NOV	DES		
15	Posko Natal 2023 dan Tahun Baru 2024												v	70%	Dalam proses pelaksanaan pada periode tanggal 19 Desember 2023 s.d 03 Januari 2024
16	Sharing Session / Knowledge												v	100%	1. Telah dilaksanakan sharing knowledge oleh Rifi Dwi J
17	Penertiban Relokasi Area Perbaikan Kendaraan/peralatan GSE				v									100%	1. Telah dilakukan Rapat Internal dengan Unit Commercial terkait dengan kesiapan penggunaan Ruang Maintenance Grond Handling (24 Jan 2023). 2. Telah dilaksanakan Site Visit lokasi Ruang Maintenance Grond Handling (24 Jan 2023). 3. Progres penyiapan pendukung area Line Maintenance, antara lain Penggantian Kunci Ruangan (20 Feb) dan Penyiapan Utilitas Air Bersih (target 3 Maret). 4. 100% Area GSE Timur sudah dilakukan relokasi dan pembersihan (update 21 Maret 2023)
18	Penertiban IN / OUT Kargo Area Air Side (Marka)			v		v								100%	1. Telah dilaksanakan monitoring LOS PIKPU pada tanggal 6 Maret s.d 9 Juni 2023, salah satunya terkait dengan penertiban marka di terminal kargo

A-3 Keadaan *baggage cart* yang berkarat



A-4 Bekas tumpahan oli di *parking stand 4*



A-5 Proses *docking* garbarata oleh unit AMC



A-6 *Aircraft towing tractor* yang rusak di parkir GSE



Lampiran B Transkrip Wawancara dan Dokumentasi Kegiatan Wawancara

B-1 Daftar pertanyaan wawancara dan indikator

No	Indikator	Pertanyaan
1	Peran dan tanggung jawab	Apa peran dan tanggung jawab Unit Apron Movement Control (AMC) dalam pengawasan Ground Support Equipment (GSE)?
2	Proses pengawasan	Bagaimana proses pengawasan dilakukan oleh AMC terhadap kelayakan GSE?
3	Standar yang digunakan	Apa saja kriteria atau standar yang digunakan oleh AMC untuk menilai kelayakan GSE?
4	Identifikasi potensi kerusakan	Bagaimana proses identifikasi potensi kerusakan atau kekurangan pada GSE dilakukan oleh AMC?
5	Peraturan atau pedoman	Apakah terdapat peraturan atau pedoman yang mengatur? Dan tindakan apa yang diambil jika GSE tidak memenuhi standar kelayakan?
6	Kerjasama	Bagaimana AMC bekerja sama dengan departemen atau pihak lain dalam mengawasi kelayakan GSE?
7	Pelatihan	Apakah terdapat pelatihan atau sertifikasi khusus yang diperlukan bagi personel AMC yang bertanggung jawab atas pengawasan GSE?
8	Kendala dalam pengawasan	Apakah terdapat kendala dalam pelaksanaan pengawasan kelayakan GSE? Bagaimana cara mengatasinya

Sumber: Olahan penulis

B-2 Transkrip wawancara penulis dengan informan 1

Pewawancara : Afif Wahyu Suhardi
 Narasumber : Dimas Erdiawan
 Tanggal : 7 Februari 2024
 Lokasi : Ruang AMC

