

Analisis Pelanggaran di Wilayah Apron Terhadap Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat

Jumhari¹ Andityo Pujo Laksana²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: -

Abstrak

Pergerakan pesawat udara di atur oleh personil bandar udara yaitu *Apron Movement Control* (AMC) yang memiliki lisensi dan rating yang bertugas melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas serta penentuan parkir pesawat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penanganan yang dilakukan Unit *Apron Movement Control* terhadap pelanggaran di wilayah apron serta mengetahui kendala yang dihadapi petugas *Apron Movement Control* dalam melakukan pengawasan. Penelitian ini dilakukan pada tanggal 17 Juni 2022 sampai dengan 30 Juni 2022 di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat. Penelitian ini dilakukan di unit AMC dengan menggunakan metode kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Penelitian ini mengambil data dari dokumentasi, observasi, dan wawancara mengenai pelanggaran dan penanganan petugas AMC terhadap keselamatan di wilayah apron, penelitian ini dilakukan bersama Personil *Apron Movement Control* dan PLT Bandar Udara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kesadaran petugas airside masih berkurang, petugas *Apron Movement Control* perlu meningkatkan pengawasan terhadap petugas-petugas yang melanggar. Terdapat beberapa pelanggaran di wilayah apron seperti menyimpan peralatan di *area service road* (APAR, Tangga, dan Troli). Cara mengatasi permasalahan diatas petugas *Apron Movement Control* (AMC) perlu membuat peraturan tegas terkait keamanan, Fasilitas di wilayah sisi udara kurang memadai maka wilayah sisi udara memerlukan fasilitas seperti CCTV untuk mengontrol area apron dengan jarak jauh serta mempermudah personil AMC dalam menjaga keamanan.

Kata kunci: Pelanggaran, Keamanan, *Apron Movement Control* (AMC)

Abstract

Aircraft movement is regulated by airport personnel, namely Apron Movement Control (AMC) who has a license and rating in charge of carrying out supervision of order, safety of traffic movements and determining aircraft parking. This study aims to determine the handling carried out by the Apron Movement Control Unit against violations in the apron area and to find out the obstacles faced by Apron Movement Control officers in conducting supervision. This research was conducted on June 17, 2022 to June 30, 2022 at Sultan Muhammad Salahuddin Airport Bima, West Nusa Tenggara. This research was conducted in the AMC unit using a qualitative method with a descriptive type of research. This study took data from documentation, observations, and interviews regarding violations and handling of AMC officers on safety in the apron area, this research was carried out with Apron Movement Control Personnel and PLT Airport. The results showed that the awareness level of airside officers was still reduced, Apron Movement Control officers needed to increase supervision of officers who violated the rules. There are several violations in the apron area such as storing equipment in the service road area (APAR, Ladder, and Trolley). How to overcome the above problems, Apron Movement Control (AMC) officers need to make strict regulations regarding security. Facilities in the air side area are inadequate, so the air side area requires facilities such as CCTV to control the apron area remotely and make it easier for AMC personnel to maintain security.

Keywords : Violation, Security, *Apron Movement Control* (AMC)



This work is licensed under a [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Bandar Udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk lepas landas dan mendaratkan pesawat udara, menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang (cargo) dan/atau pos, dilengkapi dengan peralatan keselamatan penerbangan, dan digunakan sebagai tempat transit antar moda transportasi. Fungsi bandara ini adalah tersedianya prasarana dan sarana untuk mendukung kegiatan penerbangan. Tugas utama bandar udara ini adalah melayani pengguna jasa dan memelihara fasilitas tersebut agar pelayanan tetap terjaga dengan baik.

Pergerakan penerbangan diatur oleh personel bandara di *Apron Movement Control* (AMC). *Apron Movement Control* (AMC) memiliki izin untuk melakukan pemantauan ketertiban, keselamatan terkait arus lalu lintas di apron, dan penentuan lokasi parkir pesawat. Sisi udara (*airside*) merupakan suatu wilayah yang berada di bandar udara yang berhubungan dengan segala aktifitas *take off* (lepas landas) atau *landing* (pendaratan) serta bukan tempat untuk umum (*Non Public Area*). Sisi udara terdapat tiga bagian yaitu *runway*, *taxiway* dan *apron*. Dalam Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 pasal 1 ayat 1 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan menyebutkan bahwa keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan yang dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.

