

KAJIAN PENGAWASAN PERSONIL *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC) TERHADAP GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) DI *APRON* TERMINAL 3 BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA JAKARTA

Raihan Pamungkas¹, Aulia Regia SP¹, Bahri Ramadhan¹

¹Jurusan Manajemen Transportasi Udara, Fakultas Manajemen Penerbangan, Poltekbang Surabaya
Jl. Jemur Andayani I No.73, Surabaya, Jawa Timur 61234
Email: raihanpamungkas21@gmail.com

Abstrak

Pengawasan ketertiban di *apron* Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Jakarta yang dilakukan oleh personil AMC merupakan kegiatan yang sangat penting. Semakin bertambahnya jumlah penerbangan disertai dengan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (GSE) yang juga berpengaruh terhadap bertambahnya pergerakan di *apron*, maka semakin besar potensi pelanggaran ketertiban di *apron*. Melihat kondisi saat ini pergerakan kendaraan yang beroperasi di sisi udara semakin bertambah seiring dengan jumlah pesawat yang tinggal landas di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, maka sudah sewajarnya Personil *Apron Movement Control* (AMC) meningkatkan fungsi pengawasan guna mencegah terjadinya pelanggaran yang dapat mengancam keselamatan penerbangan di sisi udara. Terjadinya pelanggaran di sisi udara di sebabkan oleh beberapa faktor, tingkat kedisiplinan dari operator sendiri akan peraturan dan tata tertib yang berlaku yang masih kurang dan pengawasan Personil AMC belum maksimal merupakan beberapa penyebab terjadinya pelanggaran. Mematuhi peraturan dan tata tertib yang berlaku dan fungsi pengawasan Personil AMC lebih ditingkatkan diharapkan tingkat pelanggaran dapat ditekan serendah mungkin. Dengan demikian diharapkan pergerakan kendaraan di sisi udara menjadi lebih aman dan lancar, sehingga dapat menjamin tercapainya keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

Kata kunci: *kinerja pengawasan, Personil AMC, GSE*

Abstract

The supervision of order at the International Airport of Soekarno – Hatta Jakarta by AMC personnel is a very important activity. The increasing number of flights accompanied by aircraft ground service supporting equipment (GSE) which also affects the increasing movement in the apron, the greater the potential of order violations in the apron. Seeing the current condition of vehicle movements operating on the air side is increasing along with the number of aircraft that take off at Soekarno-Hatta International Airport, then it is as fair as the Unit Apron Movement Control (AMC) increases oversight function to prevent violations that can threaten flight safety on the air side. The occurrence of violations on the side of the air is caused by several factors, the discipline of the operator itself will be the prevailing rules and regulations that are still lacking and supervision of the AMC Unit is not a maximum of some causes Violation. Adhering to applicable rules and regulations and more enhanced AMC Unit supervision functionality is expected to be suppressed as low as possible violations. With a deimikian expected movement of the vehicle on the air side becomes safer and smoother, so it can guarantee the achievement of flight safety at Soekarno-Hatta International Airport.

Keywords: *Surveillance performance, AMC personnel, GSE*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu faktor penting dari kebutuhan jasa angkutan bagi orang serta barang dari dan ke seluruh wilayah tanah air, bahkan mancanegara. Selain itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi perkembangan pembangunan dan perekonomian suatu wilayah. Di antara sistem transportasi yang ada, transportasi udara merupakan sistem transportasi yang relatif cepat, aman dan nyaman hingga menjadi pilihan bagi pengguna jasa dari sektor bisnis, pariwisata, pendidikan dan lain-lain.

Dalam menunjang sistem transportasi dibutuhkan prasarana berupa bandar udara. Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan, Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Menhub, 2008).

Bisnis kebandarudaraan di Indonesia dikelola oleh Kementerian berupa UPBU dan dua perusahaan BUMN yaitu PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta merupakan salah satu dari Bandar Udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II (PT. Angkasa Pura II, 2010).

Saat ini industri penerbangan mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan dari waktu ke waktu. Merebaknya transportasi udara LCC (*Low Cost Carrier*) yang menawarkan harga terjangkau mengakibatkan peningkatan pertumbuhan permintaan akan layanan transportasi udara.

