

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

Landasan teori dapat diartikan sebagai pemahaman para ahli atau kajian luas mengenai konsep dari sebuah teorinya yang terkait dengan penelitian yang sedang dilakukan.

1. Bandar Udara

Menurut Annex 14 dari ICAO (*Internasional Civil Aviation Organization*) Bandar udara adalah area tertentu didaratkan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 Bandar udara adalah kawasan didaratkan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu namun bandara-bandara besar

biasanya dilengkapi sebagai fasilitas lain, baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

2. Fasilitas Bandar Udara

Menurut Heru Basuki (1986), bandar udara harus memiliki fasilitas sisi udara (*airside*) seperti *runway*, *taxiway*, *apron* dan fasilitas sisi darat (*landside*) seperti terminal, jalan masuk, perparkiran dan fasilitas bagasi. Dalam setiap kegiatan di bandar udara terdapat beberapa fasilitas penunjang yang tersedia yaitu:

a. Sisi Udara (*Airside*)

Sisi Udara (*Airside*) adalah bagian dari bandar udara untuk operasi pada bagian udara dan segala fasilitas penunjang yang merupakan daerah non publik (*nonpublic area*). Adapun fasilitas pada sisi udara (*Airside*) adalah :

- 1) Landasan Pacu (*Runway*) adalah suatu daerah persegi panjang yang ditentukan pada bandar udara didaratan atau perairan yang dipergunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara.
- 2) Taxiway merupakan jalan penghubung anatar landasan pacu dengan peralatan pesawat (*Apron*), hangar, terminal, atau fasilitas lainnya pada sebuah bandar udara.
- 3) Apron merupakan bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Beberapa kegiatan yang dilakukan pada apron antara lain sebagai tempat naik dan turun

penumpang, bongkar muat barang serta mengisi bahan bakar pesawat.

4) Air Traffic Control (ATC), Menara pengawas lalulintas udara berfungsi untuk mengukur, memandu dan mengawasi lalu lintas pesawat udara yang akan lepas landas maupun yang akan mendarat. Dalam melaksanakan tugas pemanduan, petugas ATC berkomunikasi dengan masing-masing pilot pesawat udara. Tujuan dilaksanakannya peraturan, pemanduan dan pengawasan oleh petugas ATC adalah demi menciptakan keselamatan penerbangan.

5) Ground Support Equipment (GSE) suatu alat bantu yang harus dimiliki oleh perusahaan yang bergerak dibidang jasa seperti perusahaan ground handling. GSE itu sangat erat hubungannya dengan pesawat yang akan dilayaninya, dalam aktivitas kesehariannya / pada saat pesawat on ground, baik saat akan persiapan keberangkatan/saat offloading/pada saat kedatangan.

Secara garis besar

6) PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Pesawat dan Pemadam Kebakaran) merupakan unit kerja yang wajib ada pada sebuah bandar udara. PKP-PK memiliki tiga tugas utama yaitu operasi, maintenance dan latihan. Latihan bertujuan untuk menjaga kualitas dari personil PKP-PK dalam menghadapi kejadian yang tidak terduga yang tidak kita harapkan.

Maintenance bertujuan untuk menyiapkan kendaraan operasi PKP-PK agar selalu siap sedia apabila dibutuhkan untuk operasional, Sedangkan operasi merupakan titik puncak dari kita lakukan dalam latihan dan maintenance.

b. Sisi Darat (*Land Side*)

Sisi Darat (*Land Side*) merupakan bagian bandar udara yang beberapa areanya masih berupa *Public Area*, beberapa fasilitas *land side* adalah:

1) Terminal Bandar udara

Umumnya gedung terminal bandar udara sesuai peruntukannya dibagi menjadi tiga bagian wilayah yaitu:

(a) *Public Area* adalah wilayah dari bandar udara yang dapat digunakan untuk umum. Pada area ini terdapat loket informasi bandar udara, sertoran, ATM, toilet dan lain lain.

(b) *Restricted Area* adalah wilayah bandar udara yang dapat dipergunakan untuk umum dengan syarat tertentu. Wilayah ini berada dibagian dalam terminal dan dimanfaatkan nuntuk pelayanan penumpang yang akan berangkat maupun telah datang. Selain penumpang yang diijinkan untuk memasuki area ini adalah seorang petugas yang memiliki dan

menggunakan pas bandara atau yang telah mendapat ijin dari administrator atau petugas yang tersedia.

(c) *NonPublic Area* atau dikenal dengan sebutan Steril Area adalah wilayah bandar udara yang tidak boleh dimasuki oleh masyarakat umum, kecuali penumpang yang tinggal menunggu proses memasuki pesawat udara atau penumpang yang baru datang yang harus menyelesaikan *check-in* dan mengambil bagasi. Ini juga berlaku bagi petugas bandar udara sesuai peraturan yang berlaku. Fasilitas pelayanan yang tersedia antara lain *counter CIQ (Custom Imigration Quarantine)*, ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan, kantor kesehatan bandar udara, dan lain lainnya.

