

EFEKTIVITAS PENGAWASAN WILAYAH APRON OLEH UNIT AMC (APRON MOVEMENT CONTROL) DALAM MENJAGA KEAMANAN PADA SISI UDARA DI BANDAR UDARA RAJA HAJI FISABILILLAH TANJUNGPINANG

Arga Dinta Perdana

Manajemen Transportasi Udara ; STTKD Yogyakarta

E – Mail: 170609308@students.sttkd.ac.id

ABSTRACT

This study aims to evaluate the effectiveness of the Apron Movement Control (AMC) Unit's supervision at Raja Haji Fisabilillah Airport in Tanjungpinang in maintaining security within the apron area. The AMC Unit is responsible for overseeing aircraft movements, vehicles, and personnel in the airside area, as well as ensuring the smooth operation of flights. A qualitative descriptive approach was employed, gathering data through observations, interviews, and documentation review. The findings indicate that the supervision conducted by the AMC Unit has not been optimal. Several challenges were identified, including a shortage of personnel, limited facilities, and insufficient monitoring of vehicles and personnel within the apron area. Additionally, the existing Standard Operating Procedures (SOPs) were not fully followed, particularly concerning the use of personal protective equipment by ground handling staff. To enhance the effectiveness of the supervision, recommendations include increasing the number of AMC personnel, improving supervision facilities, and separating the garbarata (jet bridge) service from apron supervision functions. This research is expected to serve as a reference for airport management in enhancing safety and security in the airside area.

Keywords : Effectiveness, Apron Movement Control, Raja Haji Fisabilillah Airport Tanjungpinang.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas pengawasan yang dilakukan oleh Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang dalam menjaga keamanan pada area apron. Unit AMC bertanggung jawab untuk mengawasi pergerakan pesawat, kendaraan, dan petugas di sisi udara serta memastikan kelancaran operasi penerbangan. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Unit AMC belum optimal. Beberapa kendala yang dihadapi meliputi kurangnya personel, keterbatasan fasilitas, dan kurangnya pengawasan terhadap kendaraan dan petugas di area apron. Selain itu, SOP yang berlaku belum sepenuhnya diikuti, terutama terkait penggunaan alat pelindung diri oleh petugas ground handling. Untuk meningkatkan efektivitas pengawasan, direkomendasikan adanya penambahan personel AMC, peningkatan fasilitas pengawasan, dan pemisahan tugas pelayanan garbarata dari fungsi pengawasan apron. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi pengelola bandara dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan di sisi udara

Kata kunci : Efektivitas, *Apron Movement Control*, Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

PENDAHULUAN

Bandar udara sangat dibutuhkan untuk tempat alih moda guna memenuhi peningkatan kualitas pelayanan, hal tersebut juga untuk menyikapi kemajuan lalu lintas udara. Industri penerbangan merupakan salah satu industri transportasi udara yang memiliki resiko yang sangat tinggi, dibutuhkan kinerja yang tinggi dari semua karyawan yang terlibat didalamnya. Wilayah bandar udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang dibagi menjadi dua wilayah Sisi Darat / *Land side* yaitu wilayah terbuka dan terbatas untuk publik. Sisi Udara / *Air Side* yaitu wilayah bandar udara yang tertutup bagi publik, sehingga tidak semua orang bisa beraktivitas di bagian tersebut. Jumlah maskapai yang beroperasi meningkat seiring dengan aktivitas di wilayah tersebut. Sesuai UU Nomor 15 Tahun 1992, penyelenggara bandar udara bertanggung jawab atas keamanan, keselamatan, dan kelancaran pelayanan penerbangan. Oleh karena itu, PT Angkasa Pura II harus selalu memantau aktivitas operasional penerbangan, terutama di sisi udara.

Salah satu unit di PT.Angkasa Pura II ialah unit *Apron Movement Control*. Unit ini memiliki fungsi dan tugas sebagai unit yang melayani pergerakan pesawat udara dan pengawasan di bagian sisi udara. Unit AMC berinteraksi langsung dengan pelanggan, seperti maskapai, penumpang, dan *Ground Handling Agent*. Jika ada ketidakpuasan terhadap pelayanan, hal ini sering dikaitkan dengan kinerja petugas AMC, meskipun ada keterkaitan juga dengan petugas unit lain.