Menyadari akan pentingnya keselamatan, maka perlu penanganan yang serius untuk ketertiban di wilayah *airside* agar terciptanya, keamanan dan keselamatan kerja yang optimal untuk menunjang pengoperasian penerbangan yang nyaman dan aman. Evaluasi dapat dilakukan di wilayah *airside* (*apron*) yang menjadi tempat parkir pesawat, seperti yang diketahui *apron* merupakan bagian sisi udara yang diharuskan dalam keadaan *sterile* dari kegiatan yang membahayakan keselamatan penerbangan. Di dalam kawasan sisi udara seperti yang telah diketahui terdapat beberapa pelanggaran pada bagian *apron* seperti tidak mengenakan pas bandara, staf *ground handling* memakai pas bandara yang telah mati/tidak berlaku, tidak mengenakan alat pelindung diri (APD), tidak memiliki tanda izin mengemudi (TIM), dan mengendarai kendaraan dengan kecepatan lebih dari 25km/jam.

Dampak yang ditimbulkan oleh pelanggaran adalah terganggunya keamanan dan pelayanan serta dapat merugikan pengguna jasa, maskapai, bahkan pihak bandar udara, contohnya terjadinya *incident* dan *accident*, seperti yang diberitakan oleh Danang (2018) pada kasus Lion Air Tabrak Tiang yang dipandu oleh petugas AMC di Bandara Fatmawati. *Incident* tersebut terjadi pada Rabu (7/11/2018) malam, hal ini dikarenakan adanya kekeliruan panduan dan petunjuk dari petugas AMC sehingga ujung sayap pesawat Lion Air yaitu di sebelah kiri menabrak tiang dan kecelakaan tersebut mengakibatkan pesawat Lion Air mengalami gagal terbang. Terkait kondisi permasalahan tersebut pihak bandara lebih teliti kembali mengenai infrastruktur Bandara Fatmawati apakah sudah mengacu pada keselamatan penerbangan.

Bandar Udara di Indonesia dikelola oleh dua pengelola yang berbeda yaitu PT. Angkasa Pura dan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), Angkasa Pura sendiri adalah perusahaan dibawah naungan menteri BUMN sedangkan UPBU oleh Direktorat Jendral Perhubungan udara dibawah naungan menteri perhubungan. Bandar udara yang dikelola oleh keduanya juga berbeda khususnya Angkasa Pura mengelola bandar udara yang mayoritas berada di kota-kota besar di Indonesia dengan jumlah penerbangan yang padat sedangkan UPBU mengelola bandar udara regional. Salah satu bandar udara yang dikelola oleh UPBU adalah Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin adalah bandara domestik yang terletak di Kabupaten Bima, Bandara ini termasuk

salah satu pintu gerbang menuju Bima. Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk menjadikan permasalahan ini sebagai data menarik dalam melakukan penelitian di area apron unit *apron movement control* dengan judul “Analisis Pelanggaran Di Wilayah Apron Terhadap Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan pengamatan dilapangan dan kemudian melakukan penelitian tentang analisis pelanggaran di wilayah apron terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat. Alasan peneliti menggunakan pendekatan ini adalah peneliti ingin mengetahui secara langsung kegiatan yang berlangsung dilapangan, mencari fakta, dan mengumpulkan data untuk dideskripsikan.

Menurut Saryono (2010) Penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menggambarkan, menemukan dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif. Berdasarkan pengertian yang diutarakan ahli diatas, bisa disimpulkan bahwa penelitian kualitatif merupakan metode yang fokus pada pengamatan yang mendalam. Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif karena peneliti akan turun langsung ke lapangan untuk mencari informasi mengenai pelanggaran di wilayah apron terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.

