



Analisis Efektivitas Safety Awareness sebagai Syarat Tim Terhadap Pelanggaran Keselamatan Kerja di Yia dengan Cipp

Auliya Yazmin Rafasia^{1*}, Irwina Meilani²

¹⁻² Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Indonesia

**Korespondensi penulis: yazminrafasia@gmail.com*

Abstract This study aims to evaluate the effectiveness of the Safety awareness program as a requirement for issuing and renewing Driving Permits (TIM) for airside personnel at Yogyakarta International Airport (YIA). The program is designed to enhance personnel awareness of work safety to reduce operational violations in the airside area. A qualitative approach was used, employing the CIPP (Context, Input, Process, Product) evaluation model. Data were collected through interviews, observations, and documentation, and analyzed using the Miles & Huberman model. The findings indicate that the Safety awareness program is contextually relevant but faces weaknesses in input, such as non-interactive training methods and underutilized training facilities. The implementation process is inefficient due to the lack of monitoring systems and unstructured training schedules. Furthermore, the program has not fully succeeded in building a strong safety culture, as safety violations by personnel still occur. The study recommends improvements in training methods, regular post-training evaluations, and stronger supervision to enhance the program's overall effectiveness.

Keywords: safety awareness, driving permit (TIM), occupational safety, CIPP, airside , apron.

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas program Safety awareness sebagai syarat penerbitan dan perpanjangan Tanda Izin Mengemudi (TIM) bagi petugas sisi udara di Bandara Internasional Yogyakarta (YIA). Program ini bertujuan meningkatkan kesadaran petugas terhadap keselamatan kerja guna mengurangi pelanggaran operasional di area sisi udara. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan model evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product). Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dianalisis menggunakan model Miles & Huberman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa program Safety awareness sudah relevan secara konteks, namun masih terdapat kekurangan pada input seperti metode pelatihan yang kurang interaktif dan pemanfaatan fasilitas yang belum optimal. Proses pelaksanaan belum berjalan efisien karena kurangnya sistem monitoring dan jadwal pelatihan yang tidak terstruktur. Sementara itu, hasil pelatihan belum sepenuhnya berhasil membentuk budaya keselamatan kerja yang kuat, ditunjukkan dengan masih adanya pelanggaran oleh petugas. Penelitian ini merekomendasikan perbaikan metode pelatihan, evaluasi berkala, dan penguatan pengawasan pasca pelatihan guna meningkatkan efektivitas program secara menyeluruh.

Kata kunci: safety awareness, Tanda Izin Mengemudi (TIM), keselamatan kerja, CIPP, airside, apron.

1. LATAR BELAKANG

Bandar udara merupakan simpul utama dalam sistem transportasi udara yang tidak hanya berfungsi sebagai tempat pergerakan pesawat, tetapi juga melibatkan interaksi manusia, kendaraan, dan peralatan dalam area terbatas dengan risiko tinggi. Dalam pengelolaannya, aspek keselamatan kerja menjadi komponen vital, terutama di wilayah sisi udara (airside) seperti apron, make up area, dan break down area. Area ini memiliki tingkat aktivitas tinggi dan potensi bahaya besar, baik bagi personel, pesawat, maupun fasilitas penunjang lainnya. Oleh karena itu, implementasi prosedur keselamatan yang ketat dan kesadaran keselamatan kerja yang tinggi menjadi keharusan mutlak.

Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) merupakan salah satu bandara modern di Indonesia yang berlokasi di Kabupaten Kulon Progo. Sebagai pengganti Bandara Adisutjipto yang sudah tidak mampu mengakomodasi lonjakan penumpang dan lalu lintas penerbangan, YIA hadir dengan fasilitas yang lebih lengkap dan canggih. Namun, modernisasi fasilitas tidak serta-merta menjamin keselamatan operasional di sisi udara. Justru meningkatnya volume aktivitas penerbangan menuntut pengelolaan keselamatan yang lebih sistematis dan disiplin tinggi dari seluruh petugas lapangan.

Salah satu bentuk pengendalian keselamatan kerja di area airside YIA adalah melalui kebijakan pengeluaran Tanda Izin Mengemudi (TIM), yaitu izin resmi bagi petugas untuk mengoperasikan kendaraan di sisi udara. Kebijakan ini menjadi langkah penting dalam memastikan hanya personel terlatih dan berwenang yang dapat beroperasi di zona dengan risiko tinggi. Sebagai bentuk syarat administratif untuk memperoleh TIM, petugas diwajibkan mengikuti program safety awareness, yang bertujuan menanamkan pemahaman tentang pentingnya keselamatan kerja dan aturan-aturan operasional di wilayah airside .