- 2) *Curb* adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat kedalam bangunan terminal. Tujuan utama adanya *curb* atau trotoar adalah untuk memisahkan area pejalan kaki dari area kendaraan.
- 3) Parkir kendaraan untuk penumpang atau pengantar dan penjemput penumpang termasuk untuk kendaraan umum seperti bus dan taxi.

3. Fungsi dan Peranan Bandar Udara

a. Fungsi Bandar Udara

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri No. 69 tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudraan Nasional, fungsi dan peran bandar udara dapat diuraikan sebagai berikut. Bandar udara berdasarkan fungsinya merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan sehingga Bandar udara merupakan tempat unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain:

- 1) kegiatan penerbangan,
- 2) Pembinaan,
- 3) Kepabeanan,
- 4) Keimigrasian,
- 5) Kekarantinaan.

b. Peranan Bandar Udara

Menurut Peraturan Manteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 dikutip dalam situs resmi Direktorat Jendral Perhubungan Udara (Dephub,2013) tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional pasal 3 sampai 10 menjelaskan mengenai peranan Bandar udara dalam tatanan kebandarudaraan nasional antara lain:

- 1) Bandar udara sebagai simpul dalam jaringan transportasi

sesuai dengan hierarkinya dengan maksud bandar udara dijadikan sebagai titik pertemuan beberapa jaringan dan rute angkutan udara.

- 2) Bandar udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dengan maksud lokasi dan wilayah disekitar bandar udara dijadikan sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.
- 3) Bandar udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi dengan maksud memerhatikan ketentuan sistem transportasi nasional.
- 4) Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan perdagangan dengan maksud keberadaan bandar udara dapat memudahkan transportasi ke dan dari wilayah disekitarnya dalam rangka pendorong dan penunjang kegiatan industri dengan memerhatikan ketentuan rencana pengembangan ekonomi nasional, perdagangan dan pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
- 5) Bandar udara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan dan penanganan bencana

dengan maksud keberadaan bandar udara diharapkan dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia serta kemudahan dalam penanganan bencana alam pada wilayah- wilayah tertentu dan sekitarnya.

- 6) Bandar udara prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara dengan maksud titik-titik lokasi bandar udara di wilayah nusantara saling terhubung dalam suatu jaringan dan rute penerbangan sehingga dapat mempersatukan wilayah untuk kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

c. Pengoperasian Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 217 tentang Penerbangan, Setiap Bandar udara yang dioperasikan wajib memiliki sertifikat pengoperasian bandar udara. Sertifikat pengoperasian bandar udara akan diberikan oleh Menteri Perhubungan apabila bandar udara terkait telah memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan serta ketentuan pelayanan jasa penerbangan. Tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan pengoperasian pesawat udara di bandar udara.

Sertifikat bandar udara sebagaimana yang dimaksud adalah harus memenuhi persyaratan teknis tentang :

- 1) Personel
- 2) Fasilitas
- 3) Prosedur operasi bandar udara
- 4) Sistem manajemen keselamatan operasi bandar udara

d. Klasifikasi Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan disebutkan setidaknya terdapat 6 jenis bandar udara, yaitu :

- 1) Bandar Udara Umum, merupakan bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- 2) Bandar Udara Khusus, digunakan untuk melayani kegiatan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- 3) Bandar Udara Domestik, adalah bandar udara yang hanya melayani rute penerbangan dalam negeri.
- 4) Bandar Udara Internasional, adalah bandar udara yang ditetapkan untuk melayani rute penerbangan dalam negeri maupun rute dari dan keluar negeri. Biasanya pada bandar udara Internasional dilengkapi dengan fasilitas *custom*, *imigration*, *quarantine* (CIQ).

- 5) Bandar Udara Pengumpul (hub) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang atau cargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
- 6) Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) adalah bandar udara yang tujuannya untuk menunjang atau bandar udara pengumpul mempunyai cakupan pelayanan terbatas atau sebagai salah satu prasarana pembantu pelayanan kegiatan lokal.

4. *Safety Management System (SMS)*

No 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 217 ayat (3) huruf d menyatakan bahwa salah satu persyaratan teknis untuk memperoleh sertifikat Bandar udara adalah adanya system manajemen keselamatan operasi Bandar udara. Pasal 374 ayat (1) menyatakan bahwa setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) dengan berpedoman pada program keselamatan penerbangan nasional (*state safety program*).

Sistem manajemen keselamatan di bandar udara merupakan sebuah sistem manajemen termasuk struktur organisasi, tanggung jawab,

prosedur, proses dan ketentuan yang dilaksanakan sebagai kebijakan keselamatan dan sarana untuk menjaga pembentukan ketentuan, peraturan dan standar serta pelaksanaannya terfokus kepada sumber daya manusia dan organisasinya.

Untuk penerapannya, penyelenggara bandar udara harus membentuk sebuah unit kerja yang dipimpin oleh seorang manajer *safety/officer*, sebagai seorang yang bertanggungjawab memberikan panduan dan arahan untuk system manajemen keselamatan (Cholid, Christian, Basuki, Adi, 2010) beserta jajaran. Pengembangan manajemen sistem keselamatan akan terbentuk mengikuti setiap bandar udara berdasarkan fasilitas-fasilitas dan jumlah pergerakan pesawat yang ada. Bagi penyelenggara yang sudah menerapkan system manajemen keselamatan (*Safety Management System/SMS*) dapat melakukan pengawasan keselamatan di bandar udara terhadap segala aktifitas yang dilakukan pihak lain. Oleh karena itu semua institusi yang berada di bandar udara harus bekerja sama dalam program peningkatan keselamatan penerbangan dan penggunaan bandar udara secara aman serta wajib untuk segera melaporkan apabila terjadi *accident* atau kesalahan yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan di bandar udara.