Hal ini perlu disikapi dengan cerdas oleh pengelola bandar udara terutama dalam hal penyediaan pelayanan yang prima. Salah satu bentuk pelayanan bagi perusahaan penerbangan yang ditawarkan oleh bandar udara adalah pelayanan di sisi udara. Disamping pelayanan yang diberikan, pengelola bandar udara juga wajib memperhatikan aspek keselamatan dan ketertiban di sisi udara.

Untuk menunjang terwujudnya pelayanan yang baik dan meningkatkan keselamatan penerbangan di sisi udara, maka dibuatlah marka dan rambu yang bertujuan untuk menciptakan suatu keadaan lingkungan kerja yang aman, baik bagi penumpang, personil yang bertugas maupun bagi pesawat udara yang dilayani, serta peralatan yang digunakan untuk membantu proses pelayanan pesawat udara.

Pengawasan di sisi udara dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit AMC merupakan salah satu unit yang berada dibawah Dinas Operasi Sisi Udara. Unit AMC mempunyai tugas sebagai penanggung jawab atas kegiatan pelayanan operasi penerbangan di darat, pengawasan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, barang, orang dan kebersihan di sisi udara, pengawasan terhadap hewan liar yang ada di sisi udara, pengaturan dan pengawasan penempatan peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) serta pencatatan data penerbangan dan pendistribusian data penerbangan kepada unit komersil (Arief, 2010).

Walaupun telah dibuat marka dan rambu masih banyak terjadi pelanggaran di sisi udara seperti pengemudi yang melebihi batas kecepatan maksimum, penempatan peralatan GSE yang tidak teratur dan pelanggaran di sisi udara yang lain.

- A. Rumusan masalah:
1. Apa penyebab Ground Support Equipment (GSE) tidak ditempatkan pada tempatnya?
 2. Apa penyebab tidak dilaksanakannya pengawasan terhadap ketertiban Ground Support Equipment di *apron* Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta?
 3. Apa penyebab utama dilakukannya pelanggaran terhadap ketertiban penggunaan Ground Support Equipment (GSE) di *apron*?
- B. Tujuan Penelitian
1. Mengetahui penyebab *Ground Support Equipment* (GSE) tidak ditempatkan pada tempatnya.
 2. Mengetahui penyebab tidak dilaksanakannya pengawasan personil AMC di *apron* Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.
 3. Menganalisa ketertiban lalu lintas kendaraan dan peralatan lainnya di *apron* Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta
 4. Untuk dijadikan sebagai bahan masukan untuk PT Angkasa Pura II yang dituju.
 5. Untuk dijadikan bahan referensi penelitian selanjutnya.

METODE

- A. Metode Pengumpulan Data:
1. Observasi (pengamatan langsung)
 Observasi adalah pengamatan secara langsung yang meliputi kegiatan pemusatan perhatian terhadap suatu objek dengan seluruh alat indra (Suharsini Arikunto, 2002:133).
 2. Kuesioner
 “Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat

pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya” (Sugiyono, 2007:142).

3. Studi Kepustakaan
 “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” Nazir (1988: 111).

B. Objek Penelitian

1. Populasi
 Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah seluruh personil AMC Terminal 3 di PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Jakarta yang berjumlah 20 orang.

2. Sampel

Dalam penelitian ini akan dilakukan penyebaran kuisisioner terhadap personil AMC terminal 3 dengan jumlah responden sebanyak 20 responden yang merupakan seluruh personil AMC terminal 3 di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta.

C. Metode Analisa Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis penulisan Penelitian ini yaitu kuantitatif. Setelah data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan terkumpul, maka proses selanjutnya adalah menganalisis data dengan teknik skala likert. Berikut ini sistem penilaian dalam skala Likert.

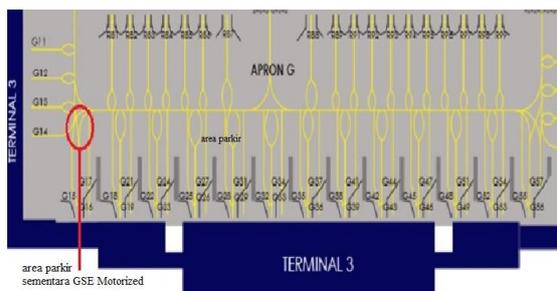
Tabel 1 Skala Likert

No	Simbol	Keterangan	Skor
1	SS	Sangat Setuju	5
2	S	Setuju	4
3	N	Netral	3
4	TS	Tidak Setuju	2
5	STS	Sangat Tidak Setuju	1

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penempatan Kendaraan/Peralatan GSE kurang tertib.