Program safety awareness dirancang untuk menciptakan budaya keselamatan dengan cara memberikan edukasi langsung kepada petugas mengenai penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), peraturan pergerakan di sisi udara, tata tertib di apron, hingga sanksi terhadap pelanggaran. Materi pelatihan disampaikan secara berjenjang dan diakhiri dengan evaluasi atau ujian untuk mengukur pemahaman peserta. Secara teoritis, langkah ini seharusnya mampu meningkatkan kedisiplinan dan kesadaran petugas terhadap prosedur keselamatan yang berlaku.

Namun, dalam praktiknya, pelanggaran terhadap aturan keselamatan masih sering dijumpai di lapangan. Terdapat kasus pengoperasian Ground Support Equipment (GSE) secara ugal-ugalan di make up area dan break down area serta insiden kecelakaan akibat kelalaian saat menggunakan alat berat seperti Aircraft Towing Tractor (ATT). Kondisi ini menandakan bahwa pemahaman terhadap pentingnya keselamatan belum sepenuhnya terinternalisasi dalam sikap dan perilaku petugas airside , meskipun mereka telah mengikuti program safety awareness.

Fakta tersebut menunjukkan bahwa program safety awareness yang dijalankan saat ini belum sepenuhnya efektif dalam mengurangi pelanggaran keselamatan kerja. Beberapa petugas bahkan hanya menunjukkan kepatuhan saat berada di bawah pengawasan langsung petugas Apron Movement Control (AMC), namun kembali melakukan pelanggaran saat tidak diawasi. Ini menunjukkan adanya ketergantungan pada kontrol

eksternal, bukan kesadaran intrinsik, yang semestinya menjadi tujuan utama dari pelatihan keselamatan.

Kondisi ini menuntut evaluasi menyeluruh terhadap implementasi program safety awareness. Apakah metode penyampaian materi sudah sesuai dengan kebutuhan peserta? Apakah waktu pelatihan, pendekatan komunikasi, dan konten materi sudah mampu menjawab tantangan aktual di lapangan? Evaluasi ini penting untuk memastikan bahwa program benar-benar berdampak terhadap perubahan perilaku dan budaya kerja petugas airside , bukan sekadar prosedur formal administratif.

Dalam upaya mengevaluasi program tersebut secara sistematis, digunakanlah Model Evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product). Model ini memberikan kerangka evaluasi yang menyeluruh: menilai kesesuaian program dengan kebutuhan lapangan (context), memeriksa sumber daya dan perencanaan program (input), menelaah implementasi program secara teknis (process), serta mengevaluasi dampak hasil program terhadap pengurangan pelanggaran dan peningkatan kesadaran keselamatan (product). Pendekatan ini dianggap paling tepat untuk memahami efektivitas program dari berbagai dimensi.

Dengan pendekatan evaluatif tersebut, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang mendalam mengenai sejauh mana program safety awareness mampu berperan dalam menurunkan pelanggaran keselamatan kerja di Bandara Internasional Yogyakarta. Hasil evaluasi ini nantinya juga akan digunakan sebagai dasar untuk merumuskan rekomendasi perbaikan program, baik dalam aspek materi, metode, maupun strategi monitoring dan evaluasi berkelanjutan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penelitian ini difokuskan pada analisis efektivitas program safety awareness sebagai syarat Tanda Izin Mengemudi (TIM) terhadap pelanggaran keselamatan kerja oleh petugas airside di Bandara Internasional Yogyakarta, menggunakan model evaluasi CIPP. Dengan penelitian ini, diharapkan akan muncul strategi baru yang lebih efektif dan aplikatif dalam membentuk budaya keselamatan kerja yang kuat dan berkelanjutan di lingkungan bandar udara.

