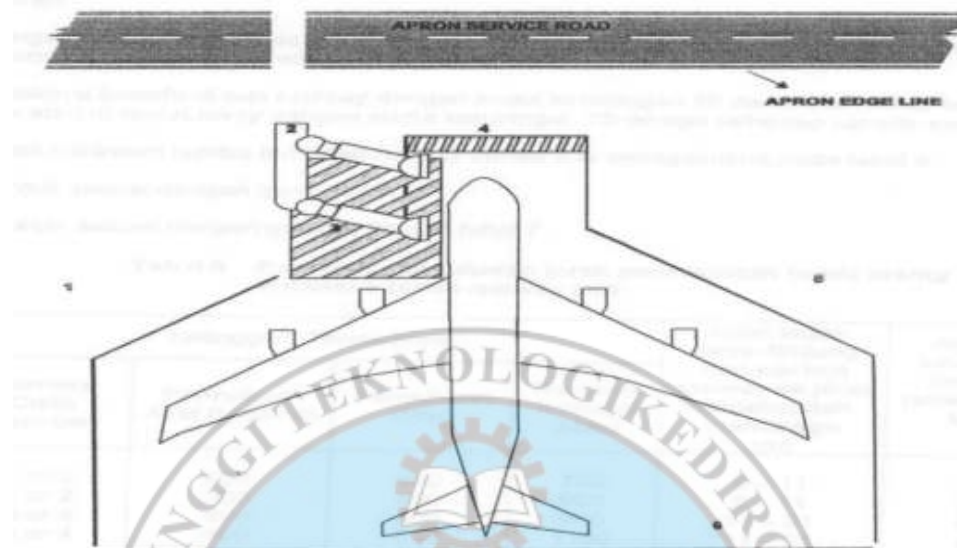


- c) Letaknya di apron area dan tulisannya dapat dibaca dari ruang kemudi.
- d) Bentuk dan ukuran huruf dan angka sebagaimana dimaksud pada huruf a sesuai dengan gambar 30 dan gambar 31 (gambar dapat dilihat pada lampiran)
- e) Bentuk aircraft stand identification yang disertai dengan koordinat sebagaimana dimaksud pada huruf a sesuai gambar 32 (gambar dapat dilihat pada lampiran).
- f) Ukuran huruf dan angka koordinat sebagaimana yang tercantum dalam aircraft stand identification, tingginya tidak lebih dari 20 sentimeter.

3. Service Road

Service Road merupakan tanda berupa 2 (dua) garis yang paralel sebagai batas pinggir jalan dan garis putus-putus sebagai petunjuk sumbu jalan, berwarna putih dengan lebar garis 0,15 meter (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 21 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standart Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara). Fungsinya sebagai jalan pelayan umum bagi kendaraan/peralatan untuk membatasi sebelah kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan Ground Support Equipment terpisah dengan pesawat udara. Pada beberapa bandar udara yang memiliki apron yang cukup luas Service Road juga disediakan

ditengah apron. Letaknya di apron area. Bentuknya sesuai gambar berikut dan disesuaikan dengan kebutuhan operasional:



Gambar 2.1 Service Road
Sumber: SKEP/11/I/2001

4. Pengertian Keamanan Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 menjelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Sedangkan, menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 menjelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. Pemerintah telah mempunyai Program Nasional Keamanan Penerbangan Sipil (National Civil Aviation Security Programme) yang bertujuan untuk keamanan dan

keselamatan penerbangan, keteraturan dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat dan masyarakat, dan instalasi di kawasan bandar udara dari tindakan melawan hukum. Selain itu juga untuk meningkatkan keamanan penerbangan di Indonesia pemerintah membuat sebuah program yaitu Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN) dengan bertujuan untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan di Indonesia melalui pemberian regulasi, standar dan prosedur serta perlindungan yang diperlukan bagi penumpang, awak pesawat udara, personel di darat, dan masyarakat dari tindakan melawan hukum. Program Keamanan Penerbangan Nasional adalah dokumen tertulis yang memuat peraturan, prosedur dan langkah-langkah pengamanan yang diambil untuk melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum. Keamanan penerbangan memiliki sasaran untuk mempertahankan tingkat keamanan bandar udara dan angkutan udara yang memberikan pelayanan penerbangan di Indonesia.

