

**KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN *PARKING STAND*
PADA AOCC DALAM MENINGKATKAN KINERJA AMC
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SAM RATULANGI,
MANADO**

TUGAS AKHIR



Oleh :

RAMA PUTRA HADISUTJIPTO
NIT : 30618018

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2021**

**KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN *PARKING STAND*
PADA AOCC DALAM MENINGKATKAN KINERJA AMC DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL SAM RATULANGI,
MANADO**

TUGAS AKHIR

Diajukan sebagai Syarat Mendapatkan Gelar Ahli Madya (A.Md)
pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



Oleh :

RAMA PUTRA HADISUTJIPTO
NIT : 30618018

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2021**

LEMBAR PERSETUJUAN

KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN PARKING STAND
PADA AOCC DALAM MENINGKATKAN KINERJA AMC
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SAM RATULANGI,
MANADO

Oleh :

RAMA PUTRA HADISUTJIPTO

NIT : 30618018

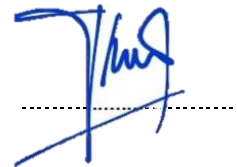
Disetujui untuk diujikan pada :

Senin, 8 Februari 2021

Pembimbing I : KUKUH TRI PRASETYO, S.AP
NIP. 19890113 201012 1 003



Pembimbing II: Dr. SETYO HARIADI S.P, S.T, M.T
NIP. 19790824 200912 1 001



LEMBAR PENGESAHAN

KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN PARKING STAND PADA AOCC
DALAM MENINGKATKAN KINERJA AMC DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL SAM RATULANGI, MANADO

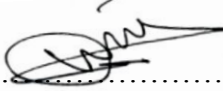

Oleh :

RAMA PUTRA HADISUTJIPTO

NIT : 30618018

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Tugas Akhir
Program Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
pada tanggal : 2 Juni 2021

Panitia Penguji :

1. Ketua : DIDI HARIYANTO, SE, M.Pd 
NIP. 19650118 199009 1 001
2. Sekretaris : FATMAWATI, M.Pd 
NIP. 19801102 200502 2 002
3. Anggota : KUKUH TRI PRASETYO, S.AP 
NIP. 19890113 201012 1 003

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara



ARIYONO SETIAWAN, ST.MT
NIP.19790328 200502 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rama Putra Hadisutjipto
NIT : 30618018
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara
Judul Tugas Akhir : KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN
PARKING STAND PADA AOCC DALAM
MENINGKATKAN KINERJA AMC DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL SAM
RATULANGI, MANADO

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Tugas Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Peruguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai peneliti/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidak benaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Surabaya, pernyataan

Rama Putra Hadisutjipto
30618018

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, Tugas Akhir yang berjudul “KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN *PARKING STAND* PADA AOCC DALAM MENINGKATKAN KINERJA AMC DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SAM RATULANGI, MANADO” ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penyusunan Tugas Akhir ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menempuh Tugas Akhir pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penyusunan Tugas Akhir ini tidak akan berhasil tanpa adanya bantuan dan dukungan berbagai pihak, oleh karena itu peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan motivasi baik material maupun spiritual
3. Bapak M. Andra Adityawarman, ST, MT selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya ;
4. Bapak Ariyono Setiawan, ST,MT selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ;
5. Bapak Kukuh Tri Prasetyo, S, AP selaku pembimbing I, atas bimbingannya;
6. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T selaku pembimbing II, atas bimbingannya;
7. Bapak dan Ibu dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Tugas Akhir ini ;
8. *General Manager* PT Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandara Internasional Sam Ratulangi Manado beserta staf AMC yang banyak memberi bantuan serta kemudahan dalam penyusunan Tugas Akhir ini ;
9. Teman–teman course Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara angkatan ke-4 yang juga memberi motivasi dan semangat ;
10. Senior dan Junior *course* Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang juga memberi motivasi dan semangat ;

Tak ada gading yang tak retak. Tentunya karya tulis ini masih jauh dari sempurna. Atas segala kesalahan dan kata-kata yang kurang berkenan, saya mohon maaf. Saran dan kritik membangun saya harapkan demi karya yang lebih baik.