2. KAJIAN TEORITIS

Bandar Udara

Bandar udara merupakan infrastruktur transportasi udara yang memiliki peran strategis dalam mendukung pergerakan manusia dan barang, baik secara domestik maupun internasional. Menurut Annex 14 ICAO, bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan, termasuk bangunan, instalasi, dan peralatannya, yang secara keseluruhan digunakan untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara. Fungsi bandar udara tidak hanya sebagai tempat fisik untuk pesawat mendarat dan lepas landas, tetapi juga sebagai simpul pelayanan penumpang, kargo, serta pusat pengendalian keselamatan dan keamanan penerbangan.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 1996, disebutkan bahwa bandar udara mencakup fasilitas utama seperti runway, taxiway, apron, terminal penumpang dan kargo, serta berbagai fasilitas keselamatan dan keamanan. Fasilitas bandar udara terbagi atas sisi darat (landside) dan sisi udara (airside), yang masing-masing memiliki fungsi tersendiri dalam menunjang operasional penerbangan. Sisi udara menjadi area paling vital karena melibatkan aktivitas pergerakan pesawat dan kendaraan khusus dengan risiko keselamatan tinggi.

Keberadaan bandar udara modern menjadi indikator penting bagi pertumbuhan ekonomi dan konektivitas suatu daerah. Dengan pertumbuhan industri penerbangan yang pesat, tantangan pengelolaan bandar udara juga semakin kompleks. Oleh karena itu, pengelolaan sumber daya manusia, infrastruktur, serta sistem keselamatan kerja menjadi aspek yang sangat menentukan dalam mewujudkan pelayanan penerbangan yang aman dan efisien.

Bandara Internasional Yogyakarta (YIA)

Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) merupakan salah satu proyek strategis nasional yang dibangun untuk menggantikan Bandara Adisutjipto yang telah melewati kapasitas maksimalnya. Terletak di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, YIA dikembangkan oleh PT Angkasa Pura Indonesia dengan konsep modern dan berwawasan lingkungan. Bandara ini mulai beroperasi secara penuh pada tahun 2020 dan ditargetkan mampu menampung lebih dari 20 juta penumpang per tahun.

YIA dirancang dengan landasan pacu sepanjang 3.250 meter dan lebar 75 meter, yang mampu melayani pesawat berbadan lebar seperti Boeing 777 dan Airbus A380. Terminal penumpangnya juga dilengkapi dengan fasilitas modern, sistem keamanan

terintegrasi, dan akses langsung ke transportasi publik seperti kereta bandara. Selain itu, bandara ini dibangun dengan standar keselamatan dan efisiensi tinggi yang sesuai dengan ketentuan ICAO.

Dengan peningkatan lalu lintas udara yang signifikan, Bandara YIA menghadapi tantangan serius dalam pengelolaan keselamatan, terutama di area airside . Oleh karena itu, manajemen keselamatan kerja dan kontrol operasional kendaraan di apron menjadi salah satu fokus utama yang ditangani oleh unit Apron Movement Control (AMC), yang secara langsung berperan dalam menjaga ketertiban dan keamanan operasional di lapangan.

Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit operasional di bandar udara yang bertugas mengatur dan mengawasi pergerakan kendaraan, peralatan, dan pesawat di apron serta area airside lainnya. Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011, AMC memiliki wewenang dalam memastikan ketertiban, keselamatan, dan efisiensi pergerakan lalu lintas kendaraan dan pesawat di apron. Fungsi pengawasan ini mencakup komunikasi langsung dengan petugas Ground Support Equipment (GSE), maskapai, Air Traffic Control (ATC), dan unit lainnya.

Tugas utama AMC meliputi pemberian instruksi pergerakan, patroli keselamatan di apron, pelaksanaan random check, serta pelaporan pelanggaran yang ditemukan selama operasional berlangsung. AMC juga berwenang dalam penerbitan dan validasi Tanda Izin Mengemudi (TIM) sebagai bentuk kontrol terhadap kelayakan petugas dalam mengemudikan kendaraan operasional di airside . Selain itu, mereka berperan aktif dalam edukasi dan pengawasan pelaksanaan program safety awareness.

Kinerja AMC sangat menentukan keamanan operasional di sisi udara, khususnya dalam mengurangi insiden seperti tabrakan kendaraan, pelanggaran marka, atau kelalaian prosedur. Oleh karena itu, personel AMC harus memiliki pemahaman yang baik terhadap prosedur, kemampuan komunikasi, serta integritas dalam penegakan aturan. Peran AMC sangat vital dalam memastikan standar keselamatan terpenuhi secara konsisten di Bandara Internasional Yogyakarta.

Safety awareness

Safety awareness adalah program pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dan pemahaman petugas mengenai keselamatan kerja di lingkungan bandar udara. Menurut dokumen Safety awareness YIA 2024, program ini disusun sebagai panduan bagi petugas airline operator, ground handling, dan instansi lain dalam memberikan pelayanan di airside. Tujuannya adalah mencegah dan meminimalkan risiko kecelakaan yang dapat membahayakan manusia, fasilitas, maupun pesawat.

