BAB V
SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa peran pengawasan yang dilakukan oleh AMC sudah terlaksana dengan baik sesuai dengan peraturan yang berlaku dalam menjaga keselamatan kerja personel *ground handling*. Meskipun demikian, masih terdapat beberapa kelemahan seperti ketidakpatuhan terhadap prosedur, kelengkapan dokumen personel yang kurang, kondisi GSE yang tidak layak, serta koordinasi yang belum optimal. Oleh karena itu diperlukan peningkatan pengawasan, kedisiplinan, dan koordinasi yang berkelanjutan guna menciptakan lingkungan kerja di sisi udara yang lebih aman dan tertib.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut yang sekaligus menjawab rumusan masalah penulis:

1. Peranan pengawasan yang dilakukan oleh AMC di Bandar Udara Internasional Kualanamu dalam menjaga keselamatan kerja personel *ground handling* dapat disimpulkan sebagai berikut:
   a. Pada aspek kepatuhan terhadap prosedur, AMC bertugas melakukan penegakan aturan terhadap pelaksanaan SOP oleh personel *ground handling*, termasuk melakukan teguran langsung saat terjadi pelanggaran.
   b. Dalam pengawasan di lapangan, AMC melakukan patroli rutin, pemantauan melalui CCTV dan *binocular*, serta komunikasi aktif melalui *handy talky* guna memastikan lalu lintas di sisi udara berjalan tertib dan aman.
   c. Terkait posisi parkir kendaraan GSE, AMC mengawasi agar kendaraan diposisikan sesuai area yang ditentukan untuk mencegah potensi tabrakan atau bahaya di sisi udara.
   d. Dalam hal kelengkapan dokumen personel, AMC melakukan pemeriksaan terhadap lisensi kendaraan, TIM, dan pas bandara guna memastikan legalitas kerja personel *ground handling*.

e. Mengenai kondisi fisik kendaraan GSE, AMC memastikan pihak *ground handling* memeriksa kelayakan operasional kendaraan sebelum dioperasikan, termasuk aspek teknis seperti lampu, pengait gerobak, dan kondisi kendaraan lainnya.
f. Untuk koordinasi antarunit, AMC berperan menginisiasi kerja sama lintas unit dengan *ground handling* dan pihak terkait melalui *briefing* dan *Ramp Safety Campaign*.
g. Dalam menangani insiden, AMC mengambil tindakan langsung seperti mendatangi lokasi, menyusun laporan kronologis, memberikan surat pernyataan kepada pelanggar, dan melaporkan kejadian ke manajemen terkait.
h. Sebagai upaya pembinaan dan peningkatan pengawasan, AMC aktif melaksanakan sosialisasi keselamatan melalui kegiatan seperti *Ramp Safety Campaign*, *briefing*, *random check* (razia secara acak), dan edukasi langsung di lapangan. Namun, kegiatan sosialisasi tersebut dinilai perlu dilakukan penambahan agar seluiruh personel lebih waspada terhadap keselamatan kerja di sisi udara.

2. Agar peran-peran tersebut semakin efektif dalam meningkatkan keselamatan kerja, maka diperlukan upaya peningkatan pengawasan *Apron Movement Control* (AMC) terhadap keselamatan kerja *ground handling* di Bandar Udara Internasional Kualanamu, adalah sebagai berikut:
   a. Peningkatan sosialisasi melalui *briefing* dan edukasi internal
      Pengarahan langsung kepada *ground handling* penting dilakukan secara rutin untuk membangun budaya kerja yang disiplin dan patuh prosedur agar insiden kecelakaan tidak terulang lagi.
   b. Perluasan dukungan manajemen *ground handling*
      Diperlukan komitmen nyata dari manajemen untuk menindaklanjuti rekomendasi AMC, seperti pemberian sanksi internal, evaluasi prosedur kerja, dan pelatihan ulang personel.
   c. Konsistensi patroli dan inspeksi kendaraan
      AMC perlu memastikan bahwa patroli tidak hanya rutin tetapi juga

dilakukan secara mendadak, serta disertai inspeksi kelengkapan kendaraan dan dokumen.

d. Penguatan evaluasi dan pelaporan internal

Perlu sistem evaluasi berkala terhadap efektivitas pengawasan dan pelanggaran yang terjadi, agar pencegahan bisa dilakukan lebih awal sebelum risiko meningkat.

e. Pemanfaatan kegiatan kampanye keselamatan

Seperti *Ramp Safety Campaign* (RSC) dan *briefing* lintas unit harus dilakukan menyeluruh, melibatkan seluruh personel lapangan, dan tidak hanya saat insiden terjadi.

f. Peningkatan fasilitas dan alat bantu pengawasan

Seperti penambahan CCTV di titik rawan, pengadaan *binocular* dan *handy talky*, serta pengusulan alat pengukur kecepatan seperti *speed gun* untuk mendukung pengawasan kendaraan.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak terkait, khususnya dalam meningkatkan efektivitas pengawasan *Apron Movement Control* (AMC) serta keselamatan kerja personel *ground handling* di Bandar Udara Internasional Kualanamu. Penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak terkait dalam meningkatkan efektivitas pengawasan AMC. Adapun saran-saran tersebut adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan Pengawasan Lapangan

   Penting bagi unit AMC dalam meningkatkan intensitas patroli di area sisi udara, terutama di titik rawan seperti *service road*, dan *access road*. Pengawasan harus dilaksanakan secara menyeluruh dan terjadwal, serta dilengkapi dengan evaluasi rutin.

2. Penambahan Fasilitas Pendukung

   Direkomendasikan adanya penambahan kamera CCTV di beberapa titik yang tidak terpantau, serta perlunya alat pengukur batas kecepatan suatu

kendaraan (*speed gun*) sebagai alat yang membantu pihak AMC dalam melakukan pengawasan di sisi udara.

3. Penambahan Program Sosialisasi

   Program sosialisasi yang sudah berjalan di Bandar Udara Internasional Kualanamu adalah kegiatan *Ramp Safety Campaign* (RSC) dimana kegiatan tersebut berfungsi untuk memastikan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, menjadi media koordinasi antarunit di sisi udara, mendukung budaya keselamatan, mengawasi kondisi kendaraan (GSE), dan mengidentidikasi potensi bahaya (*hazard*) di lapangan. Selain adanya kegiatan RSC tersebut, penting juga diadakannya kegiatan sosialisasi rutin seperti FOD (*Foreign Object Debris*) *Walk* yang bertujuan untuk mencegah potensi berbahaya pada keselamatan penerbangan yang disebabkan oleh benda asing di area sisi udaraa (*airside*) terutama *apron* dan landasan.

4. Melakukan Razia di Sisi Udara secara *Random*

   Unit AMC secara rutin melakukan razia di sisi udara secara acak (*random*) tanpa pemberitahuan sebelumnya. Hal ini bertujuan untuk menilai langsung kepatuhan personel *ground handling* terhadap prosedur keselamatan, serta memastikan kelengkapan dokumen kendaraan dan kelayakan operasional GSE. Pelaksanaan razia secara tidak terjadwal ini dapat menjadi langkah preventif yang efektif, karena mendorong personel untuk selalu siap dan disiplin dalam menjalankan tugas, bukan hanya ketika pengawasan dijadwalkan. Dengan demikian, pengawasan di sisi udara dapat berjalan lebih optimal dan berkelanjutan dalam upaya meminimalisir potensi pelanggaran dan insiden kerja.

5. Poster Keselamatan Kerja di Sisi Udara

   Perlu dilakukan pembuatan dan pemasangan poster keselamatan kerja di sisi udara sebagai media pengingat bagi personel untuk selalu mematuhi prosedur dan menjaga keselamatan kerja. Poster keselamatan kerja terdapat pada Lampiran H.

DAFTAR PUSTAKA

Adityawan, M. A. (2023). *Optimalisasi Pengawasan Unit Apron Movement Control Terhadap Personel Ground Handling Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam*.

Arissaputra, S. (2021). Shuttle Bus Milik Batik Air Tabrak Moncong Pesawat di Bandara Soetta. *Heboh.Com*. https://heboh.com/shuttle-bus-milik-batik-air-tabrak-moncong-pesawat-di-bandara-soetta

Belvadiyanti, A. A., Suryawan, R. F., Gultom, E. S., Gugat, R. M. D., Arta, D. N. C., & Immamah, E. (2022). Peran ground handling staff dalam menangani pengguna jasa maskapai dalam situasi delay di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. *Aviasi : Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, *19*(2), 21–29. https://doi.org/10.52186/aviasi.v19i2.109

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), 307–317. https://doi.org/10.51903/jupea.v2i3.367

Brian Indra Laksono, & Suprapti Suprapti. (2024). Analisis Kesiapan Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Dalam Kecelakaan Pesawat Di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap. *Jurnal of Management and Social Sciences*, *2*(2), 12–26. https://doi.org/10.59031/jmsc.v2i2.379

Darmayani, S., Sa'diyah, A., Supiati, S., Muttaqin, M., Rachmawati, F., Widia, C., Pattiapon, M. L., Rahayu, E. P., Indiyati, D., & Sunarsieh, S. (2023). *Kesehatan Keselamatan Kerja (K3). Widina Bhakti Persada Bandung, Jawa Barat*.

Ezra Addo Setiawan. (2023). Kontrol Diri Terhadap Pengambilan Keputusan Karier Siswa. *Jurnal Sosial Humaniora Dan Pendidikan*, *2*(1), 84–91. https://doi.org/10.55606/inovasi.v2i1.935

Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika*, *21*(1), 33–54. https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075

Fatimah, N., & Fauziah, S. (2023). Analysis of Factors Affecting the Performance of Apron Movement Control (AMC) Officers in Improving Monitoring of

Foreign Object Debris (FOD) on the Air Side of Adi Soemarmo International Airport Solo. *Formosa Journal of Science and Technology*, *2*(3), 847–860. https://doi.org/10.55927/fjst.v2i3.3216

Gasruddin, A., & Nuryono, L. O. (2017). Studi Kecepatan Kendaraan Menggunakan Alat Aplikasi Smartphone (Speed Gun) Pada Ruas Jalan Perkotaan Di Kota Baubau. *Jurnal Media Inovasi Teknik Sipil Unidayan*, *6*(2), 152–162. https://doi.org/10.55340/jmi.v6i2.599

Huwae, J. R. (2024). *Analisis layout penempatan autogate imigrasi guna mempercepat proses boarding penumpang di terminal 2 bandar udara internasional juanda surabaya*.

Ismail, M. H. (2022). Analisis Implementasi Standart Operting Procedur (Sop) Unit Apron Movement Control (Amc) Di Bandar Udara Adi Soemarmo Muhammad Hanif Ismail – Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. *Kewarganegaraan*, *6*(1), 844–850.

KP 326 TAHUN 2019. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome). *Kementerian Perhubungan*, *I*. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP_326_Tahun_2019_MOS_139_Vol_I_Aerodrome.pdf

Maidiana, M. (2021). Penelitian Survey. *ALACRITY : Journal of Education*, *1*(2), 20–29. https://doi.org/10.52121/alacrity.v1i2.23

Makbul, M. (2021). *Metode Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian*. 6.

Millah, A. S., Apriyani, Arobiah, D., Febriani, E. S., & Ramdhani, E. (2023). Analisis Data dalam Penelitian Tindakan Kelas. *Jurnal Kreativitas Mahasiswa*, *1*(2), 140–153.

Muhammad Fahmi Rozaky, & Anita Nur Masyi'ah. (2023). Analisis Manajemen Fasilitas Ground Support Equipment dalam Mendukung Kelancaran Penerbangan di Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, *5*(2), 291–300.

Nugraha, W., Abdullah, A., Sutiyo, S., Hendra, O., & Marwan, I. J. (2021). Basic PKP-PK Initial Training Sebagai Sarana Peningkatan Pelayanan Gawat

Darurat di Bandar Udara. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian Dalam Penerbangan*, *1*(2), 121–130. https://doi.org/10.52989/darmabakti.v1i2.25

Nurmahana, L. (2022). Pengaruh Disiplin Kerja Dan Kompensasi Terhadap Kinerja Karyawan Ground Handling Gapura Angkasa Cabang Juanda Surabaya. *Jurnal Ground Handling Dirgantara Vol.4, 4*(2), 2962–6625.

Octaviani, A. (2020). *Pengaruh Human Relation dan Lingkungan Kerja Terhadap Etos Kerja Karyawan PT. Angkasa Pura II Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru*. *2507*(February), 1–9. https://repository.uir.ac.id/13826/1/155210793.pdf

PM 37 Tahun 2021. (2021). PM 37 Tahun 2021. *Personel Bandar Udara*.

PM 92 Tahun 2015. (2015). *PM 92 Tahun 2015*. https://peraturan.bpk.go.id/Details/148607/permenhub-no-92-tahun-2015

Putri, A. P., Rahhayu, R. S., Suswandari, M., & Ningsih, P. A. R. (2021). Strategi Pembelajaran Melalui Daring Dan Luring Selama Pandemi Covid-19 Di Sd Negeri Sugihan 03 Bendosari. *Prima Magistra: Jurnal Ilmiah Kependidikan*, *2*(1), 1–8. https://doi.org/10.37478/jpm.v2i1.728

Setiawan, D., & Kurniasih, N. C. (2020). Pengaruh Biaya Bahan Baku Dan Biaya Tenaga Kerja Setiawan, D., & Kurniasih, N. C. (2020). Pengaruh Biaya Bahan Baku Dan Biaya Tenaga Kerja Terhadap Laba Bersih Pada Pt. Satwa Prima Utama. Jurnal Ilmiah Akuntansi, 11(April), 55–64.Terhadap Laba Bersih Pada. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, *11*(April), 55–64.

Sinaga, K., Simatupang, D. Y., & Gultom, A. G. (2023). Pengaruh Pengawasan Terhadap Disiplin Dan Kinerja Pegawai. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Politik*, *3*(1), 14–34. https://doi.org/10.51622/jispol.v3i1.1338

Sugiyono. (2023). Metode Penelitian Kualitatif (Untuk penelitian yang bersifat: eksploratif, enterpretif, interaktif dan konstruktif). *Metode Penelitian Kualitatif*, 1–274. http://belajarpsikologi.com/metode-penelitian-kualitatif/

Sulthan Abdi Rahman Mafaza, & Eny Sri Haryati. (2022). Analisis Safety Management System Petugas AMC Dalam Menangani Bahaya Hewan Liar di Area Airside Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta. *Jurnal Multidisiplin Madani*, *2*(5), 2533–2550. https://doi.org/10.55927/mudima.v2i5.370

Syafei, I., Basri Said, L., & Adri. (2022). Analisis Persepsi Kepuasan Pengguna

Transportasi Udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin Kota Makassar. *Jurnal Flyover (JFO)*, *2*(1), 21–28.