Jenis Penelitian

Peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif untuk meneliti pelanggaran di wilayah apron terhadap keselamatan penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat. Penelitian kualitatif deskriptif ini mendeskripsikan suatu populasi, kondisi, atau kejadian secara sistematis dan akurat. Penelitian deskriptif bisa menjawab pertanyaan seperti apa, dimana, kapan, dan bagaimana. Hal ini juga disampaikan oleh Arikunto (2019) penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang disebutkan, yang hasilnya akan dipaparkan ke dalam bentuk laporan. Oleh karena itu, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data sebagai gambaran atas temuan lapangan.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat dimana proses study yang digunakan untuk memperoleh pemecahan masalah penelitian berlangsung. Sedangkan waktu penelitian adalah kapan akan dilaksanakannya penelitian tersebut. lokasi penelitian ini bertempat di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat tepatnya di unit Apron Movement Control (AMC). Penelitian ini dilakukan dalam kurun waktu 2 Minggu pada tanggal 17 Juni – 30 Juni 2022. Alasan peneliti memilih objek unit Apron Movement Control (AMC) sebagai tempat penelitian. Karena, seperti diketahui bahwa Apron Movement Control (AMC) memiliki kewajiban untuk mengawasi segala pergerakan pesawat, kendaraan non-pesawat, orang, hingga barang di apron. Seluruh pengawasan tersebut selalu dicatat dan dilaporkan kepada Air Traffic Controller (ATC) agar proses penerbangan berjalan dengan aman. Untuk diketahui bahwa terdapat hal-hal yang menarik

yang didapati oleh peneliti untuk melakukan pengamatan secara langsung di wilayah airside tersebut. Karena, disana terdapat beberapa pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di area Apron Movement Control (AMC) atau bahkan ada masalah-masalah lain selain itu yang membuat peneliti ingin mengetahui lebih dalam dan dapat menemukan penyelesaian dalam masalah tersebut serta dapat mengetahui bagaimana cara petugas AMC dalam melakukan penanganan dan pelanggaran itu tidak terjadi.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini berupa observasi, wawancara dan dokumentasi.

1. Observasi Sugiyono (2019) observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan, melalui observasi peneliti belajar tentang perilaku, dan makna dari perilaku tersebut. Metode ini digunakan untuk mengamati secara langsung peristiwa/fenomena yang menjadi fokus penelitian. Pada penelitian ini penulis melakukan observasi di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima tepatnya di bagian *Apron Movement Control* (AMC) yang diharapkan dapat mendapatkan data yang menunjang bagi penelitian. Data tersebut berupa informasi mengenai pelanggaran dan penanganan petugas Apron Movement Control di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat, yang akan ditemukan peneliti saat melakukan observasi dan diharapkan akan mendapatkan fakta yang terjadi di lapangan.
2. Wawancara. Menurut Sugiyono (2018) wawancara adalah Metode pengumpulan data apabila ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang diteliti, dan juga apabila ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit. Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara terstruktur di mana peneliti sudah menyiapkan sebuah pertanyaan yang akan ditanyakan kepada informan atau petugas AMC dan jawabannya akan direkam dalam bentuk yang terstandardisasi.
3. Dokumentasi Menurut Sugiyono (2018) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informan dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian.

Pada penelitian ini metode dokumentasi digunakan untuk memperoleh data yang berupa dokumen atau informasi yang ada di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima yaitu dibagian *Apron Movement Control* (AMC). Dokumen dan data tersebut berupa informasi mengenai *Standar Operasional Prosedur* (SOP) petugas *Apron Movement Control*, jadwal kerja petugas *Apron Movement Control*, alur kerja petugas *Apron Movement Control*, dan pelanggaran di wilayah apron dsb. Dokumen dan data tersebut nanti nya akan dilakukan pengambilan gambar dengan menggunakan handphone.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit pelaksana di lingkungan PT (Persero) Angkasa Pura II yang berada di bawah divisi Pelayanan Operasi Bandar Udara dan bertugas memberikan pelayanan pada wilayah sisi udara (*airside*), tidak hanya pelayanan tetapi unit *Apron Movement Control* (AMC) juga memiliki fungsi pengawasan di wilayah sisi udara (*airside*) terhadap segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang

berada di wilayah sisi udara (*airside*). Dalam kegiatannya sehari-hari, pelaksana tugas *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin menugaskan tiga anggota personel pada unit AMC (*Apron Movement Control*) yang terdiri dari satu koordinator AMC dan dua personel AMC. Para personel unit *Apron Movement Control* bertugas selama 12 jam setiap harinya, secara bergiliran (*Shift*) yang dimulai pada pukul 07.00 sampai dengan 18.00 WITA.