Materi pelatihan safety awareness mencakup pemahaman tentang penggunaan APD, batas kecepatan kendaraan di airside, marka dan rambu keselamatan, serta tata tertib di apron. Selain itu, pelatihan juga membahas kejadian-kejadian nyata dari bandara lain sebagai pembelajaran agar petugas memahami risiko kerja secara lebih konkret. Proses pelatihan ini diakhiri dengan ujian teori sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan atau memperpanjang Tanda Izin Mengemudi (TIM).

Pelaksanaan program safety awareness dilakukan secara berkala, yaitu setiap dua tahun atau saat pengajuan TIM. Program ini menjadi komponen penting dalam membentuk budaya keselamatan di bandara. Namun, efektivitasnya sangat tergantung pada kualitas penyampaian, keterlibatan peserta, serta tindak lanjut pengawasan di lapangan oleh unit AMC dan manajemen bandara.

Tanda Izin Mengemudi (TIM)

Tanda Izin Mengemudi (TIM) merupakan dokumen resmi yang membuktikan bahwa seseorang memiliki kompetensi dan wewenang untuk mengoperasikan kendaraan di area sisi udara. Menurut Keputusan Ditjen Hubud No. SKEP.140/VI/1999, TIM dikeluarkan berdasarkan hasil evaluasi pelatihan dan ujian yang mencakup pemahaman prosedur keselamatan, pergerakan kendaraan, dan pengenalan area airside. TIM berlaku selama dua tahun dan harus diperpanjang melalui prosedur yang telah ditentukan.

Proses pengajuan TIM di Bandara YIA diawali dengan verifikasi dokumen, pelatihan safety awareness, dan ujian praktik. Jenis-jenis TIM dibagi ke dalam tiga kategori utama: TIM A untuk kendaraan ringan, TIM B untuk kendaraan berat seperti GSE, dan TIM C untuk sepeda motor. Prosedur ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap petugas yang mengemudi di airside telah memiliki pengetahuan dan keterampilan yang sesuai dengan standar keselamatan bandara.

Selain sebagai instrumen kontrol, TIM juga menjadi bagian dari sistem manajemen risiko di bandara. Dengan adanya TIM, pengelola bandara dapat memantau siapa saja

yang beroperasi di wilayah terbatas dan melakukan penindakan jika terjadi pelanggaran. Hal ini penting untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan dan mengurangi kemungkinan terjadinya insiden akibat kelalaian atau ketidaktahuan pengemudi.

Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja adalah upaya sistematis untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat guna mencegah kecelakaan kerja. Dalam industri penerbangan, terutama di bandara, keselamatan kerja menjadi prioritas utama karena setiap kelalaian dapat berdampak langsung pada keselamatan manusia dan kelangsungan operasional penerbangan. Menurut Fatmawati (2020), keselamatan kerja mencakup tindakan pencegahan, penggunaan alat pelindung, dan pemahaman risiko.

Di area airside, ancaman keselamatan dapat berasal dari pergerakan pesawat, kendaraan GSE, cuaca ekstrem, serta ketidaksadaran petugas terhadap prosedur keselamatan. Oleh karena itu, setiap individu wajib menjalankan standar operasional prosedur (SOP) dan terus dilatih melalui program keselamatan. Kegagalan dalam menerapkan keselamatan kerja dapat berujung pada cidera, kerusakan fasilitas, bahkan gangguan operasional.

Keselamatan kerja juga erat kaitannya dengan faktor manusia (human factor), yaitu sikap, pengetahuan, dan kesadaran individu. Oleh karena itu, manajemen keselamatan di bandara tidak hanya menekankan aspek teknis, tetapi juga perilaku kerja dan budaya organisasi. Pelatihan safety awareness, pengawasan lapangan, dan penegakan sanksi menjadi strategi penting dalam menciptakan budaya keselamatan yang kuat dan berkelanjutan.

Petugas Airside

Petugas airside adalah personel yang bekerja langsung di wilayah sisi udara dan bertanggung jawab dalam aktivitas operasional seperti penanganan bagasi, pengisian bahan bakar, catering, towing pesawat, hingga pergerakan kendaraan. Contoh petugas airside meliputi driver GSE, marshaller, ramp handling staff, dan operator kendaraan operasional. Tugas mereka menuntut ketelitian, keterampilan, dan kesadaran penuh terhadap risiko di lingkungan kerja.