Dalam proses pelayanan terhadap pesawat dan penumpang di apron, airline terikat kontrak dengan penyedia jasa pelayanan darat yang disebut *Ground Handling Agent*. Dalam pelayanan pesawat di darat operasi *Ground Handling* didukung berbagai macam peralatan darat yang disebut sebagai *Ground Support Equipment (GSE)*. Peralatan GSE itu sendiri memiliki tempat parkir khusus di suatu area yang disebut *equipment storage*. Namun saat ini Terminal 3 belum menggunakan *equipment storage*, karena itu peralatan GSE ditempatkan di suatu area di apron tanpa ada marka *equipment storage*.



Gambar 1 Layout apron Terminal 3

Penempatan peralatan GSE yang tidak teratur dapat mengganggu kelancaran pergerakan kendaraan/peralatan yang akan digunakan untuk kegiatan *Ground Handling* karena menghalangi jalan masuk ke apron. Peralatan GSE ini dimaksudkan untuk mempermudah pelayanan selanjutnya. Selain itu, yang menjadi penyebab penempatan kendaraan/peralatan GSE tidak tertib adalah kedisiplinan dari operator peralatan itu sendiri, kurangnya pengawasan dari personel AMC, kurangnya pengetahuan personel *Ground Handling* terhadap prosedur

keselamatan di sisi udara dan belum adanya *equipment storage* permanen.



Gambar 2 Conveyor Belt yang ditempatkan pada area services road



Gambar 3 Baggage Cart yang tidak dikembalikan pada parking area

Kegiatan-kegiatan di atas merupakan pelanggaran sisi udara yang dapat mengganggu kelancaran pergerakan kendaraan/peralatan. Selain itu, penempatan peralatan yang tidak tertib juga menghalangi tempat marshalling dalam proses pemanduan parkir pesawat. Penempatan kendaraan/peralatan GSE yang tidak tertib akan berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan. Ketertiban di sisi udara akan terganggu sehingga kenyamanan dan keselamatan pengguna jasa bandar udara juga ikut terganggu

B. Pelanggaran yang dilakukan pengemudi dalam berkendara.

Menurut pasal 9 Skep 140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara, setiap orang yang mengemudikan kendaraan/peralatan di daerah pergerakan harus memiliki Tanda Ijin Mengemudi yang syah dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Selain itu, setiap pengemudi kendaraan/peralatan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi maksimum yang ditentukan yaitu :

- a. *Acces Road* : Max 40 km/jam
- b. *Service Road* : Max 25 km/jam
- c. *Break Down & Make-up Area* : Max 15 km/jam
- d. *Apron* : Max 10 km/jam

Sumber: (Skep 140, 1999).

Dalam kegiatan pelayanan pesawat di darat, salah satu hal yang menjadi perhatian utama ketika beberapa pesawat yang harus secara bersamaan dilayani dalam satu jam, baik pesawat yang akan berangkat maupun yang baru saja tiba. Pergerakan pesawat yang bersamaan ini sudah pasti membutuhkan peralatan yang lebih banyak. Dengan standar waktu yang digunakan untuk proses pelayanan (*ground time*) pesawat di darat mulai dari *block on* sampai *block off* hanya 60 menit, masih sering terjadi pelanggaran yang melibatkan pengemudi kendaraan/peralatan GSE yang melebihi kecepatan dengan alasan mengejar waktu *ground time*. Selain itu, kesadaran pengemudi tentang peraturan berkendara di sisi udara masih kurang.

Tabel 1 data pelanggaran periode April s/d Juli 2018

NO	BULAN	JUMLAH
1	April	6 pelanggaran
2	Mei	11 pelanggaran
3	Juni	4 pelanggaran
4	Juli	6 pelanggaran

Sumber : Unit AMC Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta.

Adapun beberapa contoh jenis pelanggaran yang terjadi berdasarkan data pelanggaran dari personel AMC Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta adalah sebagai berikut:

1. Pengemudi minibus mengemudikan kendaraannya melebihi kecepatan maksimal hingga 80 km/jam di area *service road*. Hal tersebut dianggap sebagai pelanggaran didalam SKEP/140/VI/1999 tentang Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan, bahwa pengemudi suatu kendaraan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimal 25 km/jam di area *service road*.

