

**OPTIMALISASI KINERJA SAFETY OFFICER GUNA
MENINGKATKAN IMPLEMENTASI SAFETY MANAGEMENT
SYSTEM DI PERUM LPPNPI KANTOR CABANG PEMBANTU CURUG**

Vega Nurdiana

Jurusan Lalu Lintas Udara, Fakultas Keselamatan Penerbangan, Politeknik Penerbangan Surabaya
Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email : nurdianavega1998@gmail.com

Abstrak

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (Undang-Undang No. 1 Tahun 2009). Akan tetapi suatu kecelakaan merupakan hal yang tidak dapat dihindari. Upaya yang bisa dilakukan adalah dengan mengurangi jumlah kecelakaan yang terjadi. Sebagai pemenuhan terhadap keselamatan penerbangan, Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug sebagai penyedia pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Budiarto sudah seharusnya menerapkan Safety Management System untuk memenuhi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 tahun 2009 dan PKPS Bagian 19. Kinerja safety officer Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug masih belum optimal dan penerapan Safety Management System masih belum maksimal. Dalam pelaksanaannya, safety officer tersebut merupakan pelaksana fungsi, sehingga melaksanakan tugas ganda. Selain itu, beberapa personel khususnya safety officer masih belum mendapatkan pendidikan dan pelatihan terkait SMS. Serta belum maksimalnya identifikasi hazard dan mitigasi resiko di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug. Teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain ICAO Document Annex 19 Safety Management, ICAO Document 9859 Safety Management Manual, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 tahun 2009 tentang Sistem Manajemen Keselamatan. Pengumpulan data yang digunakan adalah metode observasi, wawancara, kuisioner dan studi pustaka. Hasil penelitian ini diharapkan untuk Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug dapat dibentuk safety officer tersendiri dan bukan dari pelaksana fungsi agar tugas dan tanggung jawabnya maksimal, dilaksanakan pendidikan dan pelatihan terkait SMS khususnya untuk safety officer, serta meningkatkan komunikasi keselamatan di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug.

Kata kunci : *Safety Management System, hazard, resiko, safety officer*

Abstract

Flight safety is a state of fulfilling safety requirements in the use of airspace, aircraft, airports, air transport, flight navigation, and supporting facilities and other public facilities (UU No. 1 of 2009). However, an accident is unavoidable. The effort that can be done is to reduce the number of accidents that occur. As a fulfillment of aviation safety, Perum LPPNPI of Curug Sub-Branch Offices as a provider of air traffic services at Budiarto Airport should have implemented Safety Management System to meet the Minister of Transportation Regulation No. KM 20 of 2009 and PKPS Part 19. Performance of Perum LPPNPI of Curug Sub-Branch Offices aide is not yet familiar and has not implemented the Safety Management System optimally. In its implementation, the safety officer is the executor of the function, so as to carry out multiple tasks. In addition, some personnel, especially safety officers, have not yet received education and training related to SMS. And not yet the maximum identification of hazards and risk mitigation in Perum LPPNPI of Curug Sub-Branch Offices. Theories supporting this research include ICAO Document Annex 19 Safety Management, ICAO Document 9859 Safety Management Manual, Minister of Transportation Regulation No. KM 20 of 2009 concerning Safety Management Systems. Data collection used is the method of observation, interviews, questionnaires and literature study. The results of this research are expected for the Perum LPPNPI of Curug Sub-Branch Offices to establish a separate safety officer and not from the executor of the function so that their duties and responsibilities are maximized, education and training related to SMS are carried out especially for safety officers, and to improve safety communication in the Perum LPPNPI of Curug Sub-Branch Offices.

