

**PENGARUH KINERJA PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM**

**PROYEK AKHIR**



**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2024**

**PENGARUH KINERJA PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM**

**PROYEK AKHIR**

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



Oleh :

**HARIS KRISTANTO**

**NIT. 30621035**

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2024**

## HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH KINERJA PERSONEL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC)  
TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA  
INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Oleh:  
Haris Kristanto  
NIT: 30621035

Disetujui untuk diujikan pada:  
Surabaya, 6 Agustus 2024

Pembimbing I

: DEWI RATNA SARI, SE., M.M.  
NIP. 19690609 199303 2 002

Pembimbing II

: MEITA MAHARANI SUKMA, M.Pd.  
NIP. 19800502 200912 2 002



## HALAMAN PENGESAHAN

PENGARUH KINERJA PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC)  
TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA  
INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Oleh:  
HARIS KRISTANTO  
NIT: 30621035

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proyek Akhir  
Program Pendidikan D3 Manajemen Transportasi Udara  
Politeknik Penerbangan Surabaya  
Pada tanggal : 6 Agustus 2024

Panitia Penguji:

1. Ketua : Dr. SUDRAJAT, S.E., M.M.  
NIP. 19600514 197912 1 001
2. Sekretaris : DEWI RATNA SARI, S.E., M.M.  
NIP. 19690609 199303 2 002
3. Anggota : MEITA MAHARANI SUKMA, M.Pd.  
NIP. 19800502 200912 2 002

Ketua Program Studi  
D3 Manajemen Transportasi Udara

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.  
NIP. 19871109 200912 2 002

## PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Haris Kristanto  
NIT : 30621035  
Program Studi : D III Manajemen Transportasi Udara  
Judul Proyek Akhir : PENGARUH KINERJA PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA HANG NADIM BATAM

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Proyek Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan 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/ format kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, 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, 9 Agustus 2024  
Yang membuat pernyataan



  
Haris Kristanto  
NIT. 30621035

## KATA PENGANTAR

Puji syukur atas nikmat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan pembuatan Proyek Akhir dengan judul “PENGARUH KINERJA PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM” ini dengan baik, tanpa halangan suatu apapun.

Dalam penyusunan Proyek Akhir ini besar harapan penulis untuk dapat memberikan hasil yang terbaik, bukan hanya bagi diri sendiri namun bagi orang lain. Penyusunan Proyek Akhir ini tidak akan berhasil tanpa adanya bantuan dan dukungan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
2. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Dewi Ratna Sari, S.E., M.M. dan Ibu Meita Maharani Sukma, M.Pd. selaku pembimbing yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Proyek Akhir ini;
4. Seluruh dosen dan di Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Pikri Ilham Kurniansyah, selaku Direktur Utama PT Bandar Udara Internasional Batam yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam;
6. Bapak Nugroho Jati selaku Direktur Operasi PT Bandar Udara Internasional Batam yang telah memberi bantuan penulisan serta kemudahan dalam penyusunan Proyek Akhir ini;
7. Seluruh pihak di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam yang turut membantu selama penyusunan proyek akhir ini berlangsung.
8. Kepada kedua orang tua penulis Suharto dan Kristianti, serta saudara kandung penulis, Boni Priyambogo yang selalu memberikan dukungan, kasih sayang serta doa untuk kelancaran penulisan Proyek Akhir ini;
9. Rekan-rekan dan junior Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara VII, dan seluruh pihak yang juga memberikan semangat dan motivasi;

Tentunya masih terdapat kekurangan dalam penulisan Proyek Akhir ini. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan penulisan ini. Semoga dapat memberikan manfaat bagi para pembaca

Surabaya, 9 Agustus 2024

Penulis

## ABSTRAK

### PENGARUH KINERJA PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP PENGAWASAN APRON DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Oleh:

HARIS KRISTANTO

NIT. 30621035

*Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit yang memiliki tugas untuk melaksanakan pengawasan dan pelayanan di apron. Dalam melaksanakan pekerjaan yang dilakukan, saat ini masih ditemui personil maupun kendaraan *ground handling* yang dalam melaksanakan tugasnya belum sesuai terhadap aturan yang berlaku. Sehingga perlu adanya pengawasan yang dilaksanakan oleh personil *Apron Movement Control* (AMC) guna terciptanya kedisiplinan dan keselamatan di apron. Hal tersebut sesuai dengan regulasi yang ditetapkan yaitu SOP AMC Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam Tahun 2020 serta KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan.

Metode yang digunakan pada penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif. Pengumpulan data dilakukan berupa observasi selama, wawancara terhadap narasumber yaitu personil unit *Apron Movement Control* (AMC). Dari beberapa data yang didapat nantinya akan diolah serta dilakukan analisis sehingga dapat menghasilkan penyelesaian dari permasalahan yang diangkat.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan yang dilaksanakan personil *Apron Movement Control* (AMC) telah sesuai dengan prosedur pada regulasi dan aturan yang berlaku, namun saat ini masih ditemukan pelanggaran yang berasal dari personil dan kendaraan *ground handling* di lapangan karena kurangnya disiplin dari para personil *ground handling* sendiri. Selain itu terdapat kendala berupa kurang optimalnya fasilitas berupa CCTV, jumlah personil, dan license yang dimiliki personil sehingga membuat kinerja dari personil *Apron Movement Control* (AMC) menjadi kurang optimal di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

**Kata Kunci:** Pengawasan, Personil Apron Movement Control, Ground Support Equipment, Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

## **ABSTRACT**

### **THE INFLUENCE OF APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) PERSONNEL PERFORMANCE ON APRON SUPERVISION AT HANG NADIM BATAM INTERNATIONAL AIRPORT**

By:

**HARIS KRISTANTO**

NIT. 30621035

*Apron Movement Control (AMC) is a unit whose task is to carry out supervision and service on the apron. In carrying out the work carried out, currently we still encounter personnel and ground handling vehicles who in carrying out their duties do not comply with the applicable regulations. So there needs to be supervision carried out by Apron Movement Control (AMC) personnel in order to create discipline and safety on the apron. This is in accordance with the regulations set, namely the 2020 Hang Nadim Batam International Airport AMC SOP and KP 326 of 2019 concerning Technical and Operational Standards for Aviation Safety Regulations.*

*The method used in this research uses descriptive qualitative. Data collection was carried out in the form of observations during, interviews with sources, namely personnel from the Apron Movement Control (AMC) unit. Some of the data obtained will later be processed and analyzed so that it can produce solutions to the problems raised.*

*The results of the research show that the supervision carried out by Apron Movement Control (AMC) personnel is in accordance with the procedures in the applicable regulations and rules, but currently violations are still being found from ground handling personnel and vehicles in the field due to a lack of discipline from the ground handling personnel themselves. . Apart from that, there are obstacles in the form of less than optimal facilities in the form of CCTV, number of personnel, and licenses held by personnel, which makes the performance of Apron Movement Control (AMC) personnel less than optimal at Batam's Hang Nadim International Airport.*

**Keyword:** *Supervision, Apron Movement Control personil, Ground Support Equipment, Hang Nadim International Airport Batam*

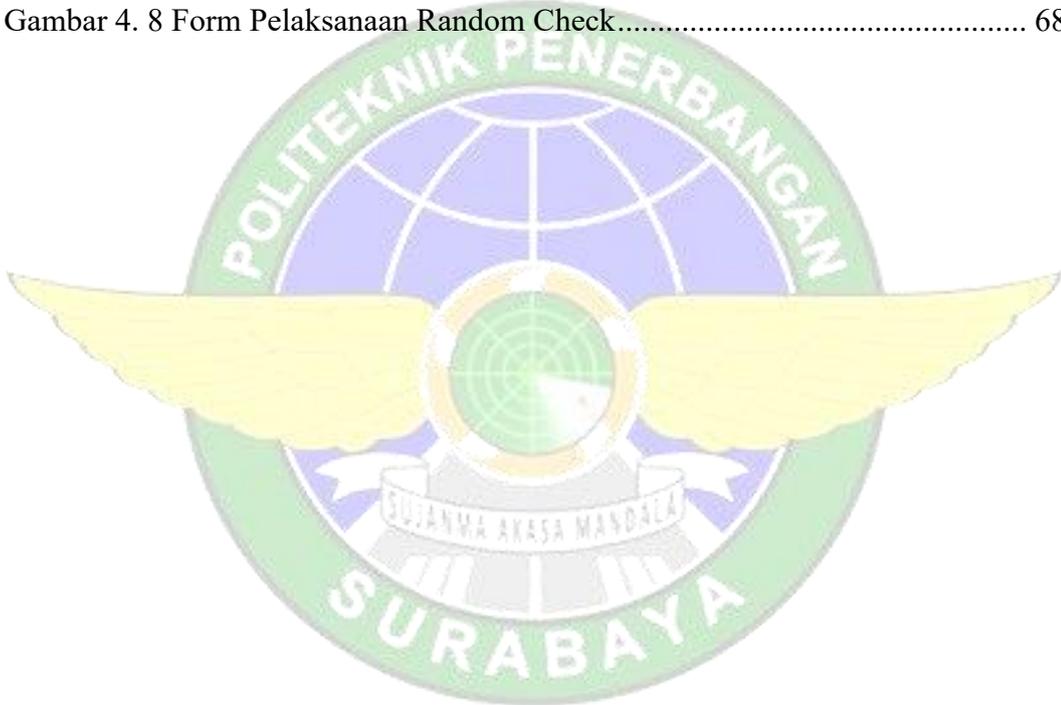
## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA .....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vi
<i>ABSTRACT</i> .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
DAFTAR SINGKATAN & LAMBANG .....	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Batasan Masalah .....	4
1.4 Tujuan Penelitian .....	4
1.5 Manfaat Penelitian .....	4
1.6 Sistematika Penulisan .....	5
BAB 2 LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Bandar Udara.....	7
2.2 Apron.....	8
2.3 Parking Stand.....	9
2.4 Marka di Apron.....	10
2.5 Taxiway .....	12
2.6 Kinerja .....	12
2.7 Profesional .....	13
2.8 Efisiensi .....	14
2.9 Kompeten.....	14
2.10 Efektivitas .....	15
2.11 Pengaruh .....	15
2.12 Pengawasan .....	16
2.13 Sumber Daya Manusia.....	17
2.14 Personil .....	18
2.15 Sanksi.....	18
2.16 Apron Movement Control (AMC).....	19
2.17 Struktur Unit Apron Movement Control .....	20
2.18 Pengawasan Terhadap Apron.....	21
2.19 Rincian Sanksi .....	23
2.20 Kajian Penelitian Terdahulu Yang Relevan .....	24