Tanjung, R., Supriani, Y., Mayasari, A., & Arifudin, O. (2022). Manajemen Mutu Dalam Penyelenggaraan Pendidikan. *Jurnal Pendidikan Glasser*, *6*(1), 29. https://doi.org/10.32529/glasser.v6i1.1481

Wangi, V. K. N., Bahiroh, E., & Imron, A. (2020). Dampak Kesehatan Dan Keselamatan Kerja, Beban Kerja, Dan Lingkungan Kerja Fisik Terhadap Kinerja Karyawan. *Jurnal Manajemen Bisnis*, *7*(1), 40–50. https://doi.org/10.33096/jmb.v7i1.532

Wibowo, E. W., & Hilal, R. F. (2023). Analisis Kebutuhan Alat Aircraft Towing Tractor di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu. *JAMPARING: Jurnal Akuntansi Manajemen Pariwisata Dan Pembelajaran Konseling*, *1*(2), 114–127. https://doi.org/10.57235/jamparing.v1i2.992

Www.mylloydminsternow.com. (n.d.). *City Takes Steps to Move Photo Radar In House*. https://www.mylloydminsternow.com/12226/news/city-takes-steps-move-photo-radar-in-house/

Yarlina, L., Lumban Batu, H. Y., Lindasari, E., & Mardoko, A. (2020). Evaluasi Pelayanan Ground Handling di Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufri Palu. *Warta Penelitian Perhubungan*, *32*(1), 33–42. https://doi.org/10.25104/warlit.v32i1.1368

LAMPIRAN

Lampiran A Instrumen Penelitian

A.1 Instrumen Observasi

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Instrumen Observasi

A. Informasi Umum

1. Judul penelitian: Analisis Pengawasan AMC Guna Meningkatkan Keselamatan Kerja Personel *Ground Handling* di Bandar Udara Internasional Kualanamu
2. Waktu Observasi: 26 November 2024
3. Lokasi Observasi: Bandar Udara Internasional Kualanamu
4. Pengamat: Ebrina Sofia Br Purba

B. Lembar Observasi

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Sesuai (✓)	Tidak Sesuai (X)	Referensi
1.	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara		×	SKEP/100/XII/1985
2.	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	✓		PM 37 Tahun 2021 (Pasal 41)
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat		×	SKEP/100/XII/1985
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara		×	KP 041 Tahun 2017
5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik		×	KP 635 Tahun 2015
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung		×	KP 038 Tahun 2017
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani insiden atau pelanggaran		×	*Standard Operating Procedures* (SOP) *Airside Operation* PT Angkasa Pura

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

					Aviasi Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang (Bab XII Pasal 12 Ayat 2)
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara.		X	PM 37 Tahun 2021

Deli Serdang, 26 November 2024
Pengamat,

Ebrina Sofia Br Purba
NIT.55242210031

A.2 Instrumen Wawancara

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Instrumen Wawancara I

A. Informasi Umum

1. Nama Pewawancara: Ebrina Sofia Br Purba
2. Lokasi Wawancara: Bandar Udara Internasional Kualanamu
3. Narasumber:
   1.) Sapandi Ginting (*Airside Operation Chief*)
   2.) Wira Hadi Julanda (*Airside Operation Chief*)
   3.) Yudi Handoko (*Airside Operation Officer*)

B. Daftar Pertanyaan dan Indikator Wawancara

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Pertanyaan
1.	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara	Bagaimana tingkat kepatuhan GH terhadap arahan AMC di lapangan?
2.	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	Apa saja bentuk pengawasan yang dilakukan AMC di sisi udara?
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat	Bagaimana pengawasan AMC terhadap penempatan parkir kendaraan GSE?
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara	Bagaimana AMC mengawasi kelengkapan dokumen personel *ground handling*?
5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik dan aman	Bagaimana cara AMC memastikan kelayakan kendaraan GSE yang beroperasi?
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung	Bagaimana bentuk koordinasi rutin antara AMC dan GH?
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani insiden atau pelanggaran	Apa tindakan AMC jika terjadi pelanggaran atau insiden oleh GH?
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara.	Apa saja upaya AMC untuk meningkatkan efektivitas pengawasan?

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Instrumen Wawancara II

A. Infromasi Umum

1. Nama Pewawancara: Ebrina Sofia Br Purba
2. Lokasi Wawancara: Bandar Udara Internasional Kualanamu
3. Narasumber:
   1.) Suhendrik (*Supervisor* GSE Lion)
   2.) M Rizal Afandi (*Leader* GSE Lion)

B. Daftar Pertanyaan dan Indikator Wawancara

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Pertanyaan
1.	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara	Apakah personel GH selalu mengikuti arahan dari petugas AMC?
2.	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	Bagaimana pengaruh pengawasan AMC terhadap kinerja personel *ground handling* di lapangan?
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat	Apakah posisi parkir GSE di lapangan diawasi langsung oleh AMC dan sesuai dengan posisinya?
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara	Apakah personel GH membawa kelengkapan dokumen saat bekerja di sisi udara?
5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik dan aman	Apakah GH melakukan pemeriksaan kendaraan sebelum digunakan?
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung pengawasan AMC	Apa tantangan terbesar yang dirasakan oleh personel *ground handling* saat bekerja di area sisi udara bandara?
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani insiden atau pelanggaran	Apa yang dilakukan GH saat ditegur atau diberi laporan oleh AMC?
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara.	Apa dampak *briefing*/sosialisasi dari AMC bagi GH saat bekerja?

A.3 Instrumen Dokumentasi

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Instrumen Dokumentasi

A. Informasi Umum

1. Nama Penulis: Ebrina Sofia Br Purba
2. Lokasi: Bandar Udara Internasional Kualanamu

B. Jenis Dokumen

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Jenis Dokumen yang Dikumpulkan	Keterangan / Penggunaan
1	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara	SOP *Airside Operation* (AMC), Lampiran F (F.6)	Untuk menilai kesesuaian praktik di lapangan dengan prosedur resmi
2	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	Jadwal dan *log* pengawasan harian AMC, Lampiran G	Menganalisis konsistensi dan cakupan pengawasan yang dilakukan AMC
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat	Dokumentasi visual (foto/video), Lampiran E (E.3)	Bukti visual parkir GSE terhadap marka/jalur pesawat
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara	Hasil audit internal / eksternal, Lampiran E (E.6)	Audit biasa memeriksa kelengkapan lisensi/operator ID
5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik	Laporan insiden/kecelakaan kerja & dokumentasi visual, Lampiran E (E.7)	Menunjukkan adanya kerusakan atau ketidaksiapan unit GSE
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung	Dokumentasi visual (foto/video) pengawasan dan aktivitas *ground handling*, Lampiran E	Bukti visual pelaksanaan pengawasan dan kondisi kerja personel di lapangan
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani	Laporan insiden dan tindak lanjut (dari	Menyediakan bukti penanganan insiden

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

		insiden atau pelanggaran	AMC), Lampiran E (E.5)	
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara	Bukti dokumentasi kegiatan *Ramp Safety Campaign*, Lampiran E	Dokumentasi

Lampiran B Validasi Instrumen Penelitian

B.1 Validasi Instrumen Observasi

B.1.1 Lembar Validasi Instrumen Observasi (Dosen Pembimbing OJT)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Lembar Validasi Instrumen Observasi

A. Informasi Umum

1. Nama Validator : Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M.
2. Jabatan : Dosen pembimbing *On the Job Training*
3. Institusi : Poltekbang Palembang
4. Tanggal Validasi : 5 November 2024

B. Deskripsi Instumen

1. Judul Instrumen Observasi
   Instrumen Observasi – Analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*.
2. Tujuan Observasi
   Mengamati bagaimana bentuk pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh AMC di Bandar Udara Internasional Kualanamu terhadap personel *ground handling*, serta sejauh mana pengawasan tersebut dapat meningkatkan keselamatan kerja di area sisi udara.
3. Subjek yang Diamati
   Personel *Apron Movement Control* (AMC) sebagai pelaksana pengawasan, serta personel *ground handling* yang menjadi objek pengawasan di area sisi udara Bandar Udara Internasional Kualanamu.
4. Waktu dan Tempat Observasi
   a. Waktu Pelaksanaan
      Bulan November 2024 sampai dengan Januari 2025
   b. Lokasi Observasi
      Area sisi udara (*apron, access road, service road*) Bandar Udara Internasional Kualanamu, termasuk titik-titik aktivitas *ground handling* dan kantor AMC

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

C. Aspek yang Dinilai

No	Aspek yang Dinilai	Kriteria Penilaian	Komentar / Catatan	
			Ya	Tidak
1	Relevansi Instrumen	Apakah indikator observasi relevan dengan tujuan penelitian tentang analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*	✓	
2	Kejelasan Indikator	Apakah pertanyaan dalam instrumen mudah dipahami oleh pengamat?	✓	
3	Kelengkapan Aspek	Apakah seluruh aspek penting seperti prosedur pengawasan, koordinasi, pelaporan, dan tindakan pencegahan telah tercakup dalam instrumen?	✓	
4	Kelengkapan	Apakah indikator observasi sudah secara spesifik mengarah pada aktivitas pengawasan dan keselamatan kerja di sisi udara?	✓	
5	Konsistensi	Apakah instrumen konsisten dengan pedoman yang ada?	✓	
6	Praktikalitas	Apakah instrumen ini dapat digunakan secara efisien dan praktis saat observasi langsung di lapangan?	✓	
7	Validitas Isi	Apakah instrumen benar-benar mengukur efektivitas pengawasan AMC dan dampaknya terhadap keselamatan personel ground handling?	✓	

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

D. Saran dan Masukan

1. Sudah dapat digunakan .
2.

E. Keputusan Akhir

☑ Instrumen dapat digunakan tanpa revisi
☐ Instrumen dapat digunakan setelah revisi
☐ Instrumen memerlukan perbaikan besar sebelum digunakan

Palembang, 5 November 2024
Validator,

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

B.1.2 Lembar Validasi Instrumen Observasi (*Chief* AMC Kualanamu)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Lembar Validasi Instrumen Observasi

A. Informasi Umum

1. Nama Validator : Indra Lesmana, A.Md.
2. Jabatan : *Airside Operation Chief*
3. Institusi : Bandara Internasional Kualanamu
4. Tanggal Validasi : 5 November 2024

B. Deskripsi Instumen

1. Judul Instrumen Observasi
   Instrumen Observasi – Analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*.
2. Tujuan Observasi
   Mengamati bagaimana bentuk pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh AMC di Bandar Udara Internasional Kualanamu terhadap personel *ground handling*, serta sejauh mana pengawasan tersebut dapat meningkatkan keselamatan kerja di area sisi udara.
3. Subjek yang Diamati
   Personel *Apron Movement Control* (AMC) sebagai pelaksana pengawasan, serta personel *ground handling* yang menjadi objek pengawasan di area sisi udara Bandar Udara Internasional Kualanamu.
4. Waktu dan Tempat Observasi
   a. Waktu Pelaksanaan
      Bulan November 2024 sampai dengan Januari 2025
   b. Lokasi Observasi
      Area sisi udara (*apron, access road, service road*) Bandar Udara Internasional Kualanamu, termasuk titik-titik aktivitas *ground handling* dan kantor AMC

C. Aspek yang Dinilai

No	Aspek yang Dinilai	Kriteria Penilaian	Komentar / Catatan	
			Ya	Tidak
1	Relevansi Instrumen	Apakah indikator observasi relevan dengan tujuan penelitian tentang analisis pengawasan AMC guna	✓	

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

		meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*		
2	Kejelasan Indikator	Apakah pertanyaan dalam instrumen mudah dipahami oleh pengamat?	✓	
3	Kelengkapan Aspek	Apakah seluruh aspek penting seperti prosedur pengawasan, koordinasi, pelaporan, dan tindakan pencegahan telah tercakup dalam instrumen?	✓	
4	Kelengkapan	Apakah indikator observasi sudah secara spesifik mengarah pada aktivitas pengawasan dan keselamatan kerja di sisi udara?	✓	
5	Konsistensi	Apakah instrumen konsisten dengan pedoman yang ada?	✓	
6	Praktikalitas	Apakah instrumen ini dapat digunakan secara efisien dan praktis saat observasi langsung di lapangan?	✓	
7	Validitas Isi	Apakah instrumen benar-benar mengukur efektivitas pengawasan AMC dan dampaknya terhadap keselamatan personel *ground handling*?	✓	

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

D. Saran dan Masukan

1. _____
   _____
   _____
2. _____
   _____
   _____

E. Keputusan Akhir

☑ Instrumen dapat digunakan tanpa revisi
☐ Instrumen dapat digunakan setelah revisi
☐ Instrumen memerlukan perbaikan besar sebelum digunakan

Deli Serdang, 5 November 2024
Validator:

Indra Lesmana, A.Md.
NIK. 20180261

B.2 Validasi Instrumen Wawancara

B.2.1 Lembar Validasi Instrumen Wawancara (Dosen Pembimbing OJT)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Lembar Validasi Instrumen Wawancara

A. Informasi Umum

1. Nama Validator : Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M.
2. Jabatan : Dosen pembimbing *On the Job Training*
3. Institusi : Poltekbang Palembang
4. Tanggal Validasi : 5 November 2024

B. Deskripsi Instrumen

1. Judul Instrumen Wawancara
   Analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*.
2. Tujuan Wawancara
   Menggali informasi langsung dari personel AMC dan *ground handling* terkait mekanisme pengawasan AMC terhadap kegiatan operasional *ground handling* di area sisi udara (*apron*, *service road*, *access road*) termasuk efektivitas, kendala, kerja sama, dan dampaknya terhadap peningkatan keselamatan kerja di lingkungan Bandar Udara Internasional Kualanamu.
3. Subjek yang Diamati
   Personel *Apron Movement Control* (AMC) dan personel *ground handling* yang terlibat langsung dalam operasional di area *airside* Bandara Internasional Kualanamu.
4. Waktu dan Tempat Wawancara
   a. Waktu Pelaksanaan
      November 2024 sampai dengan Januari 2025
   b. Lokasi Observasi
      Bandar Udara Internasional Kualanamu

C. Aspek yang Dinilai

No	Aspek yang Dinilai	Kriteria Penilaian	Ya	Tidak
1.	Relevansi Instrumen	Apakah pertanyaan wawancara relevan dengan tujuan penelitian mengenai pengawasan AMC terhadap *ground handling*	✓	
2.	Kejelasan Pertanyaan	Apakah pertanyaan wawancara disusun dengan bahasa yang jelas dan mudah dipahami oleh narasumber?	✓	

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

3.	Kedalaman Indikator	Apakah indikator wawancara mampu menggali informasi secara mendalam dari narasumber terkait pengawasan dan keselamatan kerja?	✓	
4.	Kesesuaian Subjek	Apakah subjek wawancara merupakan orang yang tepat dan memiliki pengalaman dalam bidang pengawasan apron dan operasional ground handling?	✓	
5.	Validitas Isi	Apakah instrumen benar-benar mencerminkan kondisi aktual di lapangan terkait pengawasan AMC dan pelaksanaan keselamatan kerja oleh GH?	✓	

D. Saran dan Masukan

1. Sudah bisa digunakan .
2.

E. Keputusan Akhir

☑ Instrumen dapat digunakan tanpa revisi
☐ Instrumen dapat digunakan setelah revisi
☐ Instrumen memerlukan perbaikan besar sebelum digunakan

Palembang...., 5 November 2024
Validator:

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

B..2.2 Lembar Validasi Instrumen Wawancara (*Chief* AMC Kualanamu)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Lembar Validasi Instrumen Wawancara

A. Informasi Umum

1. Nama Validator : Indra Lesmana, A.Md.
2. Jabatan : *Airside Operation Chief*
3. Institusi : Bandara Internasional Kualanamu
4. Tanggal Validasi : 5 November 2024

B. Deskripsi Instrumen

1. Judul Instrumen Wawancara
   Analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*.
2. Tujuan Wawancara
   Menggali informasi langsung dari personel AMC dan *ground handling* terkait mekanisme pengawasan AMC terhadap kegiatan operasional *ground handling* di area sisi udara (*apron, service road, access road*) termasuk efektivitas, kendala, kerja sama, dan dampaknya terhadap peningkatan keselamatan kerja di lingkungan Bandar Udara Internasional Kualanamu.
3. Subjek yang Diamati
   Personel *Apron Movement Control* (AMC) dan personel *ground handling* yang terlibat langsung dalam operasional di area *airside* Bandara Internasional Kualanamu.
4. Waktu dan Tempat Wawancara
   a. Waktu Pelaksanaan
      November 2024 sampai dengan Januari 2025
   b. Lokasi Observasi
      Bandar Udara Internasional Kualanamu

C. Aspek yang Dinilai

No	Aspek yang Dinilai	Kriteria Penilaian	Ya	Tidak
1.	Relevansi Instrumen	Apakah pertanyaan wawancara relevan dengan tujuan penelitian mengenai pengawasan AMC terhadap *ground handling*	✓	
2.	Kejelasan Pertanyaan	Apakah pertanyaan wawancara disusun dengan bahasa yang jelas	✓	

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

		dan mudah dipahami oleh narasumber?		
3.	Kedalaman Indikator	Apakah indikator wawancara mampu menggali informasi secara mendalam dari narasumber terkait pengawasan dan keselamatan kerja?	✓	
4.	Kesesuaian Subjek	Apakah subjek wawancara merupakan orang yang tepat dan memiliki pengalaman dalam bidang pengawasan apron dan operasional ground handling?	✓	
5.	Validitas Isi	Apakah instrumen benar-benar mencerminkan kondisi aktual di lapangan terkait pengawasan AMC dan pelaksanaan keselamatan kerja oleh GH?	✓	

D. Saran dan Masukan

1. _____
_____
_____

2. _____
_____
_____

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

E. Keputusan Akhir

☑ Instrumen dapat digunakan tanpa revisi
☐ Instrumen dapat digunakan setelah revisi
☐ Instrumen memerlukan perbaikan besar sebelum digunakan

Dai Serdang, 5 November 2024
Validator:

Indra Lesmana, A.Md.
NIK. 20180261

B.3 Validasi Instrumen Dokumentasi

B.3.1 Lembar Validasi Instrumen Dokumentasi (Dosen Pembimbing OJT)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl. Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Lembar Validasi Instrumen Dokumentasi

A. Informasi Umum

1. Nama Validator : Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M.
2. Jabatan : Dosen pembimbing *On the Job Training*
3. Institusi : Poltekbang Palembang
4. Tanggal Validasi : 5 November 2024

B. Deskripsi Instrumen

1. Judul Penelitian
2. Analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*.
3. Tujuan Dokumentasi
   Mendokumentasikan bukti visual dan tertulis yang menunjukkan proses pengawasan oleh AMC terhadap aktivitas *ground handling* di area sisi udara (*apron, service road, access road*), termasuk dokumentasi pelanggaran, inspeksi rutin.
4. Jenis Dokumen yang dikumpulkan
   Dokumentasi saat patroli pengawasan di lapangan, bukti pelanggaran, laporan kronologis, serta bukti kegiatan *Ramp Safety Campaign*.
5. Sasaran Dokumentasi
   Instrumen ini akan digunakan untuk mendokumentasikan berbagai sumber, seperti:
   a. Area operasional AMC dan kegiatan *ground handling* khususnya di *apron*, *access road*, dan *service road*.
   b. Laporan terkait insiden.
   c. SOP *Airside Operation*.
   d. Dokumentasi terkait sosialisasi.
6. Waktu dan tempat Dokumentasi
   a. Waktu Pelaksanaan
      Bulan November 2024 sampai dengan Januari 2025.
   b. Lokasi Dokumentasi
      Sisi udara Bandar Udara Internasional Kualanamu.