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa peran dan tanggung jawab Unit Apron Movement Control (AMC) dalam pengawasan Ground Support Equipment (GSE)?	Peran AMC itu sekarang mengikuti uji laik juga, dan pengawasan penggunaan GSE, serta orang yang mengoperasikannya di sisi udara. Sedangkan uji laik itu misalnya contoh tahun pembuatan, dan kelaikan untuk mesin, serta komponen <i>body</i> nya juga juga kita cek. Yang biasanya demikian pemeriksaannya.
2	Bagaimana proses pengawasan dilakukan oleh AMC terhadap kelayakan GSE?	Di sini kita setahun sekali ada namanya uji petik, yaitu untuk menguji semuanya, termasuk kelengkapan TIM, penanggulangan dan kelaikan mobil, dan kita kadang-kadang juga pengecekan secara random. Tidak setiap hari, tapi biasa terjadwal itu paling tidak setiap mereka beroperasi, kita bisa sambil ngecek itu, misalnya ada kebocoran oli atau tidak.
3	Apa saja kriteria atau standar yang digunakan oleh AMC untuk menilai kelayakan GSE?	Biasanya kita lihat standar itu adalah, terutama dari bodynya, tidak berkarat, itu paling simpelnya tidak berkarat. Kemudian tidak mengeluarkan asap yang berlebihan, indikasi mesinnya masih sehat. Kemudian tidak ada kebocoran oli
4	Bagaimana proses identifikasi potensi kerusakan atau kekurangan pada GSE dilakukan oleh AMC?	Biasanya kalau mereka sudah mengalami kebocoran oli, kita ganti dulu. Jika misalnya ada kebocoran oli atau asap yang berlebihan, mesti kita ganti dulu, kita suruh mereka memperbaiki sampai tidak ada kebocoran, dan tidak ada asap yang berlebihan, baru kemudian boleh beroperasi lagi di sisi udara.
5	Apakah terdapat peraturan atau pedoman yang mengatur? Dan tindakan apa yang diambil jika GSE tidak memenuhi standar kelayakan?	Ya, kalau pedoman ada. Biasanya kita adalah teguran secara lisan. Kita tegur secara lisan. Kemudian teguran kedua dan ketiga itu teguran keras pencabutan PAS untuk operator yang menggunakan, dan teguran keras kepada ground handling dapat berupa surat biasanya. Kita untuk menahan GSE yang sudah tidak boleh beroperasi di sisi udara. Jadi, teguran ringan, teguran menengah, berat, mencabutan pas, kemudian surat teguran yang akan diberikan

6	Bagaimana AMC bekerja sama dengan departemen atau pihak lain dalam mengawasi kelayakan GSE?	Biasanya kita kan ada kampanye <i>safety</i> itu. Kita bekerja sama dengan ground handling untuk mengingatkan, supaya untuk <i>maintenance</i> alatnya dan menjaga kelayakan alatnya dengan baik.
7	Apakah terdapat pelatihan atau sertifikasi khusus yang diperlukan bagi personel AMC yang bertanggung jawab atas pengawasan GSE?	Tidak ada. Cuma kita sering-sering mengecek GSE.
8	Apakah terdapat kendala dalam pelaksanaan pengawasan kelayakan GSE?	Kendala kita alami karena kekurangan personel. Disini kan AMC nya cuma ada enam orang dan satu <i>shift</i> -nya cuma dua orang aja. Apalagi kalau jam penerbangannya padat. Kita ga bisa ngawasin maksimal setidaknya kita butuh tiga orang satu <i>shift</i> -nya. Abis itu cctv pemantaunya ada diruang AOCC aja, disini kan tidak ada. jadi agak susah ngawasannya, paling cuma liat secara langsung gitu saja kalau ada kebocoran oli langsung kita tegur bersihin gitu

Sumber: Olahan Penulis

B-3 Transkrip wawancara penulis dengan informan 2

Pewawancara : Afif Wahyu Suhardi
 Narasumber : Didik Haryadi
 Tanggal : 7 Februari 2024
 Lokasi : Ruang AMC

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa peran dan tanggung jawab Unit Apron Movement Control (AMC) dalam pengawasan Ground Support Equipment (GSE)?	Perannya adalah pengawasan GSE Jadi GSE yang keluar masuk di sisi udara harus terdata Jadi jangan sampai GSE yang operasi di sini tidak terdaftar Terus pengawasannya juga dalam hal kendaraan GSE itu juga layak tidak untuk beroperasi di sisi udara Terus selain alat juga orangnya Orangnya juga harus punya berlisensi atau dia punya TIM. Untuk membuat TIM bandara itu kan harus mempunyai SIM minimal Golongannya SIM A. Terus untuk kendaraan layaknya juga kita berkoordinasi serta berkolaborasi dengan ARRF untuk uji layaknya Kayak kendaraan harus punya rotari Terus lampu -