Pengawasan oleh *Apron Movement Control* bertujuan untuk menciptakan kedisiplinan pengguna jasa yang mempengaruhi aktivitas di sisi udara. Namun, pengawasan di apron masih perlu ditingkatkan karena ada petugas *Ground Handling* yang tidak menggunakan perlengkapan keselamatan secara lengkap, dan petugas AMC yang kurang maksimal dalam pengawasan, tidak ada personel yang melakukan pengawasan tetap saat kedatangan pesawat. Penelitian oleh Taebenu (2023) menyebutkan bahwa belum ada personel AMC bersertifikasi marshalling di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang, padahal SOP mewajibkan hal tersebut. Berdasarkan Peraturan Menteri Pasal 3 nomor PM 37 tahun 2021 setidaknya satu personel AMC pada setiap kantor cabang harus memiliki sertifikasi marshalling dilakukan paling sedikit satu kali dalam dua tahun sesuai dengan bidang pekerjaan yang ditangani untuk personel yang masih aktif bekerja. Selain itu, terdapat masalah seperti pengemudi GSE yang melanggar batas kecepatan, kurangnya pemahaman tentang tata tertib di sisi udara, dan kendaraan yang melintas di belakang pesawat saat proses *start engine*, yang bertentangan dengan ketentuan pergerakan di area parkir pesawat.

Untuk lebih mendalami tentang pengawasan yang dilakukan oleh unit AMC agar bisa memberikan keamanan dan keselamatan penerbangan, maka peneliti tertarik untuk mengambil judul **"Efektivitas Pengawasan Wilayah Apron oleh Unit AMC (*Apron Movement Control*) dalam Menjaga Keamanan pada Sisi Udara di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang"**.

TINJAUAN PUSTAKA

Keamanan

Menurut PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, keamanan penerbangan adalah perlindungan terhadap tindakan melawan hukum melalui pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur yang terintegrasi. Selain itu, UU Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa penyelenggara bandar udara bertanggung jawab atas keamanan, keselamatan penerbangan, dan kelancaran pelayanan. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2004 menyatakan bahwa penyelenggara bandar udara dan operator pesawat udara wajib menyusun program keamanan yang disesuaikan dengan perkembangan yang memengaruhi keamanan penerbangan sipil. Dengan demikian, keamanan harus diprioritaskan dalam proses penerbangan karena berkaitan langsung dengan keselamatan.

Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan yang memiliki batas tertentu, digunakan untuk pesawat mendarat dan lepas landas, serta sebagai tempat naik turunnya penumpang dan bongkar muat barang. Bandar udara juga berfungsi sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya.

Pengawasan Unit *Apron Movement Control*

Standar dan referensi unit AMC untuk melakukan pengawasan yaitu UU Nomor 1 Tahun 2009, CASR bagian 139 *manual of standards*, ICAO Doc 9137AN/898 *airport manual service* bagian 8 prosedur kontrol parkir pesawat udara, ICAO Annex 14, ICAO Doc 9157-AN / 901 Bandar Udara *design manual doc* bagian 2 berkaitan dengan *taxiway*, *apron*, *holding bay* serta bagian ke 4 berkenaan dengan *visual aids*. Pengawasan unit AMC berfokus pada: 1) Perusahaan dan individu yang memerlukan akses ke sisi udara untuk kegiatan penerbangan harus mendapatkan sebuah buku akses dan menyediakan satu salinan untuk setiap pengemudi sebagai dasar pengujian di sisi udara, 2) Setiap kendaraan yang beroperasi di sisi udara harus menjalani pengujian dan mendapatkan lembar persetujuan yang menjelaskan tentang kendaraan tersebut. Istilah kendaraan bermotor mencakup semua peralatan yang digunakan untuk pelayanan atau pemeliharaan pesawat, 3) Setiap pengemudi harus memiliki tanda izin mengemudi untuk mengoperasikan kendaraan di sisi udara dan daerah pergerakan pesawat.

Apron Movement Control

Apron movement control adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari unit ADC (Tower). AMC memiliki fungsi 1) Pelayanan garbarata, 2) Pelayanan pemanduan pesawat udara, 3) Pelayanan pencatatan data penerbangan, 4) Pelayanan uji kelayakan kendaraan yang beroperasi di sisi udara, 5) Pengkoordinasian pengawasan dan penertiban lalu lintas kendaraan di daerah sisi udara. Unit AMC berkoordinasi dengan unit lain seperti, *Aerodrome Control Tower*, *Airport Emergency Agent*, *Ground Handling Agent*, Perusahaan pengisian bahan bakar yang ditunjuk oleh pihak pengelola bandara, Pihak bea cukai dan imigrasi.