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

C. Aspek yang Dinilai

No	Aspek yang Dinilai	Kriteria Penilaian Validasi	Penilaian Validasi	
			Ya	Tidak
1.	Relevansi Instrumen	Apakah dokumen/foto yang dikumpulkan relevan dengan penelitian?	✓	
2.	Kejelasan Indikator	Apakah indikator yang digunakan dalam dokumentasi jelas dan dapat diidentifikasi?	✓	
3.	Kelengkapan Bukti	Apakah dokumen mencakup seluruh aspek pengawasan seperti laporan, bukti visual, dan SOP terkait?	✓	
4.	Validasi Visual	Apakah bukti dokumentasi mencerminkan kondisi nyata dan sesuai dengan praktik di lapangan?	✓	
5.	Kesesuaian Data	Apakah data dokumentasi berasal dari sumber terpercaya?	✓	
6.	Keterukuran Indikator	Apakah indikator dokumentasi cukup spesifik dan terukur untuk dianalisis dalam konteks penelitian?	✓	

D. Saran dan Masukan

1. digunakan silahkan .
2.

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

E. Keputusan Akhir

- ☑ Instrumen dapat digunakan tanpa revisi
- ☐ Instrumen dapat digunakan setelah revisi
- ☐ Instrumen memerlukan perbaikan besar sebelum digunakan

Palembang..., 5 November 2024
Validator:

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

B.3.2 Lembar Validasi Instrumen Dokumentasi (*Chief* AMC Kualanamu)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

Lembar Validasi Instrumen Dokumentasi

A. Informasi Umum

1. Nama Validator : Indra Lesmana, A.Md.
2. Jabatan : *Airside Operation Chief*
3. Institusi : Bandara Internasional Kualanamu
4. Tanggal Validasi : 5 November 2024

B. Deskripsi Instrumen

1. Judul Penelitian
2. Analisis pengawasan AMC guna meningkatkan keselamatan kerja personel *ground handling*.
3. Tujuan Dokumentasi
   Mendokumentasikan bukti visual dan tertulis yang menunjukkan proses pengawasan oleh AMC terhadap aktivitas ground handling di area sisi udara (*apron, service road, access road*), termasuk dokumentasi pelanggaran, inspeksi rutin.
4. Jenis Dokumen yang Dikumpulkan
   Dokumentasi saat patroli pengawasan di lapangan, bukti pelanggaran, laporan kronologis, serta bukti kegiatan *Ramp Safety Campaign*.
5. Sasaran Dokumentasi
   Instrumen ini akan digunakan untuk mendokumentasikan berbagai sumber, seperti :
   a. Area operasional AMC dan kegiatan *ground handling* khususnya di *apron*, *access road*, dan *service road*.
   b. Laporan terkait insiden.
   c. SOP *Airside Operation*.
   d. Dokumentasi terkait sosialisasi.
6. Waktu dan tempat Dokumentasi
   a. Waktu Pelaksanaan
      Bulan November 2024 sampai dengan Januari 2025.
   b. Lokasi Dokumentasi
      Sisi udara Bandar Udara Internasional Kualanamu.

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

C. Aspek yang Dinilai

No	Aspek yang Dinilai	Kriteria Penilaian Validasi	Penilaian Validasi	
			Ya	Tidak
1.	Relevansi Instrumen	Apakah dokumen/foto yang dikumpulkan relevan dengan penelitian?	✓	
2.	Kejelasan Indikator	Apakah indikator yang digunakan dalam dokumentasi jelas dan dapat diidentifikasi?	✓	
3.	Kelengkapan Bukti	Apakah dokumen mencakup seluruh aspek pengawasan seperti laporan, bukti visual, dan SOP terkait?	✓	
4.	Validasi Visual	Apakah bukti dokumentasi mencerminkan kondisi nyata dan sesuai dengan praktik di lapangan?	✓	
5.	Kesesuaian Data	Apakah data dokumentasi berasal dari sumber terpercaya?	✓	
6.	Keterukuran Indikator	Apakah indikator dokumentasi cukup spesifik dan terukur untuk dianalisis dalam konteks penelitian?	✓	

D. Saran dan Masukan

1. _____
2. _____

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
Jl.Adi Sucipto, Sukarami, Palembang 30155
Email: poltekbang.plg@dephub.go.id

E. Keputusan Akhir

☑ Instrumen dapat digunakan tanpa revisi
☐ Instrumen dapat digunakan setelah revisi
☐ Instrumen memerlukan perbaikan besar sebelum digunakan

Deli Serdang, 5 November 2024
Validator:

Indra Lesmana, A.Md.
NIK. 20180261

Lampiran C Transkrip Wawancara

TRANSKRIP WAWANCARA 1

Narasumber : Sapandi Ginting

Jabatan : *Airside Operation Chief*

Tanggal Wawancara : 29 November 2024

Pewawancara : Ebrina Sofia Br Purba

No	Pewawancara	Narasumber
1.	Selamat pagi pak Sapandi.	Pagi juga Ebrina
2.	Izin pak, mohon maaf mengganggu waktunya. Saya mau mewawancarai Bapak terkait pengawasan AMC	Iya dek, silahkan saja.
3.	Bisa Bapak jelaskan bagaimana pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh AMC terhadap kegiatan operasional di sisi udara sejauh ini?	Sejauh ini kami menjalankan pengawasan berdasarkan SOP yang berlaku, baik melalui patroli langsung di *airside* maupun pemantauan CCTV dari kantor AMC atau AOCC juga bisa. Kami juga berkoordinasi melalui radio dengan petugas yang ada di lapangan agar aktivitas *ground handling* tetap berjalan lancar.
4.	Selama menjalankan tugas tersebut, kendala seperti apa yang paling sering Bapak dan tim temui?	Kendala yang sering kami hadapi lebih ke faktor petugas GH di lapangan. Banyak yang kurang disiplin, parkir kendaraan sembarangan, kadang melebihi batas kecepatan. Kondisi cuaca juga jadi faktor, kayak hujan deras itu ganggu pengawasan dan jarak pandang jadi terbatas.
5.	Dalam menjalankan tugas, seperti apa bentuk kerja sama atau koordinasi yang dilakukan dengan pihak *ground handling*?	Kami berkoordinasi secara intens, terutama saat pergerakan padat. Terkadang kami melakukan *briefing* di hari-hari yang tidak ditentukan, kalau ada insiden atau pelanggaran kami tindak lanjuti atau di lapor ke *supervisor* GH
6.	Apakah AMC memiliki catatan atau analisis terkait penyebab umum terjadinya insiden di sisi udara? Dan	Iya, kami catat semua insiden. Sebagian besar disebabkan *human error*, biasanya karena operator kelelahan, atau pengait btt yang tidak

	seperti apa langkah antisipasinya?	dipasang dengan baik. Kami juga kasih edukasi langsung, peringatan kepada mereka.
7.	Apa saja upaya atau inovasi yang telah dilakukan AMC untuk meningkatkan efektivitas pengawasan di sisi udara?	Kami melakukan patroli secara rutin, memperbaiki sistem pencatatan pelaporan, memantau CCTV. Kami juga kalau komunikasi di lapangan biar mudah ya pakai *handy talky* sih, juga pakai radio yang ada di kantor AMC.
8.	Kalau ada pelanggaran yang dilakukan oleh petugas GH, apa langkah yang biasanya diambil oleh AMC?	Untuk pelanggaran ringan, kami langsung tegur di tempat. Tapi kalau sudah berulang atau membahayakan, kami buat laporan resmi ke pihak GH dan bisa sampai ke pembatasan akses atau sanksi internal.
9.	Apakah AMC pernah mengusulkan atau sudah menggunakan alat tambahan seperti CCTV atau sistem pengawasan otomatis lainnya?	Betul, kami sudah mengajukan penambahan CCTV di beberapa *blind spot*. Kami juga tengah diskusikan kemungkinan pemasangan sensor kecepatan kendaraan. Alat-alat itu penting sih untuk mendukung kami dalam pengawasan.
10.	Dalam proses peningkatan pengawasan, apa tantangan yang Bapak rasa paling berat?	Tantangan terbesarnya adalah membentuk budaya disiplin dan kesadaran keselamatan, terutama di jam-jam sibuk.
11.	Apakah pernah dilakukan pelatihan atau sosialisasi dari AMC untuk meningkatkan kesadaran keselamatan bagi personel *ground handling*?	Sudah beberapa kali kami laksanakan, biasanya lewat *briefing* gabungan, R*amp Safety Campaign*. Tujuannya agar semua pihak paham pentingnya keselamatan dan tahu prosedur jika terjadi insiden.
12.	Baik Pak terima kasih banyak atas informasinya.	Sama-sama dek.

TRANSKRIP WAWANCARA 2

Narasumber : Wira Hadi Julanda

Jabatan : *Airside Operation Chief*

Tanggal Wawancara : 30 November 2024

Pewawancara : Ebrina Sofia Br Purba

No	Pewawancara	Narasumber
1.	Selamat pagi bang Wira.	Pagi Ebrina
2.	Izin bang saya hari ini akan melakukan wawancara dengan abang terkait pengawasan yang dilakukan AMC di lapangan.	Oh iya, silahkan dek.
3.	Baik bang. Bisa abang jelaskan bagaimana pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh AMC terhadap kegiatan operasional di *apron* sejauh ini?	Tentu dek, untuk pelaksanaan yang telah dilakukan AMC Kualanamu saat ini udah berjalan dengan baik ya. Kami juga melakukan pengawasan di sisi udara ya, jadi kami harus memastikan semua kegiatan yang ada di sisi udara semuanya berjalan sesuai prosedur. Tidak hanya itu, bahkan pekerja yang lagi istirahat juga kami awasi agar tidak melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan SKEP 100/XI/1985. Kami sangat menekan kepatuhan terhadap regulasi tersebut.
4.	Selama menjalankan tugas tersebut, kendala seperti apa yang paling sering abang dan tim temui?	Sejauh ini sudah berjalan lancar ya dek, hanya saja terkadang kami menemukan kelalaian kerja oleh personel personel yang ada disini. Apa saja itu, kayak *human error* yang disebabkan *fatigue* atau kelelahan kerja, sehingga terjadilah insiden atau *accident* yang tidak diinginkan. Selain itu juga terkadang kami menemukan *driver* GSE yang mengemudi dengan batas kecepatan tidak sesuai dengan SKEP 140 tahun 1999.
5.	Baik bang, dengan adanya kendala-kendala seperti yang	Bentuk koordinasinya ya, kami melakukan *briefing* juga dengan unit *safety*, maskapai,

	abang sebutkan tadi bagaimana bentuk kerja sama atau koordinasi yang dilakukan dengan pihak personel seperti *ground handling*?	*ground handling*, dan juga melakukan beberapa program dengan unit *safety*. Kegiatannya berupa diadakannya program *Ramp Safety Campaign* yang bertujuan untuk ningkatin kesadaran soal keselamatan kerja di area *ramp* bandara, tempat dimana pesawat parkir, isi bahan bakar, bongkar muat barang, dan segala aktivitas di sekitar pesawat.
6.	Apakah AMC memiliki catatan atau analisis terkait penyebab umum terjadinya insiden di *apron*? Dan seperti apa langkah antisipasinya?	Pastinya ada dek, insiden-insiden ataupun *accident* ada pelaporannya. Disebutkan juga tanggal kejadiannya, siapa operator yang melakukan pelanggaran, kendaraan apa, semuanya di cantumkan di laporan kejadian tersebut. Dijelaskan juga kronologis terhadap kejadian insiden di laporan itu. Untuk antisipasinya biasanya kami melakukan peringatan pertama terhadap operator yang melakukan pelanggaran.
7.	Apa saja upaya atau inovasi yang telah dilakukan AMC untuk meningkatkan efektivitas pengawasan di sisi udara?	Upaya yang udah kami lakuin seperti melakukan patroli menggunakan *follow me car*, penggunaan *binocular* atau teropong agar bisa lihat dari jarak jauh kejadian yang sedang terjadi di lapangan. Tapi kalau pakai teropong gitu ya engga bisa terpantau sekaligus ya, paling cuman pas lagi mau pakai teropong nya saja. Kami juga melakukan pemantauan lewat CCTV yang ada di kantor AMC atau dari AOCC juga bisa. Kami berharap adanya CCTV tambahan di titik *blind spot* agar terjangkau seluruh sisi udara.
8.	Kalau ada pelanggaran yang dilakukan oleh petugas GH, apa langkah yang biasanya diambil oleh AMC?	Kalau ada pelanggaran biasanya kami dari AMC langsung memberikan teguran di lapangan. Jadi misalnya mereka melanggar prosedur keselamatan atau tidak memakai APD, itu langsung kami tindak dengan teguran lisan dulu. Setelah itu, biasanya kami juga buat laporan

		tertulis sebagai dokumentasi, lengkap dengan bukti foto atau video kalau ada. Lalu kami koordinasikan dengan pihak *ground handling*-nya, supaya mereka bisa menindaklanjuti secara internal. Tujuannya tentu untuk meningkatkan disiplin dan mencegah pelanggaran serupa terulang lagi.
9.	Apakah AMC pernah mengusulkan atau sudah menggunakan alat tambahan seperti CCTV atau sistem pengawasan otomatis lainnya?	Iya dek, kami dari AMC sebenarnya sudah pernah mengusulkan penggunaan alat tambahan seperti CCTV di area *apron*, terutama di titik-titik yang rawan pelanggaran atau aktivitas padat. Karena dengan adanya sistem pengawasan otomatis seperti CCTV, kami bisa lebih mudah memantau tanpa harus selalu ada personel yang *stanby* di lokasi. Tapi sampai sekarang implementasinya hanya berfokus ke area *apron* saja, itupun ada juga yang tidak terjangkau. Kami juga berharap kedepannya sistem itu bisa ditingkatkan lagi, karena memang membantu pengawasan dan bisa jadi bukti pendukung kalau ada insiden atau pelanggaran.
10.	Dalam proses peningkatan pengawasan, apa tantangan yang abang rasa paling berat?	Tantangan berat menurut saya itu bagaimana mengingatkan kesadaran keselamatan di kalangan personel *ground handling*. Jadi bukan cuman soal prosedur terutlis, tapi bagaimana mereka benar-benar paham dan mau menjalankannya secara konsisten. Kadang ada juga yang merasa sudah berpengalaman, jadi cenderung mengabaikan hal-hal kecil yang sebenarnya krusial untuk keselamatan. Nah, mengubah *mindset* seperti itu nggak bisa instan, perlu waktu dan pendekatan yang berkesinambungan. Itu yang menurut saya jadi tantangan sendiri.