		<p>lampu Terus Semua yang untuk melakukannya hidroliknya Harus beroperasi dengan Dengan baik lah Layak untuk diperoperasikan di sisi udara. Pertama ya itu tadi Saya ulangi lagi Pertama Kendaraan keluar masuk itu harus terdaftar Jadi kita menempelkan stiker Kalau misalkan Kendaraan itu Harus terdaftar Kendaraan ini Masuk dengan kriteria seperti ini kendaraan seperti BTT atau apapun yang kendaraan-kendaraan yang menunjang pelayanan aircraft itu harus terdaftar. keduanya kelayakan kendaraan itu harus kita monitor kalau misalkan kendaraan ini tidak layak untuk beroperasi di sisi udara ya kita tidak boleh beroperasi, harus dikeluarkan. terus yang ketiga personel atau SDM -nya itu harus dia mempunyai TIM bandara atau TIM <i>airside</i> syaratnya dia harus mempunyai surat izin mengemudi diluar yang mana tipenya harus SIM A</p>
2	<p>Bagaimana proses pengawasan dilakukan oleh AMC terhadap kelayakan GSE?</p>	<p>kelayakan untuk alat -alat GSE ya kita harus kendaraan yang mau masuk atau beroperasi yang kita harus lapor dulu ke kita lapor dulu terus kita kolaborasi dengan teman -teman ARFF untuk uji kelayakan kendaraan tersebut terus nanti kalau kelayakannya sudah memenuhi syarat baru kita bolehkan untuk masuk terus kita daftarkan dengan menempelkan stiker. Itu nanti terkait kendaraan GSE itu masuk ke sisi udara untuk penempatan nanti terkait sewa tempat untuk menempatkan alat -alat GSE itu nanti yang menghitung dari pihak sales atau komersial.</p>
3	<p>Apa saja kriteria atau standar yang digunakan oleh AMC untuk menilai kelayakan GSE?</p>	<p>kelayakan itu syaratnya yang bergerak dia harus mempunyai bannya harus layaklah untuk beroperasi terus untuk ada lampu rotari terus lampu untuk penerangan ketika beroperasi pada malam hari. Lampu -lampu tersebut harus sesuai. Itu nanti dari pihak ARFF yang yang mengecek hal -hal yang seperti itu.</p>
4	<p>Bagaimana proses identifikasi potensi kerusakan atau kekurangan pada GSE dilakukan oleh AMC?</p>	<p>kalau misalkan pas waktu beroperasi contohnya kemarin pernah kejadian <i>pusback car</i> nya nggak mau jalan atau kendaraan itu tidak mau bergerak dalam artian kemudinya nggak bisa berjalan atau nggak bisa bergerak kita harus melakukan gimana caranya supaya alat -alat itu bisa keluar dari sisi udara jangan sampai mengganggu pergerakan pesawat jadi kita berkoordinasi dengan <i>ground handling</i> untuk mengeluarkan alat tersebut dari apron. Jadi kita kalau misalkan alat itu Beroperasi</p>