5. Pengertian Keselamatan Penerbangan

Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 menjelaskan bahwa keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelayakan teknis terhadap sarana dan prasarana

penerbangan beserta penunjangnya. Keselamatan penerbangan merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab seluruh pemangku kegiatan dibidang penerbangan, dorongan untuk mematuhi dan mengikuti standar tingkat keselamatan harus dimulai dari tingkat tertinggi manajemen di setiap organisasi. Keselamatan penerbangan adalah kunci bagi penyedia jasa penerbangan agar dapat berkontribusi dalam memenuhi kepentingan negara.

ICAO (International Civil Aviation Organization) mendefinisikan keselamatan (safety) sebagai kondisi dimana risiko terjadinya cedera bagi seseorang ataupun risiko terjadinya kerusakan atas sesuatu telah dikurangi dan dipertahankan pada tingkat yang telah ditentukan atau pada tingkat lebih rendah dengan melakukan identifikasi bahaya (hazard) dan proses manajemen resiko secara berkesinambungan. Jadi, keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi.

6. Safety Management System

Peraturan Pemerintah Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2009 menjelaskan bahwa Safety Management System (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah suatu pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan, termasuk struktur organisasi yang diperlukan, kewajiban, kebijakan, dan prosedur. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2007 menjelaskan bahwa Safety Management System (Sistem Manajemen Keselamatan) adalah suatu sistem monitoring yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab yang memonitor kinerja keselamatan dari perawatan dan pengoperasian serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko tersebut dengan membahas perihal keselamatan secara berkala yang dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen safety.

Pemerintah melakukan revisi Peraturan Pemerintah dan Peraturan Keselamatan Penerbangan atau Civil Aviation Safety Regulation (CASR) untuk memasukan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan berupa tanggung jawab keselamatan oleh Presiden Direktur, sistem mengidentifikasi bahaya, menganalisa resiko, kewajiban melakukan evaluasi keselamatan secara berkala, indikator keselamatan, internal evaluasi, emergency response plan yang dituangkan dalam safety manual

airliens. Sesuai dengan ketentuan Annex 6, 11, dan 14 Pemerintah harus mensyaratkan bahwa masing-masing operator, organisasi perawatan pesawat terbang, penyedia pelayanan ATS (Air Traffic Service), dan operator bandara bersertifikat menerapkan sistem manajemen keselamatan. Dasar hukum Safety Management System adalah Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2009 tentang Sistem Manajemen Keselamatan serta Peraturan Menteri Perhubungan (KM Nomor 8 Tahun 2010) tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional, disitu disebutkan penyelenggara Bandar Udara diwajibkan membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan Safety Management System secara berkelanjutan.

Menurut Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS 139) menjelaskan bahwa bagian-bagian sistem manajemen keselamatan yang dibuat untuk memastikan bahwa semua persyaratan keselamatan dapat dipenuhi/diikuti, dan untuk mencapai perbaikan terus-menerus dalam menjaga kinerja keselamatan. Meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Kebijakan dalam hal keselamatan, prosedur tentang manajemen keselamatan, dan manajemen akuntabilitas mengenai proses operasional dan perawatan

- b. Struktur atau organisasi sistem manajemen keselamatan (Safety Management System/SMS) meliputi penentuan/pengisian personel, penentuan peranan kelompok atau individu, dan tanggung jawab dalam masalah-masalah keselamatan serta adanya kelanjutan pemantauan keselamatan
- c. Pengembangan strategi dan perencanaan sistem keselamatan dan penyedia metode/tata cara (meliputi identifikasi bahaya dan penilaian resiko) untuk mengawasi suatu resiko agar serendah mungkin, sementara semua standar lain yang berlaku, aturan atau perundangan tetap diikuti/dipatuhi.
- d. Penerapan sistem manajemen keselamatan yang meliputi penggunaan fasilitas/peralatan, metode dan prosedur untuk suatu penyampaian yang efektif dari berita-berita keselamatan dan pemberlakuan (enforcement) persyaratan-persyaratan keselamatan.
- e. Usaha-usaha yang dilakukan untuk peningkatan keselamatan dan pencegahan kejadian/kecelakaan.
- f. Investigasi, analisis dan pelaporan tentang suatu kejadian/kecelakaan, keluhan, kerusakan, kesalahan, perbedaan-perbedaan, dan kegagalan.
- g. Tersedianya dokumentasi untuk semua fasilitas yang terkait dengan berlaku/current, juga dokumentasi untuk masalah operasional dan perawatan yang meliputi informasi tentang desain dan konstruksi daerah perkerasan untuk pergerakan pesawat udara, aeronautical

lighting, dengan cara sedemikian, untuk dapat dengan cepat dan memudahkan pencarian data, termasuk peta-peta apabila diperlukan.