Keywords : *Safety Management System, hazard, risk, safety officer*

PENDAHULUAN

Pada saat ini penerbangan merupakan salah satu moda transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini dapat terjadi dikarenakan kebutuhan masyarakat akan transportasi untuk jarak jauh sudah cukup tinggi, terlihat dari jumlah penumpang setiap penerbangan dalam maupun luar negeri. Selain itu harga dari moda transportasi penerbangan sudah terjangkau oleh masyarakat di Indonesia tidak seperti beberapa tahun silam, penerbangan merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki harga yang cukup mahal. Oleh karena itu penulis melihat bahwa sangat penting melihat kualitas pelayanan penerbangan yang saat ini ada di Indonesia, karena hal ini berkaitan erat dengan tingkat kepuasan dan keselamatan masyarakat yang saat ini banyak menggunakan transportasi penerbangan.

Berdasarkan hal di atas, keselamatan penerbangan merupakan suatu hal yang harus diperhatikan. Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (Undang-Undang No. 1 Tahun 2009). Akan tetapi suatu kecelakaan merupakan hal yang tidak dapat dihindari. Upaya yang bisa dilakukan adalah dengan mengurangi jumlah kecelakaan yang terjadi, yang didasari komitmen serius dari semua pihak yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan, terutama pimpinan dari tiga elemen dalam Air Transport System, yaitu Airports, Airlines dan ATS Provider.

Untuk menekan angka kecelakaan penerbangan, maka dikembangkanlah suatu sistem tersendiri yang mengatur tentang bagaimana menekan angka kecelakaan

dengan membuat suatu metode pelaporan dan pencatatan kecelakaan yang mendeteksi bahaya (hazard), menganalisis konsekuensi serta risiko (risk) dan mensosialisasikan analisis tersebut kepada pihak-pihak yang terkait sehingga diharapkan tidak akan terjadi lagi kesalahan yang sama setelah belajar dari analisis tersebut.

Sistem tersebut dikenal dengan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System/SMS). SMS ini diamanatkan dalam UU Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan bagian keempat pasal 314 ayat (1) yang berbunyi: “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.”.

Pengelolaan keselamatan yang efektif memerlukan adanya pemahaman yang sama dari semua personel penerbangan terhadap tugas dan tanggung jawab antara pemerintah dan penyedia jasa penerbangan. Karena pada dasarnya pengelolaan keselamatan adalah salah satu dari proses manajemen kepada setiap bagian organisasi. ICAO telah menerbitkan International Standard and Recommended practices Annex 19 Safety Management, 2013 dan ICAO Doc 9859, Safety Management Manual (SMM), 2018. Safety Management Manual (SMM), 2018 ini diperlukan oleh sebuah organisasi penerbangan untuk mengidentifikasi bahaya dan mengelola resiko keselamatan yang dihadapi dalam penyediaan jasa pelayanan navigasi penerbangan. Safety Management System (SMS) termasuk elemen kunci yang penting untuk :

1. Mengidentifikasi bahaya keselamatan;

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

2. Memastikan pelaksanaan tindakan perbaikan yang diperlukan untuk mempertahankan kinerja keselamatan;

3. Menyediakan untuk pemantauan terus menerus dan penilaian rutin kinerja keselamatan; dan

4. Perbaikan terus menerus dan kinerja keseluruhan sistem manajemen keselamatan.

Safety Management System (SMS) adalah formal, pendekatan bisnis dari atas ke bawah untuk manajemen resiko keselamatan yang dibangun di atas prinsip-prinsip sistem dasar keselamatan (Ludwig, Danuane A. et.al, 2007). Ia juga menambahkan bahwa Safety Management System (SMS) sebagai pendekatan proaktif untuk mengelola keselamatan yang terkonsentrasi pada pengendalian proses dari pada hanya mengandalkan pemeriksaan dari tindakan perbaikan pada produk akhir. SMS adalah salah satu pendekatan sistematis dan proaktif di dalam suatu organisasi dengan tujuan untuk meningkatkan komitmen dan tanggung jawab manajemen dalam menidentifikasi bahaya, penilaian resiko, memonitor kinerja dan perbaikan terus menerus hasil pelaksanaan.