Kinerja

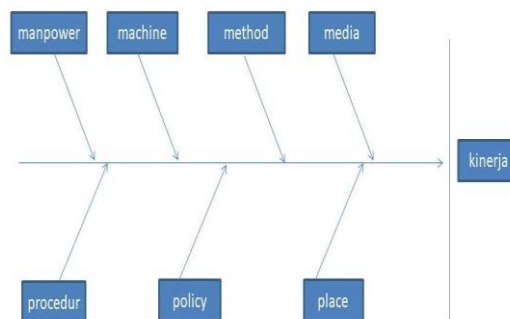
Menurut Bernandin & Russel di dalam Sianipar (1999), kinerja adalah hasil dari sebuah pekerjaan dan kegiatan dalam kurun waktu tertentu. Dwiyanto (2002) menjelaskan ada lima indikator untuk mengukur kinerja organisasi, yaitu: 1) Produktifitas yang diukur dari memanfaatkan waktu yang efisien, pelayanan, yang efektif guna mencapai sebuah hasil yang diinginkan, 2) Kualitas layanan yang dilihat dari kepuasan dari jasa yang yag diberikan, 3) Responsinitas, 4) Responsibilitas, 5) Akuntabilitas.

Efektivitas Kerja Pegawai

Menurut Bakti Mesha (2013) secara umum efektivitas dapat diartikan sebagai kemampuan organisasi untuk melakukan tugas pokoknya sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Sedangkan menurut Handoko (2013) efektivitas merupakan kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang tepat untuk pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Sedarmayanti (2001) menyatakan bahwa efektivitas kerja pegawai dapat diukur melalui tiga indikator yaitu kualitas kerja, kuantitas kerja, dan waktu kerja.

Fishbone Teory

Fishbone theory adalah salah satu metode untuk menganalisa penyebab dari sebuah masalah atau kondisi. Sering juga diagram ini disebut dengan diagram sebab-akibat *cause effect diagram* (Warsito, 2017). Sumber-sumber penyebab masalah berdasarkan prinsip 4M dan 3P, yaitu : 1) *Manpower* (tenaga kerja), 2) *Machines* (mesin dan peralatan), 3) *Methods* (metode kerja), 4) *Media*, 5) *Procedur* (prosedur), 6) *Policy* (kebijakan), 7) *Place* (tempat).



Gambar 1. Fishbone Teori
Sumber : Diadaptasi dari Warsito (2017)
KERANGKA BERPIKIR



Gambar 2. Kerangka Berpikir
Sumber : Peneliti (2023)

METODOLOGI PENELITIAN

Pada penelitian ini penulis menggunakan dua metode yang pertama metode pengumpulan data dengan menggunakan metode kualitatif dan kedua metode analisis data, dengan menggunakan *fishbone theory*. Penelitian ini pada bulan September di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang pada Unit *Apron Movement Control*. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer yaitu hasil observasi dan wawancara serta data sekunder berupa laporan harian, laporan bulanan, SOP (Standart Operational Procedure) unit AMC serta data - data pendukung lainnya.

Data dikumpulkan melalui 3 teknik yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi. Untuk menguji keabsahan data peneliti menggunakan uji *credibility* (validitas internal), *dependability* (reliabilitas), dan *confirmability* (obyektifitas) (Sugiyono, 2016:270). Kemudian, data dianalisis dengan tahapan seperti pengumpulan data, reduksi data, triangulasi, dan menarik kesimpulan.

HASIL PENELITIAN

1. Hasil Observasi

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan oleh peneliti bahwasannya indikator-indikator dalam pelaksanaan kinerja AMC belum terlaksana dengan baik. Masih terlihat beberapa kesalahan diantaranya:

- a) Wilayah apron yang kurang bersih dimana beberapa peralatan GSE yang tidak sesuai dengan tempatnya sehingga wilayah apron menjadi tidak bersih dan dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan.
- b) Kurangnya pengawasan dari unit AMC dimana satu shift kerja hanya 1 orang yang berdinis mengakibatkan pengawasan di sisi udara menjadi tidak maksimal.
- c) Tidak tertibnya pergerakan GSE yang beroperasi di sisi udara, sering terlihat *Ground Support Equipment* (GSE) melintas di belakang pesawat yang sedang parkir.