Penanganan yang dilakukan Unit *Apron Movement Control* Terhadap Pelanggaran di Area Apron

Seperti yang telah diketahui petugas *Apron Movement Control* (AMC) tugasnya adalah mengawasi secara keseluruhan operasional dan fasilitas pelayanan di *airside*. Diantara-nya seperti menyiapkan *plotting parking stand* harian, pemeriksaan fasilitas keamanan kebersihan, ketertiban di apron, melakukan pengecekan keseluruhan bagian *airside*, setelah melakukan pengecekan lalu mengisi *check list* harian yang telah disiapkan lalu melaporkan segala masalah kepada pihak/teknisi yang berkaitan, pihak unit *Apron Movement Control* juga melakukan kegiatan penugasan di wilayah apron dengan mengawasi orang-orang di apron, dan apabila mendapati sebuah pelanggaran maka unit *Apron Movement Control* akan segera mengambil tindakan.

Berdasarkan data observasi yang ditemukan oleh peneliti dalam penanganan unit *Apron Movement Control* dari hasil wawancara dengan salah satu narasumber bapak AMY selaku koordinator AMC (*Apron Movement Control*) mengatakan bahwa pelanggaran yang sering terjadi di apron berupa kendaraan yang tidak memiliki ijin masuk dan tanda ijin mengemudi (TIM). Petugas *Apron Movement Control* memiliki wewenang dalam mengambil tindakan dalam menjaga keamanan dan keselamatan yang ada di wilayah *airside*, pelanggar yang melakukan pelanggaran akan dikenakan sebuah sanksi yang akan diberikan sebagai berikut:

1. Peringatan lisan berupa teguran. Petugas AMC hanya melakukan teguran dengan maksud memberikan peringatan *notice* pertama untuk dijadikan perbaikan kedepannya.
2. Peringatan tertulis 3x. Peringatan tertulis diberikan pihak AMC kepada pelanggar yang sebelumnya sudah melakukan pelanggaran yang sama dan diulangi lagi.
3. Pembekuan TIM (Tanda ijin mengemudi) maksimal 1 bulan. TIM dibekukan karena seorang pengemudi kendaraan GSE melakukan pelanggaran disiplin di wilayah apron yang sangat membahayakan diri sendiri dan berefek fatal terhadap keselamatan penerbangan.
4. Pencabutan TIM permanen. Sanksi diberikan kepada pelanggar disiplin yaitu pencabutan TIM. Dilakukan karena pelanggar sudah dilakukan pemantauan semenjak melakukan pelanggaran awal dan sudah dilakukan tindakan teguran tetapi tidak ada perbaikan lebih lanjut.

Dari segi penanganan yang dilakukan oleh petugas unit *Apron Movement Control* masih diperlukan penanganan yang lebih signifikan terhadap beberapa pelanggar yang masih melakukan pelanggaran. Petugas *airside* dari unit lain masih membutuhkan arahan dari atasannya masing-masing, meskipun pelanggaran tersebut tergolong kecil tetapi mustahil akan berakibat fatal bagi keamanan dan keselamatan yang ada di Apron.

Tanggungjawab Petugas AVSEC (*Aviation Security*) dalam Menangani Petugas yang Melakukan Pelanggaran Di Area Sisi Udara (Apron)

Dari hasil wawancara yang penulis dapatkan dengan informan Bapak AMY selaku koordinator AMC terkait petugas yang melakukan pelanggaran menyatakan "kami sudah

sering mengingatkan bahwa selama bekerja itu tidak sembarang untuk dilakukan terutama pada saat bekerja di area sisi udara. tetapi apabila ditemukannya pengulangan yang sama. Kami akan langsung memberitahukan kepada pimpinan kami, dan selanjutnya pimpinan kami yang mengambil keputusan. Karena kami tidak berani mengambil keputusan. Tugas kami hanya menahan dan mencabut pass, setelah kami menahan pass-nya, kami koordinasi dengan AVSEC dan petugas AVSEC tersendiri akan menahan mereka agar mereka tidak masuk di wilayah sisi udara tersebut”.