Surabaya, 2 Juni 2020

Peneliti

ABSTRAK

KONSEP OTOMATISASI PENGATURAN PARKING STAND PADA AOCC DALAM MENINGKATKAN KINERJA AMC DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SAM RATULANGI, MANADO

Oleh :

RAMA PUTRA HADISUTJIPTO

NIT : 30618018

Perkembangan dalam dunia penerbangan yang terus melangkah maju memberikan kita kemudahan dalam menggunakan transportasi udara maupun bekerja dalam dunia penerbangan salah satu contohnya adalah AOCC. AOCC merupakan kombinasi seluruh *Stakeholder* dengan tujuan memudahkan komunikasi antar unit dalam melaksanakan tugasnya. Sistem ini memudahkan personil AMC sebagai unit operasional *airside* dalam memberikan informasi mengenai *parking stand* kepada unit lain.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif pengumpulan data dengan cara observasi lapangan, wawancara dan kuisioner. Populasi dalam penelitian ini adalah 31 personil AMC dan personil unit AOCC di Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado. Sampel yang digunakan oleh peneliti yaitu seluruh personil AMS dan AOCC yang berjumlah 31 responden. Hasil dari penelitian ini berdasarkan data yang di dapatkan dari lapangan yang kemudian diolah menggunakan metode *intrument SPSS 21* dengan korelasi *pearson* dan perhitungan manual untuk menemukan hasil akhir.

Hasil akhir yang diperoleh dari penelitian ini yaitu bahwa menurut data yang telah diolah oleh peneliti menggunakan bantuan *intrument SPSS 21* bahwa data menunjukkan bahwa konsep otomatisasi ini dapat meningkatkan kinerja personil AMC di Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado. Hal ini di buktikan dengan uji korelasi *pearson* menggunakan SPSS 21 yang menunjukkan bahwa nilai R hitung > dari R table serta nilai dari *pearson correlation* bertanda positif yang menandakan konsep otomatisasi dan kinerja personil AMC memiliki hubungan.

Kata Kunci : Konsep Otomatisasi, Kinerja AMC, Otomatisasi AOCC, *Parking Stand, Airside*.

ABSTRACT

THE AUTOMATIC CONCEPT OF PARKING STAND PLOTTING IN AOCC TO ESCALATE AMC PERFORMANCE IN SAM RATULANGI INTERNATIONAL AIRPORT, MANADO

By :

RAMA PUTRA HADISUTJIPTO

NIT : 30618018

The growth in the world of aviation that continue to move forward provide us with convenience in using air transportation and working in the world of aviation, one example of which is AOCC. AOCC is a combination of all Stakeholders with the aim of facilitating communication between units in carrying out their duties. This system makes it easier for AMC personnel as an airside operational unit to provide information about parking stands to other units.

The research method used is a quantitative method of data collection by means of field observations, interviews and questionnaires. The population in this study were 31 AMC personnel and AOCC unit personnel at Sam Ratulangi International Airport, Manado. The samples used by the researchers were all AMS and AOCC personnel, totaling 31 respondents. The results of this study are based on data obtained from the field which is then processed using the SPSS 21 instrument method with Pearson correlation and manual calculations to find the final results.

The final result obtained from this research is that according to the data that has been processed by the researcher using the SPSS 21 instrument, the data shows that the automation concept can improve the performance of AMC personnel at Sam Ratulangi International Airport, Manado. This is evidenced by the test we have using SPSS 21 which shows that the value of R count > from the R table and the value of the Pearson correlation is positive which indicates the concept of automation and the performance of AMC personnel has a connection.