Untuk dapat bekerja secara aman, setiap petugas airside harus memahami rambu-rambu keselamatan, marka apron, dan pergerakan pesawat. Mereka juga wajib

menggunakan APD, membawa pas bandara, dan memiliki TIM sesuai jenis kendaraan yang dikemudikan. Selain itu, mereka harus siap menghadapi kondisi cuaca buruk, tekanan operasional tinggi, serta situasi darurat yang memerlukan respons cepat.

Karena peran pentingnya dalam mendukung keselamatan penerbangan, petugas airside mendapatkan pelatihan rutin seperti safety awareness, emergency response, dan familiarisasi area kerja. Disiplin dan kepatuhan mereka terhadap peraturan menjadi kunci dalam menciptakan lingkungan kerja yang selamat dan profesional di Bandara Internasional Yogyakarta.

Model Evaluasi CIPP

Model evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product) dikembangkan oleh Stufflebeam sebagai kerangka evaluasi program yang menyeluruh dan berorientasi pada pengambilan keputusan. Model ini terdiri dari empat komponen utama: konteks, input, proses, dan produk. Evaluasi konteks digunakan untuk memahami kebutuhan dan masalah yang melatarbelakangi suatu program. Evaluasi input menilai sumber daya, strategi, dan perencanaan yang digunakan dalam pelaksanaan program.

Evaluasi proses berfokus pada pelaksanaan program, apakah sesuai dengan rencana dan standar yang telah ditentukan. Sementara evaluasi produk mengkaji hasil akhir dari program, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang, untuk mengetahui apakah tujuan telah tercapai. Model ini sangat berguna dalam mengevaluasi program pelatihan seperti safety awareness karena mampu mengidentifikasi kelemahan di setiap tahap pelaksanaan.

Dalam penelitian ini, model CIPP digunakan untuk mengevaluasi efektivitas program safety awareness sebagai syarat pengajuan TIM di Bandara YIA. Melalui model ini, peneliti dapat mengetahui apakah program telah dirancang sesuai kebutuhan (context), didukung oleh sarana memadai (input), dijalankan sesuai prosedur (process), dan berhasil meningkatkan kesadaran serta menurunkan pelanggaran keselamatan (product). Dengan demikian, CIPP menjadi alat evaluatif yang mendalam dan aplikatif dalam mendukung peningkatan mutu program keselamatan kerja.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk mengeksplorasi dan memahami secara mendalam bagaimana efektivitas program safety awareness sebagai syarat penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) diukur dan dirasakan dalam praktik di Bandara Internasional Yogyakarta (YIA). Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk memahami kenyataan di lapangan secara langsung, berdasarkan pengalaman, pendapat, dan hasil pengamatan terhadap pelaksanaan program keselamatan kerja di area airside . Fokus penelitian diarahkan pada pengumpulan data yang bersifat deskriptif dan naratif.

Pengumpulan data dilakukan melalui tiga teknik utama, yaitu: wawancara semi-terstruktur, observasi langsung, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan dengan berbagai narasumber yang relevan, antara lain petugas AMC, Airline Service Supervisor, dan pengemudi Ground Support Equipment (GSE). Observasi dilakukan untuk melihat langsung perilaku kerja, prosedur pelatihan, dan kepatuhan terhadap aturan keselamatan di apron. Dokumentasi meliputi arsip berita acara, hasil ujian TIM, dan foto-foto kegiatan pelatihan serta patroli keselamatan.

Untuk menganalisis data, penelitian ini menggunakan model analisis interaktif Miles & Huberman yang terdiri dari tiga tahapan: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Setiap informasi yang diperoleh dianalisis secara tematik dan dibandingkan antar informan untuk memastikan konsistensi serta kredibilitas temuan. Selain itu, validitas data diuji melalui triangulasi sumber dan teknik, guna meningkatkan keabsahan interpretasi terhadap fenomena yang diteliti.