Diadopsi dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2011 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 172 tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (Air Traffic Service Provider) butir 172.145 Safety Management System (SMS) ayat 1 yang menyatakan bahwa Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan wajib memiliki, dan menerapkan Safety Management System (SMS). Penyelenggaraan pelayanan lalu lintas penerbangan juga diwajibkan melakukan peninjauan kembali dan melakukan perbaikan yang memungkinkan untuk memastikan sistem berjalan dengan baik.

Pengertian yang dapat dikemukakan penulis yaitu bahwa setiap penyedia pelayanan penerbangan harus menetapkan, menegakkan, dan mematuhi sistem manajemen keselamatan yang sesuai dengan ukuran, sifat dan kompleksitas operasional yang diizinkan untuk dilakukan berdasarkan sertifikat operasional dan bahaya keamanan dan risiko yang terkait dengan operasi.

Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) Kantor Cabang Pembantu Curug sebagai penyedia pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Budiarto sudah seharusnya menerapkan Safety Management System untuk memenuhi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 tahun 2009 dan PKPS Bagian 19. Berdasarkan observasi awal di lapangan, Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug sudah memiliki Safety Management System yang dipegang oleh Perum LPPNPI Kantor Cabang Halim di Bandar Udara Halim Perdana Kusuma, akan tetapi personel safety officer Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug masih belum familiar dan belum memahami Safety Management System secara maksimal, sehingga kinerjanya pun menjadi belum optimal.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian di lapangan dengan judul “Optimalisasi Kinerja Safety Officer Guna Meningkatkan Implementasi Safety Management System di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug”.

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Implementasi Safety Management System (SMS) di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug masih belum berjalan dengan optimal.

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

2. Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug masih belum memiliki organisasi SMS.
3. Personel Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug yang ditunjuk sebagai Safety Officer belum memahami SMS dengan optimal.
4. Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug belum memiliki Emergency Response Planning.
5. Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug belum memiliki prosedur untuk pelaksanaan pemantauan kinerja keselamatan.
6. Beberapa pelaksana fungsi atau personel di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug belum mengikuti pelatihan dan pendidikan mengenai SMS.

Penulis menentukan pembatasan masalah agar penelitian yang dilaksanakan lebih terarah, fokus, dan tidak menyimpang dari sasaran serta tujuan diadakannya penelitian. Penulis hanya akan memberi batasan pada : Personel Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug yang ditunjuk sebagai Safety Officer belum memahami SMS dengan optimal.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah tentang : Sejauhmana kinerja Safety Officer untuk meningkatkan implementasi SMS di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug?

Berdasarkan uraian di atas, terdapat tujuan dalam penelitian ini yaitu :

Untuk mengetahui sejauhmana kinerja Safety Officer untuk meningkatkan implementasi SMS di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug.

Manfaat penulisan tidak lain adalah :

1. Dapat menambah ilmu pengetahuan dalam Safety Management System yang berkaitan dengan pemberian pelayanan penerbangan guna meningkatkan keselamatan

penerbangan sehingga dapat berguna dikemudian hari dalam dunia pekerjaan.

2. Bagi Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug dapat digunakan sebagai bahan masukan dalam penerapan Safety Management System.

3. Bagi Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu diiharapkan hasil penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan Taruna–Taruni Politeknik Penerbangan Surabaya tentang Safety Management System dan penerapannya dalam penerbangan.

METODE

Dalam melakukan penelitian ini, metode yang digunakan adalah Penelitian Kualitatif Deskriptif. Dalam literatur metodologi penelitian, istilah kualitatif tidak hanya lazim dimaknai sebagai jenis data, tetapi juga berhubungan dengan analisis data dan interpretasi atas objek kajian. Secara historis, implementasi penelitian kualitatif bermula dari pengamatan (Upe dan Dasmid, 2010:107).