		<p>terus ada kendala Kita harus gimana Cara Mengeluarkan kendaraan itu dari Sisi udara Atau dari apron. Sering terjadi seperti itu kayak Mobil catering Juga Sampai hidroliknya itu jebol, pecah. Kita suruh mereka membersihkan pecahan itu yang ada di apron. Akhirnya ya Gimana caranya kita Cepat -cepat untuk memikirkan Apa yang harus kita lakukan Yang utama keluar dari sisi udara jangan sampai Alat tersebut menghalangi Pergerakan pesawat yang ada di apron.</p>
5	Apakah terdapat peraturan atau pedoman yang mengatur tindakan yang diambil jika GSE tidak memenuhi standar kelayakan?	Untuk pedoman ada. Tapi saya lupa pokoknya dari GSE itu sudah ada pedomannya. contohnya untuk BTT itu harus seperti ini, terus CBL itu seperti ini, kriteria-kriteria itu sudah ada jadi ketentuan itu sudah ada.
6	Bagaimana AMC bekerja sama dengan departemen atau pihak lain dalam mengawasi kelayakan GSE?	Nggak ada cuma pihak ARFF sama pihak sales. kalau pihak <i>sales</i> itu untuk menentukan sewa ruang untuk menaruh alat -alatnya. Kalau bagian maintenance itu diambil dari pihak <i>ground handling</i> itu sendiri. <i>Ground handling</i> yang menyediakan <i>maintenance</i> . Kita Angkasa pura menyediakan tempat <i>maintenance</i> yang ada di sebelah pos barat, sekarang di sewa sama gapura
7	Apakah terdapat pelatihan atau sertifikasi khusus yang diperlukan bagi personel AMC yang bertanggung jawab atas pengawasan GSE?	kita enggak punya lisensi untuk operasionalnya itu cuman kita cuma mengawasi saja alatnya sama persyaratan SDM nya yang melakukan operasi kendaraan tersebut. contohnya seperti inilah kita itu bagian pengawasan saja jadi pengawasan alat ini sudah layak dengan kolaborasi dengan teman -teman ARRF terus kedua kita itu pengawasan terhadap orangnyaa. maksudnya orang itu dia memegang kendaraan dia punya nggak lisensinya. Jika dia ngga punya, jangan beroperasi gitu aja kita mengawasinya begitu saja. Jadi operator-operator disini sudah ada TIM dan juga lisensi terhadap kendaraan itu.
8	Apakah terdapat kendala dalam pelaksanaan pengawasan kelayakan GSE?	Kalau kendala ada ya. Karena kita disini tugasnyaa rangkap ngurusin <i>avio</i> abis tu input data, mengawasi kebersihan apron. Jadi karena kurangnya personel ini pengawasan GSE agak susah. Tapi pihak <i>ground handling</i> berkoordinasi kalau ada GSE yang mau keluar ada suratnya, karena mau diperbaiki GSE yang mau masuk ke sisi udara kita cek lagi GSE nya

Sumber: Olahan Penulis

B-4 Transkrip wawancara penulis dengan informan 3

Pewawancara : Afif Wahyu Suhardi
 Narasumber : Rifki Dwi Juantoro
 Tanggal : 14 Juni 2024
 Lokasi : Daring menggunakan media whatsapp

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa peran dan tanggung jawab Unit Apron Movement Control (AMC) dalam pengawasan Ground Support Equipment (GSE)?	Untuk peran, kita buat kelancaran penerbangan pada alat pendukung GSE itu. Kita ada peraturan terbaru yang mengharuskan <i>Ramp check</i> nya itu dari BUBU. Nah kita ketika ada peraturan itu Kita mencoba untuk cek alat-alatnya itu sesuai standarnya. Peran kita itu pengecekan alat, pengukuran. Kalau pengukuran biasanya kita didampingi sama pihak komersil untuk penagihannya Nah kalau untuk kelayakan alat kita didampingi dengan PK atau pemadam Misalnya pengecekan Aparnya dan yang lain, banyak juga sih fungsinya kita terhadap pengawasan GSE
2	Bagaimana proses pengawasan dilakukan oleh AMC terhadap kelayakan GSE?	Prosesnya itu kita cek banyak sih kayak lampu, ban, rem banyak lah yang dicek terhadap kendaraan GSE yang <i>motorize</i> , <i>non-motorize</i> . Nanti ada kriteriannya apakah bocor, <i>hand brake</i> nya apakah berfungsi atau tidak, lampu-lampunya, indikator. Biasanya sama alat pemadamnya itu masih layak. Banyak lagi. Apakah ada sticker perusahaannya. <i>No smooking</i> -nya, sepion-nya lampu-lampu-nya, remnya dan banyak lagi sih yang dicek
3	Apa saja kriteria atau standar yang digunakan oleh AMC untuk menilai kelayakan GSE?	Kalau kita yang ada kebocoran oli nggak untuk GSE yang <i>motorize</i> -nya itu. Karena nanti bakalan mengganggu apron nanti, mengganggu keselamatan penerbangan ketika ada tumpahan itukan bahaya. Remnya kita cek paling yang kita kasih kelonggaran itu lampu aja yang mereka bisa perbaiki. Kalau yang lain memang harus sedia ya remnya, ban-bannya kita cek bodinya gitu