- h. Aktifitas yang berkaitan dengan pelatihan dan kecakapan staf/personel dalam bidang keselamatan.
- i. Memasukan dan memberlakukan persyaratan-persyaratan keselamatan ke dalam kontrak kerja bandar udara.
- j. Evaluasi dan pemantauan terhadap kinerja sistem manajemen keselamatan, yang meliputi audit keselamatan internal dan peninjauan quality control terhadap keselamatan.

Sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan dijabarkan lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2009 tentang Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management system) meliputi:

- a. Kebijakan dan Sasaran Keselamatan. Secara garis besar kebijakan keselamatan merupakan metode dan proses organisasi untuk mencapai sasaran keselamatan yang diinginkan. Kebijakan keselamatan antara lain berisi tentang komitmen manajemen keselamatan (Safety Management System), manajer/kepala bidang, dan karyawan terhadap Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System), serta cara untuk mencapai sasaran keselamatan termasuk adanya acuan terhadap pelaksanaan non punitive reporting system, hazard dan risk

management, pelaksanaan pendidikan dan/atau pelatihan serta komunikasi/sosialisasi informasi keselamatan.

- b. **Manajemen Risiko Keselamatan.** Manajemen risiko merupakan proses identifikasi, analisa, dan eliminasi dan mitigasi pada tingkat yang dapat diterima (acceptable level of safety) terhadap keadaan berbahaya (hazard) dan risiko (risk) yang mengancam operasional bandar udara. Manajemen risiko merupakan kunci dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) dengan pendekatan berbasis data laporan yang dapat dipertanggung jawabkan untuk alokasi sumber dayanya.
- c. **Jaminan Keselamatan** menekankan bagaimana penyedia jasa layanan penerbangan dalam mengelola persyaratan keamanan yang didalamnya terdapat kegiatan sebagai berikut:
 - 1) Pengawasan
 - 2) Pengumpulan, analisis, dan pertukaran data keselamatan
- d. **Promosi keselamatan** berisi tentang bagaimana penyedia jasa layanan penerbangan menyampaikan keselamatan melalui semua pemangku kepentingan termasuk di dalamnya adalah pelatihan dan sosialisasi keselamatan.

7. Tahap Pelaksanaan Safety Management System

Pelaksanaan Safety Management System memiliki beberapa tahapan pelaksanaan yaitu:

- a. Tahap 1 berupa perencanaan, merupakan suatu rencana penyelenggara bandar udara namun atau penyelenggara bandar udara khusus mengenai bagaimana segala keperluan dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) akan dipenuhi dan diintegrasikan terhadap seluruh aktivitas penyelenggara bandar udara umum dan penyelenggara bandar udara khusus beserta kerangka tanggung jawab terhadap pelaksanaan tersebut.
- b. Tahap II berupa proses reaktif yang memerlukan penerapan unsur-unsur Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System). Proses reaktif merupakan proses atau metode untuk merespon kejadian yang sudah terjadi seperti kecelakaan atau insiden. Pada tahapan ini rencana pelaksanaan mengacu pada manajemen resiko keselamatan.
- c. Tahap III berupa proses proaktif dan prediktif. Proses proaktif merupakan proses/metode yang secara aktif mencari tanda-tanda resiko keselamatan melalui analisa kegiatan organisasi. Sedangkan proses prediktif merupakan proses melihat kinerja sistem pada saat beroperasi secara normal untuk mencari kemungkinan/identifikasi potensi masalah di masa yang akan datang. Pada tahapan ini perlu mempraktekan unsur-unsur rencana pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) yang mengacu pada resiko keselamatan yang proaktif dan proses yang bersifat prediksi.