Keywords: Automation Concept, AMC Performance, AOCC Automation, Parking Stand, Airside.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA.....	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Batasan Masalah	3
1.4. Tujuan Penelitian	3
1.5. Hipotesis	4
1.6. Manfaat Penelitian.....	4
1.7. Sistematika Penelitian.....	4
BAB II LANDASAN TEORI.....	6
2.1 Tinjauan Teoritis.....	6
2.1.1 Pengertian Konsep.....	6
2.1.2 Pengertian Otomatisasi	7
2.1.3 Konsep Otomatisasi <i>Parking Stand “Automatic Parking Stand Plotting”</i>	8
2.1.4 <i>Airport Operation Control Center</i>	10
2.1.5 Pengertian <i>Apron</i>	12
2.1.6 Pengertian <i>Parking Stand</i>	12
2.1.7 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	14
2.1.8 Tugas Personil <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	16
2.2 Kajian Penelitian yang Relevan.....	17
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
3.1 Desain Penelitian	20
3.2 Variabel Penelitian	21
3.3 Objek Penelitian.....	24
3.3.1 Populasi.....	24
3.3.2 Sampel.....	24
3.4 Metode Pengumpulan Data	25

3.4.1	Observasi	25
3.4.2	Wawancara	25
3.4.3	Kuesioner	26
3.5	Instrumen Penelitian.....	26
3.5.1	Teknik Analisis Data.....	26
3.6	Lokasi dan Waktu Penelitian	30
3.6.1	Lokasi Penelitian	30
3.6.2	Waktu Penelitian.....	30
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		32
4.1	Hasil Penelitian	32
4.1.1	Konsep Otomatisasi <i>Parking Stand</i>	32
4.1.2	Observasi	33
4.1.3	Kuesioner.....	34
4.2	Pembahasan Dan hasil Penelitian.....	36
4.2.1	Uji Validitas	62
4.2.2	Uji Validitas Manual.....	65
4.2.3	Perbandingan Hasil Uji Validasi	70
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		73
5.1	Kesimpulan.....	73
5.2	Saran	73
DAFTAR PUSTAKA		74
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 <i>Layout</i> Konsep Otomatisasi	8
Gambar 3.3 Lokasi Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	33
Gambar 4.1 Form Pengaturan <i>Parking Stand</i>	36
Gambar 4.2 Sistem Pengaturan <i>Parking Stand</i>	36
Gambar 4.3 Diagram Jenis Kelamin Responden	65
Gambar 4.4 Diagram Perbandingan Kinerja	75

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Indikator Variabel X	21
Tabel 3.2 Indikator Variabel Y	22
Tabel 3.3 Waktu Penelitian	34
Tabel 4.1 Hasil Kuisisioner	37
Tabel 4.2 <i>Index</i> Skala <i>Likert</i>	38
Tabel 4.3 Data Kuesioner no.1	39
Tabel 4.4 Data Kuesioner no.2	40
Tabel 4.5 Data Kuesioner no.3	42
Tabel 4.6 Data Kuesioner no.4	44
Tabel 4.7 Data Kuesioner no.5	45
Tabel 4.8 Data Kuesioner no.6	47
Tabel 4.9 Data Kuesioner no.7	49
Tabel 4.10 Data Kuesioner no. 8	50
Tabel 4.11 Data Kuesioner no.9	52
Tabel 4.12 Data Kuesioner no.10	54
Tabel 4.13 Data Kuesioner no.11	55
Tabel 4.14 Data Kuesioner no.12	57
Tabel 4.15 Data Kuesioner no.13	58
Tabel 4.16 Data Kuesioner no.14	60
Tabel 4.17 Data Kuesioner no.15	62
Tabel 4.18 Data Lama Bekerja Pegawai	65
Tabel 4.19 Hasil Uji Validitas	65
Tabel 4.20 Hasil Rekap Uji Validitas	66
Tabel 4.21 Perhitungan Validitas Manual	68
Tabel 4.22 Perbandingan Hasil Uji Validitas Menggunakan <i>Software</i> SPSS dan Perhitungan Manual	72

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 3.1 Tahapan Penelitian	20
Bagan 3.4 Variabel Penelitian.....	15