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN.....	27
3.1 Metode Penelitian .....	27
3.2 Desain Penelitian .....	27
3.3 Subjek dan Objek Penelitian.....	29
3.3.1 Subjek Penelitian .....	29
3.3.2 Objek Penelitian .....	30
3.4 Teknik Pengumpulan Data & Instrumen Penelitian .....	30
3.4.1 Teknik Pengumpulan Data.....	30
3.4.1.1 Observasi .....	30
3.4.1.2 Studi Pustaka .....	30
3.4.1.3 Wawancara.....	32
3.4.1.4 Dokumentasi.....	32
3.4.2 Instrumen Penelitian.....	33
3.4.2.1 Pedoman Observasi .....	33
3.4.2.2 Pedoman Wawancara.....	33
3.5 Teknik Analisis Data.....	33
3.6 Tempat dan Waktu Penelitian .....	35
3.6.1 Tempat Penelitian .....	35
3.6.2 Tempat dan Waktu Penelitian .....	35
 BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....	 37
4.1 Hasil Penelitian.....	37
4.1.1 Observasi .....	37
4.1.2 Wawancara.....	43
4.1.3 Studi Pustaka .....	48
4.2 Analisis Data.....	50
4.2.1 Triangulasi Sumber.....	50
4.2.2 Triangulasi Metode .....	56
4.2.3 Reduksi Data.....	58
4.3 Pembahasan Hasil Penelitian.....	59
4.3.1 Kinerja Personil Apron Movement Control (AMC) Terhadap Pengawasan Ground Handling di Apron .....	59
4.3.2 Pengaruh Pengawasan Personil <i>Apron Movement Control</i> (AMC) di Apron .....	64
 BAB 5 PENUTUP .....	 70
5.1 Simpulan.....	70
5.2 Saran .....	71
 DAFTAR PUSTAKA .....	 72
LAMPIRAN	

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam .....	8
Gambar 2. 2 Layout Apron.....	9
Gambar 3. 1 Alur Penelitian.....	29
Gambar 4. 1 Ramp Display dan ATV .....	60
Gambar 4. 2 Pelayanan Garbarata.....	61
Gambar 4. 3 Pelaksanaan Inspeksi.....	61
Gambar 4. 4 CCTV pada kantor AOCC.....	63
Gambar 4. 5 Penggunaan kendaraan tidak sesuai fungsinya .....	65
Gambar 4. 6 Personil marshaller menggunakan sandal .....	66
Gambar 4. 7 Pelaksanaan random checking .....	67
Gambar 4. 8 Form Pelaksanaan Random Check.....	68



## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Penempatan Maskapai.....	9
Tabel 2. 2 Penelitian Terdahulu.....	24
Tabel 3. 1 Waktu Penelitian.....	36
Tabel 4. 1 Hasil Observasi .....	39
Tabel 4. 2 Tabel Wawancara.....	43
Tabel 4. 3 Triangulasi Sumber .....	50
Tabel 4. 4 Triangulasi Metode.....	56
Tabel 4. 5 Reduksi Data .....	58



## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A. SOP AMC Bandar Udara Hang Nadim Batam 2020 .....	A-1
Lampiran B. Regulasi .....	B-1
B. 1 SKEP/140/VI/1999.....	B-1
B. 2 PM 167 Tahun 2015 .....	B-5
Lampiran C Pedoman Observasi .....	C-1
Lampiran D Validasi Pedoman Wawancara .....	D-1
Lampiran E Pedoman Wawancara Personil AMC .....	E-1
Lampiran F Transkrip Wawancara .....	F-1
F. 1 Wawancara 1 .....	F-1
F. 2 Wawancara 2 .....	F-4
F. 3 Wawancara 3 .....	F-6
F. 4 Wawancara 4 .....	F-8



## DAFTAR SINGKATAN & LAMBANG

<u>Singkatan</u>	<u>Nama</u>	<u>Pemakaian Pertama Kali</u>
AMC	Apron Movement Control	1
ATV	Aircraft Turnaround View	2
CCTV	Closed Circuit Television	2
GSE	Ground Support Equipment	2
FOD	Foreign Object Debris	2
TIM	Tanda Izin Mengemudi	18
ATT	Aircraft Towing Tractor	39
BTT	Baggage Towing Tractor	39



## DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. (R. PO, Ed.) Makasar: CV. Syakir Media Press. Retrieved 03 16, 2024, from [https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=JtKREAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&ots=vDDsBS49R\\_&sig=QuH7K8qFHqPbiExMBN2BhiNjCj8&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=JtKREAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&ots=vDDsBS49R_&sig=QuH7K8qFHqPbiExMBN2BhiNjCj8&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)
- Agus Edy Rangkuti, B. T. (2021). *PENGARUH FASILITAS KERJA DAN LINGKUNGAN KERJA TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA KANTOR WILAYAH DJBC SUMATERA UTARA*. Konferensi Nasional Sosial dan Engineering Politeknik Negeri Medan 2021, 553-564.
- Andi Irfan, J. Y. (2024). *PENGARUH PELATIHAN DAN KOMITMEN KERJA TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA KANTOR BALAI PENGEMBANGAN PENJAMINAN MUTU PENDIDIKAN VOKASI BIDANG KELAUTAN, TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI (BPPMPV-KPTK) GOWA*. Jurnal Online Manajemen ELPEI (JOMEL), 4(1), 763-771. Retrieved 03 11, 2024, from <http://jurnal.stim-lpi.ac.id/index.php/elpei>
- Arif Septian Tri Suhada, A. S. (2020). *ANALISIS KINERJA PERSONIL UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP KETERTIBAN PERALATAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI APRON PT ANGKASA PURA I (PERSERO) BANDAR UDARA INTERNASIONAL JENDERAL AHMAD YANI SEMARANG*. Politeknik Penerbangan Surabaya, 1-13.
- Aswaruddin, N. A. (2024). *Manajemen kinerja dalam Meningkatkan Advantage Competition pada SD – IT Tahfizil Qur'an Yayasan Islamic Center Sumatera Utara (YIC SU)*. Jurnal Pendidikan Tambusai, 8(1), 4034-4041. Retrieved 03 17, 2024, from <https://jptam.org/index.php/jptam/article/view/13012>
- Data dan Sumber Data Kualitatif SUMBER DATA*. (n.d.). Retrieved 03 10, 2024, from LSM SPADA INDONESIA: [https://lmsspada.kemdikbud.go.id/pluginfile.php/553988/mod\\_folder/content/0/Data%20dan%20Sumber%20Data%20Kualitatif.pdf](https://lmsspada.kemdikbud.go.id/pluginfile.php/553988/mod_folder/content/0/Data%20dan%20Sumber%20Data%20Kualitatif.pdf)
- DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA. (2017). *PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR KP 41 TAHUN 2017 TENTANG PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL*.
- DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA. (n.d.). *KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR : SKEP/ 140/ VI/ 1999 TENTANG PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN KENDARAAN DI SISI UDARA*.

EFEKTIVITAS PROGRAM PELAYANAN KOLABORASI ADMINISTRASI KEPENDUDUKAN DI DINAS KEPENDUDUKAN DAN PENCATATAN SIPIL KABUPATEN GOWA. (2021). *Jurnal Unismuh*, 2.

Fadli, M. R. (2021). *Memahami desain metode penelitian kualitatif*. Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum, 33-54. Retrieved 03 15, 2024, from [https://journal.uny.ac.id/index.php/humanika/article/view/38075/pdf\\_1](https://journal.uny.ac.id/index.php/humanika/article/view/38075/pdf_1)

Feronika Zendrato, I. L. (2024). *PENGARUH KUALITAS SUMBER DAYA MANUSIA TERHADAP PRODUKTIVITAS PERSONIL DI KOPERASI OSSEDA FAOLALA PEREMPUAN NIAS*. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 6(1), 60-66. Retrieved from <https://jurnal.usi.ac.id/index.php/ekuilnomi/article/view/1070/922>

Hasanah, H. (2016). *TEKNIK-TEKNIK OBSERVASI (Sebuah Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial)*. *Jurnal at-Taqaddum*, 21-46. Retrieved 03 15, 2024, from <https://journal.walisongo.ac.id/index.php/attaqaddum/article/view/1163/932>

I Made Fery Suryawan, I. M. (2024). *SANKSI PIDANA TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA YANG MEMBERI KETERANGAN PALSU DALAM PERSIDANGAN PERKARA PIDANA*. *Jurnal Preferensi Hukum Indonesia*, 5(1), 45-50. Retrieved from <https://www.ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/juprehum>

ICAO. (2004). *AERODROME DESIGN AND OPERATION*.