2. Kelalaian dalam mengendarai *Baggage Towing Tractor* (BTT) sehingga rangkaian terlepas dan menyenggol operator avio pengendara lain. Hal tersebut dianggap sebagai pelanggaran di dalam SKEP/140/VI/1999 tentang Tata Tertib Berlalu Lintas di Daerah Pergerakan, bahwa pengemudi suatu kendaraan dilarang mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya.

3. *Crossing* ketika pesawat *pushback*. Hal tersebut dianggap sebagai pelanggaran sesuai ketentuan SKEP/140/VI/1999, bahwa pengemudi suatu kendaraan dilarang menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik.

C. Pengawasan Personil Apron Movement Control Kurang Optimal.

Sesuai dengan uraian tugas pokok dan fungsi yang terdapat pada *Standard Operating Procedure* (SOP) pada unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta yang salah satu fungsinya yaitu pengawasan dan penertiban kendaraan/peralatan GSE di sisi udara.

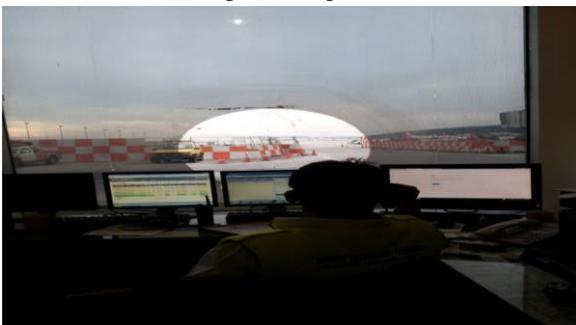
Berdasarkan SOP AMC Pengawasan dan penertiban dilakukan secara simultan setiap 1 jam sekali untuk menciptakan ketertiban di sisi udara dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Kendaraan/peralatan GSE yang ditemukan tidak memenuhi

persyaratan beroperasi di sisi udara akan diminta untuk dikeluarkan dari sisi udara atau dilarang dioperasikan sampai persyaratan beroperasi terpenuhi. Pelaku pelanggaran akan dikenakan teguran atau sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Adanya kasus-kasus pelanggaran tata tertib di sisi udara, disebabkan kelemahan unit AMC dalam pengawasan, karena apron yang diawasi cukup luas serta obyek pengawasan tidak seluruhnya dapat terawasi, serta kamera pengawasan CCTV yang mengarah ke seluruh apron Terminal 3 hanya sedikit, serta tidak dilakukannya pengecekan secara simultan 1 jam sekali sesuai dengan SOP AMC.



Gambar 4 Personel AMC sibuk mencatat data penerbangan



Gambar 5 Sudut pandang dari dalam ruang AMC Terminal 3

Berikut ini adalah data mengenai nilai Variabel X (pengawasan personil AMC) dan Variabel Y (ketertiban kendaraan GSE di apron Terminal 3) yang diperoleh dari perhitungan menggunakan skala likert.

Variabel X	63	62	82	70
Variabel Y	71	60	53	74

Selanjutnya harus dicari terlebih dahulu korelasi ranknya dengan dibuat tabel sebagai berikut.

X	Y	Ranking X	Ranking Y	D	d ²
63	60	3	3	0	0
62	53	4	4	0	0
82	71	1	2	-1	1
70	74	2	1	+1	1
Jumlah					2

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n(n^2 - 1)}$$

$$= 1 - \frac{6 \cdot 2}{4(4^2 - 1)}$$

$$= 1 - \frac{6 \cdot 2}{4(15)}$$

$$= 1 - \frac{12}{60}$$

$$= 1 - 0,2$$

= **0,8 (korelasi yang tinggi dan kuat)**

Dari perhitungan diatas diperoleh hasil skor **Koefisien Korelasi 0,8** yang artinya, ada korelasi yang tinggi dan kuat antara variabel X dan variabel Y. Banyak responden yang setuju bahwa masih banyak terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi atau operator kendaraan Ground Support Equipment. Karena hasil korelasi yang diperoleh tidak menghasilkan skor *minus* maka artinya hubungan tersebut positif, yaitu apabila variabel X meningkat atau pengawasan semakin ditingkatkan, maka variabel Y (ketertiban Ground Support Equipment (GSE) di apron) juga akan meningkat.