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A. Regulasi	A - 1
A.1 SKEP 100 TAHUN 1985.....	A - 1
A.2 KEP SU 07 Pedoman Pengoperasian AOCC	A - 2
Lampiran B. Rekapitulasi Kuisisioner	B - 1
Lampiran C. Hasil Uji Validasi	C - 1

DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14 (2016). Vol I 7th. *Aerodromes*
- Arief (2010). *Apron Movement Control (AMC)*. Retrieved from <http://ariefpagah.blogspot.com/2010/07/Apron-movement-control-amc.html>
- Arikunto, Suharsimi (2006). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Arikunto, Suharsimi (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta
- Aristoteles (1970). *The Classical Theory of Concept*.
- Bungin, Burhan (2007). *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*. Jakarta: Putra Grafika
- Dirjen Perhubungan Udara. (1985). *Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara* (p. Pasal 1 ayat 20). Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- Dirjen perhubungan Udara. (2015). *Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 139-1, Sertifikasi dan Registrasi Serta Pengawasan Keselamatan Operasi bandar Udara*. (Kp 580 part 139-1).
- Dirjen perhubungan Udara. (2015). *Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil* . (p. Kp 39 Part 139). Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- Ghifary, F (2013) *Pengertian Otomatis*. Retrieved from [https://www .indonesia students.com/3-pengertian-otomasi-menurut-para-ahli](https://www.indonesia-students.com/3-pengertian-otomasi-menurut-para-ahli).
- Ghozali, Imam (2009) *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Universitas Diponegoro
- Hajar, Ibnu, (1996). *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian Kuantitatif Dalam Pendidikan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- ICAO (2004). *Aerodrome Design and Operations. International Civil Aviation Organization*.
- ICAO (2009). *Aerodrome. Apron Management Service*.
- ICAO (2014) *Document 9157-AN/901 Part 2 Chapter 3.4.5. Metode Pesawat Untuk Meninggalkan Dan Memasuki Aircraft Stand*.

- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (n.d.). Retrieved from <https://kbbi.web.id/observasi>
- KBBI. (2002). Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III cetakan 2. Jakarta: Balai Pustaka.
- KBBI. (2002). Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III. Balai Pustaka.
- KEP DU 07 Tahun 2021 Tentang Pedoman Pengoperasian AOCC
- Kurnia, A. (2001). Variabel Penelitian Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Malayu, D. H. (2001). Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah. Jakarta: Bumi Aksara.
- Malhotra (2007). *Research Methodology*. New Jersey: USA
- Menhub. (2008). Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara. 1.
- Nazir, M. (2014). Metode Penelitian. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nazir. (1988). Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Patton, D. P. (1998). Keterampilan Kepemimpinan. Jakarta: Mitra Media.
- Perhubungan, M. (2008). Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara. 1.
- PT. Angkasa Pura II. (2010, September 6). PT. Angkasa Pura II (Persero).
- Riduwan (2010). Data Dalam Analisis Statistika. Bandung: CV Alfa Beta
- Santoso (2013). Pengertian Otomatisasi. Retrieved from <https://www.indonesia-students.com/3-pengertian-otomasi-menurut-para-ahli>.
- Sugiyono (2001). Metode Penelitian. Bandung: CV Alfa Beta
- Siswoyo (2003). Mardalis. Metode Penelitian. Jakarta : Bumi Aksara
- Sugiyono (2005). Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: CV Alfa Beta
- Sugiyono (2008). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif. Bandung: PT Alfabet
- Sugiyono (2014). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif. Bandung: PT Alfabet

Wikipedia Ensiklopedia Bebas. Pengertian Konsep.
<https://id.wikipedia.org/wiki/Konsep>

Wikipedia Ensiklopedia Bebas Pengertian metode Penelitian
<https://id.wikipedia.org/wiki/metode-penelitian>

Woodruf (1987). Amin. Pengertian Konsep. Jakarta: PT. Rineka Cipta

LAMPIRAN

Lampiran A : Surat Keputusan

SKEP 100 tahun 1985 tentang

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
SURAT KEPUTUSAN **DIREKTUR** JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: SKEP/100/XI/1985
TENTANG
PERATURAN DAN TATA TERTIB BANDAR UDARA
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