5. *Ground Support Equipment (GSE)*

Peralatan Penunjang Pelayanan Darat atau *Ground Support Equipment (GSE)* adalah termasuk fasilitas pelayanan bandar udara yang

telah diatur oleh UU No.1 tahun 2009 tentang penerbangan,Pasal 219. Berdasarkan SKEP 91/IV/2008 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat atau GSE (*Ground Support Equipment*) adalah “alat-alat bantu yang disiapkan untk keperluan pesawat udara didarat pada saat kedatangan dan/atau keberangkatan,pemuatan dan/atau,penurunan penumpang,kargo dan pos”. berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 222,maka setiap personil bandar udara yang terkait langsung dengan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku. Hal ini dijelaskan juga pada peraturan dibawahnya yaitu KP/041/2017 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR-139) mengatur tentang Lisensi Personel Bandar Udara, bahwa setiap personel di bidang penerbangan wajib memiliki Lisensi atau Sertifikat Kompetensi yang di keluarkan oleh Mentri/Kementrian Perhubungan melalui Direktorat Bandar Udara (DBU) sesuai rating yang berlaku termasuk diantaranya semua petugas/operator yang mengoperasikan *Ground Support Equipment* (GSE) atau yang biasa kita sebut dengan GSE Operator.

6. Jenis-jenis *Ground Support Equipment* (GSE)

Untuk menunjang pelayanan pesawat udara di darat, pada beberapa Bandar udara tersedia peralatan penunjang operasi darat pesawat udara (*Ground Support Equipment* / GSE). Setiap jenis peralatan yang dioperasikan harus sesuai peruntukannya dan wajib memenuhi persyaratan

teknis dan spesifikasi fungsionalnya yang dibuktikan dengan Sertifikat Kelaikan Operasi yang diterbitkan oleh Ditjen Perhubungan Udara.

Jenis peralatan dan persyaratan sertifikat kelaikan operasi diatur di dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. SKEP/75/III/2001 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/ GSE*). Pengujian kelaikan peralatan dapat dilimpahkan kepada pihak ketiga (Badan Hukum Indonesia) yang telah mendapatkan Sertifikat Persetujuan dari Ditjen Perhubungan Udara. Syarat dan tata cara bagi Badan Hukum Indonesia untuk mendapatkan Sertifikat Persetujuan sebagaimana diatur dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. 93 Tahun 2001 tentang Persyaratan Badan Hukum Indonesia Sebagai Pelaksana Pengujian Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/ GSE*).

Berdasarkan fungsinya, *Ground Support Equipmet* (GSE) dibagi menjadi dua bagian yaitu :

a. *GSE Motorized*

Definisi *GSE Motorized* adalah semua jenis *Ground Support Equipment* (GSE) yang memiliki/menggunakan tenaga penggerak (mesin, generator, dan lain-lain). Adapun contoh-contoh dari *GSE Motorized*, yaitu :

1) *Baggage Towing Tractor* (BTT)

Baggage Towing Tractor atau desingkat sebagai BTT merupakan kendaraan yang berfungsi sebagai penarik/penggandeng peralatan GSE lainnya seperti *Baggage Car, Cargo Dollies, GPU, dll*

2) *Aircraft Towing Tractor (ATT)*

Aircraft Towing Tractor (ATT) merupakan kendaraan yang berfungsi sebagai penarik (*towing*) maupun pendorong (*pushback*) pesawat terbang

3) *Ground Power Unit (GPU)*

Ground Power Unit (GPU) merupakan peralatan yang berfungsi sebagai pemasok tenaga listrik baik AC maupun Dc berupa mesin generator pada pesawat terbang selama berada di darat.

4) *Aircraft Starter Unit (ASU)*

Aircraft Starter Unit (ASU) merupakan peralatan yang berfungsi sebagai kompresor yang digunakan untuk memutar atau menggerakkan mesin pesawat udara, dapat juga digunakan untuk mengoperasikan *Air Conditioner* pesawat.

5) *Belt Conveyor Loader (BCL)*

Belt Conveyor Loader (BCL) merupakan kendaraan yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan bagasi maupun

cargo pada kompartemen depan atau belakang (*pada pesawat narrow body*) dan Bulk (*pada pesawat wide body*)

6) *Lift Loader* (LLD)

Lift Loader (LLD) merupakan kendaraan khusus yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan bagasi maupun cargo pada kompartemen depan atau belakang (*pada pesawat wide body*) dan menurunkan cargo dari *main deck* pesawat (*pada pesawat narrow body khusus cargo*)

7) *High Catering Truck* (HCT)

High Catering Truck (HCT) merupakan kendaraan berupa truk khusus yang berfungsi untuk menaikkan dan/atau menurunkan kebutuhan catering/F&B pada pesawat terbang.