4	Bagaimana proses identifikasi potensi kerusakan atau kekurangan pada GSE dilakukan oleh AMC?	Ya proses yang mendasarnya kerusakan itu kebocorannya. Kendaraan tidak boleh bocor, Remnya tidak boleh rusak, biasanya dicek di dataran agak tinggi. Kita coba hand rem , apakah ada pergerakan atau tidak. Kalau handremnya berfungsi berarti remnya itu aman
5	Apakah terdapat peraturan atau pedoman yang mengatur tindakan yang diambil jika GSE tidak memenuhi standar kelayakan?	Aturan terkait umur GSE itu yang kita belum bisa terapkan di bandara kita. Karena memang umur 25 tahun ke atas kalau tidak salah tidak boleh beroperasi. Nah itu Kita tidak bisa terapkan karena GSE semuanya di sini umurnya sudah 40 tahun sampai 50 tahun ke atas. Cuma di <i>recycle</i> gitu aja. Tapi untuk kelayakan mesinnya disini masih bagus sih. Itu saja yang belum bisa kita terapkan Kalau kita seandainya ada kebocoran oli ketika kita inpeksi itu, kita larang untuk beroperasi sampai olinya tidak menetes di apron. Biasanya itu saja sih yang sering. Jika ada ceceran oli dari GSE itu. Kita stop operasinya, sampai benar-benar tidak ada olinya
6	Bagaimana AMC bekerja sama dengan departemen atau pihak lain dalam mengawasi kelayakan GSE?	kita biasanya bekerjasama dengan intern kita saja. Dari PK, dari teknik mesin kita, dari komersil untuk pengukuran alat dan kelayakan mesin-mesinnya. Kita bekerjasama sama intern. Makanya kita butuh juga untuk pengawasan dari Airline. Airline itu sebagai pengguna jasa GSE harusnya dia lebih <i>aware</i> karena menyangkut keselamatan pesawatnya sendiri. Jangan cuma yang mementingkan ground time nya mereka terpenuhi saja. Mereka juga harus ngecek juga apakah GSE yang <i>motorized</i> nya itu bagus untuk <i>handle</i> pesawatnya dia. Sebenarnya lebih kerasnya malah punishmentnya ini dari airline ke GSE. Ketika GSE itu membahayakan pesawatnya. Jangan cuma mereka <i>punishment</i> ketika alatnya rusak terus menyebabkan <i>delay</i> aja untuk mereka. Tapi keselamatan untuk pekerjaan di apron itu kan harus diawasi. Karena GSE akan berhubungan atau bersentuhan langsung sama pesawatnya mereka.
7	Apakah terdapat pelatihan atau sertifikasi khusus yang diperlukan bagi personel	Kalau kita Belum ada untuk sertifikatnya. Cuma kita juga belum mempunyai alat untuk mengetahui <i>Hand brake</i> nya berfungsi atau