- imbang : 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.
- ingat : 1. Undang-Undang RI Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Nomor 159 Tahun 1958;
2. **Undang**-Undang RI Nomor 4 Tahun 1976 tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana bertalian dengan perluasan berlakunya Ketentuan PerUndang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan;
3. Keputusan Presiden RI Nomor 44 Tahun 1974 juncto Keputusan Presiden RI Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi **Departemen**;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.117/AU.104/Phb-82 tentang Kriteria Klasifikasi Pelabuhan Udara;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.68/HK.207/Phb-83 tentang Penyempurnaan Kelas Pembentukan/Penambahan Pelabuhan Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.407/U/Phb-76 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Departemen Perhubungan;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.164/OT.002/Phb-80 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor T.11/2/4-U tentang **Peraturan** Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR).

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **KEPUTUSAN** DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TENTANG PERATURAN DAN TATA TERTIB BANDAR UDARA

- PERTAMA : Pengelolaan maupun kegiatan di bandar udara sebagaimana tercantum dalam lampiran keputusan ini.
KEDUA : 1. Dengan berlakunya keputusan ini peraturan-peraturan lain yang bertentangan dinyatakan tidak berlaku.
2. Hal-hal lain yang belum atau tidak cukup diatur dalam Keputusan akan

KEPUTUSAN DIREKSI PT ANGKASA PURA I (PERSERO)

NOMOR : KEP.DU.07/OB.01/2021

TENTANG

PEDOMAN PENGOPERASIAN AIRPORT OPERATION CONTROL CENTER (AOCC)

DI BANDAR UDARA PT ANGKASA PURA I (PERSERO)

DIREKSI PT ANGKASA PURA I (PERSERO),

- Menimbang** :
- a. bahwa Airport Operation Control Center (AOCC) telah dibentuk dan dioperasikan pada 14 (empat belas) bandar udara PT Angkasa Pura I (Persero) dengan tujuan untuk meningkatkan operasional pelayanan penerbangan yang selamat, aman, lancar, teratur, dan efisien, serta mempercepat proses penyajian data dan informasi sebagai dasar pengambilan keputusan Airport Operation Center Head (AOCH);
 - b. bahwa untuk menjalankan operasional Airport Operation Control Center (AOCC) sebagaimana dimaksud pada huruf a, diperlukan pedoman pengoperasian untuk digunakan oleh petugas pada lingkungan kerja Airport Operation Control Center (AOCC) di seluruh kantor cabang PT Angkasa Pura I (Persero);
 - c. bahwa berdasarkan hal sebagaimana huruf a dan huruf b di atas, maka dipandang perlu untuk mengatur dan menetapkan pedoman pengoperasian Airport Operation Control Center (AOCC) di Bandar Udara PT Angkasa Pura I (Persero) dengan suatu Keputusan Direksi;

Mengingat

:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*);
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Nomor PM 167 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 129 Tahun 2015 Tentang Pedoman Penyusunan Perjanjian Tingkat Layanan (*Service Level Agreement*) Dalam Pemberian Layanan Kepada Pengguna Jasa Bandar Udara;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Nasional;
8. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP.40/III/2010 tentang Petunjuk dan Tata Cara Pelaporan Kejadian, Kejadian Serius dan Kecelakaan di Bandar Udara Bagian 139-04;
9. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 479 Tahun 2015 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 (*Advisory Circular CASR Part 139-10*), Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara;
10. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : 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;
11. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP.245 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib;
 12. 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*);
 13. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara;
 14. Akta Pendirian PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor 1 tanggal 2 Januari 1993 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 52, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 2914) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dimuat dalam Akta Nomor 55 tanggal 27 Maret 2019 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 35, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 14248) dan perubahan susunan Direksi terakhir dimuat dalam Akta Nomor 01 tanggal 06 April 2020 dan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor SK-386/MBU/12/2020 Tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-Anggota Direksi Perusahaan Perseroan (Persero) PT Angkasa Pura I tanggal 01 Desember 2020;
 15. Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : KEP.127/OB.01/2016/PD-B tentang Standar Teknis dan Operasional Pelayanan Airport Rescue & Fire Fighting (ARFF) (*Manual of Standard Airport Rescue dan Fire Fighting Services - ARFFS*) Di Bandar Udara PT Angkasa Pura I (Persero)
 16. Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : KEP.136/OB.01/2016 tentang Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara (*Manual of Standard Airside Operation*) Pada Bandar Udara Yang Dikelola PT Angkasa Pura I (Persero);
 17. Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : KEP.87 /OM.02.02/2018 tentang Standar Operasional Fasilitas Sisi Darat (*Manual Of Standard Lands Side Operation Facility*) pada Bandar Udara yang Dikelola PT Angkasa Pura I (Persero);

18. Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.DU.86/OM.01.01/2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Pusat PT Angkasa Pura I (Persero);
19. Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.DU.176/OM.01.01/2020 Tentang Jabatan Fungsional PT Angkasa Pura I (Persero);
20. ICAO Document 9137 Airport Services Manual, Part 8 Airport Operational Services Chapter 2 Section 2.4.

**LAMPIRAN
REKAPAN KUISIONER**

Lampiran B

responden 1	3	4	4	3	4	3	5	3	3	5	4	4	3	4	4
responden 2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	3	4
responden 3	3	4	3	4	3	4	3	3	2	1	3	4	3	2	3
responden 4	3	4	3	5	5	2	5	5	5	3	5	4	3	4	3
responden 5	5	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	4
responden 6	4	4	4	3	4	4	5	4	3	4	4	3	4	4	3
responden 7	3	2	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3
responden 8	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4
responden 9	3	2	3	4	3	2	3	3	2	4	2	3	2	3	2
responden 10	4	3	2	4	3	3	3	3	2	5	2	4	4	3	3
responden 11	4	4	4	3	4	5	4	4	5	3	4	4	5	4	4
responden 12	4	3	5	5	4	3	3	4	3	5	4	4	4	4	3
responden 13	4	3	3	4	5	2	5	3	5	3	3	2	3	3	4
responden 14	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3
responden 15	5	3	3	3	3	1	3	3	2	3	3	3	2	3	3
responden 16	4	4	5	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4
responden 17	3	3	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3
responden 18	3	2	2	3	4	3	2	3	3	5	5	3	3	3	2
responden 19	2	1	3	3	3	5	1	1	3	5	4	3	5	2	4
responden 20	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4

responden 19	2	1	3	3	3	5	1	1	3	5	4	3	5	2	4
responden 20	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4
responden 21	3	2	3	3	3	3	3	3	5	5	3	3	3	5	4
responden 22	4	4	3	3	3	3	5	4	4	3	3	3	4	4	2
responden 23	4	3	4	4	5	3	5	3	3	3	4	3	3	4	4
responden 24	4	4	3	4	3	3	3	3	3	1	3	5	3	3	4
responden 25	3	5	4	4	3	3	3	3	2	3	4	4	2	4	3
responden 26	1	4	3	2	1	2	1	2	4	4	1	2	5	2	3
responden 27	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
responden 28	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4
responden 29	4	5	5	4	2	4	5	4	3	2	4	3	4	4	5
responden 30	4	4	3	3	4	5	3	4	4	5	4	4	5	4	3
responden 31	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	4