11.	Apakah pernah dilakukan pelatihan atau sosialisasi dari AMC untuk meningkatkan kesadaran keselamatan bagi personel *ground handling*?	Tentu pernah Ebrina. Kami dari AMC beberapa kali terlibat dalam kegiatan sosialisasi dan juga koordinasi yang tujuannya untuk meningkatkan kesadaran keselamatan di kalangan personel *ground handling*. Biasanya ada *Ramp Safety Campaign,* razia di sisi udara tujuannya untuk meningkatkan rasa kepedulian terhadap apa saja yang harus dipersiapkan selama beroperasi seperti kelengkapan dokumen diri dan kendaraan serta kelayakan kendaraan. Pokoknya penyuluhan juga kalau ada kejadian yang perlu jadi pembelajaran bersama. Meskipun pelatihan formal lebih banyak jadi tanggung jawab masing-masing pihak *ground handling*, tapi kami tetap ambil peran dalam mengingatkan dan menyampaikan masukan langsung di lapangan. Jadi emang sifatnya lebih ke pembinaan dan penguatan kerja sama antar pihak.
12.	Baik bang terima kasih banyak atas informasinya.	Iya, sama-sama dek Ebrina.

TRANSKRIP WAWANCARA 3

Narasumber : Yudi Handoko

Jabatan : *Airside Operation Officer*

Tanggal Wawancara : 30 November 2024

Pewawancara : Ebrina Sofia Br Purba

No	Pewawancara	Narasumber
1.	Selamat pagi bang	Selamat pagi juga Ebrina.
2.	Izin bang, maaf mengganggu waktunya. Ebrina hari ini akan melakukan wawancara dengan abang terkait pengawasan yang dilakukan AMC di lapangan.	Oh iya, silahkan dek.
3.	Oke bang. Bisa abang jelaskan gimana pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh AMC terhadap kegiatan operasional di *apron* sejauh ini?	Iya dek, jadi untuk pelaksanaan pengawasan yang kami lakukan dari AMC itu sebenarnya berjalan secara terus-menerus selama operasional penerbangan berlangsung. Kami melakukan pengawasan di *apron* untuk melakukan monitoring langsung terhadap aktivitas *ground handling*, mulai dari proses *loading-unloading*, pengisian bahan bakar, sampai pergerakan kendaraan. Pengawasan ini kami lakukan secara visual, dan kalau ditemukan adanya pelanggaran atau potensi bahaya, kami langsung tindak lanjuti di tempat. Selain itu, kami juga rutin melakukan patroli di area *service road, access road* untuk memastikan semua kegiatan berjalan sesuai prosedur. Jadi bukan cuma duduk di kantor AMC atau di AOCC, tapi kami aktif juga keliling dan koordinasi sama unit lain.
4.	Selama menjalankan tugas tersebut, kendala seperti apa yang paling sering abang dan personel AMC temui?	Selama kami menjalankan tugas di lapangan, kendala yang paling sering kami temui itu biasanya terkait dengan kepatuhan personel *ground handling* terhadap prosedur keselamatan.

		Masih ada yang lalai, misalnya nggak bawa pas dan TIM saat berkendara di *airside*, atau mengoperasikan kendaraan tidak sesuai jalur yang ditentukan. Padahal itu sudah sering diingatkan. Kadang juga ada ego sektoral, di mana pihak *ground handling* merasa mereka sudah tahu apa yang mereka lakukan, jadi ketika ditegur malah kurang menerima. Nah, di situ tantangannya, bagaimana kami bisa tetap tegas menegakkan aturan tanpa menimbulkan konflik, tapi juga tetap menjaga kerja sama yang baik di lapangan
5.	Baik bang, dengan adanya kendala-kendala seperti yang abang sebutkan tadi bagaimana bentuk kerja sama atau koordinasi yang dilakukan dengan pihak personel seperti *ground handling*?	Iya, jadi untuk mengatasi kendala-kendala tadi, kami dari AMC menjalin koordinasi biasanya lewat adanya *ramp safety check*. Kegiatan itu juga biasa dilakukan 3 kali dalam setahun dan menurut saya kurang. Selain itu, kalau ada pelanggaran yang cukup serius, kami juga langsung koordinasi dengan *supervisor* atau penanggung jawab dari *ground handling*-nya untuk ditindaklanjuti secara internal. Intinya kami berusaha membangun komunikasi dua arah, supaya bukan cuma sekadar menegur, tapi ada perbaikan nyata dari pihak mereka juga. Dengan cara ini, kami harap keselamatan kerja bisa terus ditingkatkan tanpa mengorbankan hubungan kerja yang baik.
6.	Apakah AMC memiliki catatan atau analisis terkait penyebab umum terjadinya insiden di *apron*? Dan seperti apa langkah antisipasinya?	Kami ada dek catatan gitu lalu di input jadi laporan kronologis, jadi bisa tau apa aja penyebab umum terjadinya insiden di area *apron*. Dari hasil evaluasi kami, sebagian besar insiden disebabkan oleh faktor kelalaian personel *ground handling*, kurangnya komunikasi antarunit saat melakukan pergerakan di *apron*, serta kurangnya kepatuhan terhadap prosedur

		standar operasional. Selain itu, kondisi cuaca dan kepadatan trafik juga menjadi faktor yang memengaruhi. Antisipasinya ya kami lakukan *briefing* juga kalau ada operator yang membuat kesalahan. Kami beri pengarahan langsung di kantor AMC. Kalau lumayan berat pelanggarannya, kami kasih surat pernyataan. Kami juga menyarankan adanya pelatihan berkala untuk meningkatkan kesadaran dan keterampilan personel di lapangan.
7.	Apa saja upaya atau inovasi yang telah dilakukan AMC untuk meningkatkan efektivitas pengawasan di sisi udara?	Beberapa upaya yang udah kami lakukan di AMC seperti penerapan sistem rotasi petugas AMC yang lebih optimal, jadi pengawasan bisa dilakukan secara menyeluruh. Kami juga udah rekrut 1 personil untuk di AMC, kemarin setelah kalian selesai OJT abang itu masuk AMC. Adanya *handy talky* di kantor bisa mempercepat komunikasi dan koordinasi di lapangan. Terakhir juga kami ada melakukan kegiatan *ramp safety check* dengan unit *safety, ground handling, Terminal Inspection Service,* Otoritas Bandar Udara II dan *Aviation Security*.
8.	Jika ada pelanggaran yang dilakukan oleh petugas GH, apa langkah yang biasanya diambil oleh AMC?	Ya, kalau ada pelanggaran biasanya kami mengambil dokumentasi dan pelaporan atas pelanggaran yang terjadi. Dokumentasinya lengkap sama bukti-bukti di lapangan. Kayak yang pernah Ebrina lihat saat patroli, kan kadang ada GSE yang gak di pasang *wheel chock*, kami langsung fotokan untuk jadi bukti buat menegur petugas *ground handling* biar engga terjadi lagi hal-hal sepele seperti itu. Karena hal sekecil apapun akan menjadi *hazard* yang menyebabkan insiden itu terjadi. Kalau ada pelanggaran yang tergolong berat atau berulang kali terjadi, kami bisa merekomendasikan tindakan lebih lanjut,

		misalnya pelatihan ulang, pencabutan pas dan TIM (Tanda Izin Mengemudi), atau bisa aja kami membekukan sementara operasional sampai dengan ketentuan yang berlaku.
9.	Apakah AMC pernah mengusulkan atau sudah menggunakan alat tambahan seperti CCTV atau sistem pengawasan otomatis lainnya?	Untuk saat ini, penggunaan CCTV memang udah ada di beberapa area sisi udara, tapi memang masih ada yang *blind spot*, ditambah juga kan CCTV yang di garbarata itu kan Ebrina tau itu CCTV nya yang *fix* dimana gak bisa di geser arah CCTV nya, kecuali CCTV yang di *remote stand* itu masih bisa kita kontrol PTZ nya biar keliatan *parking stand* yang tidak kena CCTV. Menurut abang perlu ditambah sih CCTV nya, biar kalau ada sesuatu di *service road* bisa dipantau langsung dan ada *record* nya, mengingat ada juga terjadi jatuhnya barang kargo tanpa sepengetahuan operator BTT nya dan kami juga jadi engga tau siapa drivernya dan kapan barangnya jatuh. Juga di *access road* perlu ditambah juga, mengingat ada juga kan BTT yang mengalami insiden masuk ke selokan. Dan kami juga butuh alat kayak *speedgun* juga ya, apalagi saat patroli. Gunanya untuk mengawasi kendaraan yang ada di sisi udara agar tidak melaju dengan cepat, dan mematuhi aturan yang berlaku.
10.	Dalam proses peningkatan pengawasan, apa tantangan yang abang rasa paling berat?	Bicara soal tantangan terberat, menurut abang lebih ke soal ketertiban operator GH dalamberkendara di sisi udara juga harus mempersiapkan diri dan kendaraan sebelum beroperasi dan kepatuhan terhadap prosedur yang ada.
11.	Apakah pernah dilakukan pelatihan atau sosialisasi dari AMC untuk meningkatkan	Iya pernah kami lakukan dek, terutama yang saya bilang tadi adanya kegiatan *Ramp Safety Check*. Tujuannya juga bukan untuk *ground*

	kesadaran keselamatan bagi personel *ground handling*?	*handling* aja tapi juga untuk membangun kerjasama yang baik dengan unit lain seperti unit *safety*, *avsec*, dan *terminal inspection service* agar bisa sama-sama menerapkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penerbangan di bandara Kualanamu ini. Saat *ramp check* itu sangat penting untuk AMC melakukan pengecekan terhadap keadaan kendaraan-kendaraan GSE apakah masih layak digunakan atau tidak.
12.	Baik bang terima kasih banyak atas informasi yang telah diberikan. Selamat pagi bang.	Iya. Terima kasih Kembali Ebrina, senang bisa membantu.

TRANSKRIP WAWANCARA 4

Narasumber : Suhendrik

Jabatan : *Supervisor* GSE Lion

Tanggal Wawancara : 15 Desember 2024

Pewawancara : Ebrina Sofia Br Purba

No	Pewawancara	Narasumber
1.	Selamat pagi bang	Iya pagi juga dek
2.	Maaf sebelumnya saya mau bertanya-tanya mengenai operasional GH	Oh iya tidak apa-apa dek
3.	Baik bisa saya mulai sekarang ya bang.	Oke baik dek
4.	Selama abang bekerja di Kualanamu, apakah pernah terjadi insiden tabrakan antar kendaraan di sisi udara?	Oh selama ini insiden kecelakaan memang pernah terjadi di Kualanamu. Contohnya seperti tabrakan antar GSE.
5.	Terkait insiden kecelakaan tersebut, pernah terjadi dimana saja kejadian tersebut?	Jadi kecelakaan tersebut terjadi di beberapa Lokasi yang berbeda dek, seperti kejadian beberapa tahun yang lalu kecelakaan GSE di area *access road*, *service road*, dan juga pernah di *apron*.
6.	Jika boleh tahu, seberapa sering kejadian kecelakaan itu terjadi?	Mengenai hal itu, saya juga tidak tahu dek. Yang pasti itu adalah hal yang tidak diinginkan di bandara. Itu adalah hal yang sangat tidak diharapkan karena menyebabkan keselamatan dan keamanan penerbangan terganggu. Tapi melihat kejadian sebelumnya, jika bisa disimpulkan ada 2 insiden dalam setahun.
7.	Baik bang, kalau boleh tahu lebih mendalam apa hal yang menyebabkan kecelakaan itu terjadi?	Kalau berdasarkan pengamatan saya, kecelakaan di sisi udara terjadi karena *human error*. Terdapat operator yang lalai saat bekerja, juga beberapa dari teman-teman GH mengalami kelelahan atau *fatigue* saat bekerja.

8.	Sejauh ini terkait operasional GH, apakah ada SOP yang mengatur tentang keselamatan *ground handling* di sisi udara?	Kalau untuk SOP ada dek, tapi SOP tersebut internal *ground handling* saja dan tidak untuk disebarluaskan. Dan intinya di SOP *ground handling* itu ada memuat mengenai prosedur keselamatan kerja bagi operator GH.
9.	Jika tadi berbicara tentang *human error*, menurut abang kejadian *human error* di sisi udara berupa hal seperti apa saja?	Banyak sih dek. Ada yang karena kelelahan, kurang fokus saat berkendara. Emang karena faktor manusia sih dek.
10.	Mengenai faktor kelelahan, mengapa bisa terjadi bang?	Biasanya sih kalau di kami terkait pembagian jadwal kerja harusnya tidak sampai mengalami kelelahan yang berlebihan. Tapi terkadang disini anttar operator ada yang saling bertukar *shift*. Jadi seperti merangkap gitu jam kerjanya.
11.	Berarti hal tersebut terjadi karena *shift* yang diubah sendiri oleh operator dan terjadi karena operator yang tidak mengikuti jadwal *shift* yang sudah dibuat ya bang?	Iya dek. Hal itu terkadang terjadi karena kita kerja kayak biasanya aja sudah Lelah, apalagi yang tukar *shift.*
11.	Selaku *supervisor*, bagaimana pendapat abang mengenai hal tersebut?	Kalau di kami sih sebenarnya hal tersebut dihimbau untuk tidak dilakukan, karena melihat banyak dampak yang terjadi sebelum-sebelumnya.
12.	Oke baik bang. Jadi menurut abang, apa solusi yang dapat diberikan untuk menghindari adanya kecelakaan kerja di sisi udara?	Untuk menghindari adanya kecelakaan kerja, yang pertama dan paling penting adalah mengikuti prosedur yang telah ditetapkan ya dek. Dan yang kedua juga harus ada kesadaran dari tiap-tiap individu, khususnya operator *ground handling* agar tidak semena-mena dalam bekerja dan juga tahu dampak dan resiko yang ada.
13.	Bagaimana cara *ground handling* meningkatkan	Cara yang biasa kami lakukan itu berupa *briefing* setiap pergantian *shift*. Tujuan

	kesadaran mereka akan pentingnya keselamatan kerja?	diberikannya *briefing* itu untuk mengingatkan kembali standar operasional prosedur atau yang sering kita kenal dengan SOP, terus juga menekankan pentingnya kewaspadaan saat bekerja di area *apron* yang memiliki Tingkat risiko tinggi. Waktu *briefing* itu juga kami mengingatkan secara personal kalau semisal *shift* sebelumnya ada melakukan kesalahan saat bekerja.
14.	Baik bang. Terima kasih banyak bang atas informasi yang sudah abang berikan. Mohon maaf sudah mengganggu waktu abang.	Iya, sama-sama dek. Senang bisa membantu.