AMC yang bertanggung jawab atas pengawasan GSE?	ngga. Kita cuma pakai media jalan turunan aja kita punya. Untuk alat-alat yang bisa langsung di riset pakai komputerisasi belum ada alat-alatnya. Ketika Pushback itu daya dorongnya berapa atau daya rem <i>Hand brake</i> nya berapa kita belum ada alat menghitung itu. Kita masih manual menggunakan jalanan tanjakan yang tinggi gitulah.
8 Apakah terdapat kendala dalam pelaksanaan pengawasan kelayakan GSE?	Kalau kendala mungkin banyak karena alat itu kan bergerak atau beroperasi. Pasti ada ada waktu dimana GSE itu mogok atau ada tetesan oli. Itu kan karena alatnya dipakai setiap hari. Kadang kita juga harus memaklumi ya, ketika ada kendala mogok itu. Kita suruh perbaiki

Sumber: Olahan Penulis

B-5 Kegiatan wawancara dengan informan 1



B-6 Kegiatan wawancara dengan informan 2



B-7 Kegiatan wawancara dengan informan 3



Lampiran C Dokumen yang Digunakan

C-1 KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP 635 TAHUN 2015

TENTANG

STANDAR PERALATAN PENUNJANG PELAYANAN DARAT
PESAWAT UDARA (*GROUND SUPPORT EQUIPMENT/GSE*)
DAN KENDARAAN OPERASIONAL YANG BEROPERASI DI SISI UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa dalam Pasal 14 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, diatur tentang standar teknis, standar kebutuhan dan standar kelaikan.
- b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional Yang Beroperasi Di Sisi Udara.
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

C-2 Lampiran dari KP 635 Tahun 2015

Lampiran Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Nomor : KP 635 Tahun 2015
Tanggal : 16 November 2015

PERSYARATAN UMUM

PERALATAN PENUNJANG PELAYANAN DARAT PESAWAT UDARA
(*GROUND SUPPORT EQUIPMENT/GSE*) DAN
KENDARAAN OPERASIONAL SISI UDARA

A. **MOTORIZED**

Peralatan *motorized* adalah peralatan bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat yang pengoperasian atau mobilisasinya dilengkapi dengan penggerak mesin.

1. Mesin

Mesin penggerak untuk peralatan *motorized* hanya diizinkan menggunakan jenis diesel maksimum standar Euro 3 atau penggerak listrik.
2. Desain
 - a. desain peralatan *motorized* yang dikemukakan harus mengikuti kaidah-kaidah pengoperasian kendaraan yang beroperasi di Indonesia.
 - b. desain peralatan *motorized* harus memenuhi peraturan-peraturan penerbangan sipil di Indonesia.
 - c. desain peralatan harus memberikan kemudahan untuk dapat dioperasikan oleh 1 (satu) orang.
 - d. desain peralatan harus memberikan kemudahan untuk mobilisasi dan demobilisasi serta memudahkan perawatan.
 - e. untuk peralatan penarik dan pendorong, desain *toweye* pada unit peralatan *motorized* harus sesuai dengan desain pesawat yang dilayani.

C-3 PM 174 Tahun 2015 tentang Pembatasan Usia Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIC INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 174 TAHUN 2015
TENTANG
PEMBATASAN USIA PERALATAN PENUNJANG PELAYANAN DARAT
PESAWAT UDARA (*GROUND SUPPORT EQUIPMENT/GSE*)
DAN KENDARAAN OPERASIONAL YANG BEROPERASI DI SISI UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa dalam rangka meningkatkan keselamatan penerbangan dan pelayanan di bandar udara serta untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup, perlu dilakukan pembatasan usia peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara;

C-4 Pembagian kelompok usia GSE berdasarkan PM 174 Tahun 2015

Pasal 1

Ruang lingkup dalam peraturan ini berlaku untuk peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara yang akan dan telah disertifikasi berdasarkan peraturan perundang-undangan tentang standarisasi dan sertifikasi fasilitas bandar udara.