2. Hasil Wawancara

Berdasarkan wawancara dengan tiga narasumber, efektivitas pengawasan wilayah apron oleh Unit AMC di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang masih belum maksimal. Pihak Badan Usaha Bandar Udara perlu memperhatikan hal ini agar keamanan dan keselamatan penerbangan di sisi udara dapat berjalan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Beberapa faktor yang mempengaruhi kurang maksimalnya kinerja petugas AMC antara lain: kurangnya personel, fasilitas komputer yang belum optimal, ruang kerja yang sempit, hanya satu garbarata, dan kurangnya alat komunikasi seperti HT.

3. Hasil Studi Kepustakaan

Data studi kepustakaan yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian seperti, Buku pengoperasian Bandar Udara, Pengawasan / Pengaturan kendaraan di sisi udara, Manajemen keselamatan apron (*apron safety management*), Pemeliharaan daerah pergerakan (*movement area*).

4. Hasil Dokumentasi

Dokumentasi foto yang di dapat selama penelitian yaitu kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh personil unit AMC (Apron Movement Control) untuk mengetahui bagaimana kinerja unit AMC (Apron Movement Control) Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

PEMBAHASAN

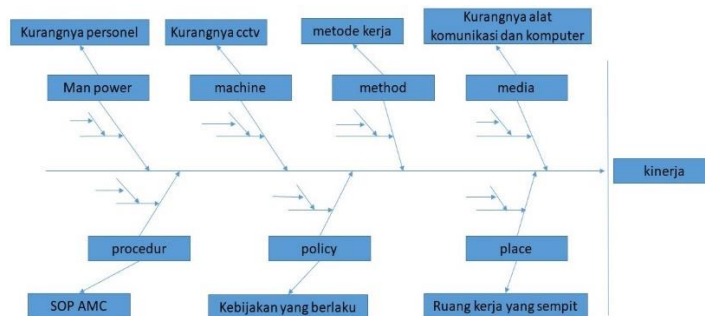
1. Efektivitas Kinerja unit AMC dalam mengawasi Apron

Berdasarkan SOP manajemen operasi apron di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang, Unit AMC memiliki fungsi dan tugas yang berbeda, seperti senior AMC yang memberikan pelayanan dan pemeriksaan fasilitas Bandar Udara di sisi udara serta pelaksanaan uji laik kendaraan yang berpotensi di sisi udara serta junior AMC yang menertibkan pelayanan penunjang penerbangan (*garbarata*) dan penertiban razia / kendaraan, GSE dan petugas yang beroperasi di sisi udara. Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa Unit AMC di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang bertanggung jawab untuk mengawasi dan melayani wilayah sisi udara, khususnya *apron*. Selain itu, unit ini juga memiliki tanggung jawab tidak langsung dalam menjaga fasilitas perusahaan yang ada di sisi udara.

Namun, dalam pelaksanaannya, petugas AMC sering menghadapi masalah. Hal ini disebabkan oleh kurangnya jumlah petugas, yang mengakibatkan tumpang tindih fungsi dan tugas. Meskipun ada dua shift kerja, biasanya hanya satu petugas yang aktif, sehingga pengawasan dan pelayanan di area apron tidak maksimal. Beberapa faktor lain yang menghambat kinerja unit AMC meliputi : Kurangnya petugas AMC, Pengawasan lalu lintas di apron yang kurang efektif, Fasilitas komputer untuk memantau CCTV di apron yang tidak memadai, Keterlambatan dalam pemasangan *aviobridge/garbarata*, Menurunnya kesadaran kerja. Melihat masalah yang timbul, kinerja AMC dalam mengawasi fasilitas apron belum sesuai dengan SOP yang berlaku, sehingga keamanan dan keselamatan di sisi udara belum terjamin sepenuhnya. Oleh karena itu, perusahaan perlu mencari solusi cepat untuk mengatasi masalah ini, karena jika dibiarkan, hal ini dapat mengakibatkan penurunan produktivitas kinerja pegawai terkait.

2. Upaya yang dilakukan oleh pihak Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang dalam meningkatkan efektivitas kinerja petugas unit AMC

Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan kinerja petugas AMC tidak maksimal di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang, penulis melakukan penelitian dengan mengumpulkan data yang diperlukan. Penulis melakukan pengamatan langsung di apron dan wawancara dengan beberapa petugas unit AMC. Materi wawancara disusun berdasarkan kinerja petugas AMC yang kurang optimal. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi apakah faktor-faktor seperti sumber daya manusia, mesin dan peralatan, metode kerja, media, dan motivasi berkontribusi terhadap kinerja petugas AMC yang tidak maksimal.