**LAMPIRAN
HASIL OUTPUT UJI VALIDITAS**

Lampiran C

		Correlations									
		x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	x
x1	Pearson Correlation	1	.331	.360*	.253	.368*	.132	.573*	.471*	.049	.636*
	Sig. (2-tailed)		.069	.046	.170	.042	.479	.001	.007	.795	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x2	Pearson Correlation	.331	1	.529*	.124	-.012	.211	.484*	.519*	.153	.623*
	Sig. (2-tailed)	.069		.002	.508	.949	.255	.006	.003	.413	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x3	Pearson Correlation	.360*	.529*	1	.211	.139	.390*	.445*	.445*	.146	.664*
	Sig. (2-tailed)	.046	.002		.255	.457	.030	.012	.012	.435	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x4	Pearson Correlation	.253	.124	.211	1	.292	-.073	.287	.343	-.080	.399*
	Sig. (2-tailed)	.170	.508	.255		.111	.695	.117	.059	.669	.026
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x5	Pearson Correlation	.368*	-.012	.139	.292	1	.126	.510*	.495*	.333	.590*
	Sig. (2-tailed)	.042	.949	.457	.111		.500	.003	.005	.067	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x6	Pearson Correlation	.132	.211	.390*	-.073	.126	1	.023	.238	.296	.449*
	Sig. (2-tailed)	.479	.255	.030	.695	.500		.902	.197	.106	.011
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x7	Pearson Correlation	.573*	.484*	.445*	.287	.510*	.023	1	.583*	.276	.775*
	Sig. (2-tailed)	.001	.006	.012	.117	.003	.902		.001	.133	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x8	Pearson Correlation	.471*	.519*	.445*	.343	.495*	.238	.583*	1	.376*	.816*
	Sig. (2-tailed)	.007	.003	.012	.059	.005	.197	.001		.037	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x9	Pearson Correlation	.049	.153	.146	-.080	.333	.296	.276	.376*	1	.491*
	Sig. (2-tailed)	.795	.413	.435	.669	.067	.106	.133	.037		.005
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
x	Pearson Correlation	.636*	.623*	.664*	.399*	.590*	.449*	.775*	.816*	.491*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.026	.000	.011	.000	.000	.005	
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Correlations

		y1	y2	y3	y4	y5	y6	y
y1	Pearson Correlation	1	.087	-.052	.259	.269	-.126	.535 ^{**}
	Sig. (2-tailed)		.641	.782	.159	.144	.501	.002
	N	31	31	31	31	31	31	31
y2	Pearson Correlation	.087	1	.310	.105	.473 ^{**}	.265	.629 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.641		.090	.576	.007	.150	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31
y3	Pearson Correlation	-.052	.310	1	.082	.238	.113	.439 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.782	.090		.661	.198	.545	.014
	N	31	31	31	31	31	31	31
y4	Pearson Correlation	.259	.105	.082	1	.082	.331	.593 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.159	.576	.661		.661	.069	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31
y5	Pearson Correlation	.269	.473 ^{**}	.238	.082	1	.304	.663 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.144	.007	.198	.661		.096	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31
y6	Pearson Correlation	-.126	.265	.113	.331	.304	1	.495 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	.501	.150	.545	.069	.096		.005
	N	31	31	31	31	31	31	31
y	Pearson Correlation	.535 ^{**}	.629 ^{**}	.439 ^{**}	.593 ^{**}	.663 ^{**}	.495 ^{**}	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.000	.014	.000	.000	.005	
	N	31	31	31	31	31	31	31

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



RAMA PUTRA HADISUTJIPTO, lahir di Jayapura pada tanggal 20 April 2000. Anak kedua dari dua bersaudara pasangan bapak Retno Hadisutjipto dan Ibu Asih Sukestri. Bertempat tinggal di Jl. SPG Taruna Bhakti Waena Jayapura, Papua. Memulai pendidikan di SD Negeri Inpres 5.81 Perumnas 1 Waena 2006 dan lulus pada tahun 2012. Melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 2 Jayapura pada tahun 2012 dan lulus pada tahun 2015. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 1 Jayapura pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018. Selanjutnya pada tahun 2018 diterima sebagai taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya pada Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan III sampai dengan saat ini. Selama mengikut pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya peneliti telah mendapat kesempatan melaksanakan *On The Job Training* selama satu kali yang pertama sebagai AMC, AVSEC, KOMERSIL di Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado dari bulan Februari sampai dengan April tahun 2021.