PENUTUP

Simpulan

1. Kendaraan GSE memiliki tempat parkir khusus yang dinamakan *equipment storage*, saat ini di Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta tidak memiliki fasilitas tersebut, sehingga peralatan dan kendaraan GSE parkir ditempat

sembarangan seperti area *service road* dan area *apron*, hal ini membahayakan karena menghalangi pergerakan kendaraan GSE lain, selain itu juga menjadi penghambat bila di area tersebut terjadi *incident / accident* yang membutuhkan langkah *emergency*.

2. Di area *apron* Terminal 3 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta masih banyak terdapat pelanggaran oleh pengemudi kendaraan seperti pengemudi kendaraan yang melebihi kecepatan maksimum, berkendara secara ugal-ugalan sehingga membahayakan keselamatan orang lain, *crossing* ketika pesawat pushback dan banyak pelanggaran-pelanggaran lainnya. Hal ini disebabkan karena kesadaran pengemudi dalam memahami dan menaati aturan berkendara di sisi udara masih kurang.

3. Adanya kasus-kasus pelanggaran tata tertib di sisi udara, disebabkan kelemahan Unit AMC dalam pengawasan. Ini disebabkan karena jumlah pergerakan pesawat udara yang padat, jadinya pelaksanaan tugas Unit AMC lebih dititikberatkan pada pencatatan data penerbangan. Hal ini mempengaruhi tugas dan fungsi personel AMC yang lain, terutama fungsi pengawasan. Selain itu *apron* yang diawasi juga cukup luas sehingga objek pengawasan tidak seluruhnya terawasi, dan kamera pengawasan CCTV yang mengarah ke seluruh *apron* Terminal 3 hanya sedikit.

Saran

1. Disediakan *equipment storage* yang permanen di Terminal 3 Bandar Udara Soekarno-Hatta.

2. Membuat kelompok binaan oleh AMC untuk para petugas Ground Handling di Terminal 3 melalui kegiatan penyuluhan/konsultasi tentang tata tertib dan keselamatan di sisi udara guna meningkatkan

kedisiplinan kerja dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku di sisi udara. Selain itu, mengadakan kegiatan *Ramp Safety Campaigne* (kampanye keselamatan di apron) diharapkan dapat membangun kesadaran dan pemahaman pengemudi kendaraan GSE akan pentingnya keselamatan penerbangan. Sehingga pelanggaran di sisi udara dapat diminimalkan.

3. Personel AMC harus melakukan pengawasan secara simultan 1 jam sekali sesuai dengan SOP, pemasangan alat pemantau CCTV dan pemasangan alat kamera pemantau kecepatan kendaraan sangat membantu personel AMC dalam melakukan fungsi pengawasan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1.] Agustin, R. (1997). Kamus Bahasa Indonesia.
- [2.] Ali, M. (2009). In *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Modern* (p. 541). Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Modern.
- [3.] Arief. (2010, July 8). *Apron Movement Control (AMC)*. Retrieved from <http://ariefpagah.blogspot.com/2010/07/apron-movement-control-amc.html>
- [4.] Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- [5.] Bungin. (2007). In *Metodologi Penelitian Kualitatif* (p. 115).
- [6.] Dirjen Perhubungan Udara. (1985). *Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara* (p. Pasal 1 ayat 20). Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- [7.] Dirjen perhubungan Udara. (2015). *Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan*

- Sipil . (p. Kp 39 Part 139). Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- [8.] Gulo. (2002). Metodologi Penelitian. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.
- [9.] ICAO. (2004). Aerodrome Design and Operations. International Civil Aviation Organization.
- [10.] KBBI. (2002). Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III cetakan 2. Jakarta: Balai Pustaka.
- [11.] KBBI. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III*. Balai Pustaka.
- [12.] Malayu, D. H. (2001). In *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah* (p. 244). Jakarta: Bumi Aksara.
- [13.] Menhub. (2008). Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara. 1.
- [14.] Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara. 1.
- [15.] PT. Angkasa Pura II. (2010, September 6). PT. Angkasa Pura II (Persero).
- [16.] Skep 140. (1999). Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara., (p. Pasal VI).
- [17.] SOP AMC. (n.d). Pengawasan dan Penertiban Kendaraan/Peralatan GSE di Sisi Udara. (pp. 45-46). PT. Angkasa Pura II.
- [18.] Sugiyono. (2008). Metode Penelitian Manajemen.
- [19.] Sugiyono. (2012). Metode Penelitian Kombinasi.
- [20.] Terry, G. (2001). In *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah* (p. 242). Jakarta: Bumi Aksara.