

ANALISIS PENGAWASAN PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP *FOREIGN OBJECT DEBRIS* (FOD) DI *APRON* BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Riska Maya Dessy Antasari¹, Lady Silk Moonlight², Arnaz Olieve³

^{1,2,3} Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email: riskamayasma@gmail.com¹

ABSTRAK

Pengawasan ketertiban di *apron* Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang dilakukan oleh personil AMC merupakan kegiatan yang sangat penting. Semakin bertambahnya jumlah penerbangan disertai dengan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara yang juga berpengaruh terhadap bertambahnya pergerakan di *apron* yang akan menghasilkan *Foreign Object Debris* (FOD).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengawasan personil *Apron Movement Control* di *apron*. Dengan metode penelitian deskriptif kualitatif ini menggunakan *Manual Of Standard CASR – 139 Volume I Aerodrome* serta SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. Metode pengumpulan data menggunakan metode wawancara, kuesioner dan studikepustakaan.

Masih ada pelanggaran yang terjadi di *apron* Bandar Udara Internasional Yogyakarta seperti pegawai maskapai atau airlines dan *ground handling* yang menyebabkan *Foreign Object Debris* (FOD) dapat berdampak besar terhadap keselamatan penerbangan. Hal ini terjadi disebabkan kurangnya *ramp safety campaign*, personil dan kurangnya kesadaran diri dari pegawai maskapai atau airlines dan *ground*.

Kata kunci : pengawasan, Personil AMC, ketertiban

ABSTRACT

Order supervision in the apron of Yogyakarta International Airport conducted by AMC personnel is a very important activity. The increasing number of flights is accompanied by aircraft ground service support equipment which also affects the increasing movement in the apron that will produce Foreign Object Debris (FOD). Then the greater the potential for order violations in the apron.

This study to determine the supervision of personnel n the Apron Movement Control on the apron. This quantitative descriptive research method uses the Manual Of Standard CASR - 139 Volume I Aerodrome and SKEP / 100 / XI / 1985 concerning Airport Rules and Regulations. Data collection methods using the method of observation, questionnaires and literature studies.

There are still many violations that occur in the apron of Yogyakarta International Airport such as airline employees or airlines and ground handling that cause Foreign Object Debris (FOD) can have a big impact on aviation safety. This is due to the lack of ramp safety campaigns, personnel and lack of self- awareness from airline or airlines and ground employees.

Keywords : supervision, AMC Personnel, order

PENDAHULUAN

Yogyakarta *International Airport* (YIA) menjadi bandar udara baru di Yogyakarta, yang menggantikan bandar udara Internasional Adisutjipto. Terletak di Kecamatan Temon, Kulon Progo, yang berjarak sekitar 42 kilometer dari pusat kota Yogyakarta, YIA hadir dengan kemegahan nan menawan. Bandar udara ini direncanakan akan membantu kinerja Bandar Udara Internasional Adisutjipto yang sudah tidak mampu lagi menampung kapasitas penumpang dan pesawat. Bandar Udara Internasional Yogyakarta merupakan salah satu Bandar Udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) juga merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Bandara Internasional Yogyakarta memiliki luas apron 1.051 x 167 m dengan 5 Fix Bridge yang dilengkapi 10 Garbarata.

Seiring dengan peningkatan jumlah frekuensi penerbangan, jumlah pergerakan kendaraan dan juga orang akan semakin meningkat. Peningkatan aktifitas kendaraan dan orang dalam rangka melayani aktivitas pesawat udara dan penumpangnya mengakibatkan semakin bertambahnya *Foreign Object Debris* (FOD) di bandar udara. FOD dapat menyebabkan kerusakan yang merugikan berbagai pihak seperti, maskapai penerbangan, bandar udara, dan penyewa fasilitas bandar udara. Bahaya benda asing dapat menghancurkan mesin pesawat, merusak ban pesawat atau berpengaruh pada badan pesawat dalam area manuver atau apron bandar udara. Selanjutnya, pengendalian benda asing di bandar udara merupakan tugas dari semua sisi personil yang ada dalam apron diawasi oleh AMC (*apron movement control*)

Dua pihak yakni personil maskapai dan *ground handling* yang berperan penting dalam pencegahan *foreign object debris* (FOD) yang berpotensi merusak mesin pesawat, merusak ban pesawat atau berpengaruh pada badan pesawat dalam manuver di area apron. Di mana kedua pihak diatas yang menghasilkan banyak FOD di area apron dan *service road*. Kegiatan bongkar muat penumpang, pos atau kargo,

pengisian bahan bakar, parkir atau pemeliharaan pesawat pihak maskapai dan *ground handling* ini mengakibatkan FOD. Kegiatan tersebut bagian dari pengawasan personil AMC agar FOD yang dihasilkan dapat diminimalisir. Pihak tersebut, semua personil yang terlibat dalam industri penerbangan harus sadar dan berpartisipasi dalam pencegahan bahaya FOD untuk kepentingan bersama. Tata tertib tersebut dibuat untuk menjamin keselamatan penerbangan dan keamanan bandar udara.