Sebagai kerangka evaluatif utama, penelitian ini menggunakan Model Evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product) untuk menilai efektivitas program secara menyeluruh. Evaluasi konteks digunakan untuk memahami urgensi pelaksanaan program safety awareness; evaluasi input mengkaji kelengkapan sarana dan prasarana pendukung; evaluasi proses menilai implementasi kegiatan pelatihan dan ujian; sedangkan evaluasi produk digunakan untuk mengukur dampak pelatihan terhadap perubahan perilaku serta penurunan pelanggaran keselamatan kerja. Dengan pendekatan ini, hasil penelitian diharapkan mampu memberikan rekomendasi strategis untuk peningkatan program keselamatan kerja di lingkungan airside YIA.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Identifikasi Jenis-Jenis Pelanggaran Keselamatan oleh Petugas Sisi Udara di Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA)

Berdasarkan hasil observasi dan dokumentasi selama penelitian, ditemukan bahwa pelanggaran keselamatan kerja oleh petugas *airside* di Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) masih terjadi, meskipun para petugas telah mengikuti program *safety awareness*. Pelanggaran yang paling sering terjadi adalah pengoperasian kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) secara ugal-ugalan, seperti melaju di atas batas kecepatan maksimal atau tidak mengikuti marka dan rambu yang telah ditetapkan di apron. Hal ini sangat berbahaya karena area apron merupakan zona dengan aktivitas tinggi dan risiko tabrakan yang besar.

Selain itu, terdapat pelanggaran berupa penggunaan kendaraan tanpa membawa Tanda Izin Mengemudi (TIM), serta tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) secara lengkap saat bekerja. Beberapa petugas ditemukan menggunakan sepatu tidak sesuai standar keselamatan atau tidak mengenakan rompi reflektif saat bertugas di malam hari. Pelanggaran semacam ini umumnya dilakukan oleh petugas yang terburu-buru atau merasa sudah terbiasa dengan pekerjaan, sehingga cenderung mengabaikan prosedur keselamatan.

Temuan lainnya adalah kelalaian dalam pengoperasian peralatan berat seperti *Aircraft Towing Tractor* (ATT) dan kendaraan pushback. Petugas yang kurang fokus atau tidak disiplin dalam prosedur operasional dapat menyebabkan kerusakan pada pesawat atau fasilitas bandara. Dalam satu kasus, terdokumentasi insiden kecil akibat petugas towing tidak mematuhi arahan marshaller secara tepat. Hal ini menunjukkan bahwa kesalahan manusia (*human error*) menjadi faktor dominan dalam banyak pelanggaran keselamatan di lapangan.

Secara umum, pelanggaran keselamatan oleh petugas *airside* di YIA terjadi karena kombinasi dari kurangnya pengawasan langsung, menurunnya kesadaran individu terhadap pentingnya keselamatan kerja, serta lemahnya budaya disiplin keselamatan di lapangan. Meskipun program *safety awareness* telah diselenggarakan, namun masih diperlukan pendekatan yang lebih kuat untuk membentuk perilaku kerja yang aman dan bertanggung jawab secara konsisten.

Evaluasi Efektivitas Program *Safety Awareness* sebagai Syarat TIM menggunakan Model CIPP (*Context, Input, Process, Product*)

Evaluasi dari aspek **Context** menunjukkan bahwa program *safety awareness* di Bandara YIA memang sangat relevan dan dibutuhkan. Pelaksanaan program ini didasarkan pada kebutuhan mendesak untuk mengurangi pelanggaran keselamatan dan meningkatkan kualitas kerja petugas sisi udara. AMC sebagai pelaksana program menyadari bahwa lalu lintas kendaraan di *airside* semakin padat dan kompleks, sehingga diperlukan pelatihan khusus sebelum petugas diberi izin mengemudi melalui TIM.

Dari aspek **Input**, program ini didukung oleh struktur dan peralatan yang memadai. AMC telah menyediakan ruangan pelatihan, video interaktif, materi presentasi, dan ujian berbasis QR Code yang praktis dan efisien. Namun, dari hasil wawancara dan observasi, masih terdapat kekurangan dalam hal kedalaman materi serta pendekatan pelatihan yang kurang variatif. Beberapa peserta menyatakan bahwa pelatihan masih terasa formalitas dan belum menyentuh aspek perubahan sikap secara menyeluruh.

Pada aspek **Process**, kegiatan pelatihan *safety awareness* berjalan sesuai prosedur yang ditetapkan. Setiap peserta mengikuti rangkaian kegiatan mulai dari pengantar materi, pemutaran video edukatif, diskusi, hingga mengikuti ujian akhir. Namun, terdapat kelemahan dalam sesi diskusi yang kurang interaktif dan waktu pelatihan yang terlalu singkat. Selain itu, tidak semua instruktur memiliki pendekatan komunikasi yang efektif dalam menyampaikan materi kepada peserta dengan latar belakang pekerjaan yang beragam.