TRANSKRIP WAWANCARA 5

Narasumber : M Rizal Afandi

Jabatan : *Leader* GSE Lion

Tanggal Wawancara : 5 Desember 2024

Pewawancara : Ebrina Sofia Br Purba

No.	Pewawancara	Narasumber (Anggota GH)
1.	Selamat siang, bang.	Iya, siang juga dek.
2.	Mohon maaf mengganggu waktunya bang, saya ingin bertanya-tanya tentang operasional GH di sisi udara bandara. Sebelumnya perkenalkan nama saya Ebrina bang, saya OJT dari Poltekbang Palembang, bang.	Oh iya siap Ebrina, tidak apa-apa dek, silakan saja.
3.	Baik, boleh saya mulai sekarang ya bang?	Oke, silakan dek.
4.	Selama abang bekerja di Kualanamu, apakah pernah terjadi insiden tabrakan antar kendaraan di sisi udara?	Iya dek pernah terjadi kecelakaan di sisi udara. selama abang kerja disini, memang pernah terjadi beberapa insiden kecelakaan di sisi udara. meskipun tidak terlalu sering, tapi insidennya itu tetap jadi perhatian serius ya karena dapat membahayakan keselamatan kerja dan operasional di lapangan.
5.	Kira-kira kecelekaan seperti apa ya bang yang pernah terjadi?	Kecelakaannya itu pernah ada BTT masuk ke selokan, itu kemarin BTT nya sebenarnya kosong tapi *driver* nya seingat abang ngantuk kayak kelelahan gitu. Kemarin itu memang pas masuk ke selokan itu pengait gerobaknya juga terlepas, jadi ada yang masuk ke selokan gerobaknya. Ada juga sih kecelakaan-kecelakaan yang lainnya, dan kalau adek mau tau lebih rinci biasanya AMC ada sih nyimpan kronologis

		kecelakaan gitu. Nanti adek bisa tanyain aja ke AMC kalau mau tau insiden apa-apa aja yang pernah terjadi di Kualanamu.
6.	Di mana saja biasanya terjadi insiden seperti itu?	Kalau dilihat dari yang kemarin-kemarin sih insiden tabrakannya terjadi di *access road* sama di *service road* sih, apalagi di *access road* yang jarang terjangkau langsung dari pengawasan. Terus juga kan *access road* dan *service road* itu jalur yang sering kami lalui untuk operasional *ground handling*. Areanya juga padat apalagi kalau jam-jam sibuk penerbangan atau biasanya kami sebut *peak hour*
7.	Kalau boleh tahu, seberapa sering kejadian seperti itu terjadi?	Nggak terlalu sering sih dek. Insiden kayak gitu emang gak terlalu sering terjadi dan gak diharapkan juga ya. Tapi dalam satu tahun itu pernah terjadi sekitar satu sampai dua kali. Tingkat keparahannya juga macam-macam, ada yang hanya insiden kecil, tapia da juga yang cukup serius sampai mengganggu operasional kayak bikin *delay* gitu. Dan pastinya itu harus dilakukan pemeriksaan lebih lanjut biar gak jadi kejadian kayak gitu lagi.
8.	Menurut abang, apa penyebab utama dari kecelakaan itu?	Penyebab utamanya biasanya karena kelelahan sih. Biasanya d*river* atau operator yang kelelahan atau ngantuk karena beban kerja yang tinggi atau karena jam kerja yang panjang. Ditambah juga pekerjaan sebagai operator *ground handling* itu kan langsung ke lapangan kerjanya, panas terik, hujan badai pun kami tetap kerja dek, jadi itu semua udah jadi resiko yang jadi tanggung jawab kami, kalau masalah lelah pasti lelah. Terus juga

		ada yang terburu-buru kejar target waktu, yang seharusnya kerja sesuai SOP tapi karena ngejar waktu jadi mengabaikan SOP.
9.	Sejauh ini terkait operasional GH, apakah ada SOP yang mengatur tentang keselamatan *ground handling* di sisi udara?	Pastinya ada dek. Tiap unit pekerjaan di bandara pasti ada SOP nya masing-masing dan mengatur khusus mengenai keselamatan kerja di sisi udara, termasuk prosedur kendaraan dan pergerakan personel di area operasional.
10.	Untuk mengetahu lebih lanjut , SOP nya bagaimana bang	Untuk SOP memang kami ada tapi ga di sebar luaskan, karna atasan kami tidak memperbolehkan di ketahui orang luar dan cuman internal aja sih dek. Jadi memang harus dijaga kerahasiannya dan cuman personel yang berkepentingan aja dan udah dapat izin dari atasan yang boleh mengakses dan memahami isi SOP secara menyeluruh.
11.	Baik bang jika tidak boleh juga tidak apa-apa , tapi jika boleh tau Faktor kelelahan itu biasanya disebabkan apa bang?	Faktor utama kelelahan itu biasanya karena penukaran *shift* antar rekan kerja yang gak lewat pengaturan resmi, maksud saya jam kerjanya jadi lebih panjang dari seharusnya. Ada juga yang kerja terus-menerus tanpa jeda atau istirahat yang cukup karena mau nambah penghasilan atau karena permintaan operasional yang tinggi, apalagi waktu *peak season*.
12.	Jadi, tukar *shift* itu atas inisiatif sendiri ya bang?	Iya rata rata emang begitu sih dek. Kadang karena ada keperluan pribadi, jadi tukar *shift*, atau karena keperluan mendesak. Tapi sayangnya hal-hal kayak gini sering bikin kelelahan karena jam kerja yang jadi gak idela, jadinya pas bertugas itu justru jadi

		gak fokus dan berpotensi menyebabkan insiden.
13.	Apakah hal seperti itu dilarang oleh manajemen?	Sebenarnya sih dari atasan memang ga dibolehin untuk tuker tuker, apalagi kalau bikin jam kerja terlalu panjang kan manusia juga ada batasanannya dek. Pihak manajemen jugagak memperbolehkan adanya tukar-tukar shift gitu yang engga terjadwal, apalagi kalau berdampak pada jam kerja yang terlalu panjang. Manusia ada batas fisiknya, jadi kalau terus bekerja tanpa istirahat yang cukup bisa mempengaruhi keselamatan dan produktivitas kerja
14.	Terkait *human error* atau kelalaian kerja, menurut abang kejadian *human error* di sisi udara berupa hal seperti apa saja?	Biasanya karena kelelahan para petugas *ground handling* dek. Tekanan kerja yang mengharuskan kami bekerja mengejar target ditambah lagi cuaca yang sering berubah-ubah. Jadi kalau fisik ga tahan, pasti engga kuat di lapangan gitu.
15.	Menurut abang, apa solusi terbaik biar kejadian kecelakaan kerja di sisi udara dapat dicegah?	Menurut abang sih solusi terbaik untuk mengurangi kecelakaan kerja di sisi udara ya dengan memberi teguran atau arahan langsung dari atasan kepada personel yang sering tukar shift tanpa koordinasi. Jika ingin menambah waktu kerja karena alasan pribadi, sebaiknya dilakukan setelah waktu istirahat yang cukup. Jangan langsung bekerja lagi setelah turun shift karena itu bisa membahayakan keselamatan kerja. Dan juga pentingnya koordinasi langsung kepada personel *ground handling* setiap ganti *shift* tentang pentingnya melakukan pengecekan diri dan kendaraan yang akan

		digunakan agar semua layak beroperasi. Gitu sih dek.
16.	Baik bang, terima kasih banya bang atas informasi yang telah disampaikan. Maaf mengganggu waktunya bang.	Oke dek, sama-sama. Semangat buat OJT nya.

Lampiran D Sintesis Hasil Penelitian

D.1 Sintesis Instrumen Observasi

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Keterangan Hasil Observasi
1.	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara	Sebagian operator sudah mengikuti arahan AMC, namun masih ditemukan pelanggaran minor pada jam sibuk, seperti pada contoh kasus LST yang parkir sembarangan saat pesawat ingin *on block*. Meninggalkan kendaraan GSE terutama saat keadaan masih nyala di area *apron* sangat bahaya dan dapat menyebabkan insiden serius.
2.	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	Petugas AMC cukup aktif melaksanakan patroli dan mengawasi pergerakan, namun pengawasan dinilai kurang maksimum akibat kurangnya pemantauan dari jarak jauh melalui kamera CCTV sehingga kendaraan LST yang parkir di *apron* tidak disadari oleh petugas AMC, melainkan diberitahu oleh unit lain.
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat	Beberapa kendaraan GSE sudah diparkirkan dengan tertib, namun masih ditemukan kendaraan parkir tidak sesuai dengan tempatnya.
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara	Saat melakukan kegiatan *Ramp Safety Campaign*, penulis menemukan adanya operator yang membawa lisensi dan TIM yang sudah tidak aktif.

5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik	Terdapat beberapa kendaraan GSE dengan kondisi cat pudar, lampu *rotary* tidak berfungsi, dan pengait gerobak yang terkadang lepas dari kaitannya, namun masih beroperasi.
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung	Koordinasi cukup baik, namun diperlukan komunikasi yang cepat dengan sistem digitalisasi antar AMC dan operator *ground handling* untuk memudahkan penyampaian informasi.
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani insiden atau pelanggaran	Dalam beberapa kasus insiden, AMC dapat merespons dengan cepat. Namun pada kasus 16 Oktober 2024, AMC mendatangi langsung lokasi kejadian setelah 17 menit insiden terjadi di EPA antara P/S W28 dan W29. Hal tersebut belum dapat dikatakan *on time performance* (tepat waktu).
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara.	Sosialisasi seperti *Ramp Safety Campaign* (RSC) dilakukan hanya dua kali dalam satu tahun. Pada tahun 2024 RSC dilakukan untuk mengadakan inspeksi terhadap *ground handling agent* yang ada di Kualanamu, namun kegiatan tersebut dilakukan atas investigasi terhadap kasus LST tanggan 16 Oktober 2024. RSC dilaksanakan pada tanggal 18 November-2 Desember 2024).

D.2 Sintesis Instrumen Wawancara

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Keterangan Hasil Wawancara
1.	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara	Menurut pihak AMC, masih terdapat personel *ground handling* yang melanggar arahan, seperti parkir sembarangan dan berkendara tidak sesuai dengan kecepatan yang ditetapkan. Operator mengakui hal tersebut terjadi akibat kelalaian operator dan kelelahan akibat tekanan kerja di lapangan.
2.	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	Pengawasan dilakukan melalui patroli dan pemantauan lewat CCTV dan HT. *Ground handling* menyatakan keberadaan AMC cukup berpengaruh, namun pengawasan belum mencakup semua area karena keterbatasan alat penunjang pengawasan.
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat	Narasumber AMC mengatakan pelanggaran parkir masih terjadi, termasuk meninggalkan kendaraan dengan mesin masih menyala di area *apron*. Dari pihak *ground handling* menyatakan hal tersebut terjadi akibat personel yang lalai dalam tanggung jawabnya mengoperasikan GSE.
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara	AMC sering menemukan petugas *ground handling* yang tidak membawa dokumen kendaraan saat mengoperasikan GSE.

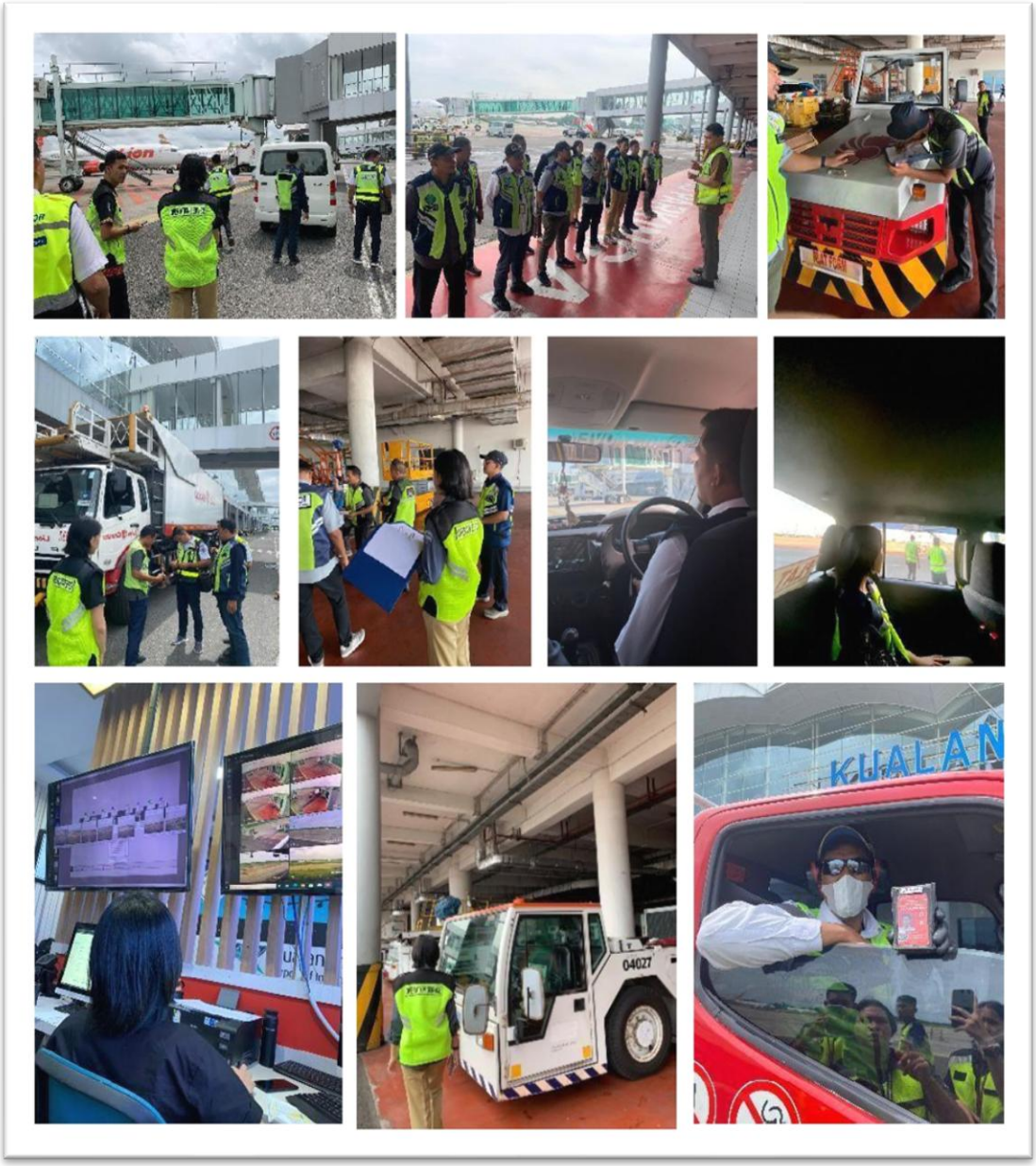
5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik	Berdasarkan hasi wawancara, pihak AMC maupun pihak *ground handling* menyetujui bahwa beberapa kendaraan GSE masih beroperasi dalam kondisi tidak ideal, seperti lampu GSE yang mati. Hal ini dipantau saat AMC melakukan kegiatan RSC.
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung	Pihak AMC dan *ground handling* melaksanakan *briefing* dan melakukan kegiatan RSC bersama dengan unit lain yang tekait. Namun, *ground handling* berpendapat bahwa sebaiknya koordinasi tersebut dijalankan secara rutin dan terjadwal dan tidak berjalan dengan satu arah saja.
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani insiden atau pelanggaran	Unit AMC langsung menegur dan membuat laporan jika terjadi pelanggaran. Pihak *Ground handling* mengakui adanya teguran lisan maupun tertulis oleh AMC dan disertai dokumentasi berupa foto/video sebagai bukti.
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara.	AMC menyebut kegiatan RSC dan *briefing* gabungan sebagai salah satu bentuk pembinaan. Pihak *ground handling* mengakui kegiatan tersebut membantu meningkatkan kesadaran para operator agar tidak terjadi lagi insiden di sisi udara.