Pasal 2

Pembatasan usia operasi peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara dikelompokkan menjadi 2 (dua) kategori, yaitu:

- a. kelompok usia operasi 15 (lima belas) tahun; dan
- b. kelompok usia operasi 10 (sepuluh) tahun.

C-5 PM 37 Tahun 2021 tentang Personel Bandar Udara

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.584, 2021

KEMENHUB. Personel Bandar Udara.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 37 TAHUN 2021
TENTANG
PERSONEL BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Personel Bandar Udara;

C-6 Kewenangan personel pelayanan pergerakan sisi udara dari PM 37 Tahun 2021

- (3) Personel pelayanan pergerakan sisi udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki kewenangan:
- a. melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*;
 - b. melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*.
 - c. menjamin kebersihan di *apron*;
 - d. menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik.
 - e. menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*;
 - f. menganalisa seluruh kegiatan dan fasilitas di *apron*;
 - g. merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat;
 - h. mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*;
 - i. berkoordinasi/komunikasi dengan *air traffic services* (ATS) untuk membantu pengendalian dan monitoring pergerakan di sisi udara; dan
 - j. berkoordinasi/komunikasi dengan pilot (khusus untuk personel pelayanan pergerakan sisi udara di *tower*).

C-7 Apron Movement Control Manual Angkasa Pura 1



APRON MOVEMENT CONTROL MANUAL

VERSION 1.0.

Standar Operasional Apron Movement Control

Di bandar Udara Yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero)

C-8 Keputusan Direksi PT Angkasa Pura 1



PT. Angkasa Pura I (Persero)
Kantor Pusat Jakarta
Kota Baru Bandar Kemayoran Blok B 12 Kav. 2
Jakarta 10610, Indonesia
tel: 021 654 1961 (hunting)
fax: 021 654 1513 / 654 1514
web: www.ap1.co.id

KEPUTUSAN DIREKSI PT ANGKASA PURA I (PERSERO)
NOMOR : KEP.DU.28/OM.07/2021

TENTANG

**STANDAR OPERASIONAL PELAYANAN SISI UDARA
(MANUAL OF STANDARD AIRSIDE OPERATION)
PADA BANDAR UDARA YANG DIKELOLA
PT ANGKASA PURA I (PERSERO)**

DIREKSI PT ANGKASA PURA I (PERSERO),

- Menimbang** :
- a. bahwa kegiatan operasional pelayanan sisi udara pada Bandar Udara yang dikelola PT Angkasa Pura I (Persero) telah diatur dalam Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP 136/OB.01/2016 tentang Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara (Manual of Standard Airside Operation) pada Bandar Udara yang dikelola PT Angkasa Pura I (Persero) sebagaimana telah beberapa kali diubah dengan Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP 90/OB.01/2019;

C-9 Struktur AMC beserta tugasnya

2. Struktur Unit yang membidangi fungsi AMC.

Unit yang membidangi fungsi AMC terbagi menjadi beberapa bidang pekerjaan, antara lain :

- a. Supervisor yang bertugas untuk :
 - 1) memastikan kesiapan fasilitas *Apron Movement* dan *Avio Bridge* dapat diberikan kepada *Airlines*;
 - 2) mengelola setiap personel yang terlibat dalam kegiatan *Apron Movement* dan *Avio Bridge* memberikan jasa sesuai dengan SLA yang telah ditetapkan;
 - 3) berkoordinasi dengan pihak eksternal, seperti *airline*, *ground handling*, dan pihak terkait lainnya;
 - 4) menghadapi situasi atau keadaan insidental yang terjadi di lapangan;
 - 5) membuat dan menyerahkan laporan secara berkala kepada atasan langsungnya, seperti laporan harian, maupun laporan bulanan; dan
 - 6) menjalankan tugas lain yang diberikan atasannya.
- b. Bagian Pelayanan *Plotting Parkir Pesawat Udara* yang bertugas untuk :
 - 1) melakukan *Plotting*/penempatan Parkir Pesawat Udara;
 - 2) mengkoordinasikan pemberian pelayanan *aviobridge* kepada Operator *Aviobridge*; dan
 - 3) menyampaikan informasi parkir pesawat serta berkoordinasi dengan *airlines/ground handling operator*.
- c. Bagian Pelayanan Garbarata/*Aviobridge* yang bertugas untuk memberikan pelayanan Garbarata/*aviobridge* sesuai dengan standar dan ketentuan yang berlaku.
- d. Bagian Pelayanan Pengawasan di Wilayah *Apron Bandar Udara* yang bertugas untuk melakukan pengawasan terhadap seluruh kegiatan operasional dan keselamatan agar sesuai dengan standar yang berlaku.
- e. Bagian Pengelolaan Data Lalu Lintas Udara yang bertugas untuk :
 - 1) melakukan pengolahan dan pembuatan laporan data lalu lintas penerbangan
 - 2) memastikan keakuratan data lalu lintas penerbangan