Sementara dari aspek **Product**, program ini belum sepenuhnya menunjukkan dampak positif yang konsisten terhadap perubahan perilaku petugas. Meskipun peserta dinyatakan lulus ujian, pelanggaran keselamatan masih terjadi di lapangan. Hal ini menunjukkan bahwa pemahaman belum sepenuhnya diinternalisasi. Dengan demikian, efektivitas program *safety awareness* sebagai syarat TIM masih perlu ditingkatkan terutama dalam hal pembentukan budaya keselamatan kerja yang berkelanjutan.

Solusi untuk Meningkatkan Efektivitas Program *Safety Awareness*

Berdasarkan temuan di lapangan, peningkatan efektivitas program *safety awareness* dapat dilakukan dengan mengubah pendekatan pelatihan menjadi lebih interaktif dan aplikatif. Salah satu solusi adalah menambahkan sesi simulasi langsung di apron menggunakan kendaraan nyata, sehingga peserta tidak hanya menerima materi secara pasif tetapi juga memahami risiko dan prosedur keselamatan secara nyata. Dengan pendekatan

praktik langsung, pemahaman peserta akan menjadi lebih kuat dan membekas dalam jangka panjang.

Selain itu, penting untuk melakukan penyesuaian materi pelatihan agar lebih relevan dengan kondisi terbaru di lapangan. Materi perlu disesuaikan dengan jenis pekerjaan peserta, serta mencakup studi kasus insiden nyata yang pernah terjadi di bandara lain. Instruktur juga perlu dibekali pelatihan tambahan agar mampu menyampaikan materi dengan cara yang komunikatif dan mampu membangun kesadaran, bukan sekadar menyampaikan informasi teknis.

AMC juga disarankan untuk melakukan *follow-up* atau *monitoring* terhadap peserta yang telah mengikuti pelatihan melalui patroli intensif dan evaluasi berkala. Dengan adanya sistem penilaian perilaku kerja pascapelatihan, manajemen bandara dapat mengetahui apakah pelatihan tersebut berdampak nyata atau tidak. Pemberian penghargaan bagi petugas teladan dan sanksi bagi pelanggar juga dapat menjadi strategi efektif dalam memperkuat budaya keselamatan kerja.

Akhirnya, perlu ada penguatan dari sisi manajemen dan regulasi agar program *safety awareness* tidak hanya dijalankan sebagai persyaratan administratif, tetapi menjadi bagian dari sistem keselamatan kerja yang terintegrasi. Dengan memperbaiki metode, pengawasan, dan komitmen seluruh pihak, diharapkan pelatihan ini benar-benar mampu mengurangi pelanggaran dan menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan profesional di sisi udara Bandara Internasional Yogyakarta.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran keselamatan kerja oleh petugas airside di Bandara Internasional Yogyakarta masih terjadi, meskipun program safety awareness telah dijalankan secara rutin sebagai syarat pengajuan Tanda Izin Mengemudi (TIM). Jenis pelanggaran yang paling sering dijumpai mencakup pengoperasian kendaraan secara tidak tertib, kelalaian dalam menggunakan alat pelindung diri, dan penggunaan kendaraan tanpa membawa TIM. Hal ini menunjukkan bahwa program belum sepenuhnya membentuk kesadaran dan kedisiplinan petugas secara berkelanjutan.

Evaluasi menggunakan model CIPP menunjukkan bahwa secara konteks, program safety awareness memiliki urgensi dan relevansi tinggi dalam mendukung keselamatan operasional bandara. Dari sisi input dan proses, program telah dilengkapi dengan fasilitas dan mekanisme pelaksanaan yang memadai, namun masih ditemukan kekurangan dalam

kedalaman materi, efektivitas penyampaian, dan pendekatan pelatihan yang kurang interaktif. Hasil evaluasi pada aspek produk menunjukkan bahwa dampak pelatihan belum sepenuhnya optimal, karena pelanggaran masih terjadi dan sebagian petugas belum menunjukkan perubahan perilaku yang signifikan.