Berdasarkan pengamatan di lapangan yang ada pada Bandar Udara Internasional Yogyakarta, masih ditemukan FOD yang dihasilkan dari kegiatan harian pegawai *airlines* atau *ground handling*, seperti contohnya adalah material proyek yang memasuki apron, tumpahan bahan bakar dari kendaraan gse, tumpahan bahan bakar pesawat itu sendiri dan juga sampah yang tertumpuk didepan kantor *airlines*. Sampah ini sangat berbahaya jika berada di sisi udara. Sampah tersebut berakibat menjadi FOD. *Foreign object debris* (FOD) dapat menghancurkan mesin pesawat, merusak ban pesawat atau berpengaruh pada badan pesawat dalam area manuver atau apron bandar udara.

METODE

1. Wawancara

Menurut (Nasution, 1988), mengatakan :”Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (yang mengajukan pertanyaan) dan yang di wawancarai (responden) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu.”

2. Observasi (pengamatan)

Pengamatan atau observasi sering dipakai sebagai teknik pengumpulan data dalam sebuah penelitian yang bertujuan mengkaji tingkah laku. Menurut (Bungin, 2007), “observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan penginderaan.”

3. Dokumentasi

Pengumpulan data dengan dokumentasi merupakan teknik untuk mendapatkan data yang lebih luas mengenai

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

pokok-pokok kajian untuk dijadikan bahan dalam penyusunan data, sehingga dapat dijadikan bahan perbandingan merupakan bukti otentik dalam penyusunan laporan. Sebagai sumber data, Proses pendokumentasian penelitian ini berupa foto.

4. Studi Kepustakaan

Menurut (Nazir, 1988). “Studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan”

HASIL DAN PEMBAHASAN

No	Jumlah Personil	Tugas
1	1 atau 2 orang	Supervisor
2	2 orang	Officer

NO.	ACType	Reg No.	OPR	Flight Number		STA	STD	ORG	DES	PS	
				Origin	Dest						
1.	B739	PKLOT	LNI	EXRON	LN1565	EXRON	14/07:00	UPG	CGK	08A	
2.	A320	PKLUI	BTK	EXRON	BTk6696	EXRON	14/08:50	CGK	PKY	07A	
3.			BTK	BTk5020	BTk6363		14/08:10	14/08:50	SUB	CGK	05C
4.	B739		LNI	LN1677	LN1664		14/09:40	14/10:20	BPN	BPN	06A
5.	A320		CTV	CTV785	CTV784		14/10:00	14/10:30	BPN	BPN	04C
6.	A320		CTV	CTV782	CTV783		14/10:35	14/11:05	PKU	PKU	05C
7.			CTV	CTV776	CTV9786		14/10:40	14/11:10	CGK	BPN	05A
8.	CRJX		GIA	GIA468	GIA469		14/11:00	14/11:50	BDJ	BDJ	04A
9.	A320		BTK	BTk6378	BTk6379		14/11:10	14/11:50	CGK	CGK	06A
10.	CRJX		GIA	GIA194	GIA195		14/11:30	14/13:10	PLM	PLM	04C
11.	A320		BTK	BTk6697	BTk6373		14/13:20	14/13:50	PKY	CGK	05A
12.	B738		GIA	GIA208	GIA209		14/13:20	14/14:05	CGK	CGK	04A
13.	B739		LNI	LN1554		RON	14/13:40		CGK		08A
14.	B739		LNI	LN1641	LN1640		14/13:45	14/14:25	UPG	UPG	06A
15.	A320		CTV	CTV774	CTV775		14/13:55	14/14:40	CGK	CGK	04C
16.	A320		BTK	BTk7533	BTk7540		14/14:20	14/15:00	HLP	HLP	05C
17.	B739		LNI	LN1667	LN1670		14/14:20	14/15:00	BPN	BPN	07A
18.	A320		CTV	CTV9787	CTV777		14/15:25	14/16:10	BPN	CGK	05A
19.	B738		GIA	GIA253	GIA252		14/15:30	14/16:20	DPS	DPS	04C
20.	A320		AWQ	AWQ8074	AWQ8075		14/16:00	14/16:25	KNO	KNO	06A
21.	B738		GIA	GIA676	GIA677		14/16:25	14/17:10	UPG	UPG	04A
22.	A320		BTK	BTk6374		RON	14/17:10		CGK		07A
23.	B738		GIA	GIA214	GIA215		14/17:35	14/18:20	CGK	CGK	05B
24.	A320		CTV	CTV770	CTV771		14/17:50	14/18:20	CGK	CGK	04C
25.	B738		SJY	SJY713	SJY712		14/18:00	14/18:40	UPG	UPG	06A

Pengawasan Personil AMC yang kurang optimal mengakibatkan terjadinya pelanggaran peraturan dan tata tertib di apron Bandar Udara Internasional Yogyakarta oleh petugas/operator kendaraan. Kurang optimal ini dikarenakan dari jumlah personil sangat kurang untuk mencakup semua wilayah Apron.