8) *Passanger Boarding Stair* (PBS)

Passanger Boarding Stair (PBS) merupakan kendaraan yang membawa tangga untuk menaikkan dan/atau menurunkan orang / penumpang dari/ke pesawat udara.

9) *Lavatory Service Truck* (LST)

Lavatory Service Truck (LST) merupakan kendaraan berjenis truck yang khusus digunakan sebagai penampung sementara serta penguras lavatory atau toilet pada pesawat udara.

10) *Water Service Truck* (WST)

Water Service Truck (WST) merupakan kendaraan berjenis truck yang khusus digunakan memasok kebutuhan air bersih atau steril pada pesawat udara.

b. *GSE Non-Motorized*

GSE Non-Motorized adalah semua jenis *Ground Support Equipment* (GSE) yang tidak memiliki atau menggunakan tenaga penggerak dan dijalankan secara manual atau digandeng (*towed*) oleh *GSE Motorized* berupa *Baggage Towing Tractor* (BTT), atau *Aircraft Towing Tractor* (ATT) khusus untuk *towbar*.

Beberapa contoh peralatan *GSE Non-Motorized* yang umum digunakan pada pesawat, yaitu :

1) *Baggage Cart*

Kereta angkut (*Baggage carts*), digunakan untuk mengangkut *cargo*, *excess baggage*, *mail*, dan material lainnya dari terminal ke pesawat atau *sorting facility*. *Carts* dilengkapi dengan system pengereman dengan memblok roda sehingga tidak bergerak ketika akan disambungkan dengan balok untuk ditarik. Banyak kereta yang dilengkapi dengan penutup, kecuali untuk bagian yang menggunakan plastik dilindungi dengan terpal sehingga items terlindungi dari kondisi cuaca.

2) *Container/ Cargo Dollys and Pallets*

Trolli untuk *container* dan *pallet* digunakan untuk mengangkut muatan di *container* dan *pallet*. Dari keduanya memiliki inbuilt rollers atau roll untuk memudahkan di dalam mengangkut container dan pallet ke dalam space pesawat. *Container* dan *pallet* juga wajib dilengkapi dengan *built-in fuses*. Mekanik rem bergantung kepada konstruksi blok roda ketika trolli diangkat ke atas atau sebaliknya. Trolli untuk container memiliki pola memutar untuk membuat container dapat berbalik arah secara langsung saat proses loading ke dalam pesawat. Semua bagian pada trolli, baik roda, pole, system pengereman, bagian sambungan haruslah sesuai prosedur.

3) *Passanger Boarding Stairs*

Passenger boarding stairs terkadang disebut tangga udara, digunakan untuk mengangkut penumpang dari darat ke kabin pesawat. Semenjak banyak pesawat yang memiliki pintu pesawat yang tinggi dari darat, tangga membantu penumpang naik dan turun dengan aman serta efisien. Ada beberapa tangga yang seperti eskalator sehingga mempermudah penumpang, ada juga tangga yang biasa saja. Banyak tangga yang dapat menyesuaikan ketinggian tangga dengan ketinggian pesawat.

4) *Towbar Less/ Penghubung ATT-Pesawat Udara*

Towbar Less merupakan mobil/ traktor penarik pesawat/ pendorong pesawat yang digunakan dalam kegiatan *Ground Handling*. Tipe mobil ini berbeda dari *Aircraft Towing* yang membutuhkan besi penghubung (*towbar*) yang dihubungkan ke roda depan pesawat (*nose gear*). Kegunaan kedua mobil ini adalah untuk memarkirkan pesawat ke *apron* ataupun menarik pesawat dari *apron* menuju *taxiway* untuk kemudian pesawat dilepas dari mobil *towbar less* agar bisa menuju *runway* dan pesawat dapat tinggal lepas landas. Atau juga bisa membawa pesawat ke hanggar untuk keperluan teknis perawatan.

Mobil ini penting digunakan karena tidak mungkin seorang pilot yang ahli dan berpengalaman sekalipun dapat memarkirkan pesawat secara tepat dan benar. Karena seorang pilot tidak dapat melihat bagian belakang dan samping pesawat. Bahkan pada beberapa tipe pesawat pilot sama sekali tidak dapat melihat bagian depan (*nose*) pesawat.

7. Kinerja

Semua tujuan dalam suatu organisasi dapat dicapai dengan mudah apabila seluruh komponen organisasi dapat bekerja dengan optimal, termasuk peningkatan prestasi kerja. Seorang pegawai/tenaga kerja dapat meningkatkan prestasi kerja apabila ada keyakinan bahwa harapan, keinginan, keperluan serta kebutuhan pasti terpenuhi. Istilah kinerja dalam bahasa Inggris yaitu "*performance*". *Performance*

yaitu kata benda. Jadi arti kinerja yaitu hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang maupun kelompok di dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang serta tanggung jawab masing-masing untuk mencapai suatu tujuan organisasi. Kinerja merupakan suatu pencapaian atas tujuan organisasi yang dapat terbentuk *output* kualitatif atau kuantitatif, fleksibilitas, kreatifitas, dapat diandalkan maupun hal-hal lain yang dapat diinginkan. Colquitt, dkk (2015), menyebutkan: *“Job performance is formally defined as the value of the set of employee behaviors that contribute, either positively or negatively, to organizational goal accomplishment.”*