D.3 Sintesis Instrumen Dokumentasi

No	Aspek yang Diamati	Indikator	Hasil Dokumentasi
1.	Kepatuhan terhadap SOP AMC	Operator GSE mematuhi arahan petugas AMC di sisi udara	Dokumen SOP *Airside Operation* (AMC) menunjukkan adanya regulasi tertulis yang jelas.
2.	Peran pengawasan AMC saat di lapangan	Melakukan tugas dan tanggung jawab dalam mengawasi pergerakan di sisi udara (*apron*)	Dokumentasi patroli dan *log* harian AMC
3.	Posisi parkir kendaraan GSE	Posisi kendaraan tidak menghalangi jalur pesawat	Dokumentasi LST parkir tidak sesuai tempatnya saat pesawat masuk ke *parking stand*
4.	Kelengkapan dokumen izin personel	Operator memiliki dokumen kelengkapan di sisi udara	Dokumentasi saat melakukan kegiatan RSC
5.	Kondisi fisik kendaraan GSE	Kendaraan yang berfungsi dengan baik	Dokumentasi GSE BTT yang terlepas dari pengaitnya
6.	Koordinasi antara AMC & GH	Terlihat koordinasi aktif saat operasi berlangsung	Dokumentasi pengawasan berupa patroli
7.	Tindakan AMC saat insiden	Petugas AMC sigap menangani insiden atau pelanggaran	Dokumentasi terkait penindakan personelAMC terhadap personel *ground handling*
8.	Upaya AMC dalam peningkatan pengawasan	AMC rutin melaksanakan sosialisasi terkait keselamatan di sisi udara.	Kegiatan sosialisasi RSC

Lampiran E Dokumentasi Penelitian

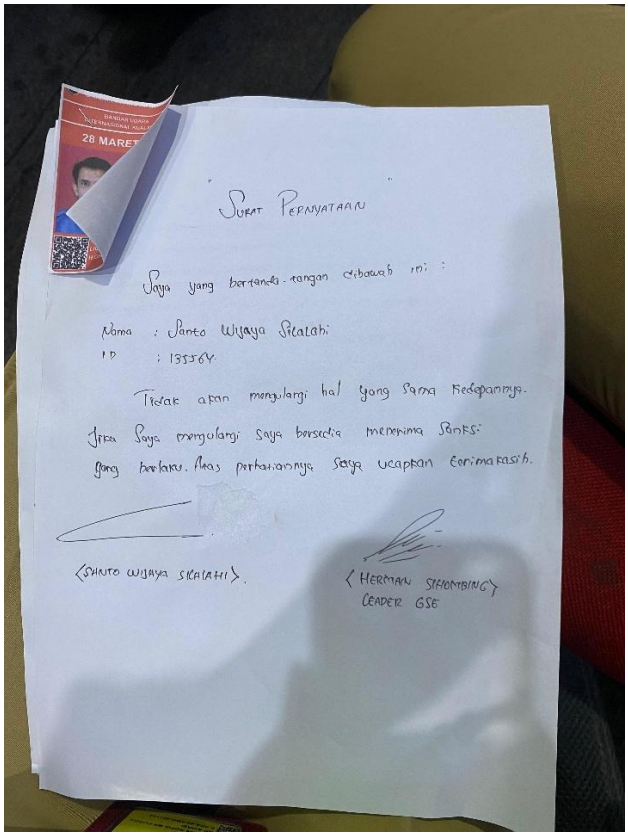
E.1 Dokumentasi Lapangan (Patroli dan *Ramp Safety Campaign*)



E.2 Dokumentasi Wawancara

E.3 Dokumentasi Parkir Sembarangan

E.4 Surat Pernyataan Pelanggaran



E.5 Dokumentasi Tindakan Berupa Teguran oleh Pihak AMC

E.6 Laporan Kronologis BTT dan GPU Jatuh di *Access Road* dan tidak membawa lisensi (23/12/2017)

LAPORAN INSIDEN DI APRON OLEH PETUGAS AMC
(Incident On Apron Report by AMC)

1. Pengemudi Kendaraan Peralatan / GSE
   a. Nama : HERMANTO
   b. Tempat dan Tanggal Lahir : AMBALUTU / 22-11-1990
   c. Instansi : PT. JAS AERO ENGINERING SERVICE
   d. Kebangsaan : INDONESIA
   e. Sertifikat Kecakapan : BAGGAGE TOWING TRACTOR
   f. Nomor : 02223/GSE/VIII/2011
   g. Tanggal Dikeluarkan : 12/04/2011

2. PETUGAS DI APRON*(Personal on duty)*
   ( ) Habibulloh ( ) Verdinan
   ( ) Ciptha ( ) Faisal

3. DATA KENDARAAN / PERALATAN GSE
   A. 1. Jenis / Buatan : BTT / TOYOTA
   2. Model : 02-2TD20
   3. Berat : 3220 Kg
   4. Nomor : 315
   5. Nama Perusahaan Pemilik : PT. JAS AERO ENGINERING SERVICE

   B. 1. Jenis / Buatan : GPU/TLD
   2. Model : GPU-412-E-DUP
   3. Berat : 2520 Kg
   4. Nomor : 725
   4. Nama Perusahaan Pemilik : PT. JAS AERO ENGINERING SERVICE

5. TANGGAL KEJADIAN : 23-12-2017

6. WAKTU KEJADIAN : 09.10 UTC / 16.10 LT

7. TEMPAT KEJADIAN : ACCES ROAD DARI KARGO MENUJU TERMINAL

8. KERUSAKAN / AKIBAT KEJADIAN
   a. Fasilitas Bandara : BETON PEMBATAS SALURAN AIR (SELOKAN) PECAH DENGAN DIMENSI 2X1 M
   b. Orang/Petugas : MENGALAMI LUKA RINGAN PADA TANGAN KANAN

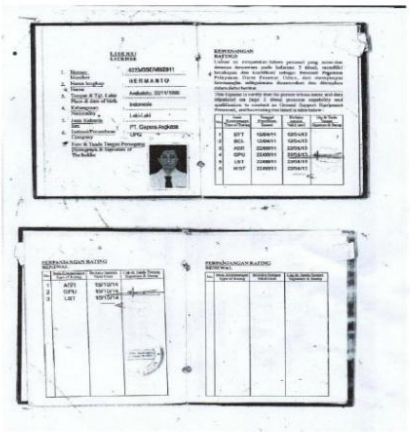
9. CUACA SAAT INSIDEN
   a. Kondisi Cuaca : CERAH

10. KRONOLOGIS KEJADIAN : Pada Pukul 16.10 Wib Petugas AMC mendapat laporan bahwa BTT beserta GPU milik PT. JAS AERO ENGINERING SERVICE yang dikemudikan oleh Operator BTT bernama Hermanto terperosok ke Saluran Air (selokan) di area Acces Road Kargo-Terminal. Pengemudi mengaku mengantuk pada saat kejadian sehingga hilang kendali. 16.20 Dilakukan Pemindahan atau Evakuasi terhadap Peralatan GSE tersebut. Evakuasi selesai dilaksanakan Pukul 16.55 Wib. Pengemudi mengalami Luka ringan dan sudah diobati. Pengemudi tidak membawa Lisensi BTT pada saat kejadian dan Masa berlaku lisensi BTT milik pengemudi sudah Habis. Untuk Pertanggung Jawaban Maka PAS dan TIM Pengemudi ditahan Oleh Petugas AMC Sesuai dengan Peraturan yang berlaku. Dan Meminta pertanggung jawaban untuk Penggantian Fasilitas Beton pembatas Saluran Air (selokan) dengan berkoordinasi dengan Unit Landasan.

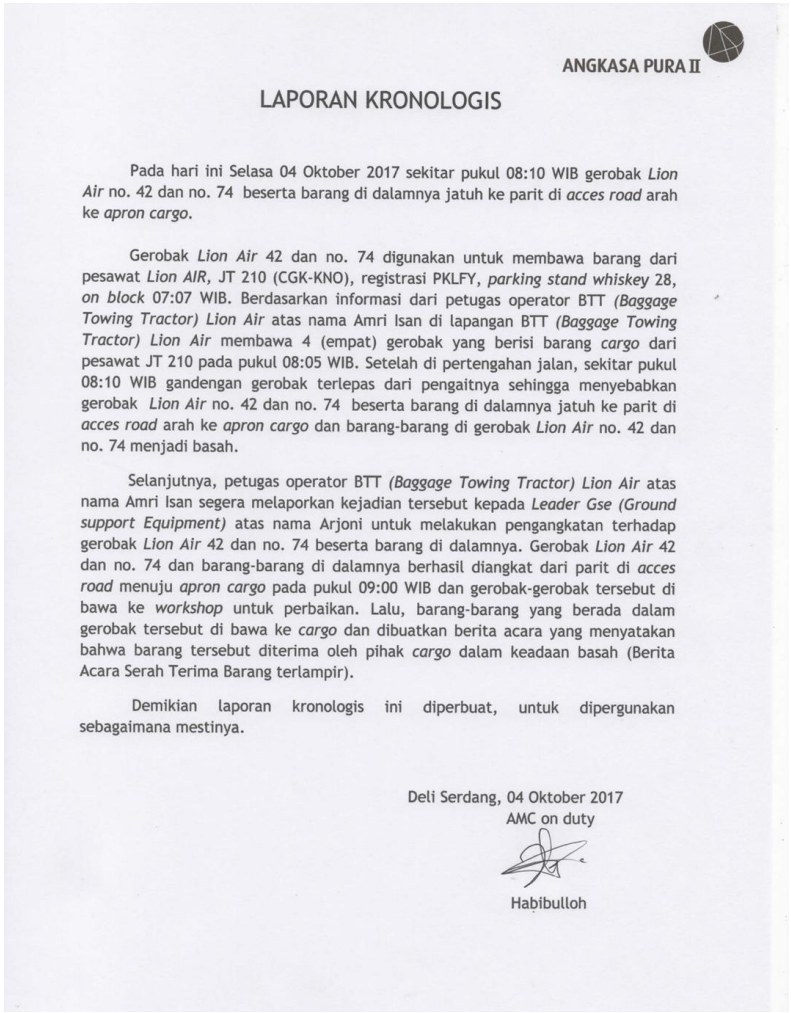
Tanggal dibuat laporan : 23 Desember 2017
Petugas AMC

(HABIBULLOH)

Lampiran laporan kejadian di Acces Road



E.7 Laporan Kronologis Pengait BTT terlepas dari gerobak (04 Okt 2017)



ANGKASA PURA II

LAPORAN KRONOLOGIS

Pada hari ini Selasa 04 Oktober 2017 sekitar pukul 08:10 WIB gerobak *Lion Air* no. 42 dan no. 74 beserta barang di dalamnya jatuh ke parit di *acces road* arah ke *apron cargo*.

Gerobak *Lion Air* 42 dan no. 74 digunakan untuk membawa barang dari pesawat *Lion AIR*, JT 210 (CGK-KNO), registrasi PKLFY, *parking stand whiskey* 28, *on block* 07:07 WIB. Berdasarkan informasi dari petugas operator BTT *(Baggage Towing Tractor) Lion Air* atas nama Amri Isan di lapangan BTT *(Baggage Towing Tractor) Lion Air* membawa 4 (empat) gerobak yang berisi barang *cargo* dari pesawat JT 210 pada pukul 08:05 WIB. Setelah di pertengahan jalan, sekitar pukul 08:10 WIB gandengan gerobak terlepas dari pengaitnya sehingga menyebabkan gerobak *Lion Air* no. 42 dan no. 74 beserta barang di dalamnya jatuh ke parit di *acces road* arah ke *apron cargo* dan barang-barang di gerobak *Lion Air* no. 42 dan no. 74 menjadi basah.

Selanjutnya, petugas operator BTT *(Baggage Towing Tractor) Lion Air* atas nama Amri Isan segera melaporkan kejadian tersebut kepada *Leader Gse (Ground support Equipment)* atas nama Arjoni untuk melakukan pengangkatan terhadap gerobak *Lion Air* 42 dan no. 74 beserta barang di dalamnya. Gerobak *Lion Air* 42 dan no. 74 dan barang-barang di dalamnya berhasil diangkat dari parit di *acces road* menuju *apron cargo* pada pukul 09:00 WIB dan gerobak-gerobak tersebut di bawa ke *workshop* untuk perbaikan. Lalu, barang-barang yang berada dalam gerobak tersebut di bawa ke *cargo* dan dibuatkan berita acara yang menyatakan bahwa barang tersebut diterima oleh pihak *cargo* dalam keadaan basah (Berita Acara Serah Terima Barang terlampir).

Demikian laporan kronologis ini diperbuat, untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Deli Serdang, 04 Oktober 2017
AMC on duty

Habibulloh

E.8 Dokumentasi Insiden Bus Lion dan BTT Gapura (2/11/2024)

E.9 Laporan Kronologis *AC Car* menabrak Pesawat MI 234 (23/12/2017)

KRONOLOGIS

Maskapai : SILK AIR
PIC : Chhol Feroze
POB : 161/02/00
Flight Number : MI 0234 (SIN-KNO)
Registrasi : 9V-MGG
Tipe Pesawat : B738

Pesawat Silk Air dengan nomor penerbangan MI 234 Block on jam 08.10 WIB di W-12 mendapat panduan VDGS dan pelayanan Garbarata. Jam 09.10 WIB Petugas AMC mendapat telepon dari JAS Operation bahwasanya mereka meminta pindah parkir pesawat MI 0234 ke tempat lain dikarenakan ada tabrakan antara AC CAR (908) dengan pesawat MI234 di W-12. Mendapat laporan tersebut kami langsung meninjau ke W-12 untuk melihat kondisi pesawat dan AC CAR tersebut (foto terlampir). Untuk penanganan penumpang MI 0233 (KNO-SIN) yang mau berangkat sementara ini di waiting room gate 01 internasional, menurut informasi dari SILK AIR, pihak SILK AIR berencana menerbangankan pesawat Ferry flight dari singapura ke kualanamu dengan nomor penerbangan MI 8852 STA 13.25 WIB.

Tindakan AMC:

1. Menahan Pas Bandara dan TIM atas nama M. AIDIL FITRI.
2. Memindahkan parkir pesawat dari W12 ke Cargo 33 pada jam 10.03 WIB sampai 11.35 WIB.
3. Melihat rekaman CCTV di W12 lalu kita mendapat info insiden tersebut jam 08.16 WIB.
4. Memastikan pengemudi tersebut sehat dan bebas dari pengaruh alkohol dan narkoba.
5. Memastikan AC CAR dalam keadaan layak operasi di sisi udara.

Deli Serdang, 23 Desember 2017
AMC ON DUTY

Habibulloh

E.10 BTT Masuk ke Selokan (13/3/2024)

Jenis Peristiwa :

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)personel/petugas dan/atau penumpang di bandar udara;

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)pesawat udara di bandar udara;

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)fasilitas/peralatan dan kendaraan di bandar udara;

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)antara pesawat udara dengan fasilitas/peralatan dan kendaraan di bandar udara.

LAPORAN KRONOLOGIS INSIDEN BBT LION TERJATUH DI PARIT ACCESS ROAD KARGO

a.	**DATA UMUM:**			
	1.	Tanggal Kejadian	:	RABU, 13 MARET 2024
	2.	Nama Bandar Udara	:	KUALANAMU (KNO)
	3.	Lokasi Kejadian	:	***ACCESS ROAD TERMINAL KARGO KE APRON WHISKEY***
	4.	Waktu Kejadian	:	***sekitar 05:55 (LCL)***
	5.	Informasi cuaca	:	-
b.	**PESAWAT UDARA:**			
	(dapat lebih dari satu data apabila melibatkan pesawat udara lain)			
	1.	Nama Perusahaan Angkutan Udara	:	LION GRUP
	2.	Jenis Pesawat Udara	:	-
	3.	Nomor Registrasi Pesawat Udara	:	-
	4.	Nomor Penerbangan	:	-
	5.	Nama Kapten Penerbang (PIC)	:	-
	6.	Kerusakan pada pesawat	:	-
	7.	Jumlah Penumpang	:	-
	8.	Jumlah korban	:	-
c.	**FASILITAS/PERALATAN DAN KENDARAAN**			
	(dapat lebih dari satu data apabila melibatkan fasilitas/peralatan dan kendaraan lain)			
	1	Nama pengelola fasilitas/peralatan dan kendaraan	:	LION GRUP
	2	Jenis fasilitas/peralatan/ kendaraan	:	BTT (BAGGAGE TOWING TRUCK) **TR166/T**
	3	Kerusakan pada fasilitas/peralatan/ kendaraan	:	1 BTT MASUK KE PARET ACCESS ROAD KARGO
	4.	Nama operator	:	BAYU SUGARA
	5.	Nomor Lisensi	:	-
	6.	Jumlah korban	:	-
				-
d.	**LAIN-LAIN:**			
	(diisi dengan data lain sebagai penyebab kecelakaan, kejadian serius dan kejadian)			
	1.	...	:	
	2.	...	:	
e.	**DESKRIPSI:**			
	1.	Kronologi Kejadian: ***Laporan Awal : Setelah pesawat Mylndo Block off di W33 pkl. 05:53, AMC di hubungi oleh Gapura operation bahwa telah terjadi insiden BTT lion masuk ke paret di acces road kargo. Tim AMC langsung ke lokasi, driver telah di bawa ke terminal kargo untuk pertolongan pertama. Berkoordinasi dengan leader GSE untuk mengevakuasi gerobak. BTT tsb membawa 4 gerobak kargo untuk flight JT387 (std 06:30, block on 06:31). Namun di tinggal untuk flight selanjutnya. hingga pkl 08:00 BTT masih di parit, karena sulit untuk di evakuasi***		
	2.	***Laporan penyeselesaian : BTT selanjutnya diangkat pada pukul 16.47 dari parit.***		
	3.	Dampak Kejadian terhadap operasional bandar udara: nil ***4 gerobak kargo di pindah ke flight selanjutnya JT385 (std 08:30)***		

Deli Serdang, 13 Maret 2024

Petugas Pelapor

AMC On Duty

E.11 Gerobak Kargo Masuk ke Parit (12/6/2024)

Jenis Peristiwa :

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)personel/petugas dan/atau penumpang di bandar udara;

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)pesawat udara di bandar udara;

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)fasilitas/peralatan dan kendaraan di bandar udara;

*kejadian (incident), kejadian serius (serious incident) dan kecelakaan (accident)antara pesawat udara dengan fasilitas/peralatan dan kendaraan di bandar udara.