Ilham Muhammad, R. M. (2024). *Pengaruh Penerapan Perangkat Digital dalam Meningkatkan Mutu Sekolah*. *Journal Of Social Science Research*, 4(2), 26-33. Retrieved from <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Indonesia, M. P. (2014). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 39 TAHUN 2014 KRITERIA KLASIFIKASI ORGANISASI KANTOR UNIT BANDAR UDARA*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Indonesia, R. (2009). *Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Republik Indonesia.

Irwanto L. Pongsipulung, F. J. (2015). *PERENCANAAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA WASIOR DI KABUPATEN TELUK WONDAMA PROPINSI PAPUA BARAT*. *Jurnal Sipil Statik*, 3(12), 835-846. Retrieved 03 15, 2024, from <https://media.neliti.com/media/publications/132410-ID-perencanaan-pengembangan-bandar-udara-wa.pdf>

Jenita, N. K. (n.d.).

MENTER IPERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. (2014). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 39*

*TAHUN 2014 KRITERIA KLASIFIKASI ORGANISASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA.*

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. (2015). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 167 TAHUN 2015 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 33 TAHUN 2015 TENTANG PENGENDALIAN JALAN MASUK (ACCES CONTROL) KE DAERAH KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA.*

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2018). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 10 TAHUN 2018 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA.* Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved from <https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=JvweibkqBMIDEM8XUjV4pR8hgbqYtywdE4aDkj274X5g4ExDAsXJXTV4q8CUq0ZTzE8QqNgVfaHUU04OUf7WpmTFo48gvY0JdmF94uPXJywJW7t4XsOX6vDF5hA2mSc0PaSaUC0Qb3syVxz94zOme6hiDQj>

Miftahul Ainun Na'im Basori, W. P. (2017). *PENGARUH KOMPETENSI KARYAWAN DAN LINGKUNGAN KERJA TERHADAP KINERJA KARYAWAN MELALUI MOTIVASI KERJA SEBAGAI VARIABEL INTERVENING* (Studi Pada PT. Krakatau Bandar Samudera). *Jurnal Riset Bisnis dan Manajemen Tirtayasa*, 149-157.

Muhammad Zhofran Rafi, A. (2023). *PERAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) DALAM MELAKUKAN PENGAWASAN TERKAIT KEDISIPLINAN DAN KESELAMATAN PERGERAKANDI APRONBANDAR UDARA INTERNASIONAL ADI SOEMARMO SOLO.* *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 5(2), 168-172. Retrieved 03 12, 2024, from <https://jurnal.sttkd.ac.id/index.php/jgh/article/view/741/445>

Ni Kadek Saras Jenita, N. P. (2023). *PENGARUH JOB DESCRIPTION, SISTEM KERJA DAN PELATIHAN KERJA TERHADAP PRODUKTIVITAS KERJA PEGAWAI PADA DINAS SOSIAL KABUPATEN GIANYAR.* *Jurnal Emas*, 4(1), 81-95.

Nur Afni Syahputri, N. A. (2020). *Pengawasan Pelaksanaan Tugas Pegawai oleh Pimpinan di Kantor.* *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 3052-3063.

Nursina I Latif, D. W. (2022). *Peran Unit Apron Movement Control (AMC) dalam Menjamin Keselamatan Operasional Sisi Udara di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate.* *Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat*, 34-43. Retrieved from <https://rayyanjurnal.com/index.php/aurelia/article/view/23/27>

Perhubungan, K. (2005). *KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 mengenai Marka dan Rambu Pada*

*Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara sebagai Standar Wajib.* Kementerian Perhubungan.

- Rahmawati, I. N. (2007). *PENGUMPULAN DATA DALAM PENELITIAN KUALITATIF: WAWANCARA.* Jurnal Keperawatan Indonesia, 11(1), 35-40. Retrieved from <https://media.neliti.com/media/publications/105145-ID-pengumpulan-data-dalam-penelitian-kualit.pdf>
- Regita Christa Tesselonika, F. A. (2021). *Pengaruh Efisiensi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan PT. Aneka Gas Industri Bitung.* Productivity, 413-416. Retrieved from <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/productivity/article/view/36115>
- Republik Indonesia. (2001). *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 70 TAHUN 2001 TENTANG KEBANDARUDARAAN.*
- Resya Dwi Marselina, S. M. (2024). *ANALISIS EFEKTIVITAS JARINGAN BISNIS PADA PRODUK SALAUT.* Jurnal Ilmu Sosial, Manajemen, dan Akuntansi (JISMA), 1229-1234.
- Riska Adita Syafitri, A. B. (2024). *Peran Kepemimpinan dalam Meningkatkan Kinerja Pegawai Balai Latihan Kerja.* Karimah Tauhid, 1681-1694. Retrieved 03 17, 2024, from <https://ojs.unida.ac.id/karimahtauhid/article/view/11902>
- Rizaldy Dunggjo, S. M. (2022). *PENGARUH FASILITAS KANTOR TERHADAP KINERJA KARYAWAN PADA PT. BANK MANDIRI (PERSERO) Tbk. AREA MANADO. MANAJEMEN ADMINISTRASI BISNIS DAN PEMASARAN.*
- Rusandi, M. R. (2021). *Merancang Penelitian Kualitatif Dasar/Deskriptif dan Studi Kasus.* EDUCATION AND ISLAMIC STUDIES, 2(1), 1-13. Retrieved 03 12, 2024, from <https://jurnal.staiddimakassar.ac.id/index.php/aujpsi/article/view/18>
- Sapto Haryoko, B. F. (2020). *ANALISIS DATA PENELITIAN KUALITATIF (Konsep, Teknik & Prosedur Analisis).* Makasar: Badan Penerbit Universitas Negeri Makasar. Retrieved from <https://eprints.unm.ac.id/20838/1/buku%20Sapto%20METODOLOGI.pdf>
- Seiman Jaya Halawa, A. B. (2022). *DINAMIKA PERUBAHAN PROFESIONALISME PEGAWAI SEBAGAI BENTUK ADAPTASI SISTEM KERJA BARU DI TEMPAT USAHA DI KOTA GUNUNGSITOLI (Studi Perbandingan Sistem Kerja Antara Alfamidi/Franchise Mart dan City Mart/Indomaret).* Jurnal EMBA, 1525-1534.
- Subijanto Subijanto, I. G. (2024). *Pengaruh Kemampuan Kerja Dan Manajemen Konflik Terhadap Kinerja Personil Polres Sampang.* Journal of

Management and Creative Business, 2(1), 367-383. Retrieved from <https://jurnaluniv45sby.ac.id/index.php/jmcbus/article/view/2162>

Susanto, S. N. (2021). *Karakter Yuridis Sanksi Hukum Administrasi: Suatu Pendekatan Komparasi*. Administrative Law & Governance Journal, 2(1). Retrieved 03 17, 2024, from <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/alj/article/view/5073>

Yolanda Amelia, R. A. (2022). *Pengaruh Pengawasan dan Komitmen Organisasi Terhadap Kinerja Pegawai di Kantor Kementerian Agama Kota Lubuklinggau*. MAMEN (Jurnal Manajemen), 508-516.



**LAMPIRAN**



## Lampiran A SOP AMC Bandar Udara Hang Nadim Batam 2020

 <b>HANG NADIM</b> INTERNATIONAL AIRPORT <b>STANDARD OPERATING PROCEDURES</b> <b>APRON MOVEMENT CONTROL</b>	<b>PENGAWASAN SISI UDARA</b>	
	Doc. No : 01	Revisi No : 01
	01 Agustus 2020	Page 16

menemukan FOD di sisi udara wajib untuk mengambilnya atau melaporkan hal tersebut.

- 6.3 Petugas AMC memastikan petugas / instansi terkait untuk segera membuang sampah pada tempatnya.
- 6.4 Jika pihak yang mengotori tidak sanggup untuk membersihkan dengan baik maka pihak yang mengotori wajib menghubungi pihak Bandara (AMC) dan mengisi Formulir Permohonan Pembersihan, Berita Acara. Petugas AMC selanjutnya menghubungi Unit Landasan.
- 6.5 Apabila ketahuan dengan sengaja membuang sampah disembarang tempat akan dikenakan sanksi sesuai dengan SOP AMC Bab Razia dan Sanksi

**7.0 RINCIAN PROSEDUR PENGAWASAN TERHADAP PERORANGAN DI SISI UDARA**

- 7.1 Awasi penggunaan PAS & TIM bandara agar sesuai peruntukannya
- 7.2 Awasi setiap orang yang memakai PAS & TIM Bandara yang kadaluarsa yang masuk ke sisi udara, tanpa surat keterangan dari Direktur BUBU Hang Nadim Batam
- 7.3 Awasi setiap orang yang masuk ke sisi udara tanpa Pas Bandara atau izin dari pejabat yang berwenang
- 7.4 Awasi penggunaan APD di sisi udara
- 7.5 Koordinasikan dengan unit *Aviation Security* (Pengamanan Bandara) jika ditemukan seseorang berada di sisi udara dengan memakai Pas Bandara bukan atas namanya, memalsukan masa berlaku Pas Bandara, Pas Bandara kadaluarsa atau tidak sesuai peruntukannya agar yang bersangkutan ditahan dan diproses oleh *Aviation Security*
- 7.6 Awasi, larang dan tertibkan setiap orang yang merokok di sisi udara termasuk area shelter GSE



- 7.7 Jika ada petugas yang melanggar, petugas yang melanggar menuju ke kantor AMC untuk mengisi form pelanggaran sesuai dengan jenis pelanggaran
- 7.8 Jika petugas melanggar aturan, tindakan ada dalam SOP Razia dan Sanksi