C-10 Kebutuhan standar sumber daya manusia *airside* Bandar Udara Adi Soemarmo (SOC)

- a. Personil AMC yang bertugas mobilisasi kendaraan operasional Follow Me Car untuk melakukan inspeksi rutin area airside dan pemanduan penerbangan haji.
- b. Personil AMC yang bertugas untuk pengawasan seluruh pergerakan di airside, koordinasi/komunikasi di lapangan pada saat penerbangan haji, Plotting parking stand dan membackup pekerjaan lainnya (handling charter flight, marshalling) pada unit airside.
- c. Personil Airline Service Supervisor yang bertugas standby pada ruangan AOCC untuk koordinasi dan komunikasi antar unit dan membackup pekerjaan lainnya pada unit airside.

Tabel Perhitungan SDM Airport Operation Air Side Per Shift

KEBUTUHAN STANDAR					EKSISTING					GAP
Team Leader / Supervisor	Plotter	Planner	Koordinator Aviobridge & Pengawasan	Koordinator Ops. Airline & Ground Handling	Team Leader / Supervisor	Plotter	Planner	Koordinator Aviobridge & Pengawasan	Koordinator Ops. Airline & Ground Handling	
2	1	1	1	1	1			1		-4
6					2					

Berdasarkan tabel diatas, **Total kebutuhan (Standar)** personil unit Aiport Operation Airside yaitu **6 personil per Shift**. Kondisi eksisting saat ini total personil Airport Operation Airside yaitu **2 personil per Shift**, maka terdapat kekurangan (Gap) sebanyak **4 personil**.

KEBUTUHAN MINIMUM (OPTIMAL)					EKSISTING					GAP
Team Leader / Supervisor	Plotter	Planner	Koordinator Aviobridge & Pengawasan	Koordinator Ops. Airline & Ground Handling	Team Leader / Supervisor	Plotter	Planner	Koordinator Aviobridge & Pengawasan	Koordinator Ops. Airline & Ground Handling	
1		1		1	1			1		-1
3					2					

Berdasarkan tabel diatas, **Total kebutuhan Minimum (Optimal)** personil unit Aiport Operation Airside yaitu **3 personil per Shift**. Kondisi eksisting saat ini total personil Airport Operation Airside yaitu **2 personil per Shift**, maka terdapat kekurangan (Gap) sebanyak **1 personil per Shift**. Adapun dalam hal ini, berdasarkan KEP.DU.28/OM.07/2021 pada Bab II point B.3 (Kebutuhan Personil), personil eksisting saat ini juga membackup atau melaksanakan pelayanan operasional Follow Me Car.

3. Sesuai dengan kondisi eksisting saat ini, pekerjaan atau jobdesk masing-masing personel atau jabatan telah melaksanakan pekerjaan lebih dari DJP masing-masing jabatan (*multi tasking*) dan/ atau telah membackup pekerjaan satu sama lain. Seperti penjelasan pada point D.3