Sedangkan dari berdasarkan data dari Angkasa Pura 1 cabang Yogyakarta mengkonfirmasi luas apron 1.051 x 167 m dengan 5 Fix Bridge yang dilengkapi 10 Garbarata dan setiap harinya ada sekitar 40 pergerakan pesawat di apron Bandara Udara

Internasional Yogyakarta ini. Jumlah parkir stand 22 *medium body* dan 11 *wide body*, kurang optimal jika personil AMC hanya 14 orang dan dibagi setiap shift hanya terdiri dari 3-4 personil AMC.

Dengan jumlah pergerakan pesawat yang cukup banyak dan jumlah personil AMC yang bertugas sebagai *team leader*, *plotter*, *planner*, koordinator *aviobridge* dan pengawasan, dan koordinator operasional *airline & ground handling*. Sehingga terjadi penumpukan pekerjaan, yang menyebabkan satu anggota AMC memegang dua tugas sekaligus. Jumlah anggota AMC yang terbatas inilah yang menyebabkan masih ditemukan pelanggaran di *apron*, jika dibiarkan dapat mengancam keselamatan penerbangan dengan munculnya FOD. Pengawasan oleh anggota AMC dilaksanakan setiap awal masuk shift di pagi hari dan siang hari. Anggota AMC melaksanakan inspeksi di apron menggunakan fasilitas yang disediakan oleh pihak bandar udara seperti :

- 1 follow me car
- sepeda gayung

Hasil Observasi dan Pustaka

Dengan telah termuatnya *Manual Of Standard (MOS)* Personil AMC dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan SOP AMC dapat diartikan prosedur tersebut telah sah dan harus dilaksanakan oleh personil AMC dan personil AMC mengetahui adanya prosedur tersebut. Sejauh mana kesulitan dalam penerapan dan sikap pengawasan personil AMC terhadap ketertiban di *apron*.

Berdasarkan pengamatan penulis di lapangan banyaknya kasus pelanggaran salah satunya adalah FOD dihasilkan oleh pihak *airlines* dan *ground handling* yang berada *apron*. Sedangkan Berdasarkan Surat Keputusan Tata tertib *Foreign Object Damage (FOD)* di daerah sisi udara telah ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tanggal 29 Juni tahun 1999 pasal 39 dan pasal 40 yaitu;



1. Dilarang meninggalkan limbah cair dan atau padat di daerah pergerakan.
2. Dilarang meninggalkan atau menumpuk benda asing atau materi asing yang membahayakan (*foreign object damage*) pada permukaan daerah pergerakan.

Dalam Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor. SKEP/100/XI/1985, tanggal 12 November 1985 Pasal 4 Tentang Peraturan Tata Tertib dan Prosedur, siapapun yang berada di Bandar Udara, harus Memelihara ketertiban, keamanan, dan kebersihan dilingkungan masing-masing.

Tumpahan bahan bakar ini berasal pada saat pengisian bahan bakar pada pesawat udara. Pengisian bahan bakar pesawat sendiri dilakukan setiap saat ketika dibutuhkan dan diminta oleh pilot. Permintaan *refuilling* avtur ini dilakukan oleh pihak *ground handling* yang dihubungi oleh pilot, setelah itu *ground handling* memberi informasi permintaan *refuilling* ini ke pertamina. Personil *Apron Movement Control* melakukan pengawasan *refuilling* avtur ini di lapangan atau CCTV.

Tumpahan bahan bakar pesawat/FOD tersebut yang dapat menimbulkan resiko yang akan terjadi tersedot saat pesawat udara melakukan *Run Up* yang dapat mengakibatkan kerusakan mesin pesawat udara bahkan terbakarnya mesin pesawat udara. Hal tersebut harus ditindak lanjuti agar tidak menimbulkan dampak yang lebih buruk terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan khususnya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

Dengan melihat uraian-uraian di atas, terbukti bahwa tingkat kedisiplinan petugas maskapai atau *airlines* dan *ground handling*

sangat mempengaruhi ketertiban dan kebersihan untuk terciptanya keselamatan penerbangan di wilayah sisi udara atau *apron*. Penambahan jumlah aktivitas *ground handling* dan pergerakan peralatan GSE yang terjadi setiap tahun harus diikuti dengan penataan yang baik serta kesadaran kedisiplinan dari semua pihak agar nantinya tidak timbul pelanggaran di daerah pergerakan sisi udara atau *apron*.