#### **8.0 RINCIAN PROSEDUR PENGAWASAN KENDARAAN DAN GSE YANG BEROPERASI DI SISI UDARA**

- 8.1 Petugas AMC melaksanakan patroli secara rutin
- 8.2 Memeriksa keabsahan izin kendaraan yang memasuki daerah sisi udara untuk keperluan insidentil
- 8.3 Memeriksa kendaraan yang beroperasi dan melarang kendaraan bila tidak memenuhi syarat pengoperasian
- 8.4 Kendaraan di sisi udara wajib memasang rotary light pada bagian paling tinggi dari kendaraan
- 8.5 Kendaraan berbahan bakar bensin wajib dipasang flame trap pada knalpot
- 8.6 Petugas AMC melakukan penertiban parkir dan penempatan GSE
- 8.7 Mengadakan Razia terpadu di sisi udara dengan melibatkan unit kerja lainnya
- 8.8 Pastikan kendaraan memiliki tanda izin masuk berupa stiker yang tertempel di kendaraan
- 8.9 AMC mencatat semua jenis kendaraan / GSE yang beroperasi di sisi udara dan memperbaruinya setiap 1 tahun
- 8.10 Memberikan informasi terhadap petugas GSE mematuhi batas kecepatan yang ditentukan :
- a. Apron : max 10km/jam
  - b. Make up & Break down area : max 15km/jam
  - c. Service road : max 25km/jam
  - d. Access road : max 40km/jam



- 8.11 Melarang Petugas / Pengemudi untuk meninggalkan kendaraan yang mesin masih hidup dan tanpa pengawasan.
- 8.12 Melarang kendaraan mendahului kendaraan lain yang menuju arah yang sama
- 8.13 Melarang petugas mengoperasikan kendaraan/GSE yang tidak memenuhi persyaratan kelengkapan dan ketentuan pengoperasian
- 8.14 Melarang petugas mengoperasikan kendaraan/GSE melebihi kapasitas
- 8.15 Melarang petugas duduk di tempat yang tidak diperuntukan duduk
- 8.16 Melarang Petugas / Pengemudi untuk mengemudikan kendaraan karena pengaruh alcohol atau obat terlarang dan melarang petugas mengemudikan kendaraan dengan bermain handphone.
- 8.17 Melarang Petugas / Pengemudi untuk memarkir kendaraan di dekat pesawat, dalam keadaan tidak sedang melakukan pelayanan
- 8.18 Mengalokasikan dan mengkoordinasikan penempatan kendaraan/GSE dari airlines, ground handling agent, operator gudang kargo, dan perusahaan/instansi terkait pada EPA atau tempat tertentu yang tidak mengganggu ketertiban dan kelancaran operasi di sisi udara
- 8.19 Melarang Petugas / Pengemudi untuk Menggunakan peralatan yang tidak sesuai dengan fungsinya
- 8.20 Melarang Petugas / Pengemudi mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara, dengan posisi kendaraan sejajar dengan pesawat kecuali sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara
- 8.21 Melarang Petugas / Pengemudi untuk memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur kearah pesawat udara kecuali sedang melakukan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu
- 8.22 Instruksikan Petugas / Pengemudi agar harus memperhatikan kepada prioritas pada pesawat udara sedang bergerak, kendaraan PK-PPK, Ambulance, patroli



- 8.23 Pastikan kendaraan di sisi udara di operasikan sesuai dengan license dan TIM yang dimiliki
- 8.24 Melarang petugas memarkirkan kendaraan/GSE tidak pada tempat yang diizinkan atau melanggar marka atau rambu tanda larangan
- 8.25 Melarang petugas Menarik dollies melebihi batas maksimum jumlah gandengan yang diizinkan (maksimum tiga rangkaian), sedangkan untuk kereta barang maksimum 4 (empat) rangkaian
- 8.26 Memastikan pemindahan *tow bar* dengan cara ditarik oleh kendaraan (*push back car*)
- 8.27 Alokasikan dan koordinasikan penempatan kendaraan / GSE dari *Airlines*, *Ground Handling* dan perusahaan/instansi terkait pada tempat tertentu agar tidak mengganggu ketertiban dan kelancaran operasi di sisi udara
- 8.28 Memastikan kendaraan yang beroperasi di area sisi udara menghidupkan rotary light ketika hari mulai petang
- 8.29 Melarang kendaraan/GSE untuk beroperasi apabila tidak memenuhi ketentuan pengoperasian
- 8.30 Apabila di dapati kendaraan/ GSE tidak dapat beroperasi, koordinasikan dengan petugas untuk memindahkan peralatan tersebut ketempat yang sudah disediakan dan dilakukan perbaikan
- 8.31 Melarang perbaikan kendaraan/ GSE dilakukan di sisi udara
- 8.32 Dokumentasikan proses pemindahan kendaraan/GSE dan mencatat kedalam logbook. Apabila telah selesai dilakukan perbaikan petugas melaporkan ke pihak AMC dan menyatakan kendaraan/GSE laik untuk digunakan
- 8.33 Kendaraan ground handling yang beroperasi di apron, Ketika hendak keluar dari area apron harus meminta izin oleh petugas AMC dan mengisi form izin keluar masuk dari area apron. Setelah kendaraan selesai dari kegiatan diluar area apron, kendaraan wajib diperiksa oleh unit AVSEC sebelum memasuki area apron dan melaporkan Kembali ke petugas AMC.

## Lampiran B Regulasi

### B. 1 SKEP/140/VI/1999

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

#### KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : SKEP/ 140/ VI/ 1999

TENTANG

PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN  
KENDARAAN DI SISI UDARA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas di sisi udara diperlukan persyaratan dan prosedur untuk kendaraan yang akan beroperasi di sisi udara;
  - b. bahwa sehubungan dengan hal sebagaimana dalam huruf a, dipandang perlu menetapkan persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan;
  3. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
  4. Keputusan Presiden Nomor 61 Tahun 1998 tentang Kedudukan , Tugas, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 192 Tahun 1998;
  5. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor : T. 11/2/4-U Tahun 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 11 Tahun 1998;



### BAB III

#### PENGEMUDI KENDARAAN DI DAERAH PERGERAKAN

##### Pasal 9

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan di daerah pergerakan harus memiliki Tanda Izin Mengemudi yang sah dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku .
- (2) Tanda Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud di dalam ayat (1), dibagi dalam beberapa golongan :
  - a. golongan A, untuk mengemudikan mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan traktor yang mempunyai jumlah berat yang diperbolehkan tidak lebih dari 3.500 kilogram;
  - b. golongan B, untuk mengemudikan mobil bus, mobil barang dan traktor atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan Yang mempunyai jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kilogram;
  - c. golongan C, untuk mengemudikan sepeda motor.
- (3) Tanda Izin Mengemudi golongan B dapat diberlakukan sebagai Tanda Izin Mengemudi golongan A.
- (4) Tanda Izin Mengemudi harus selalu dibawa selama mengemudikan kendaraan.

##### Pasal 10

- (1) Setiap orang atau setiap instansi baik pemerintah, BUMN atau swasta dilarang membiarkan atau mempekerjakan atau memerintahkan seseorang atau karyawannya yang tidak memiliki Tanda Izin Mengemudi yang sah untuk mengemudikan kendaraan di daerah pergerakan.
- (2) Setiap orang atau setiap instansi baik pemerintah, BUMN maupun swasta dilarang membiarkan atau memerintahkan atau mempekerjakan seseorang atau karyawannya yang memiliki Tanda Izin Mengemudi yang sah mengemudikan kendaraan di daerah pergerakan yang tidak sesuai dengan jenis kendaraan yang tercantum dalam Tanda Izin Mengemudi.

##### Pasal 11

Tanda Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, hanya dapat dipergunakan pada bandar udara dimana Tanda Izin Mengemudi itu diperoleh.

Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), pejabat yang berwenang menerbitkan Tanda Izin Mengemudi harus menerbitkan Tanda Izin Mengemudi atau menolak.

- (6) Dalam jangka waktu selambat-lambatnya 5 (lima) hari kerja sejak permohonan perpanjangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) diterima secara lengkap, pejabat yang berwenang menerbitkan Tanda Izin Mengemudi harus menerbitkan Tanda Izin Mengemudi atau menolak.

#### Pasal 25

Permohonan untuk mendapatkan tanda izin mengemudi baru, ditolak apabila :

- a. tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 dan Pasal 16;
- b. personil yang dimohonkan telah memiliki Tanda Izin Mengemudi dari golongan yang sama dengan yang dimohonkan; atau
- c. masa pencabutan Tanda Izin Mengemudi yang bersangkutan belum berakhir.

#### Pasal 26

Perpanjangan dan pembaharuan Tanda Izin Mengemudi ditolak apabila tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 dan 24.

#### Pasal 27

Pemegang Tanda Izin Mengemudi harus melaporkan kepada pejabat yang menerbitkan Tanda Izin Mengemudi apabila pindah lokasi tempat bekerja atau pindah lokasi tempat melaksanakan tugas dalam waktu selambat-lambatnya 1 (satu) bulan sejak kepindahan ditempat yang baru.