Bapak ATW sebagai Pelaksana Tugas Kebandarudaraan (UPBU) selaku informan yang penulis melakukan wawancara juga mengatakan “solusi agar area sisi udara (apron) dapat berjalan dengan aman, disini saya telah mempersiapkan teman-teman AVSEC disana untuk mengawasi orang-orang itu tidak seenaknya sendiri. Dalam artian, main masuk ke daerah dangerous area tersebut. Dan kedepannya, di depan daerah wordroof kami juga sudah mempersiapkan teman-teman AVSEC yang hanya beberapa orang saja yang bisa masuk ke daerah sisi udara, Tidak semuanya, tapi hanya orang pemakai visitor saja yang bisa masuk kesana. Jika tidak, dilarang masuk”.

Petugas AVSEC (*Aviation Security*) bukan hanya bertugas di wilayah terminal bandara, melainkan juga di wilayah sisi udara (*apron*) yang memiliki tugas yang sama dengan membantu petugas unit AMC (*Apron Movement Control*) dalam mengawasi kegiatan yang ada di apron agar tetap aman, lancar dan efisien dari keselamatan penerbangan di sisi udara (*apron*) serta mengawasi petugas yang melakukan pelanggaran.

Pembahasan

Penanganan yang dilakukan Unit *Apron Movement Control*(AMC) Terhadap Pelanggaran Yang Terjadi Di Area Apron.

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi yang telah dilakukan oleh peneliti di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa penanganan yang dilakukan petugas unit Apron Movement Control (AMC) dalam menjalankan tugasnya sebagai berikut:

Pengawasan kebersihan Apron

Pengawasan kebersihan di apron meliputi pengawasan terhadap *foreign object damage* (FOD), sampah, dan tumpahan bahan bakar. Pengawasan kebersihan di apron Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin, petugas AMC melakukan inspeksi apron 3 kali setiap hari, apabila dalam inspeksi ditemukan FOD, maka penemuan tersebut dimasukkan dalam laporan bulanan dengan mencatat hari, tanggal, waktu penemuan, jenis FOD yang ditemukan, dan dimensi FOD tersebut kemudian disimpan didalam kotak penyimpanan FOD di kantor AMC, jika ditemukan sampah, maka petugas AMC akan berkoordinasi dengan petugas kebersihan bandara untuk membersihkan sampah tersebut dan jika terdapat tumpahan bahan bakar, maka petugas AMC akan membuat berita acara tentang tumpahan bahan bakar dan berkoordinasi dengan maskapai yang bersangkutan untuk membersihkan tumpahan bahan bakar tersebut. FOD (*Foreign Object Damage*) itu sendiri adalah benda asing yang dapat berupa potongan kain, potongan kertas, benang, bagian dari baju/koper, kerikil, potongan kayu, mur, baut, paku ataupun peralatan perawatan (seperti : tang, obeng dsb) dan lainnya yang keberadaannya tidak semestinya kerana ketidaksengajaan atau tertiuip angin berada disekitar pesawat udara dan bilamana terkena rotor atau terhisap oleh mesin pesawat (*engine intake*) dapat menyebabkan kerusakan pada system pesawat ataupun mencederai dapat pula mencederai orang.

Pengawasan Lalu Lintas Kendaraan, Personil, dan Penumpang

Pengawasan lalu lintas kendaraan yang dilakukan meliputi pengawasan lalu lintas antara lain *ground support equipment*(GSE), kendaraan pengisi bahan bakar dan kendaraan lain yang berstiker Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima. Hal ini dimaksudkan untuk meminimalkan adanya gesekan yang terjadi antar kendaraan yang sedang berlalu lintas untuk penanganan oprasi darat di area apron. Selain keamanan terhadap lalu lintas kendaraan, pengawasan juga dilakukan terhadap personil yang melakukan kegiatan di apron, baik mekanik, *air crew*, maupun personil penanganan operasi darat yang sedang menangani penumpang, bagasi, dan kargo. Keamanan terhadap penumpang juga harus selalu dilakukan untuk menghindari adanya pelanggaran ketertiban di wilayah apron.