Variabel merupakan objek yang berbentuk apa saja yang ditentukan oleh peneliti dengan tujuan untuk memperoleh informasi agar bisa ditarik suatu kesimpulan. Dalam penelitian ini terdapat 2 variabel yang digunakan, yaitu:

a. Variabel Independen/variabel yang mempengaruhi/X: Optimalisasi Kinerja Safety Officer.

b. Variabel Dependen/variabel yang dipengaruhi/Y: Implementasi Safety Management System.

Populasi yang akan diteliti adalah Manager Keselamatan, Keamanan dan Strandadisasi beserta personel unit safety Perum LPPNPI Kantor Cabang Halim, serta personel pelaksana di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug yang meliputi kepala cabang, ATC, teknisi, dan ARO dengan total jumlah 20 responden.

Objek penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah Manager Keselamatan, Keamanan dan Standardisasi beserta personel unit safety Perum LPPNPI Kantor Cabang Halim, serta personel pelaksana di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug yang meliputi kepala cabang, ATC, teknisi, dan ARO dengan total jumlah 20 responden.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan observasi pengamatan secara langsung, studi pustaka, dokumentasi, wawancara dan penyebaran angket/kuesioner dalam teknik pengumpulan data. Selain itu, teknik analisis data dalam penelitian ini yaitu wawancara dan kuesioner yang menggunakan Skala Likert.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Selama 5 bulan penulis melakukan On the Job Training di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug, penulis mendapatkan beberapa hal yang masih belum optimal tentang kinerja *safety officer* dalam implementasi *Safety Management System*. Beberapa hal tersebut antara lain:

1. Terdapat 2 (dua) personel yang ditunjuk sebagai *safety officer* di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug. Akan tetapi, *safety officer* tersebut menjalani pekerjaan ganda yaitu juga sebagai pelaksana fungsi, sehingga pelaksanaan tugas sebagai *safety officer* belum dilaksanakan secara maksimal.
2. Terdapat Hazard Identification and Risk Assessment (HIRA) yang seharusnya digunakan. Namun *safety officer* di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug tidak menggunakan HIRA melainkan hanya mengirimkan kronologi kepada Perum LPPNPI Kantor Cabang Halim, dikarenakan masih belum mengerti dengan maksimal dalam menggunakannya.

3. Belum maksimalnya partisipasi Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug dalam rapat koordinasi untuk membagikan informasi yang mengacu pada keselamatan penerbangan. Dalam hal ini, *safety officer* yang ditunjuk belum dapat melaksanakan tugas dengan maksimal, seperti contoh dalam pengisian HIRA.
4. Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug masih belum memiliki *safety bulletins* yang dapat memuat informasi mengenai keselamatan penerbangan.

Dari permasalahan yang telah penulis jabarkan di atas, serta hasil penelitian yang telah penulis lakukan, ada beberapa hal yang bisa menjadi solusi pemecahan masalah, antara lain :

1. Berdasarkan perhitungan rata-rata hasil Index Total pernyataan kuesioner kepada Manager Keselamatan, Keamanan dan Standardisasi Kantor Cabang Halim, Bapak Agus Andriansyah, sebagai pimpinan yang membawahi bagian *Safety Management System* di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug beserta personel unit safety lainnya, didapatkan persentase sebesar 66% dari pernyataan kuesioner tersebut. Akan tetapi, untuk mencapai nilai yang lebih baik, dibutuhkan beberapa tindakan agar kinerja *safety officer* Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug lebih optimal.
2. Menurut Bapak Ahyudin selaku Kepala Kantor Perum LPPNPI Cabang Pembantu Curug, saran untuk lebih mengoptimalkan kinerja *safety officer* dalam penerapan *Safety Management System* di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug yaitu diharapkan personel segera dapat

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

mengikuti pendidikan dan pelatihan terkait Safety Management System, khususnya untuk safety officer yang belum mendapatkan pendidikan dan pelatihan tersebut. Hal ini juga mengacu pada ICAO Doc. 9859, third edition, 2013 Safety Management Manual pada SMS Element 4.1 Training and Education.