### BAB IV

#### TATA TERTIB BERLALU LINTAS DI DAERAH PERGERAKAN

#### Pasal 28

Setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang :

- a. mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:
  1. di luar apron (access road) 40 km/jam;
  2. pada jalan-jalan dilingkungan perparkiran pesawat udara (Service Road) 25 km/ jam;
  3. di daerah make-up / break down area 15 km/jam;

4. pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (apron) 10 km/jam;
- b. meninggalkan kendaraannya tanpa pengawasan;
  - c. mendahului kendaraan lain yang menuju, ke arah yang sama;
  - d. memarkir kendaraan pada atau di dekat daerah pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain di daerah yang diijinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara;
  - e. mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara;
  - f. menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar;
  - g. memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang;
  - h. menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup;
  - i. mengemudikan kendaraan dalam keadaan di bawah pengaruh alkohol atau obat terlarang.
  - j. menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut; .
  - k. mengisi bahan bakar;
  - l. mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya;
  - m. menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik.
  - n. menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup;
  - o. melakukan perbaikan kendaraan.

Pasal 29

Setiap pengemudi kendaraan di daerah pergerakan wajib :

B. 2 PM 167 Tahun 2015



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
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

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka meningkatkan keamanan di bandar udara telah ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara;
- b. bahwa dalam rangka mengikuti perkembangan ketentuan peraturan internasional (*ICAO Annexes dan Documents*), dan perkembangan teknologi informasi, serta untuk mempermudah pelaksanaan pengendalian dan pengawasan keamanan penerbangan, perlu dilakukan penyempurnaan terhadap ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 mengenai persyaratan pembatas fisik, pas bandar udara, layanan penerbitan Pas Bandar Udara berbasis teknologi informasi (sistem *online*) elektronik, dan penerapan sanksi administratif;

- e. diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
  - f. tersedia jalan inspeksi; dan
  - g. dilengkapi pintu darurat.
- (2) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) pada perimeter untuk bandar udara internasional harus memenuhi persyaratan:
- a. dapat berupa pagar;
  - b. tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
  - c. tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
  - d. tersedia jarak pandang di sekitar pembatas fisik;
  - e. dilengkapi lampu penerangan pada jarak tertentu;
  - f. dilengkapi sistem kamera pemantau (*closed circuit television*);
  - g. dilengkapi peralatan keamanan lainnya apabila diperlukan;
  - h. tersedia jalan inspeksi untuk patroli; dan
  - i. dilengkapi pintu darurat.
- (3) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) harus dilakukan perawatan secara berkala.

2. Ketentuan Pasal 30 diubah sehingga Pasal 30 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 30

Pas Bandar Udara yang bersifat tetap (permanen) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 diberikan terhadap kendaraan operasional untuk:

- a. supply bahan bakar;

- b. catering;
  - c. perawatan;
  - d. patroli bandar udara;
  - e. pendukung pembangunan dan pengembangan bandar udara;
  - f. kegiatan pemerintahan di bandar udara.
3. Di antara Pasal 33 dan Pasal 34 disisipkan 1 Pasal yaitu Pasal 33A yang berbunyi sebagai berikut:

Pasal 33A

- (1) Pas Bandar Udara untuk orang perscorangan yang bersifat tetap (permanen) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf a diterbitkan dengan sistem:
    - a. aplikasi berbasis teknologi informasi (sistem *online*); atau
    - b. aplikasi manual.
  - (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pas Bandar Udara dengan sistem aplikasi berbasis teknologi informasi (sistem *online*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.
4. Ketentuan Pasal 36 ayat (1) dan ayat (2) diubah sehingga Pasal 36 berbunyi sebagai berikut:

Pasal 36

- (1) Untuk mendapatkan Pas Bandar Udara untuk orang perscorangan yang bersifat tetap (permanen) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf a, pimpinan instansi/entitas harus mengajukan permohonan tertulis kepada Unit Kerja.
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya melampirkan persyaratan yaitu:

### Lampiran C Pedoman Observasi

Nama : Haris Kristanto

NIM : 30621035

Judul Penelitian : Pengaruh Kinerja Personil AMC Terhadap Pengawasan Apron Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

No	Variabel	Indikator	Pertanyaan	Y	T	Keterangan
1.	Kinerja	Perspektif	Peran pengawasan yang dilakukan saat ini sudah terlaksana dengan optimal	✓		Berdasarkan observasi yang penulis lakukan bahwasannya pengawasan di sisi udara dilaksanakan melalui patroli, <i>random check</i> , dan melalui CCTV. Hal tersebut sesuai dengan aturan yang berlaku yaitu KP 326 Tahun 2019 mengenai tugas dari personil <i>Apron Movement Control</i> (AMC) yaitu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
		Volume Pekerjaan	Terdapat pembagian shift kerja yang telah ditetapkan	✓		Berdasarkan observasi penulis pada saat pelaksanaan OJT, didapatkan informasi bahwa shift pada personil dibagi menjadi pagi, siang, dan malam
		Keandalan Kerja	Terdapat perbedaan antara personil wanita dan laki-laki di dalam pekerjaan		✓	Berdasarkan informasi yang didapat melalui observasi di lapangan, didapatkan bahwa tidak ada perbedaan personil pria maupun wanita dalam bekerja
		Kualitas Kerja	Terdapat kendala yang ditemukan personil	✓		Kendala yang ditemukan berupa fasilitas yang kurang optimal dalam beroperasi serta jumlah

					personil pengawasan yang dirasa masih kurang
2.	Profesional	Komitmen Sosial	Personil mendapatkan pekerjaan diluar dari jobdesk yang berlaku	✓	Personil melaksanakan tugas sesuai dengan Apron Movement Control Manual BP Batam Tahun 2020 menjelaskan bahwa tugas personil diantaranya plotting parkir, pelayanan garbarata, dan pengawasan di apron.
		Syarat Independensi	Terdapat upaya yang dilakukan supaya pelanggaran yang terjadi tidak banyak terulang lagi	✓	Upaya yang dilakukan berupa pelaksanaan patroli secara rutin, pelaksanaan random check, sembari memberikan sanksi tegas bagi personil yang melanggar.
		Percaya pada pengaturan diri	Terdapat kelonggaran bagi para personil yang masih melanggar	✓	Berdasarkan penuturan narasumber, bahwasannya setiap pelanggaran yang ditemukan diberikan sanksi sesuai dengan kesalahan yang dilakukan. Baik dengan pemanggilan ke kantor maupun pembolongan pas bandara.
		Hubungan dengan mitra	Terdapat komunikasi yang dilakukan antar personil dengan unit-unit lain yang bersangkutan	✓	Komunikasi dilakukan personil pada saat pelaksanaan tugas baik di lapangan maupun di kantor. Baik pada pihak ground handling sebagai pelayan pesawat maupun unit lain yang bersinggungan langsung dengan unit <i>Apron Movement Control (AMC)</i>
3.	Efisiensi	Latar Belakang & Tujuan	Terdapat tujuan dari pelaksanaan	✓	Tujuan dari pelaksanaan pekerjaan yang dilaksanakan berdasarkan

			pekerjaan yang dilakukan saat ini			wawancara dengan pihak <i>Apron Movement Control (AMC)</i> yaitu melaksanakan pengawasan di sisi udara serta melaksanakan pelayanan bagi pesawat udara.
		Perencanaan	Personil melaksanakan persiapan sebelum bekerja	✓		Persiapan yang dilaksanakan berupa menyiapkan logbook random check, peralatan penunjang, serta kendaraan operasional
		Kemampuan	Personil memiliki license dalam bekerja	✓		Setiap personil memiliki license diantaranya AMC, marshaller, garbarata.
		Pemanfaatan SDM	Personil bekerja sesuai dengan SOP yang berlaku	✓		Personil melaksanakan tugas sesuai dengan <i>Apron Movement Control Manual BP Batam Tahun 2020</i> menjelaskan bahwa tugas personil diantaranya plotting parkir, pelayanan garbarata, dan pengawasan di apron.
		Semangat Kerja	Fasilitas yang didapat dalam bekerja saat ini membantu kinerja personil menjadi lebih optimal		✓	Berdasarkan pada observasi dan wawancara yang dilaksanakan, fasilitas yang ada saat ini yaitu CCTV dan juga sepeda dirasa kurang maksimal dalam membantu pekerjaan personil di lapangan. Beberapa sudut CCTV saat ini tidak dapat digunakan serta sepeda yang seringkali ditemukan rusak.
4.	Kompeten	Pengetahuan	Personil mengetahui ruang lingkup dari	✓		Personil memahami bahwa pekerjaan yang dilakukan tidak hanya berupa pengawasan,

			pekerjaan yang diemban			namun terdapat pelayanan plotting parkir serta garbarata.
		Pemahaman	Personil mengetahui apa saja yang boleh dilakukan ketika personil melaksanakan tugas pengawasan	✓		Tindakan yang dilakukan oleh personil jika ditemukan pelanggaran yaitu dengan pemberian teguran, pemanggilan ke kantor, hingga pembolongan pas bandara. Hal tersebut sudah sesuai berdasarkan SOP AMC tahun 2020.
		Minat	Personil mengetahui langkah apa saja yang dilakukan personil untuk menerapkan pemahaman safety dalam bekerja terhadap unit lain yang ada di sisi udara	✓		Tindakan yang dilakukan oleh personil jika ditemukan pelanggaran yaitu dengan pemberian teguran, pemanggilan ke kantor, hingga pembolongan pas bandara. Hal tersebut sudah sesuai berdasarkan SOP AMC tahun 2020.
		Nilai	Personil mengetahui perhatian pada proses pengawasan yang dilaksanakan	✓		Perhatian personil pada pengawasan yaitu pergerakan kendaraan serta personil di sisi udara. Apakah sudah sesuai dengan aturan yang berlaku atau belum.
5.	Efektivitas	Ketepatan Waktu	Pengawasan yang dilakukan saat ini perlu ditambah	✓		Berdasarkan hasil wawancara yang dilaksanakan, didapatkan informasi bahwa perlu adanya penambahan personil terutama di bagian pengawasan pada lapangan, serta penambahan CCTV di beberapa area yang saat ini tidak terpantau.
		Ketepatan Biaya	Perlu adanya penambahan fasilitas untuk	✓		Berdasarkan wawancara yang dilakukan bahwa penambahan CCTV di beberapa area yang saat