*...Lain-lain

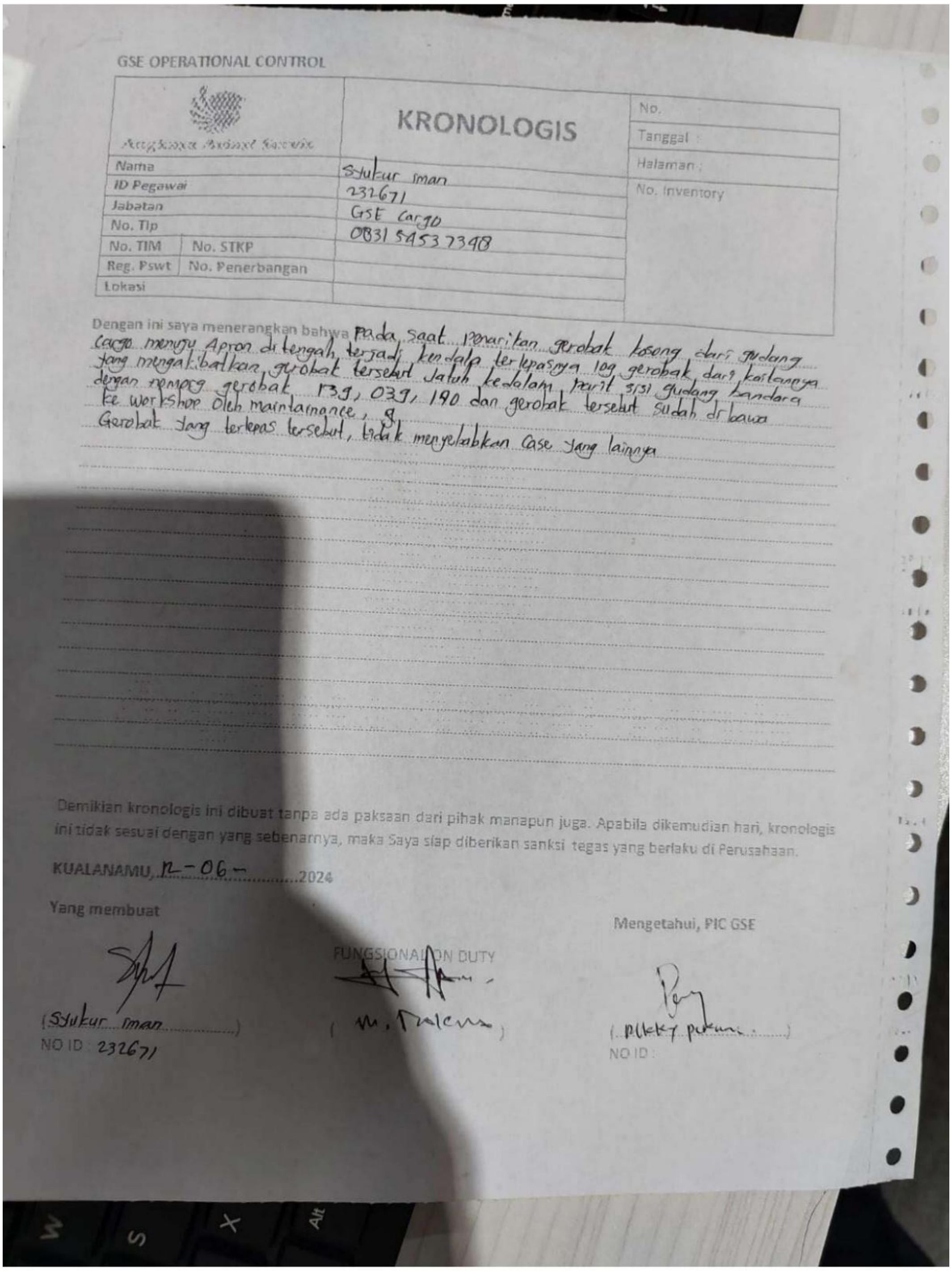
LAPORAN AWAL KRONOLOGIS

a.	**DATA UMUM:**			
	1. Tanggal Kejadian	:	**12 JUNI 2024**	
	2. Nama Bandar Udara	:	Bandar Udara Internasional Kualanamu	
	3. Lokasi Kejadian	:	***Access Road ke arah Cargo Apron***	
	4. Waktu Kejadian	:	***(16:10 lt)***	***(09:10 utc)***
	5. Informasi cuaca	:	***cerah***	
b.	**PESAWAT UDARA:**			
	(dapat lebih dari satu data apabila melibatkan pesawat udara lain)			
	1. Nama Perusahaan Angkutan Udara	:		
	2. Jenis Pesawat Udara	:		
	3. Nomor Registrasi Pesawat Udara	:		
	4. Nomor Penerbangan	:		
	5. Nama Kapten Penerbang (PIC)	:		
	6. Kerusakan pada pesawat	:		
	7. Jumlah Penumpang	:		
	8. Jumlah korban	:	***(jika ada dilengkapi dengan data korban meninggal dan/atau terluka)***	
c.	**FASILITAS/PERALATAN DAN KENDARAAN**			
	(dapat lebih dari satu data apabila melibatkan fasilitas/peralatan dan kendaraan lain)			
	1. Nama pengelola fasilitas/peralatan dan kendaraan	:	Lion Ground Support Equipment	
	2. Jenis fasilitas/peralatan/ kendaraan	:	BTT NO TR68JT dan 4 gerobak kosong	
	3. Kerusakan pada fasilitas/peralatan/ kendaraan	:	3 Gerobak kargo (139, 039, 190)	
	4. Nama operator	:	Syukur Iman Waruwu	
	5. Nomor Lisensi	:	-	
	6. Jumlah korban	:		
d.	**LAIN-LAIN:**			
	(diisi dengan data lain sebagai penyebab kecelakaan, kejadian serius dan kejadian)			
	1.	:		
	2.	:		
e.	**DESKRIPSI:**			
	Kronologi Kejadian:			
	1. ***Telah terjadi gerobak kargo masuk ke parit di area access road ke arah kargo, disebabkan terlepasnya pengunci gerobak dari kaitnya***			
	Dampak Kejadian terhadap operasional bandar udara:			
	2. ***Tidak mengganggu operasional penerbangan, ketiga gerobak dibawa ke workshop***			

Deli Serdang, 12 Juni 2024

Petugas Pelapor

AMC On Duty



GSE OPERATIONAL CONTROL

KRONOLOGIS

Nama	Syukur iman	No.
ID Pegawai	232671	Tanggal :
Jabatan	GSE Cargo	Halaman :
No. Tip	0831 54537348	No. Inventory
No. TIM / No. STKP		
Reg. Pswt / No. Penerbangan		
Lokasi		

Dengan ini saya menerangkan bahwa Pada saat penarikan gerobak kosong dari gudang cargo menuju Apron ditengah terjadi kendala terlepasnya log gerobak dari kailannya yang mengakibatkan gerobak tersebut Jatuh kedalam parit sisi gudang bandara dengan nomor gerobak 139, 039, 190 dan gerobak tersebut sudah di bawa ke workshop oleh maintanance, & Gerobak yang terlepas tersebut, tidak menyebabkan case yang lainnya

Demikian kronologis ini dibuat tanpa ada paksaan dari pihak manapun juga. Apabila dikemudian hari, kronologis ini tidak sesuai dengan yang sebenarnya, maka Saya siap diberikan sanksi tegas yang berlaku di Perusahaan.

KUALANAMU, 12-06-2024

Yang membuat	FUNGSIONAL ON DUTY	Mengetahui, PIC GSE
(Syukur iman)	(M. Tulews)	(Rikky p...)
NO ID : 232671		NO ID :

Lampiran F Dokumen yang Digunakan

F.1 SKEP 100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: SKEP/100/XI/1985

Tentang

PERATURAN DAN TATA TERTIB BANDAR UDARA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Menimbang : a. bahwa dengan perkembangan teknologi penerbangan, kegiatan maupun pengelolaan di Bandar Udara makin meningkat dengan pesat;

b. bahwa untuk menjamin keselamatan penerbangan dan keamanan Bandar Udara perlu mengatur secara tertib pengelolaan maupun kegiatan di Bandar Udara.

Kepatuhan operator *ground handling* terhadap regulasi.

Pasal 26

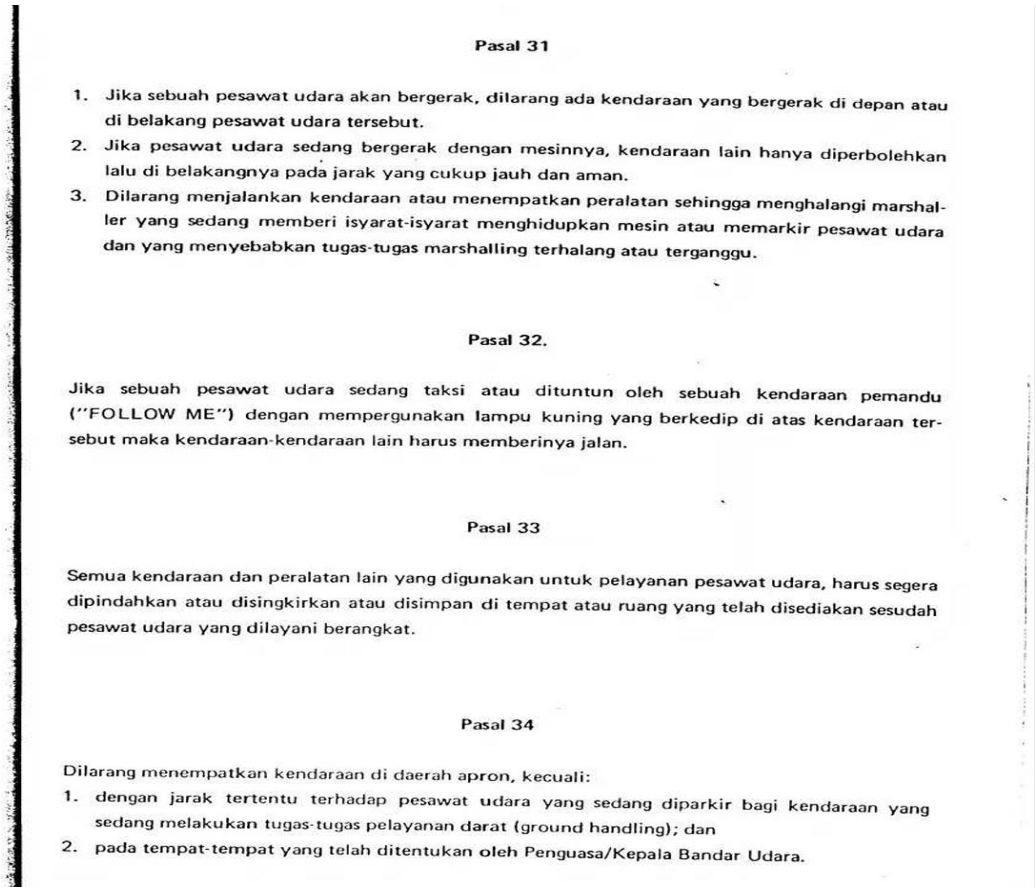
Pengemudi Kendaraan.

1. Para pengemudi kendaraan atau peralatan pelayanan darat (ground handling) yang melayani pesawat udara di darat atau yang beroperasi di apron, disamping memiliki pas Bandar Udara dan Surat Izin Mengemudi (SIM), harus mempunyai tanda izin khusus mengemudi yang dikeluarkan oleh Penguasa/Kepala Bandar Udara.

11

2. Instansi-instansi yang akan mempekerjakan karyawannya untuk mengemudikan kendaraan atau peralatan pelayanan darat (ground handling) di apron, harus mengajukan permohonan kepada Penguasa/Kepala Bandar Udara.

Posisi parkir kendaraan (GSE)



Pasal 31

1. Jika sebuah pesawat udara akan bergerak, dilarang ada kendaraan yang bergerak di depan atau di belakang pesawat udara tersebut.
2. Jika pesawat udara sedang bergerak dengan mesinnya, kendaraan lain hanya diperbolehkan lalu di belakangnya pada jarak yang cukup jauh dan aman.
3. Dilarang menjalankan kendaraan atau menempatkan peralatan sehingga menghalangi marshaller yang sedang memberi isyarat-isyarat menghidupkan mesin atau memarkir pesawat udara dan yang menyebabkan tugas-tugas marshalling terhalang atau terganggu.

Pasal 32.

Jika sebuah pesawat udara sedang taksi atau dituntun oleh sebuah kendaraan pemandu ("FOLLOW ME") dengan mempergunakan lampu kuning yang berkedip di atas kendaraan tersebut maka kendaraan-kendaraan lain harus memberinya jalan.

Pasal 33

Semua kendaraan dan peralatan lain yang digunakan untuk pelayanan pesawat udara, harus segera dipindahkan atau disingkirkan atau disimpan di tempat atau ruang yang telah disediakan sesudah pesawat udara yang dilayani berangkat.

Pasal 34

Dilarang menempatkan kendaraan di daerah apron, kecuali:
1. dengan jarak tertentu terhadap pesawat udara yang sedang diparkir bagi kendaraan yang sedang melakukan tugas-tugas pelayanan darat (ground handling); dan
2. pada tempat-tempat yang telah ditentukan oleh Penguasa/Kepala Bandar Udara.

F.2 PM 37 Tahun 2021 tentang Personel Bandar Udara (Pengawasan AMC)

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;

Mengingat : 1. Pasal 17 ayat 3 tentang Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

j. mampu mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron;* dan
k. mampu berkomunikasi dengan pilot dalam hal pengaturan pergerakan pesawat di *apron*, khusus untuk personel pelayanan pergerakan sisi udara yang bertugas di *tower*.

(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*).

F.3 KP 041 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*), Lisensi dan/atau *Rating* Personel Bandar Udara

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR : .....KP..041..TAHUN..2017
TENTANG
PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 – 11
(*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11*),
LISENSI DAN/ATAU RATING PERSONEL BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : a. bahwa dalam Sub Bagian 139 B.2 angka 139.033 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 *(Civil Aviation Safety Regulations Part 139)* tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) telah mengatur Penyelenggara bandar udara dan penyedia jasa terkait bandar udara wajib memperkerjakan personel bandar udara yang memiliki kemampuan dan kualifikasi yang sesuai dengan bidangnya;
b. bahwa dalam Sub Bagian 139 C angka 139.103 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 *(Civil Aviation Safety Regulations Part 139)*

BAB II

PERSONEL BANDAR UDARA

Pasal 2

(1) Personel Bandar Udara yang diatur dalam Peraturan ini, yaitu:
   a. Personel teknik bandar udara;
   b. Personel elektronika bandar udara;
   c. Personel listrik bandar udara;
   d. Personel mekanikal bandar udara;
   e. Personel pengatur pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/ AMC*);
   f. Personel peralatan pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment operator/ GSE operator*);
   g. Personel pemandu parkir pesawat udara (*Aircraft Marshaller*);
   h. Personel pelayanan garbarata (*aviobridge operator*); dan
   i. Personel pelayanan pendaratan helikopter (*Helicopter Landing Officer/ HLO*).

(7) Personel peralatan pelayanan darat pesawat udara (Ground Support Equipment operator/GSE operator) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f, merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengoperasian peralatan pelayanan darat pesawat udara.

F.4 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);

Kondisi Fisik GSE

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 dikemudikan 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.
3. Material
   a. seluruh komponen peralatan harus dipilih dari bahan-bahan yang berkualitas, dan harus tetap dipertahankan seperti kondisi spesifikasi standar pabrikan.
   b. material yang digunakan harus dari bahan yang tahan terhadap karat.
   c. rangka dan bodi unit harus diberi perlindungan anti karat dan dicat.
4. Bodi
   a. setiap komponen *exterior* dan interior peralatan harus rapih, terpasang dengan kuat pada posisinya dan tidak ada yang bersudut tajam.
   b. jenis kaca yang digunakan untuk bagian depan, belakang, pintu dan jendela harus tempered, transparan (kaca film hanya diizinkan maksimum 20 %), tidak menghambat visibilitas dan bebas distorsi.
   c. setiap unit kendaraan harus dilengkapi dengan logo operator yang diletakkan pada 2 (dua) bagian sisi yang mudah terlihat dengan ukuran maksimum 30 x 30 cm.