Untuk itu, peningkatan efektivitas program perlu dilakukan melalui perbaikan metode pelatihan, penyesuaian materi berdasarkan kondisi lapangan, serta penguatan sistem pengawasan dan evaluasi pascapelatihan. Pendekatan yang lebih praktis dan berorientasi pada pembentukan budaya keselamatan harus menjadi prioritas utama agar program safety awareness tidak hanya menjadi syarat administratif, melainkan benar-benar berdampak dalam menekan pelanggaran dan meningkatkan keselamatan kerja di area airside Bandara Internasional Yogyakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Adila, R. N., & Dahtiah, N. (2020). Evaluasi penerapan sistem e-budgeting dengan pendekatan human organization technology fit model pada Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Prosiding Industrial Research Workshop and National Seminar, 11(1), 847–853.
- Apron Movement Control. (2024, September). Sosialisasi airside YIA [Materi presentasi pelatihan safety awareness]. Yogyakarta International Airport.
- Arianto, B., & Rani, S. M. (2024). Teknik wawancara dalam metoda penelitian kualitatif. Borneo Novelty.
- Aulia, R., Yaswinda, Y., & Movitaria, M. A. (2022). Penerapan model evaluasi CIPP dalam mengevaluasi penyelenggaraan lembaga PAUD tentang pendidikan holistik integratif di Nagari Taram. Jurnal Inovasi Penelitian, 2(8), 2363–2372.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017, Januari 27). Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta di Kulon Progo resmi dimulai. Diakses pada 7 Januari 2025, dari <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-bandara-internasional-yogyakarta-di-kulon-progo-resmi-dimulai>
- Dalmia, D., & Alam, F. A. (2021). Evaluasi program model context dan input dalam bimbingan konseling. Jurnal Bimbingan Konseling dan Psikologi, 1(2), 111–124.
- Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Kulon Progo. (2019, November 19). Bandara Internasional Yogyakarta. Diakses pada 6 Januari 2025, dari <https://dpmpt.kulonprogokab.go.id/detil/821/bandara-internasional>
- Haryoko, S., Bahartiar, B., & Arwadi, F. (2020). Analisis data penelitian kualitatif: Konsep, teknik, & prosedur analisis. Badan Penerbit Universitas Negeri Makassar.
- Hatmin, F. W. (2022). Analisis fungsi unit apron movement control (AMC) terhadap pengawasan kedisiplinan petugas apron di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo [Skripsi, Universitas terkait jika ada].

International Civil Aviation Organization. (2018). Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes (Vol. I, 8th ed., July 2018, Amendment No. 14). ICAO.

Julianto, A., & Fitriah, A. (2021). Evaluasi program ekstrakurikuler baca Al-Qur'an di SMP Negeri 03 Bengkulu Selatan. *Jurnal Pendidikan Islam Al-Affan*, 1(2), 175–184.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil (Civil Aviation Safety Regulations, CASR Part 139).

Keputusan Ditjen Hubud Nomor SKEP.140/VI/1999 tentang persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara.

Lagantondo, H., Pandipa, A. K. H., & Thomassawa, R. (2023). Analisis pelaksanaan evaluasi program pemberdayaan masyarakat di Desa Tiwaa. *SOSIOLOGI: Jurnal Ilmiah Kajian Ilmu Sosial dan Budaya*, 25(1), 54–71.

Libriyanti, N. K. A. T. (2022). Analisis peran petugas AMC dalam pengawasan apron untuk meningkatkan kedisiplinan di Bandar Udara Internasional Sams Sepinggan Balikpapan [Skripsi, Universitas terkait jika ada].

Oneng B., Y. (2019). Peranan petugas Apron Movement Control dalam menunjang sistem keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang [Skripsi, Universitas terkait jika ada].

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011.

Peraturan Menteri No 20 Tahun 2014.

Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 1996.

Rama, A., Ambiyar, A., Rizal, F., Jalinus, N., Waskito, W., & Wulansari, R. E. (2023). Konsep model evaluasi context, input, process dan product (CIPP) di sekolah menengah kejuruan. *JRTI (Jurnal Riset Tindakan Indonesia)*, 8(1), 82–86.

Rezon, D. (2021). Peran pengawasan unit apron movement control terhadap personel ground support equipment di apron Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya [Skripsi, Universitas terkait jika ada].

Rima, R., & Anriani, N. (2023). Implementasi model evaluasi Context, Input, Process, and Product (CIPP) pada program Pengenalan Lapangan Persekolahan (PLP) bagi calon guru Bahasa Inggris. *Afeksi: Jurnal Penelitian dan Evaluasi Pendidikan*, 4(6), 622. <https://afeksi.id/jurnal/index.php/afeksi/>

Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2019, Januari 20). Pembangunan sesuai target, Bandara New Yogyakarta akan beroperasi mulai April. Diakses pada 6 Januari 2025, dari <https://setkab.go.id/pembangunan-sesuai-target-bandara-new-yogyakarta-akan-beroperasi-mulai-april/>

Sugiyono. (2019). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Alphabeta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.