			menunjang pekerjaan			ini tidak terpantau serta adanya perbaikan fasilitas sepeda, 2 hal tersebut merupakan fasilitas yang cukup menjadi perhatian personil <i>Apron Movement Control</i> (AMC)
		Ketepatan Pengukuran	Terdapat aturan yang menjadi dasar dari personil saat ini	✓		Aturan yang menjadi pedoman personil yaitu SOP AMC tahun 2020, KP 326 Tahun 2019 serta diperjelas kembali mengenai tugasnya melalui <i>Apron Movement Control Manual BP Batam Tahun 2020</i> .
		Ketepatan Berfikir	Personil mengetahui pengambilan keputusan di lapangan jika ditemui permasalahan	✓		Tindakan yang dilakukan oleh personil sudah sesuai dengan aturan yang berlaku. Serta disesuaikan dengan pedoman yang menjadi landasan dalam bekerja yaitu SOP dan regulasi yang berlaku.
		Ketepatan Menentukan Pilihan	Terdapat sanksi yang diberikan hingga saat ini sudah memberikan efek jera terhadap pelanggaran terutama di sisi udara	✓		Melalui rangkuman kegiatan <i>random check</i> personil saat ini, pelanggaran di sisi udara semakin berkurang setiap harinya.

## Lampiran D Validasi Pedoman Wawancara

### D.1 Validasi 1

Nama : Haris Kristanto  
NIT : 30621035  
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara  
Judul Proyek : Pengaruh Kinerja Personil *Apron Movement Control* (Amc) Terhadap Pengawasan Apron Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam  
Akhir

#### Petunjuk Penilaian :

1. Penulis mohon agar bapak/ibu memberikan penilaian ditinjau dari beberapa aspek dan saran- saran untuk merevisi lembar validasi pedoman wawancara.
2. Pedoman wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan data yang valid mengenai pengaruh kinerja personil *Apron Movement Control* (AMC) terhadap pengawasan apron di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.
3. Dimohon bapak/ibu memberikan tanda checklist (√ ) pada kolom nilai yang telah disediakan.

NO	ASPEK YANG DIAMATI	KATEGORI				
		1	2	3	4	5
1.	Tujuan wawancara terlihat dengan jelas					
2.	Urutan pertanyaan dalam tiap bagian terurut secara sistematis					
3.	Butir-butir pertanyaan menggambarkan arah tujuan yang dilakukan penulis					
4.	Butir-butir pertanyaan mendorong informan memberikan penjelasan tanpa tekanan					
5.	Butir-butir pertanyaan tidak menimbulkan penafsiran ganda					
6.	Bahasa pertanyaan sesuai dengan kaidah bahasa Indonesia					
7.	Kalimat pertanyaan tidak ambigu					

#### Kategori :

1	= Buruk Sekali
2	= Buruk
3	= Sedang
4	= Baik
5	= Sangat Baik

Dosen Pembimbing

Dewi Ratna Sari, S.E.,M.M.  
NIP. 19690609 199303 2 002

## D.2 Validasi 2

Nama : Haris Kristanto  
NIT : 30621035  
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara  
Judul Proyek : Pengaruh Kinerja Personil *Apron Movement Control*  
Akhir (Amc) Terhadap Pengawasan Apron Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

### Petunjuk Penilaian :

1. Penulis mohon agar bapak/ibu memberikan penilaian ditinjau dari beberapa aspek dan saran- saran untuk merevisi lembar validasi pedoman wawancara.
2. Pedoman wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan data yang valid mengenai pengaruh kinerja personil *Apron Movement Control* (AMC) terhadap pengawasan apron di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.
3. Dimohon bapak/ibu memberikan tanda checklist (√ ) pada kolom nilai yang telah disediakan.

NO	ASPEK YANG DIAMATI	KATEGORI				
		1	2	3	4	5
1.	Tujuan wawancara terlihat dengan jelas					
2.	Urutan pertanyaan dalam tiap bagian terurut secara sistematis					
3.	Butir-butir pertanyaan menggambarkan arah tujuan yang dilakukan penulis					
4.	Butir-butir pertanyaan mendorong informan memberikan penjelasan tanpa tekanan					
5.	Butir-butir pertanyaan tidak menimbulkan penafsiran ganda					
6.	Bahasa pertanyaan sesuai dengan kaidah bahasa Indonesia					
7.	Kalimat pertanyaan tidak ambigu					

### Kategori :

1	= Buruk Sekali
2	= Buruk
3	= Sedang
4	= Baik
5	= Sangat Baik

Dosen Pembimbing

Meita Maharani Sukma, M.Pd  
NIP. 19800502 200912 2 002

## Lampiran E Pedoman Wawancara Personil AMC

Nama : Haris Kristanto

NIM : 30621035

Judul Penelitian : Pengaruh Kinerja Personil *Apron Movement Control* (AMC) Terhadap Pengawasan Apron Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

No	Variabel	Indikator	Pertanyaan
1.	Kinerja	Perspektif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah peran pengawasan yang dilakukan saat ini sudah terlaksana dengan optimal?</li> </ul>
		Volume Pekerjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bagaimana pembagian shift kerja yang telah ditetapkan?</li> </ul>
		Keandalan Kerja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah terdapat perbedaan antara personil wanita dan laki-laki di dalam pekerjaan?</li> </ul>
		Kualitas Kerja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah terdapat kendala yang ditemukan personil hingga saat ini?</li> </ul>
2.	Profesional	Komitmen Sosial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah personil mendapatkan pekerjaan diluar dari jobdesk yang berlaku?</li> </ul>
		Syarat Independensi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adakah upaya yang dilakukan supaya pelanggaran yang terjadi tidak banyak terulang lagi?</li> </ul>
		Percaya pada pengaturan diri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah terdapat kelonggaran bagi para personil yang masih melanggar?</li> </ul>
		Hubungan dengan mitra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bagaimana komunikasi yang dilakukan antar personil dengan unit-unit lain yang bersangkutan?</li> </ul>
3.	Efisiensi	Latar Belakang & Tujuan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apa tujuan dari pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan saat ini?</li> </ul>
		Perencanaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apa yang dipersiapkan personil dalam bekerja?</li> </ul>
		Kemampuan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apa saja license yang harus dimiliki oleh setiap personil?</li> </ul>
		Pemanfaatan SDM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah personil sudah bekerja sesuai dengan SOP yang berlaku</li> </ul>
		Semangat Kerja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah fasilitas yang didapat dalam bekerja saat ini membantu kinerja personil menjadi lebih optimal?</li> </ul>
4.	Kompeten	Pengetahuan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimana ruang lingkup dari pekerjaan yang diemban?</li> </ul>
		Pemahaman	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apa saja yang boleh dilakukan ketika personil melaksanakan tugas pengawasan?</li> </ul>

		Minat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langkah apa saja yang dilakukan personil untuk menerapkan pemahaman safety dalam bekerja terhadap unit lain yang ada di sisi udara?</li> </ul>
		Nilai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apa yang menjadi perhatian personil terhadap proses pengawasan yang dilaksanakan?</li> </ul>
5.	Efektivitas	Ketepatan Waktu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah pengawasan yang dilakukan saat ini perlu ditambah?</li> </ul>
		Ketepatan Biaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dengan adanya peningkatan aktivitas penerbangan saat ini, apakah perlu adanya penambahan fasilitas untuk menunjang pekerjaan?</li> </ul>
		Ketepatan Pengukuran	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apa aturan yang menjadi dasar dari personil saat ini?</li> </ul>
		Ketepatan Berfikir	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bagaimana cara personil dalam mengambil keputusan di lapangan jika ditemui permasalahan ataupun kendala?</li> </ul>
		Ketepatan Menentukan Pilihan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apakah sanksi yang diberikan hingga saat ini sudah memberikan efek jera terhadap pelanggaran terutama di sisi udara?</li> </ul>

## Lampiran F Transkrip Wawancara

### F. 1 Wawancara 1

Pewawancara : Tar. Haris Kristanto  
Narasumber : Bapak Agam Yudha Kusuma  
Jabatan : Team Leader *Apron Movement Control* (AMC)  
Waktu : 24 Februari 2024  
Tempat : Kantor AMC Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam



Peneliti : Selamat pagi pak, saya Haris dari Poltekbang Surabaya. Berkaitan dengan Tugas Akhir ada beberapa pertanyaan yang akan saya ajukan pak mengenai kinerja dan pengaruh AMC di lapangan pak

Narasumber : Ya mas silahkan

Peneliti : Terkait dengan tujuan dan fungsi pokok dari personil itu yang seperti apa ya pak?

Narasumber : Melakukan pelayanan dan pengawasan di apron utamanya dikarenakan jika tidak dilaksanakan pengawasan dikhawatirkan terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti fod, ground handling, pertamina, kecepatan, maupun penumpang

Peneliti : Berapa shift untuk perharinya pak untuk personil sendiri?

Narasumber : Shift dibagi menjadi 3, pagi siang dan malam. Baik itu personil pria maupun wanita sama saja

Peneliti : Terkait pengawasan di apron, bagaimana prosesnya pak?

Narasumber : Biasanya kita melakukan inspeksi untuk melihat apron, apabila terjadi hal yang tidak sesuai, kita berkoordinasi dengan ground handling. Seperti alat-alatnya itu harus sesuai. Agar tidak ada hal yang tidak diinginkan.