8. Perizinan Kendaraan yang Memasuki/Beroperasi di Daerah Pergerakan Sisi Udara Bandar Udara

Daerah Pergerakan (Movement Area) adalah bagian dari bandar udara yang dipergunakan untuk pergerakan pesawat udara di darat termasuk apron. Sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara pada Pasal 2 ayat (1) menuliskan “Setiap kendaraan yang memasuki atau beroperasi di daerah pergerakan harus memiliki izin yang dikeluarkan oleh penyelenggara izin bandar udara”, sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diberikan kepada kendaraan yang dinyatakan lulus uji laik dan memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Seluruh bagian atau seluruh peralatan pada kendaraan dalam kondisi dan berfungsi dengan baik.
- b. Roda kendaraan harus terbuat dari roda karet.
- c. Tidak ada kebocoran pada tempat penampungan dan pada saluran bahan bakar atau oli.
- d. Tidak ada kebocoran pada bagian pengapian.
- e. Dilengkapi dengan alat pemadaman kebakaran (1 kilogram dry powder untuk kelas api A, B dan C atau Co₂) yang masih laik pakai

yang dipasang dengan aman pada tempat yang mudah dan siap digunakan.

- f. Dilengkapi dengan sabuk keselamatan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- g. Memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan yang masih berlaku, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- h. Pada kiri dan kanan badan kendaraan terdapat tulisan nama perusahaan pemilik atau operator beserta logo yang berbentuk bulat (bundar) dengan garis tengah logo sekurang-kurangnya 25 sentimeter, sedangkan yang berbentuk lain disesuaikan.
- i. Memasang tanda “Dilarang Merokok/No Smoking” di dalam kendaraan yang dapat dilihat dan dibaca dengan mudah oleh seluruh penumpang, baik pada saat terang atau gelap.
- j. Memasang lampu merah (Steady Red) pada bagian paling tinggi dari kendaraan yang bila dinyalakan dapat terlihat dari segala arah (360 derajat), khusus untuk kendaraan emergency dipadang lampu merah berkedip (rotary red).
- k. Dipasang Flame Trap pada knalpot bagi kendaraan yang berbahan bakar selain solar.

Kendaraan yang telah memperoleh izin masuk diberikan pas bandar udara untuk kendaraan dan stiker tanda masuk daerah pergerakan. Pas bandar udara harus selalu berada di dalam kendaraan atau dibawa oleh

pengemudinya selama kendaraan berada di daerah pergerakan. Stiker tanda masuk daerah pergerakan dipasang di bagian kendaraan yang mudah terlihat dan segera dilepas dari kendaraan bila telah habis masa berlakunya.

9. Pengemudi Kendaraan di Daerah Pergerakan Sisi Udara

Kendaraan merupakan semua alat angkut, termasuk gerobak, kereta barang, atau yang dilengkapi atau tidak dilengkapi dengan mesin. Tanda izin mengemudi adalah tanda bukti kecakapan dan keabsahan pengemudi untuk mengemudikan kendaraan bermotor di sisi udara yang diberikan kepada orang yang namanya tertera didalamnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara pada pasal 9 menuliskan:

- a. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan di daerah pergerakan harus memiliki Tanda Izin Mengemudi yang sah dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- b. Tanda Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud di dalam butir a, dibagi dalam beberapa golongan:
 - 1) Golongan A, untuk mengemudikan mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan traktor yang mempunyai jumlah berat yang diperoleh tidak lebih dari 3.500 kilogram.

- 2) Golongan B, untuk mengemudikan mobil bus, mobil barang dan traktor atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan yang mempunyai jumlah berat yang diperoleh lebih dari 3.500 kilogram.
 - 3) Golongan C, untuk mengemudikan sepeda motor.
- c. Tanda Izin Mengemudi golongan B dapat diberlakukan sebagai Tanda Izin Mengemudi golongan A.
 - d. Tanda Izin Mengemudi harus selalu dibawa selama mengemudikan kendaraan.

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, dan tidak mempekerjakan seseorang atau karyawan yang memiliki Tanda Izin Mengemudi yang sah mengemudikan kendaraan di daerah pergerakan yang tidak sesuai dengan jenis kendaraan yang tercantum dalam Tanda Izin Mengemudi. Tanda Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 9, hanya dapat dipergunakan pada bandar udara dimana Tanda Izin Mengemudi itu diperoleh. Tanda Izin Mengemudi berlaku selama 2 (dua) tahun dan dapat diperpanjang.