Hal tersebut mengandung arti bahwa kinerja secara formal didefinisikan sebagai nilai dari serangkaian perilaku seorang karyawan yang berkontribusi, baik secara positif atau negatif untuk mencapai tujuan suatu organisasi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia arti kinerja adalah: “(1) sesuatu yang dicapai, (2) prestasi yang diperlihatkan dan (3) kemampuan kerja”. Pada organisasi yang sangat efektif, pihak manajemen membantu menciptakan sinergi yang positif, yaitu secara keseluruhan yang lebih besar dari pada jumlah dari bagian-bagiannya. Ditingkat manapun tidak ada satu ukuran kriteria yang tepat merefleksikan kinerja. Istilah kinerja dapat diartikan sebagai watak atau semangat fundamental yang menghasilkan produktifitas serta kinerja dari kebiasaan suatu kelompok masyarakat di dalam melakukan suatu hal berkaitan dengan kewajibannya.

Dalam suatu organisasi profesional, sebagai bentuk penghargaan dari apa yang telah dilakukan terhadap organisasi, maka seorang pegawai tentu harus mendapatkan imbalan atas prestasi yang diberikannya. Sesuatu yang diberikan kepada pegawai sebagai hadiah atas hasil kerjanya sering disebut dengan istilah kompensasi. Apabila kompensasi yang diterima oleh seorang pegawai sudah sesuai dengan usaha yang telah dilakukannya, maka mereka akan merasakan kepuasan tersendiri, dan demikian juga sebaliknya. Tinggi rendahnya kinerja seorang pegawai sangat berkaitan dengan sistem pemberian penghargaan yang telah diterapkan oleh suatu organisasi atau lembaga di tempat mereka bekerja.

8. Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

Menurut pasal 1 Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan: “Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.” Selanjutnya juga disebutkan bahwa “Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.” Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.

Penyelenggaraan suatu angkutan penerbangan hanya dapat

dilakukan jika seluruh aspek yang terkait dalam penyelenggaraan tersebut telah memenuhi persyaratan kelaikan udara sebagaimana diatur dalam pasal 34 sampai pasal 51 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kelaikan udara adalah terpenuhinya desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi

Menurut (Richard H Wood, 1991) keselamatan penerbangan adalah kebebasan dari bahaya, tidak adanya resiko. Dalam, (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 3, 2011) keselamatan penerbangan adalah keadaan terwujud dari penyelenggara penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.

Menurut Cholid, Christian, dan Basuki Adi (2010), hal yang penting bagi keselamatan penerbangan adalah terpenuhinya prosedur dan persyaratan operasional penerbangan baik dari segi kelaikan pesawat udaranya maupun terpenuhinya kru penerbangan yang berlisensi sesuai dengan tipe dan jenis pesawat yang dioperasikan. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keamanan dan keselamatan dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah penting dan tergantung pula pada keamanan dari bandar udara yang memberangkatkan pesawat tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat di

darat maupun di udara. aturan aturan di berbagai Undang Undang mulai dari UU No. 2 tahun 1976, UU No 1 tahun 2009 yg merupakan revisi dari UU No.15 tahun 1992 mengatur tentang penerbangan sipil di dalam negeri, mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandar udara sipil, serta tentang tata cara pemeriksaan keamanan di dalam sebuah bandar udara sipil.

Yang bertanggung jawab atas keselamatan penerbangan :

- 1) Otoritas penerbangan (Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara).
Dalam hal ini DSKU bertindak sebagai regulator untuk menentukan kualitas kelaikan pesawat udara. Apakah pesawat boleh atau tidak untuk beroperasi.
- 2) Operator penerbangan (*airlines*). Pihak ini berfungsi untuk mengoperasikan pesawat yang telah diijinkan oleh regulator untuk beroperasi. Operator penerbangan sebagai penyedia jasa haruslah memenuhi kriteria yang telah ditetapkan oleh regulator. Hal ini sangat penting karena bertanggung jawab langsung kepada pengguna jasa transportasi udara.
- 3) Manufaktur (pabrik pesawat)

Dalam memproduksi pesawat, manufaktur bertanggung jawab penuh dalam hal fabrikasi pesawat. Prestasi terbang dan keselamatan terbang ditentukan oleh pihak manufaktur. Karena

pembuatan pesawat mulai dari perancangan hingga produksinya sangat ditentukan oleh pabrikan pesawat itu sendiri.

Pada dasarnya dengan mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku maka akan dapat meningkatkan keselamatan dalam penerbangan. prosedur keselamatan ini terkadang merupakan hal-hal yang sepele untuk dilakukan akan tetapi efeknya sangat besar dalam meningkatkan keselamatan penerbangan antara lain dengan menon-aktifkan telepon genggam selama penerbangan berlangsung agar tidak mengganggu sistem navigasi dari pesawat tersebut. Selain itu, ada juga hal lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan, yaitu :

- a. Memberikan sanksi yang jelas dan tegas terhadap pihak-pihak yang melakukan pelanggaran.
- b. Meningkatkan kesejahteraan para pihak yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan.
- c. Banyak melakukan sosialisasi keselamatan, misalnya dengan menempel banyak poster yang menerangkan tentang pentingnya mematuhi prosedur penerbangan, atau bisa juga mensosialisasi pada masyarakat sekitar bandara untuk tidak bermain layang-layang dekat bandara karena akan berbahaya pada operasi penerbangan.