Gambar 3. Fishbone Teory Penelitian

Sumber : peneliti

Berdasarkan data yang diperoleh, terdapat beberapa faktor yang membuat kinerja AMC menjadi tidak maksimal. Untuk meningkatkan efektivitas kinerja AMC, pengelola Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang melakukan langkah-langkah berikut:

- Mengadakan pelatihan bagi petugas yang tidak memiliki STKP (Sertifikat Kecakapan Personil).
- Menambahkan CCTV untuk memantau apron melalui komputer dan memperbaiki alat-alat yang sudah rusak.
- Memperbarui SOP AMC.
- Mengadakan metode kerja yang jelas berdasarkan kebijakan yang berlaku saat ini.
- Memperhatikan aspek kesehatan dan keamanan kerja bagi petugas AMC.
- Memberikan penghargaan kepada petugas AMC yang menunjukkan kinerja baik.
- Memperluas ruangan kerja AMC agar petugas dapat melaksanakan tugas dengan nyaman.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan diatas, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

- Petugas unit AMC dalam melaksanakan tugasnya masih belum sesuai dengan Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku. Saat ini, fungsi unit AMC lebih fokus pada pelayanan garbarata/aviobridge, sehingga pengawasan tidak tertangani secara optimal. Kedisiplinan petugas dan operator GSE terhadap peraturan serta tata tertib di sisi udara masih sangat rendah, dan pemahaman mereka tentang pentingnya keselamatan juga kurang. Hal ini menyebabkan ketidaktertiban lalu lintas dan peletakan GSE di sisi udara. Selain itu, penerapan sanksi yang kurang tegas terhadap pelanggaran, yang biasanya hanya berupa teguran, membuat pelanggar tidak jera, sehingga dapat mengganggu keamanan dan keselamatan di sisi udara.
- Perusahaan Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang berupaya meningkatkan efektivitas kinerja petugas AMC dengan mengadakan pelatihan, sehingga petugas dapat melaksanakan tugasnya secara maksimal. Selain itu, perusahaan juga memperhatikan kesehatan dan keselamatan petugas AMC serta memberikan penghargaan kepada petugas yang berprestasi.

SARAN

Dalam rangka perluasan di masa depan, penulis ingin menyarankan hal-hal berikut :

- Bagi bandar udara

- a) Diperlukan penyuluhan atau kampanye tentang keselamatan penerbangan, khususnya di sisi udara (*Ramp Safety Campaign*), serta pendidikan dan pelatihan tentang peraturan dan tata tertib kepada petugas/operator GSE setiap enam bulan.
 - b) Penerapan sanksi tegas dari unit AMC terhadap pelanggaran lalu lintas di sisi udara sangat penting.
 - c) Disarankan untuk memisahkan pelayanan *garbarata/aviobridge* dari unit AMC dan menyerahkannya kepada pihak *Ground Handling Agent*.
 - d) Perusahaan sebaiknya melakukan pengecekan terhadap kinerja unit AMC dalam mengawasi fasilitas apron.
2. Bagi peneliti yang mendatang penelitian ini diharapkan dapat memaksimalkan objek dan waktu penelitian untuk dapat memberikan hasil penelitian yang lebih baik dan sesuai, yang nantinya bisa dijadikan bahan referensi dan wawasan tambahan untuk peneliti selanjutnya tentang *Apron Movement Control (AMC)*.

DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14, Vol 1 *Aerodrome Design and Operations*, fourth edition. (July 2004).
- CASR bagian 139 *manual of standars*, ICAO Doc 91137-AN/898 *airport service manual* bagian 8 menetapkan persyaratan ICAO untuk prosedur control pemarkiran pesawat udara
- ICAO Doc 9157-AN / 901 Bandar Udara design manual doc bagian 2 berkaitan dengan taxiway, apron, holding bay serta bagian 4 berkenan dengan visual aids.
- Kemenhub No.KM 48 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara. (2002).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 80. (2017).
- Siagian, S. P. (2014). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara.
- SKEP/100/XI/ tentang peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. (1985).
- Sodikin, A., Boga , D. a., & Warsito, T. (2017). Kinerja Petugas Apron Movement Control pada Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, Vol. 3.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung CV. Alfabeta.
- Taebenu, T. E. (2023). *Pelaksanaan Tugas-Tugas Apron Movement Control Dalam Keterbatasan Jumlah Personil Di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang*. Vol. 1 No.4.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tentang Penerbangan. (2009).