- Peneliti : Apakah masih ditemui pak hingga kini pelanggaran yang ada?  
Narasumber : Dalam kita melaksanakan inspeksi dari pagi hingga sore, tentu ditemukan pelanggaran. Contohnya tumpahan minyak, ketika selesai melaksanakan tugas biasanya terdapat tumpahan maupun kebocoran.
- Peneliti : Terkait dengan tindakan sendiri apa yang dilakukan pak?  
Narasumber : Ketika terjadi pelanggaran, biasanya kami akan catat pada logbook yang mana berisi laporan harian mengenai kegiatan random check pada saat pagi dan siang hari. Terutama terhadap orang maupun kendaraan. Apakah mereka membawa pas yang sesuai atau kendaraan yang dimiliki kurang layak. Lalu jika kendaraan kita cek ulang apakah sudah sesuai atau belum terkait dengan pengoperasiannya
- Peneliti : Apa saja tindakan yang dilakukan oleh personil jika ditemukan pelanggaran di lapangan pak?  
Narasumber : Biasanya setelah kita temukan pelanggaran terdapat tindakan lanjutan seperti pembolongan pas dan teguran kepada mereka. Apabila masih dilakukan kita lakukan pembolongan kedua dan penyitaan kunci dari pada kendaraan tersebut
- Peneliti : Sejauh ini apakah sanksi yang ada sudah membuat jera pak?  
Narasumber : Sudah cukup jera untuk saat ini kalau kami perhatikan
- Peneliti : Adakah upaya yang dilakukan supaya pelanggaran yang terjadi tidak banyak terulang lagi?  
Narasumber : Terkait dengan upaya tentunya kami melakukan inspeksi rutin setiap harinya selama dua kali, Yaitu pagi ketika shift pagi dan siang ketika shift siang. Kami juga melakukan random check setiap harinya untuk memastikan kembali keberlangsungan kegiatan di lapangan
- Peneliti : Apakah ada langkah langkah yang dilakukan personil untuk menerapkan pemahaman safety dalam bekerja terhadap unit lain yang ada di sisi udara pak untuk selama ini?  
Narasumber : Kami melakukan pengawasan tentunya terdapat himbauan himbauan kepada personil ground handling di lapangan sehingga dapat bekerja sesuai dengan aturan yang berlaku
- Peneliti : Apa aturan yang menjadi dasar dari personil saat ini dan apakah pelaksanaan pekerjaan yang dilaksanakan ini sudah sesuai dengan SOP yang ada pak?  
Narasumber : Dasar kita melaksanakan pengawasan kendaraan GSE itu ya tentu SOP karena kita melaksanakan inspeksi pagi dan siang. Dan

memang harus optimal dan sesuai dengan SOP dan undang undang agar tidak ada hal yang tidak diinginkan

Peneliti : Apakah peran yang dilaksanakan sudah optimal pak?

Narasumber : Untuk peran sudah optimal sekali ya, namun memang dari ground handling kurang aware terhadap aturan kendaraan dia. Seperti semisal kendaraan dia bermasalah, namun dia masih harus menunggu kendaraan lain. Mau tidak mau dia harus menggunakan kendaraan tersebut.

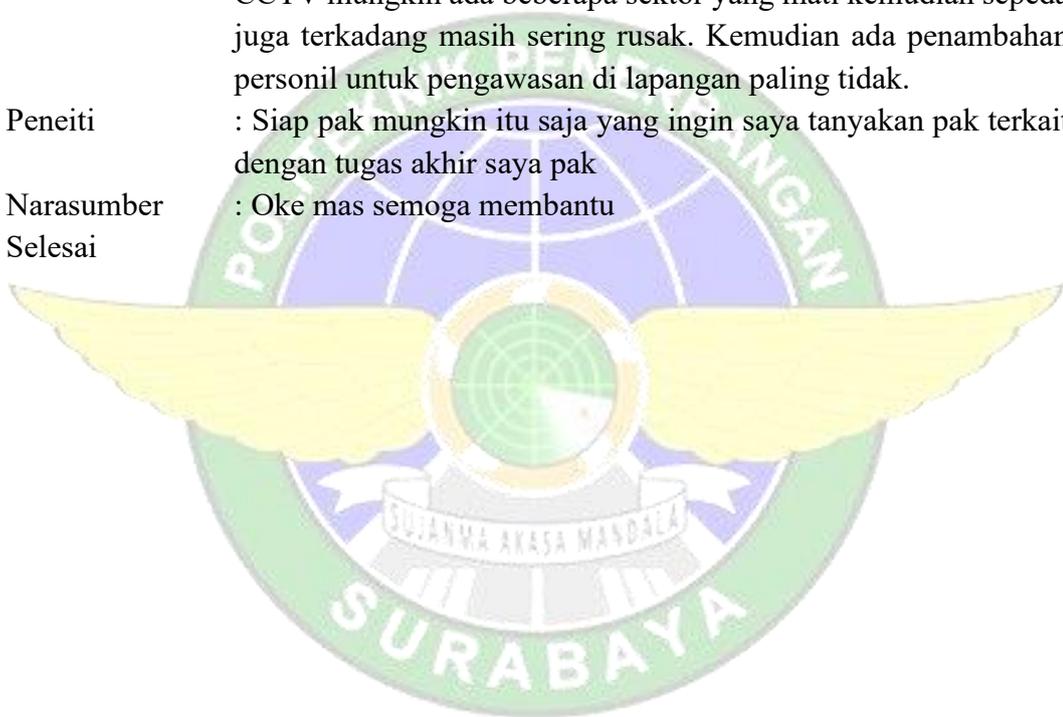
Peneliti : Terkait dengan fasilitas apakah ada yang perlu ditingkatkan pak guna membantu pekerjaan personil saat ini?

Narasumber : Terkait dengan fasilitas saat ini cukup membantu tapi seperti CCTV mungkin ada beberapa sektor yang mati kemudian sepeda juga terkadang masih sering rusak. Kemudian ada penambahan personil untuk pengawasan di lapangan paling tidak.

Peneliti : Siap pak mungkin itu saja yang ingin saya tanyakan pak terkait dengan tugas akhir saya pak

Narasumber : Oke mas semoga membantu

Selesai



## F. 2 Wawancara 2

Pewawancara : Tar. Haris Kristanto  
Narasumber : Mas Dewandha  
Jabatan : Personil *Apron Movement Control* (AMC)  
Waktu : 24 Februari 2024  
Tempat : Kantor AMC Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam



Peneliti : Selamat pagi mas, izin kalau berkenan apa saya bisa wawancara mas terkait tugas akhir yang saya tempuh

Narasumber : Pagi, silahkan

Peneliti : Mas untuk tugas dan fungsi pokok dari personil AMC sendiri seperti apa mas kalau boleh tau

Narasumber : Sebelumnya AMC itu apa? AMC adalah unit yang bertanggung jawab mengenai pengawasan kendaraan maupun personil di sisi udara

Peneliti : Terkait dengan prosesnya itu seperti apa mas?

Narasumber : Pengawasan dilakukan dengan 2 cara, secara langsung dan melalui CCTV. Kita dapat melakukan dengan 2 cara itu

Peneliti : Lalu apa saja yang dilakukan mas ketika melakukan pengawasan tersebut?

Narasumber : AMC ya mengawasi pergerakan ground handling, melakukan pelayanan pesawat apakah pergerakan sudah sesuai, lalu juga kendaraan dan personilnya apakah sudah sesuai ijinnya, sudah memakai apd dll

- Peneliti : Terkait dengan pelanggaran apakah masih ditemukan hingga saat ini mas?
- Narasumber : Untuk pelanggaran pasti ada, seperti ketika hujan personil ground handling memakai sandal karet, seharusnya tetap sepatu. Karena berpengaruh ke safety
- Peneliti : Untuk tindakan apa yang diambil ketika hal itu terjadi? Dan apakah sudah optimal
- Narasumber : Berdasarkan SOP AMC, pertama peringatan lisan kita panggil orangnya, pada saat terjadi kita ambil pas bandaranya, lalu kita minta untuk menghadap dikantor. Apabila masih melanggar kita beri sanksi tulis, lalu jika masih kita lubangi pas bandaranya. Dan itu memang sudah lebih baik untuk saat ini, tidak terlalu banyak lagi pelanggaran di lapangan
- Peneliti : Untuk kendala yang ditemui apakah ada mas selama ini?
- Narasumber : Ketika peak hour dan ada kendaraan yang tidak sesuai, mungkin sementara kita biarkan dulu. Setelah tidak crowded baru kita cari personil tadi untuk ditindak lanjuti
- Peneliti : Adakah upaya supaya pelanggaran tersebut tidak dilakukan kembali mas
- Narasumber : Upaya kita senantiasa mengingatkan peraturan di apron, kemudian mengenai safety, mengadakan apron safety campaign juga, sadar akan fod siapapun itu
- Peneliti : Lalu apakah ada yang perlu dibenahi dari AMC supaya kinerja yang ada semakin maksimal?
- Narasumber : Mungkin untuk meningkatkan pengawasan bisa ditambah sudut area CCTV dan juga penambahan personil untuk pengawasan dan penindakan”

### F. 3 Wawancara 3

Pewawancara : Tar. Haris Kristanto

Narasumber : Mas Fandy Pradika

Jabatan : Personil *Apron Movement Control* (AMC)

Waktu : 24 Februari 2024

Tempat : Kantor AMC Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam



Peneliti : Selamat pagi mas, izin mas ada beberapa hal yang ingin saya tanyakan mas terkait wawancara tugas akhir saya mas

Narasumber : Oke silahkan ris

Peneliti : Terkait tugas pokok dan fungsi dari personil AMC itu apa saja mas?