Organisasi penerbangan dunia ICAO, mengeluarkan beberapa aturan untuk menjaga keamanan serta keselamatan sebuah penerbangan

juga bandar udara sipil dari tindakan melawan hukum yang diatur dalam *Annex 17* dan *Annex 18*, dimana :

- a. *Annex 17* mengatur tentang tata cara pengamanan penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum.
- b. *Annex 18* sendiri mengatur tata cara pengangkutan bahan dan/atau barang berbahaya yang diangkut menggunakan pesawat udara sipil.

Di Indonesia mengacu pada aturan yang di atur di berbagai Undang-Undang mulai dari UU No.2 thn 1976, UU No.1 thn 2009 yg merupakan revisi dari UU No.15 thn 1992 tentang penerbangan sipil di dalam negeri, mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandar udara sipil serta tentang tata cara pemeriksaan keamanan di dalam sebuah bandar udara sipil. Penerapan undang-undang tersebut di perjelas pula dengan berbagai aturan-aturan lain seperti Peraturan Presiden (PP No.3 thn 2001), Keputusan Menteri Perhubungan Udara (KM.09 thn 2010), juga dengan beberapa Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara antara lain seperti SKEP/2765/VIII/2010 tentang tata cara pemeriksaa keamanan, SKEP/100/VII/2003,serta SKEP/43/III/2007 yang mengatur tentang *Liquid Aerosol* dan *Gel*.

Ketelitian dan kelayakan GSE dalam aktivitas *ground handling*. untuk keselamatan penerbangan adalah salah satu faktor penting yang sangat perlu diperhatikan. Pola operasi *ground handling* 24 jam dengan

kondisi panas dan hujan di area *apron* bandar udara pasti akan berpengaruh terhadap operator serta peralatan pendukung atau *Ground Support Equipment* (GSE). Tidak jarang bahaya muncul dari *Ground Support Equipment* (GSE) akibat perubahan cuaca dan pola operasi di area kerja. Untuk mengatur kelaikannya sebelum digunakan untuk mendukung operasional pesawat terbang. *Ground Support Equipment* (GSE) merupakan bagian dari fasilitas yang harus tersedia untuk mendukung operasi. Karena itu, standar yang digunakan pada standar global di industri transisi. Ketentuan ini tidak hanya berlaku untuk peralatannya, tetapi juga personel yang diterapkan. Setiap operator *Ground Support Equipment* (GSE) harus memenuhi persyaratan minimum yang harus ditentukan untuk mendapatkan keselamatan yang terjamin. Kejadian apa pun yang ada didarat penanganan pasti terhadap kesuksesan dan keselamatan pesawat. Karena itu, ketelitian *Ground Support Equipment* (GSE) menjadi topik utama dalam penelitian ini.

Dalam penelitian ini diharapkan kesadaran kita terhadap pengelolaan *Ground Support Equipment* (GSE) semakin baik. Dalam operasi penerbangan, cuaca merupakan faktor penting yang harus mendapat perhatian, juga dengan aktivitas penanganan darat di tengah matahari atau di malam yang dingin. Perubahan suhu yang drastis ini pasti mempengaruhi operator dan peralatan pendukung atau *Ground Support Equipment* (GSE). Jadi, inilah pentingnya ketelitian operator *Ground Support Equipment* (GSE) untuk memastikan pengoperasian

yang sesuai dengan *standart operational procedure* (SOP) serta memastikan kelayakannya sebelum digunakan untuk mendukung operasi pesawat.

9. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Dalam dunia penerbangan, terdapat tiga hal yang saling berkaitan, yaitu keamanan, keselamatan dan kecelakaan atau bencana penerbangan. Menurunnya tingkat keamanan dan keselamatan ini dapat mengakibatkan terjadinya bencana penerbangan, sehingga keamanan dan keselamatan penerbangan saling terkait dan sulit untuk dipisahkan, untuk itu penggunaan rumusan penggenai keselamatan penerbangan relatif sering diikuti dengan “keamanan” juga.

Menurut E. Suherman, ada berbagai faktor yang akhirnya berkombinasi menentukan ada atau tidaknya keselamatan penerbangan, yaitu: pesawat udara, personel, prasarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur. Mengenai pesawat udara terdapat hal-hal yang paling relevan dengan keselamatan yaitu: desain dan konstruksi yang memenuhi aspek *crashworthiness* yang merupakan sifat-sifat pesawat yang sedemikian rupa sehingga saat terjadi kecelakaan yang seharusnya *survivable* tidak didapati penumpang yang terluka parah, selanjutnya adalah kelaikudaraan yang berkenaan pada saat pengoperasian pesawat, dan yang ketiga adalah perawatan pesawat. Kemudian berkenaan dengan personel atau awak

pesawat, adanya pendidikan dan latihan, lisensi, kesehatan serta batas waktu terbang, menjadi upaya yang penting sebagai antisipasi dan optimalisasi kesiapan terbang.