F.5 KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR : KP 038 TAHUN 2017
TENTANG
APRON MANAGEMENT SERVICE

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang :
a. bahwa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*CASR Part 170)* tentang *Air Traffic* Rules dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*CASR Part 139)* tentang Bandar Udara (*Aerodrome*), telah diatur ketentuan mengenai A*pron Management Service*;
b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang A*pron Management Service*;

Koordinasi AMC dan *Ground Handling*

(1) *Apron management service* merupakan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara di apron dan pelaksanaannya menjadi tanggung jawab penyelenggara bandar udara.

(2) *Apron management service* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai kewenangan antara lain:

a. mengatur lalu lintas pergerakan guna mencegah terjadinya tabrakan *(collision)* antar pesawat udara dan antara pesawat udara dengan halang (obstruction) di apron;

b. mengatur pergerakan pesawat udara yang masuk dan koordinasi pergerakan pesawat udara yang keluar dari apron dengan Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
c. memastikan keselamatan dan kelancaran pergerakan kendaraan dan/atau peralatan di apron dan keteraturan aktifitas lainnya;
d. memberikan informasi yang berguna bagi penerbang terkait kondisi operasional di apron dan informasi relevan lainnya; dan
e. menyampaikan informasi kepada unit terkait jika penerbang memerlukan bantuan.

F.6 *Standard Operating Procedures* (SOP) *Airside Operation* PT Angkasa Pura Aviasi Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang

ANGKASA PURA AVIASI

STANDARD OPERATING PROCEDURES

(S O P)

AIRSIDE OPERATION

amc

PT ANGKASA PURA AVIASI

BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU

Kualanamu International Airport

DELI SERDANG

2024

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 minimal 4 (empat) kali dalam satu hari (24 jam) 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 :
12.2.2 Mengoperasikan kendaraan di sisi udara tidak sesuai dengan lisence dan TIM yang dimiliki;
12.2.3 Operator tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) seperti rompi, Safety Shoes dan Ear Muff Plug dll;
12.2.4 Menjalankan kendaraan/GSE melebihi batas kecepatan yang dipersyaratkan di sisi udara;
12.2.5 Memarkir kendaraan/GSE di sisi udara tidak pada tempat yang telah disediakan;
12.2.6 Melanggar marka serta rambu tanda larangan;
12.2.7 Menarik gerobak bagasi (baggage cart) melebihi batas maksimum, jumlah gandengan yang diizinkan maksimum 4 (empat) rangkaian;
12.2.8 Mengoperasikan kendaraan/GSE yang tidak memenuhi persyaratan kelengkapan dan ketentuan pengoperasian;
12.2.9 Memindahkan tow bar dengan cara mendorong (harus ditarik) oleh kendaraan (push back car);

Lampiran G *Log Book* harian AMC

FORM CHECKLIST PENGAWASAN HARIAN DINAS AIRSIDE OPERATION

DINAS/TANGGAL : M/30/10/2024

NO	DAFTAR / WILAYAH PENGAWASAN	WAKTU PENGAWASAN		PROGRES KONDISI	STATUS/KET
		21:00-22:00	06:00-07:00		
	FASILITAS KERJA				
1	Kesiapan Kendaraan	√	√		
2	Kesiapan Alat Pelindung Diri (APD)	√	√		
3	Kesiapan Instrument Ruang Kerja	√	√		
	APRON DAN REMOTE STAND				
4	Pengawasan Pergerakan Pesawat	√	√		
5	Pengawasan Penempatan Pesawat	√	√		
6	Pengawasan Pergerakan kendaraan	√	√		
7	VDGS	√	√		
8	Kondisi Kebersihan Apron	√	√		
9	Kondisi bekas tumpahan fuel/oli	√	√		
10	Kondisi Hydrant fuel	√	√		
11	Kondisi sign dan marka	√	√		
	SERVICE ROAD				
12	Pengawasan Pergerakan kendaraan	√	√		
13	Pengawasan Penumpang dan Pekerja	√	√		
14	Kebersihan Area	√	√		
15	Kondisi sign dan marka	√	√		
	EPA DAN ESA				
16	Kondisi Equipment	√	√		
17	Penempatan Equipment	√	√		
18	Penguncian Equipment	√	√		
19	Ketersediaan APAR	√	√		
	MAKE UP DAN BREAKDOWN AREA				
20	Kebersihan Area	√	√		
21	Penempatan Equipment	√	√		
22	Penempatan Barang Bagasi	√	√		
23	Pengawasan Pekerja	√	√		
	GARBARATA				
24	Pengawasan Pekerja	√	√		
25	Kondisi Peralatan	√	√		
26	Kebersihan Area	√	√		
27	Ketersediaan APAR	√	√		
	LIGHTING				
28	Apron Edge Lights & Guidance Lights	√	√		
29	Flood Lights	√	√		
30	P/S Identification and Coordinate Lights	√	√		
31	Taxilane Center Line Lights	√	√		
32	Taxiway Edge Lights	√	√		
33	Taxiway Center Line Lights	√	√		

PERSONIL STAND BY :

Verdi dan Imam

Diperiksa

a/n AMC Chief

INDRA LESMANA

Lampiran H Poster Keselamatan Kerja

Lampiran I Personel AMC

Nama	Jabatan
Jefry Ardiansyah Toy	*Junior Manager of Airside Operation*
Sapandi Ginting	*Airside Operation Chief*
Wira Hadi Julanda	*Airside Operation Chief*
Indra Lesmana	*Airside Operation Chief*
Randy Imanuel Perangin-angin	*Airside Operation Chief*
Muhammad Hasbi	*Airside Operation Officer*
Supran Tri Prasetyo	*Airside Operation Officer*
Verdinand Tampubolon	*Airside Operation Officer*
Yudi Handoko	*Airside Operation Officer*
Yogi Suwanda	*Airside Operation Officer*
Benni Yos Suparjo Sinaga	*Airside Operation Officer*
M. Tomy Anugrah Siregar	*Airside Operation Support*
Ahmad Luthfi	*Airside Operation Support*
Imam Rizqi Istiqlal	*Airside Operation Support*
Asep Alfarizi	*Airside Operation Support*
Abdul Masri	*Airside Operation Support*
Fadhil Muammar	*Airside Operation Support*

Lampiran J Jadwal *Shift* Personel AMC

DAFTAR DINAS
AIRSIDE OPERATION
BULAN JUNI 2025

NIP	NIP AVI	NAMA	KET	BULAN JUNI 2025 TANGGAL																										
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
		JEFRI A TOY	AVI	FREE	APN1	APN1	APN1	APN1	APN1	FREE	FREE	APN1	APN1	APN1	APN1	APN1	FREE	FREE	APN1	APN1	APN1	APN1	APN1	FREE	FREE	APN1	APN1	APN1	APN1	APN1	FREE	FREE	APN1
20004943	20180276	RANDY IMANUEL P	AP	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	APBB	FREE	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB
20004949	20180282	SUPRAN T. PRASETIYO	AVI	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB
20007117	20180588	BENNI YOS SUPARJO S.	AP	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	APBB	APBA	APBB	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB
		ABDUL MASRI	OS	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB
20004948	20180281	SAPANDI GINTING	AVI	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	FREE	APBA	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE
20005972	20180512	YOGI SUWANDA	AVI	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE
		AHMAD LUTHFI	OS	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE
		FADHIL MUAMMAR	OS	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE
20004953	20180285	WIRA HADI JULANDA	AP	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE
20005639	20180476	YUDI HANDOKO	AVI	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE
		ASEP ALFARIZI	OS	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	APBB
20004926	20180261	INDRA LESMANA	AVI	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA
20004952	20180284	VERDINAND TAMPUBOLON	AVI	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA
		IMAM RIZKY ISTIQLAL	OS	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA
		MHD TOMY A SIREGAR	OS	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	FREE	APBA	APBB	FREE	APBA	APBA

KET :
APBA : 08:00 - 20:00
APBB : 20:00 - 08:00
APN1 : 08:00 - 17:00

: BACKUP DINAS
: CUTI / DIKLAT

CUTI
Indra Lesmana cuti tgl 2 Juni 2025
Abdul Masri cuti tgl 29-30 Juni 2025
Yogi Suwanda cuti tgl 27 juni - 1 juli 2025
Mhd Tomi Siregar Cuti tgl 2 Juni - 3 Juni 2025
Yudi Handoko Cuti tgl 12 Juni 2025

Deli Serdang, 24 April 2025
Assistant Manager Of Airside Operation

JEFRI A TOY

Lampiran K Lembar Bimbingan

POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2024/2025

Nama Taruna : Ebrina Sofia Br Purba
NIT : 55242210031
Course : MBU 3 BRAVO
Judul TA : ANALISIS PENGAWASAN AMC GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PERSONEL GROUND HANDLING DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU

Dosen Pembimbing : ZUSNITA HERMALA, S.Kom., M.Si.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	28/feb/2025	Pendahuluan dan Batasan Masalah	
2.	1/Maret/2025	Revisi Bab 3 Tambahkan Tahapan Analisis data	
3.	3/Maret/2025	ACC Lanjut Seminar Siapkan PPT	
4.	19/Mei/2025	• Perbaikan Indikator wawancara • Lembar Surat pernyataan terkait koordinasi AMC dengan GH • Struktur organisasi AMC dan GH	
5.	17/Juni/2025	Perbaikan pada Bab IV • kasih kalimat penjamar sblm hasil penelitian • insiden di observasi diurutkan • perbaikan kalimat di pembahasan	
6.	20/Juni/2025	• perbaikan kata personel sebelum AMC • tambah gambar di pembahasan • Merapikan bab 5	
7.	8/Juli/2025	Siapkan PPT, ACC Seminar hasil	

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

ZUSNITA HERMALA, S.Kom., M.Si.
NIP. 19781118 200502 2 001

POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2024/2025

Nama Taruna : Ebrina Sofia Br Purba
NIT : 55242210031
Course : MBU 3 Bravo
Judul TA : ANALISIS PENGAWASAN AMC GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PERSONEL GROUND HANDLING DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU
Dosen Pembimbing : Dr. ANTON ABDULLAH, S.T., M.M.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	28/Feb/2025	• Membahas Latar Belakang • Teknik Analisis Data • Merubah rumusan & Batasan Masalah • Mengganti Teori Penunjang • Penulisan huruf besar&kecil, judul, ukuran, jarak • Merubah bab III	
2.	01/Mar/2025	Melakukan perbaikan terhadap Bab I, Bab II, Bab III	
3.	03/Mar/2025	Melakukan perbaikan pada Bab III membuat indikator wawancara	
4.	22/Mei/2025	• Lembar validasi • Lembar observasi • Ukuran tabel (spacing & size di kecilin) • ceklis observasi • instrumen observasi	
5.	12/Juni/2025	-) Perbaikan Bab I -) kisi kisi observasi, wawancara, dokumentasi -) Bab IV Lampiran	
6.	23/Juni/2025	-) Perbaikan Aspek pada instrumen -) perbaikan Bab IV di observasi, wawancara & dokumentasi -) Perbaikan pada pembahasan	
7	3/Juli/2025	-) Perbaikan Bab IV dan kesimpulan	

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

Dr. ANTON ABDULLAH, S.T., M.M.
NIP. 19781025 200003 1 001

POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2024/2025

Nama Taruna : Ebrina Sofia Br Purba
NIT : 55242210031
Course : MBU 3 Bravo
Judul TA : ANALISIS PENGAWASAN AMC GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN KERJA PERSONEL GROUND HANDLING DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU
Dosen Pembimbing : Dr. ANTON ABDULLAH, S.T., M.M.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
8.	8/Juli/2025	Perbaikan penulisan dan merapikan TA	
9.	9/Juli/2025	kesimpulan sudah menjawab rumus. saran sudah disempurnakan, siapkan PPT utk Sidang TA	

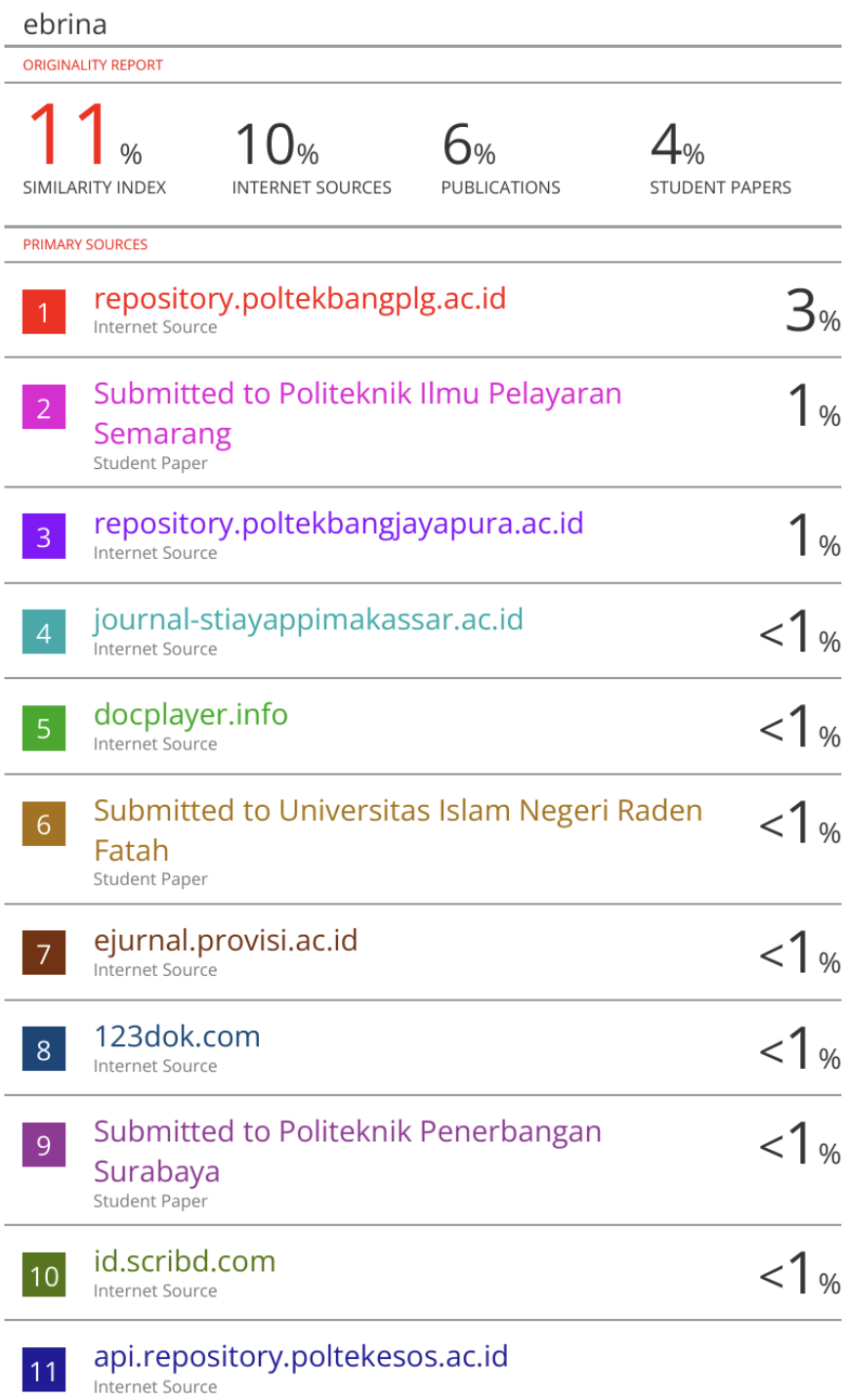
Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

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

Dosen Pembimbing

Dr. ANTON ABDULLAH, S.T., M.M.
NIP. 19781025 200003 1 001

Lampiran L Hasil Cek Plagiasi



ebrina

ORIGINALITY REPORT

11%	10%	6%	4%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.poltekbangplg.ac.id Internet Source	3%
2	Submitted to Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Student Paper	1%
3	repository.poltekbangjayapura.ac.id Internet Source	1%
4	journal-stiayappimakassar.ac.id Internet Source	<1%
5	docplayer.info Internet Source	<1%
6	Submitted to Universitas Islam Negeri Raden Fatah Student Paper	<1%
7	ejurnal.provisi.ac.id Internet Source	<1%
8	123dok.com Internet Source	<1%
9	Submitted to Politeknik Penerbangan Surabaya Student Paper	<1%
10	id.scribd.com Internet Source	<1%
11	api.repository.poltekesos.ac.id Internet Source	