Pengawasan Penempatan Peralatan Dengan Benar Di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima

Penempatan peralatan dan kendaraan *Ground Support Equipment*(GSE) di wilayah *airside* menurut data dari hasil wawancara dan observasi peneliti masih tidak dapat dikatakan sesuai prosedur. Berdasarkan hasil data observasi penulis dikatakan bahwa penempatan peralatan dan kendaraan GSE tidak sesuai dengan prosedur. Faktanya beberapa kali terjadi permasalahan dan insiden di wilayah *airside* khususnya di *apron* yang merupakan area penting dari berbagai kegiatan pesawat udara.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, dalam Pasal 33 dinyatakan bahwa "Semua kendaraan dan peralatan lain yang digunakan untuk pelayanan pesawat udara, harus segera dipindahkan atau disingkirkan atau disimpan di tempat atau ruang yang telah disediakan sesudah pesawat udara yang dilayani berangkat" dan Pasal 52 ayat 3 dinyatakan "peralatan yang sedang tidak digunakan agar diatur secara tertib di tempat yang telah disediakan". Namun berdasarkan pengamatan penulis dilapangan terdapat beberapa kasus pelanggaran penempatan peralatan dan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang belum sesuai pada tempatnya yang dilakukan oleh operator *Ground Service* di wilayah *airside* Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima: Terdapat alat pemadam api ringan (APAR) dan tangga yang ditempatkan pada area service road tidak segera dipindahkan atau disingkirkan di tempat atau di ruang disediakan. Hal tersebut dapat mengganggu keselamatan penerbangan yang dapat menimbulkan resiko terjadinya insiden yang tidak diinginkan saat adanya pergerakan pesawat atau pergerakan peralatan dan kendaraan GSE lain serta dapat mempengaruhi pelayanan pesawat udara dan memperlambat *Ground Time* yang telah ditentukan sehingga terjadi keterlambatan pada pesawat udara. hal ini merupakan keteledoran dari operator *Ground Service* yang kurang menerapkan *safety first* pada pekerjaan mereka.

Kendala yang dihadapi Petugas *Apron Movement Control* (AMC) dalam Melakukan Pengawasan di Area Apron

Berdasarkan hasil temuan peneliti yaitu observasi, Peneliti menemukan adanya kendala yang di hadapi oleh Unit *Apron Movement Control* (AMC) saat melakukan tugas, kendala yang dihadapi yaitu, kurangnya fasilitas seperti CCTV yang memadai di *airside* belum ada dari 5 *parking stand* Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin. Dalam bertugas petugas *Apron Movement Control* (AMC) saat ini memerlukan sebuah CCTV untuk melakukan pengawasan jarak jauh dari pergerakan yang ada di apron, ketika bertugas visualisasi unit *Apron Movement Control* (AMC) pada 5 *parking stand* belum ada yang tersedia, alasannya adalah