Narasumber : Tugasnya adalah untuk menjamin keselamatan dan keamanan serta pergerakan penumpang, barang yang terjadi di apron

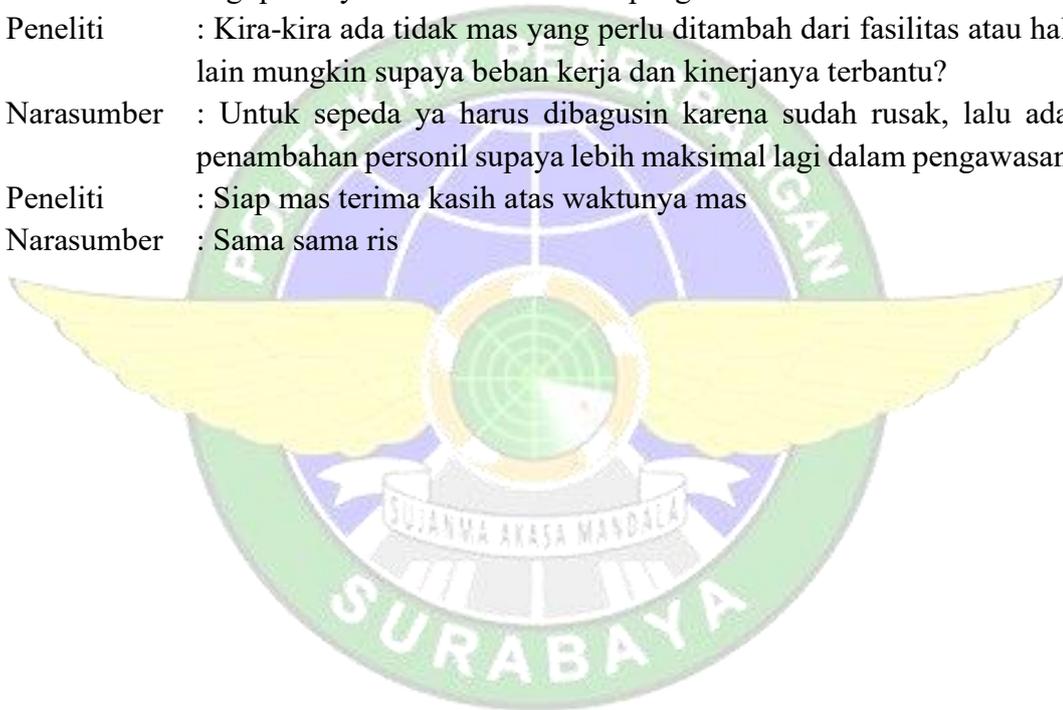
Peneliti : Tadi disebutkan tentang menjamin keselamatan mas, itu yang seperti bagaimana mas?

Narasumber : Kalau untuk menjamin keselamatan kan salah satunya mengenai pengawasan, itu yang pertama melalui inspeksi. Dari AE1 sampai AE12. Pengawasannya seperti misal ada pesawat yang ada kebocoran fuel, atau personil yang tidak bawa pas, pesawat refuelling. Ya kita awasi untuk menjamin keselamatan dengan tetap memerhatikan SOP yang ada

Peneliti : Dengan adanya seperti itu apakah masih ditemui pelanggaran yang ada di sisi udara mas?

Narasumber : Terkadang masih ada personil yang tidak bawa apd, ada yang pakai sandal, lalu kita beri peringatan. Lalu ada juga kendaraan yang bannya sudah tipis, kita ingatkan seperti itu

- Peneliti : Saat ditemukan seperti itu, apa tindakan yang dilakukan mas?  
Narasumber : Untuk tindakan menegur lebih dulu secara lisan, lalu bisa pasnya diambil lebih dulu. Supaya ada efek jera terhadap personil yang bersangkutan
- Peneliti : Saat di lapangan apakah terdapat kendala selama ini mas?  
Narasumber : Kendala itu kadang kondisional, semisal kadang sepeda kita rusak sehingga terkendala untuk pelayanan garbarata dan pengawasan. Yang lain semisal ada pengawalan menteri dll, orang orang disini masih kurang. Kalau bisa ditambah lagi personil lebih bagus lah
- Peneliti : Ada tidak mas upaya untuk memperbaiki hal tersebut?  
Narasumber : Kita bagi terkait dengan tugas ya, ada yang data, pengawalan, bagi bagi porsinya sesuai kendala di lapangan
- Peneliti : Kira-kira ada tidak mas yang perlu ditambah dari fasilitas atau hal lain mungkin supaya beban kerja dan kinerjanya terbantu?  
Narasumber : Untuk sepeda ya harus dibagusin karena sudah rusak, lalu ada penambahan personil supaya lebih maksimal lagi dalam pengawasan
- Peneliti : Siap mas terima kasih atas waktunya mas  
Narasumber : Sama sama ris



#### F. 4 Wawancara 4

Pewawancara : Tar. Haris Kristanto

Narasumber : Bang Guntur Rahmat Hidayat Lumban Tobin

Waktu : 26 Februari 2024

Tempat : Kantor AMC Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam



Peneliti : Selamat pagi abang

Narasumber : Selamat pagi adek

Peneliti : Izin bang apa bisa saya melakukan wawancara untuk kebutuhan TA saya bang?

Narasumber : Silahkan adekku

Peneliti : Jadi bang, mengenai tugas dan fungsi dari AMC itu seperti apa bang?

Narasumber : Kalau kita lihat dari acuan aturan SOP dengan kerjaan, lingkungan kerja AMC tugasnya adalah memonitoring pengawasan apron, pengoperasian garbarata, pengolahan data, pengawasan barang hazard. Sehingga multitasking

Peneliti : Untuk proses pengawasannya itu seperti apa bang?

Narasumber : Untuk fokusnya itu ke aircraft dan hazard. Hazard ya fokus pada wild hazard, kalau untuk aircraft kita monitoring mengenai kebocoran maupun crash di apron

Peneliti : Apa saja yang dilakukan ketika proses pengawasan bang?

Narasumber : Pengawasan itu kan fokusnya inspeksi dari AE1 sampai AE12, itu biasanya kita lakukan pengawasan random check ketika pagi. Fokus kita personil dan lapangan

- Peneliti : Apakah masih ditemui bang ketika inspeksi ketidaksesuaian di lapangan
- Narasumber : Tentu ada, karena faktor human eror. Kadang kita perlu melihat tempat maintanance, semisal belum selesai diperbaiki tetap digunakan. Maka nanti akan timbul hazard seperti kebocoran kebocoran
- Peneliti : Untuk tindakan yang dilakukan itu seperti apa bang kalau ditemui seperti itu?
- Narasumber : Kita ada pengisian laporan, google form, kita bisa mengisi data tersebut. Jadi setiap penindakan kita ada catatan. Ketika dilakukan berulang, nanti akan ada sanksi. Contoh misal kendaraan bisa kita grounded kan, kalau personil sanksi paling tidak bisa beroperasi di airside
- Peneliti : Untuk saat ini apakah pekerjaan yang dilaksanakan sudah optimal bang?
- Narasumber : Alhamdulillah sudah lebih disiplin dari sebelumnya, karena kita fokus ke pengawasan. Bisa kita lihat dari pelaporan dan catatan-catatan
- Peneliti : Untuk kendala yang ditemui selama ini apa bang?
- Narasumber : Paling di personil. Contoh untuk saat ini hanya ada 4 personil. 1 di data, 3 di lapangan. Itu kurang efektif. Misal ada monitoring, ketika ada pesawat landing bersamaan, mau tidak mau yang di data ikut naik ke garbarata. Sehingga sedikit menyulitkan
- Peneliti : Pelaksanaannya ketika terjadi hal seperti itu bagaimana bang?
- Narasumber : Kita disini fleksibel, dan harus bisa dan mau. Jadi saling back up satu sama lain. Ya karena itu kekurangan personil. Sehingga bisa dimaksimalkan kekurangan tersebut
- Peneliti : Apakah ada perlu penambahan terkait sistem kerja, personil maupun hal lain?
- Narasumber : Ada penambahan personil, idealnya ada 5 paling tidak. 1 fokus data, 4 di airside supaya lebih efektif lagi jika kita lihat dari kapasitas parking stand
- Peneliti : Cukup bang terima kasih banya bang
- Narasumber : Sama sama adek

## DATA RIWAYAT HIDUP



**HARIS KRISTANTO**, lahir di Kabupaten Semarang pada tanggal 12 Juli 2001. Anak kedua dari dua bersaudara pasangan bapak Suharto dan Ibu Kristianti Arie Wardani. Bertempat tinggal di Puri Asri II, RT/Rw 04/09, Bandarjo, Ungaran Barat, Kabupaten Semarang. Memulai pendidikan di SD Negeri Ungaran 03 pada tahun 2007 dan lulus pada tahun 2013. Melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 3 Ungaran pada tahun 2013 dan lulus pada tahun 2016. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 2 Ungaran pada tahun 2016 dan lulus pada tahun 2019. Selanjutnya pada tahun 2021 diterima sebagai taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya pada Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan 7 sampai dengan saat ini. Selama mengikuti Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya telah mendapat kesempatan melaksanakan On The Job Training selama dua kali, yang pertama sebagai Apron Movement Control, Aviation Security, Terminal Service Office dan Marketing Aviasi di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dari bulan Desember 2023 hingga Februari 2024, On The Job Training selanjutnya dilaksanakan di Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya sebagai Flight Operation Officer, Check in Counter, Boarding Gate Staff di bulan April 2024 hingga Juni tahun 2024.