3. Safety officer di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug diharapkan dibentuk personel tersendiri agar tidak melaksanakan tugas ganda atau dapat juga mengajukan penambahan personel safety officer, sehingga akan menghasilkan kinerja yang lebih maksimal.
4. Diberikan pendidikan dan pelatihan khusus kepada safety officer mengenai HIRA, yang sebelumnya masih belum mengerti dan memahami. Hal ini dilakukan sebagai suatu treatment kepada personel safety officer agar dapat menggunakannya, menilai hazard dan melaksanakan mitigasi resiko. Sehingga dapat meningkatkan safety culture di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug. Hal ini juga mengacu pada ICAO Doc. 9859, third edition, 2013 Safety Management Manual pada Appendix 1 to Chapter 2 Organization Safety Culture (OSC)/Organization Risk Profile (ORP) Assessment Checklist-Air Operators.
5. Safety officer Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug diharapkan berpartisipasi lebih tanggap lagi mengenai peningkatan komunikasi keselamatan, contohnya seperti lebih aktif lagi dalam membagikan informasi keselamatan penerbangan yaitu berupa pelaksanaan rapat koordinasi terstruktur yang mengacu pada keselamatan penerbangan, selain itu juga dapat dibuatkan safety bulletin di Perum

LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug, dapat disimpulkan antara lain :

1. Safety officer yang ditunjuk melaksanakan tugas ganda yaitu juga sebagai pelaksana fungsi, hal ini menyebabkan tanggung jawab dan tugas sebagai safety officer belum maksimal. Sehingga berpengaruh pada kinerja safety officer itu sendiri.
2. Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan terkait Safety Management System masih belum didapatkan oleh personel safety officer dan beberapa personel lainnya.
3. Pelaksanaan laporan bulanan yang dikirim kepada Perum LPPNPI Kantor Cabang Halim oleh safety officer sudah cukup baik. Namun untuk pelaporan dalam HIRA masih belum dilaksanakan, karena personel tersebut masih belum menguasai pengidentifikasian hazard dan mitigasi resiko ke dalam HIRA.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang penulis kemukakan di atas, maka penulis memberikan saran sebagai bahan masukan untuk menjadi pertimbangan sebagai berikut :

1. Diharapkan segera memberi tembusan kepada Kantor Pusat Perum LPPNPI untuk dibentuk personel safety officer dengan tugas tersendiri, bukan melibatkan personel pelaksana fungsi lainnya dan atau mengajukan penambahan personel safety officer. Agar tidak melaksanakan tugas ganda, sehingga akan menghasilkan kinerja

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

- yang lebih maksimal di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug.
2. Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan terkait Safety Management System untuk setiap personel di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug, terutama personel yang ditunjuk sebagai safety officer.
 3. Meningkatkan safety culture di lingkungan Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug, baik antar unit di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug juga antar organisasi terkait dengan jasa pelayanan penerbangan.
 6. Para dosen serta instruktur pada program studi Diploma 3 Lalu Lintas Udara Angkatan 10 yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan.
 7. Bapak Ahyudin, selaku Kepala Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug yang telah mendukung penulisan tugas akhir ini.
 8. Seluruh senior personel pelaksana fungsi di Perum LPPNPI Kantor Cabang Pembantu Curug atas segala bantuan dan curahan kesabaran dalam membimbing dan memberikan ilmu pengetahuan hingga selesainya pengerjaan tugas akhir ini.
 9. Teman-teman Diploma 3 Lalu Lintas Udara angkatan 10 yang juga memberi motivasi dan semangat.
 10. Seluruh Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah memberi motivasi dan semangat kepada saya.
 11. Semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian proposal ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