Prasarana berupa bandar udara dengan segala alat bantu, dari mulai navigasi yang menggunakan alat mutakhir hingga ruang tunggu yang nyaman bagi calon penumpang. Kriteria alat dan fasilitas dari bandar udara akan menentukan klasifikasi baik buruknya atas bandar udara. Selain bandar udara juga ada prasarana lainnya adalah rambu-rambu lalu-lintas udara dan alat bantu navigasi di luar pelabuhan udara yang perlu diperhatikan perawatannya. Selain itu prasarana juga sangat berhubungan dengan keamanan, upaya-upaya pencegahan tindak pidana hendaknya dilakukan melalui sistem penjagaan yang ketat di bandar udara.

Selain faktor tersebut, masih ada faktor lingkungan atau alam. Seperti cuaca yang tidak menentu sebagai akibat perubahan iklim juga merupakan factor yang kuat dalam terjadinya kecelakaan penerbangan. Prof. Oetarjo Diran menyebutkan: *“the aviation system is a typical complex an interactive socio-technical-environmental system”*. K. Martono juga menambahkan bahwa kecelakaan terdiri dari berbagai faktor yaitu manusia (*man*), pesawat udara (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*), dan pengelolaan (*management*).

B. Penelitian yang Relevan

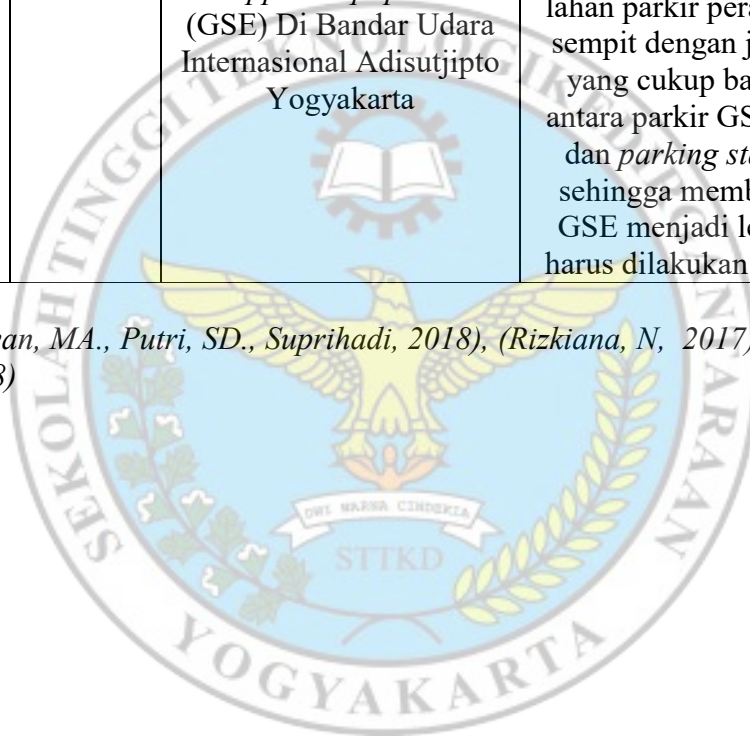
Bagian ini menjelaskan perbedaan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian terdahulu yang relevan. Hal ini bermaksud untuk menghindari penjiplakan. Berikut daftar penelitian pada tabel 2.1

Tabel 2. 1 Daftar Penelitian yang Relevan

Nama Peneliti	Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
M.Arif Hernawan, Sinta Dwi Putri, Suprihadi	2018	Ketersediaan <i>Ground Support Equipment</i> Dan Kinerja <i>Operator Ramp Services</i> Di Bandar Udara Soekarno Hatta	Hasil analisis ketersediaan peralatan <i>ground support</i> PT JAS di bandar udara Soekarno-Hatta bahwa sebagian responden menilai ketersediaan peralatan <i>ground support</i> adalah baik, total nilai responden yang menjawab sangat setuju dan setuju sebesar 77%. Maka secara keseluruhan kinerja operator dinilai baik sudah sesuai dengan SOP berlaku, namun PT JAS harus melakukan kegiatan <i>outing</i> supaya karyawan lebih dekat satu dengan yang lainnya sehingga dapat bekerja sama dengan baik.
Nurrakhmi Rizkiana	2017	Potensi Bahaya Pekerja <i>Ground Handling</i> , <i>Divisi Ramp Handling</i> , dan <i>Ground Support Equipment</i>	Potensi bahaya yang terdapat di <i>ground handling</i> divisi <i>ramp handling</i> dan <i>GSE Bandar Udara Ahmad Yani Semarang</i> meliputi terlindas <i>trolley</i> , terbentur badan pesawat, terjatuh dari bagasi pesawat, terpapar kebisingan, panas, debu, tidak memakai alat pelindung telinga, tidak ada <i>safety sign</i> di area kerja. Risiko yang terdapat di <i>ground handling</i> divisi <i>ramp handling</i> dan <i>GSE Bandara Ahmad Yani Semarang</i> termasuk dalam kategori <i>low risk</i> dengan jumlah 9 risiko, <i>moderate risk</i> dengan jumlah 2 risiko dan <i>high risk</i> dengan jumlah 7 risiko. Di <i>ground handling</i> divisi <i>ramp handling</i> dan <i>GSE Bandara</i>