Pentingnya perhatian terhadap sampah atau tumpahan yang di hasilkan dari pihak *airlines* atau dari pesawat dan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (GSE) yang dimiliki masing-masing operator atau *ground handling* untuk mencegah terjadinya pelanggaran maupun insiden. Selain itu mematuhi prosedur yang ditetapkan, kedisiplinan dalam diri juga berpengaruh terhadap kelancaran pelayanan maupun keselamatan sisi udara. Banyaknya tugas AMC yang harus dilaksanakan dengan wilayah kerja yang luas dengan keterbatasan jumlah personil menyebabkan fungsi pengawasan berkerja lebih ekstra.

PENUTUP

Simpulan

1. Untuk mencegah pelanggaran dan kelalaian oleh *ground handling* menerapkan Implementasi Punishment terhadap pelanggar di sisi udara mengambil regulasi sesuai regulasi PM 33 TAHUN 2015. Sebagai punishment kepada pelanggar agar sebagai acuan bagi pihak terkait agar terwujudnya kesadaran keselamatan penerbangandi sisi udara atau *apron*.
2. Alat bantu seperti CCTV dapat membantu optimalisasi kinerja dan pengawasan AMC terhadap pergerakan dan keselamatan di *apron*.
3. Kinerja dan pengawasan personil AMC memiliki korelasi yang sangat kuat terhadap ketertiban di *apron* Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Karena apapun kejadian di *airside* adalah tanggung jawab personil AMC yang bertugas sebagai pengawasan segala aktivitas di *airside* melalui alat bantu CCTV maupun turun langsung di lapangan.

Saran

PROSIDING

SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

1. Penerapan sanksi sesuai PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 33TAHUN 2015 kepada para pelaku pelanggaran aturan dan tata tertib berkendara di sisi udara harus lebih keras dan tegas dengan menindak lanjuti setiap pelanggaran baik pelanggaran ringan, sedangmaupun berat agar para pelaku menjadi jera dan tidak melakukan lagi

2. Perlu diadakan *Ramp Safety Campaign* secara rutin setiap 6 bulan sekali atau sesuai peraturan yang berlaku. Serta pembinaan terhadap operator penyedia jasa di *apron* agar menciptakan kesadaran bagi semua personil maupun operator penyedia jasa tentang kerugian dari insiden termasuk pesawat, peralatan, *Ground Handling* dan penumpang, serta menciptakan kesadaran bahwa terganggunyabandar udara, perusahaan penerbangan serta personil yang bekerja tidak sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dapat mengancam keselamatan pesawat udara maupunsisi udara.

3. Memberi informasi secara terlulis dan berkala di setiap area kantor Maskapai dengan banner dengan isi himbauan, peraturan,punnishment (denda dan hukuman). Serta menambahkan CCTV di arearawan FOD tersebut.

4. Di upayakan agar ada penambahan SDM bagi personil AMC agar dapat optimal dalam menjalankan tugas sesuai fungsi dan SOP. Karena faktanya dengan jumlah parkir stand 22 medium body dan 11wide body, sangat kurang optimal jika personil AMC hanya 14orang. Dikarenakan Bandar Udara Internasional Yogyakarta termasuk bandara besar.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Arikunto, Suharsimi. (1998). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT Renika Cipta.
- [2] Bungin, Burhan. (2007). *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Putra Grafika. Departemen Pendidikan Nasional. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : PT. Balai Pustaka.
- [3] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). KP 262 Tahun 2017

MOS Vol 1 *tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I BandarUdara (Aerodrome)*. Menteri Perhubunga Republik Indonesia

- [4] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017) PM 78 Tahun 2017 *tentang Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia
- [5] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1985). SKEP/100/XI/1985 *tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*. Menteri Perhubungan RepublikIndonesia
- [6] Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1999). SKEP/140/VI/1999 *Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2009). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *tentang Penerbangan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia
- [7] International Civil Aviation Organization. (2004). Annex 14. *Vol I Aerodrome*.Montreal: forth edition.
- [8] Nazir, Muhammad. (1988). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Prabu Mangkunegara, Anwar. (2004). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- [9] Robert Terry, George. (2001). *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*.Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- [10] Sianipar. (1999). *Perencanaan Peningkatan Kinerja*. Jakarta: LAN-RI.
- [11] Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 – 8890

- [12] Safitri, S., Moonlight, L. S., & Christian, D. B. (2022). PENGARUH PENGGABUNGAN UNIT TERHADAP EFISIENSI PELAYANAN INFORMASI PENERBANGAN DI PERUM LPPNPI CABANG MAKASSAR AIR TRAFFIC SERVICE CENTER (MATSC). *Jurnal Penelitian Politeknik Penerbangan Surabaya*.