UCAPAN TERIMA KASIH

Begitu banyak hal yang telah penulis peroleh, selain diberikan pengetahuan juga pengalaman kerja yang merupakan bekal yang sangat berharga untuk penulis kelak. Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan saran dari :

1. Bapak Achmad Setiyo Prabowo, S.T., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Imam Sonhaji, S.ST, MM, selaku Ketua Program Studi Lalu Lintas Udara beserta jajarannya.
3. Bapak Imam Sonhaji, S.ST, MM, selaku pembimbing materi yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Prof. Dr. Supriyanto, SE, MM., selaku pembimbing materi yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
5. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd, M.M., Ibu Paramita Dwi Nastiti, S.ST., Bapak Chaeruddin, S.E., selaku dewan penguji

DAFTAR PUSTAKA

- [1] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2016. Doc. 4444, Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management, 16th Edition. Montreal: Secretariat General, 2016 (Last amended 10 November 2016)
- [2] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2018. Document 9859 Safety Management Manual: Fourth Edition (2018),. Montreal: Secretariat General, 2018
- [3] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2016. Annex 19 - Safety Management System: Second

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020

ISSN : 2548-8112

- Edition (2016). Montreal: Secretariat General, 2016
- [4] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2016. Annex 11, Section 2.26, 2001, tentang ATS Safety Management (2016). Montreal: Secretariat General, 2016
- [5] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2002. Chapter 3.4 Manual on Certificate of Aerodromes (2002),. Montreal: Secretariat General, 2002
- [6] Directorate General of Civil Aviation. 2017. Civil Aviation Safety Regulations Part 19 : PM 20 TH 2017. Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- [7] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009, tentang Penerbangan.
- [8] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 tahun 2009 tentang Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System)
- [9] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 62 tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System)
- [10] Ijeijournal.com. 2017. Implementation of The Management Systems on Safety and Health to Construction Workers (Online).
<http://www.ijeijournal.com/papers/Vol.6-Iss.6/F06063539.pdf>. Diakses tanggal 14 Maret 2020.
- [11] Hancrow. 2017. International Safety Management - Safety Management Systems and the Challenges of Changing a Culture (Online).
https://www.transnav.eu/Article_International_Safety_Management_Hancrow,
- 41,708.html Diakses tanggal 14 Maret 2020.
- [12] Dosenpendidikan.co.id. 2010. Pengertian Kinerja (Online).
<https://www.dosenpendidikan.co.id/pengertian-kinerja/>. Diakses tanggal 04 Mei 2020
- [13] Digilib.unila.ac.id. 2012. Pengertian Optimalisasi (Online).
<http://digilib.unila.ac.id/8919/12/BAB%20II.pdf>. Diakses tanggal 04 Juni 2020
- [14] J.Supranto. 2003. Metode Penelitian Hukum dan Statistik (Online).
<http://www.lintasjari.com/2013/04/definisi-atau-pengertian-populasi.html>. Diakses tanggal 14 Mei 2020.
- [15] Bogdan dan Taylor. 2007. Metodologi kualitatif (Online).
<https://sofyanzaibaski.wordpress.com/2012/04/14/metodologi-penelitian/>. Diakses tanggal 02 Juni 2020.
- [16] Creswell. 1998. Pendekatan kualitatif (Online).
<https://sofyanzaibaski.wordpress.com/2012/04/14/pendekatan-kualitatis/>. Diakses tanggal 02 Juni 2020.
- [17] Teknikelektronika.com. 2013. Pengertian skala likert (likert scale) dan cara menggunakannya (Online).
<https://teknikelektronika.com/pengertian-skala-likert-likert-scale-menggunakan-skala-likert/>. Diakses tanggal 29 Juni 2020.
- [18] Eprints.ums.ac.id. 2015. Metode Penelitian Menurut Sugiyono (Online).
http://eprints.walisongo.ac.id/581/3/083111060_Bab3.pdf. Diakses tanggal 22 Juli 2020.