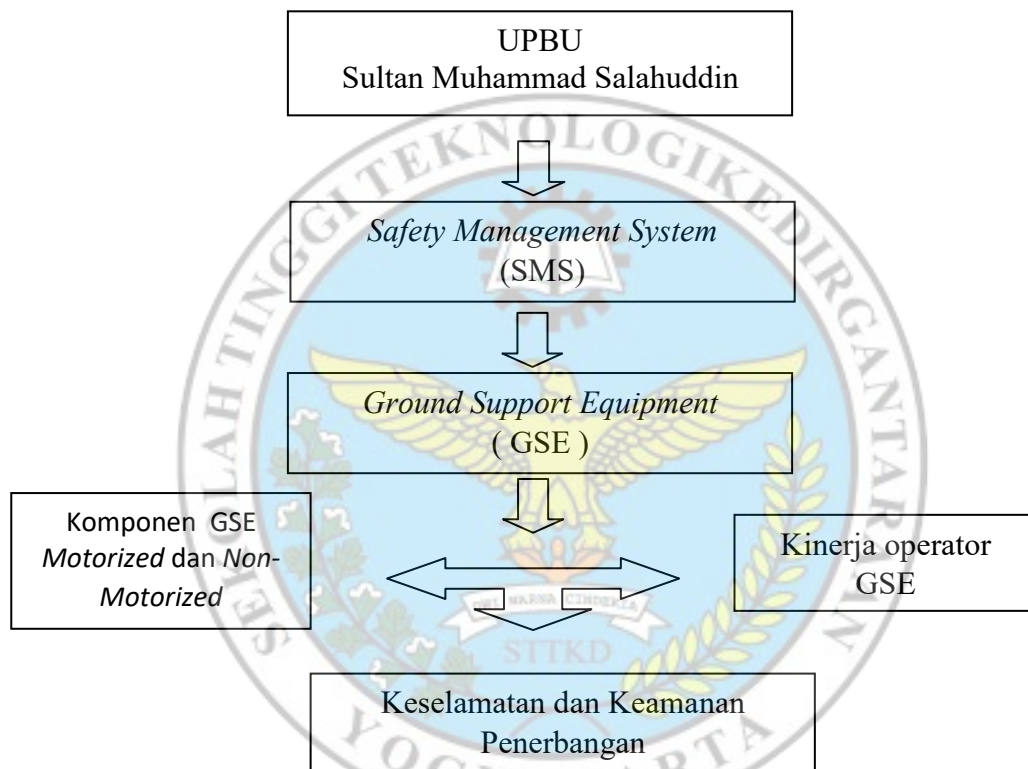
			Ahmad Yani Semarang tidak ada risiko kategori extreme risk
Muhammad Alfathoni E Akbar	2018	Kinerja Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Mengawasi <i>Ground Support Equipment</i> (GSE) Di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta	Kelaikan peralatan <i>Ground Support Equipment</i> (GSE) sudah sesuai dengan SOP dan dari 3 sampel perusahaan GSE ,PT Gapura dalam melakukan service di apron sangat berhati-hati dan cepat sehingga proses boarding jadi lebih cepat kemudian untuk permasalahan yang terjadi adalah lahan parkir peralatan GSE yang sempit dengan jumlah alat GSE yang cukup banyak dan jarak antara parkir GSE dengan <i>apron</i> dan <i>parking stand</i> yang dekat sehingga membuat pergerakan GSE menjadi lebih lambat dan harus dilakukan dengan hati-hati

Sumber : (Hernawan, MA., Putri, SD., Supriyadi, 2018), (Rizkiana, N, 2017), (Akbar,MAE, 2018)



C. Kerangka Pemikiran Operasional

Penelitian ini dapat dijelaskan melalui alur pada Gambar 2.1. Kerangka pemikiran ini dibuat untuk memudahkan proses penelitian dan untuk membantu mengikuti alur pikir atau pendekatan penelitian secara sistematis.



Sumber : Peneliti

Gambar 2. 1 Proses pelaksanaan penelitian

Setiap Bandara harus mampu memberikan kepercayaan pada penumpang terkait keselamatan dan keamanan penerbangan. Demikian pula dengan Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin memiliki kewajiban untuk menerapkan *Safety Management System* (SMS).

Keselamatan dan keamanan penerbangan dipengaruhi oleh beberapa faktor, salah satunya adalah kinerja operator *Ground Support Equipment*

(GSE) dalam mengoperasikan komponen *Ground Support Equipment* (GSE) baik *Ground Support Equipment* (GSE) motorized maupun *Ground Support Equipment* (GSE) non-motorized.

Indikator Kinerja operator GSE dalam pengoperasian komponen GSE harus merujuk pada *Standar Operational Prosedur* (SOP) dan peraturan yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 635 Tahun 2015 tentang standar peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment*/GSE) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara. Dengan adanya semua komponen tersebut maka tujuan keamanan dan keselamatan penerbangan akan tercapai.