B. Penelitian yang Relevan

Penelitian yang relevan merupakan rujukan dari penelitian terdahulu yang relevan guna mendukung penelitian yang akan dilakukan. Dalam penelitian ini, peneliti mengacu dan membandingkan pada penelitian terdahulu yang relevan untuk mengetahui letak perbedaan dan masalah yang belum terjawab dengan penelitian yang sudah ada sehingga perlu dilakukan penelitian lebih mendalam. Penelitian yang akan peneliti lakukan mengenai Pentingnya Service Road dalam Safety Management System guna menunjang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Berdasarkan pencarian peneliti, ditemukan beberapa penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan disajikan dalam bentuk tabulasi sebagai berikut:

Tabel 2.1
Penelitian yang Relevan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Penelitian	Hasil Penelitian
1.	M.N Nurraşjid	Penerapan Sistem Manajaemen Keselamatan di Bandar Udara Sepinggan Balikpapan	2011	Keselamatan merupakan prioritas utama dan wajib ada dalam setiap kegiatan penerbangan. Seluruh institusi yang melaksanakan kegiatan di bandar udara harus mempunyai komitmen untuk menerapkan, mengembangkan dan meningkatkan strategi, sistem manajemen dan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Penelitian	Hasil Penelitian
				<p>proses yang sesuai untuk memastikan bahwa seluruh kegiatan penerbangan harus memprioritaskan keselamatan yang sesuai dengan standar nasional dan internasional. Namun, dalam pelaksanaannya di Bandara Sepinggang Balikpapan belum dibentuk secara definitif organisasi/unit kerja yang tugasnya secara penuh melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan padahal Safety Management System merupakan suatu pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan termasuk struktur organisasi yang dibutuhkan akuntabilitas, kebijakan dan prosedur. Sistem Manajemen Keselamatan belum dilaksanakan secara terdokumentasi melainkan dilaksanakan dengan cara memberitahu atau memberikan teguran kepada institusi atau personel yang</p>

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Penelitian	Hasil Penelitian
				<p>melakukan kesalahan seperti memberikan teguran kepada petugas yang masih menggunakan alat pengganjal roda pesawat yang sudah rusak dan memberikan teguran kepada petugas lapangan yang menyimpan peralatan ground handling tidak pada tempatnya.</p>
2.	Ismail Najamuddin	Penelitian Fasilitas Bandar Udara Husein Sastranegara-Bandung.	2014	<p>Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung dikelola oleh PT. Angkasa Pura II merupakan kawan pangkalan Angkutan Udara TNI, Industri Dirgantara, Perguruan Tinggi Penerbangan, Sekolah Penerbangan, dan perkumpulan Aerosport.</p> <p>Perhitungan fasilitas bandar udara mengacu pada SKEP 77/VI/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara dan peramalan penumpang menggunakan regresi berganda scenario mendarat. Berdasarkan SKEP tersebut fasilitas yang ada bandar udara perlu perluasan apron</p>

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Penelitian	Hasil Penelitian
				dan penataan parking stand pesawat udara di apron dengan sistem parkir Nose In agar lebih aman.
3.	Sudirman Hi Umar	Evaluasi Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali.	2017	Implementasi sistem manajemen keselamatan pada Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali berada pada taraf yang baik sesuai dengan hasil evaluasi dan pengamatan secara langsung. Adanya berbagai sarana dan prasarana angkutan udara yang telah dipersiapkan serta kesiapan SDM yang menjadi kunci sukses penerapan Safety Management system di bandar.
4.	Maulana Aldiyan	Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System) Terhadap Sumber Daya Manusia Unit Safety Management System Di Bandar Udara Internasional Lombok.	2018	Penerapan Safety Management System (SMS) di Bandar Udara Internasional Lombok sudah dilaksanakan dengan baik, dan dimulai sejak awal pengoperasian Bandar Udara Internasional Lombok 1 Oktober 2011, dan sudah sampai tahap operasi ,sesuai dengan hasil audit.

Sumber: Peneliti

Berdasarkan data penelitian yang relevan diatas, terdapat beberapa kesamaan penelitian yang meliputi penerapan Safety Management System, perlunya perluasan apron di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung, dan penataan parking stand pesawat udara di apron dengan sistem parkir Nose In. Sehingga peneliti akan membahas lebih mendalam mengenai Safety Management System dengan tidak adanya Service Road di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung.

C. Kerangka Berfikir

Kerangka berpikir yang digunakan pada penelitian ini adalah kerangka berpikir konseptual. Kerangka berpikir pada penelitian ini menggambarkan bagaimana pentingnya Service Road dalam Safety Management System guna menunjang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. Adapun kerangka berpikir pada penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2.2
Kerangka Pemikiran Operasional
Sumber: Peneliti