petugas AMC dapat lebih mudah dalam mengawasi pergerakan jarak jauh dari kantor hingga area airside (Apron). Selain itu juga peneliti menilai adanya kurang kepekaan dari unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam melihat potensi-potensi yang timbul dari kebiasaan petugas sisi udara (*Airside*) yang dapat menyebabkan potensi pelanggaran atau potensi hazard yang kapan saja dapat menyebabkan *accident* dan *incident*. Selain itu juga terdapat kendala-kendala lain yang peneliti temukan pada saat turun lapangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima sebagai berikut: Ketidaksiplinan personil airside.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan I (pertama) yaitu bapak AMY selaku koordinator *Apron Movement Control* (AMC) menyatakan bahwa “kebanyakan petugas *airside* melakukan kesalahan seperti tidak mengenakan rompy safety, sepatu safety dan Pass Bandara. Tindakan yang akan dilakukan oleh petugas unit *Apron Movement Control* (AMC) itu sendiri adalah memberikan teguran kecil sebagai penanda awal dengan mencabut pass bandara yang melakukan pelanggaran”. Bapak AK sebagai personil *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Salahuddin selaku informan II (kedua) mengatakan “sebagian besar petugas *airside* melakukan pelanggaran yaitu tidak mengenakan rompy safety”. Dan Bapak AD sebagai personil *Apron Movement Control* (AMC) selaku informan III (ketiga) mengatakan “Petugas *airside* sering mengulang kesalahan seperti biasa dengan tidak mengenakan rompy safety, mengenakan pass bandara yang telah mati atau meminjam pass dari salah seorang rekannya, meskipun pernah ditegur oleh pihak AMC tapi tetap saja akan diulangi lagi”.

Terakhir Bapak ATW sebagai Pelaksana Tugas Kebandarudaraan (UPBU) selaku informan IV (keempat) mengatakan “Pelanggaran yang biasa terjadi yaitu pada saat Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin menerima tamu yang datang dari luar, pada saat itulah orang-orang yang bukan pegawai khusus dari kebandarudaraan masuk kearah pesawat tanpa menggunakan pass visitor. Permasalahan lainnya yaitu mengenai pengisian bahan bakar yang biasanya jatuh kedalam aspal apron, dan hal ini tidak terlalu signifikan”.

Dari hasil wawancara dengan ke 4 (empat) informan diatas, penulis menyimpulkan bahwa setiap pergerakan pengawasan pihak unit *Apron Movement Control* (AMC) sudah melakukan pengawasan dengan baik walaupun belum sempurna. Terkait pelanggaran-pelanggaran yang sering dilakukan oleh petugas *airside*, hal itu dapat mengganggu adanya keamanan dan keselamatan penerbangan di apron. Dalam hal memberi penindakan apabila terjadi pelanggaran di sisi udara (*airside*), petugas AMC dapat mengedepankan komunikasi dengan petugas sisi udara (*airside*) lebih ditingkatkan lagi untuk menumbuhkan kesejahteraan dalam menjaga keamanan dan keselamatan di sisi udara (apron).

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan yang terdapat pada penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Kurang adanya kesadaran dari petugas *airside* dalam menempatkan peralatan di wilayah *service road* seperti APAR, Troli, Tangga dan pemarkiran mobil GSE. Area tersebut bukanlah tempat untuk menempatkan peralatan/barang, permasalahan itu dapat menghalangi kendaraan yang sedang melayani pesawat udara, selain itu juga berpotensi tabrakan antar kendaraan lain serta dapat mengganggu kenyamanan penumpang karena peralatan dan/atau kendaraan parkir di marka penyebrangan penumpang maupun petugas yang akan melayani pesawat udara pada saat *ground time*. Dalam bertugas petugas *Apron Movement Control* (AMC) saat ini memerlukan sebuah CCTV untuk melakukan pengawasan jarak jauh dari pergerakan yang ada di apron, Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima memiliki 5 parking stand di area sisi udara, dari ke 5 parking stand itu belum tersedia adanya fasilitas seperti CCTV. Alasannya adalah petugas AMC dapat lebih

mudah dalam mengawasi pergerakan jarak jauh dari kantor hingga area airside (Apron). Dalam mengawasi setiap pergerakan area sisi udara yang berkisar selama 12 jam setiap hari. Petugas AMC dapat mengalami tekanan seperti kejenuhan, kelelahan yang diakibatkan oleh jadwal operasional penerbangan Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima yang tidak mutlak. Jika personil *Apron Movement Control* (AMC) ditambahkan maka sebagian anggota akan lebih mudah dalam mengatur jadwal kegiatan masing-masing.

Berdasarkan kesimpulan yang terdapat pada penelitian ini, maka saran pada penelitian adalah sebagai berikut: Bagi Penyelenggara Bandar Udara, Personil *Apron Movement Control* (AMC) agar selalu melakukan evaluasi kepada petugas airside lain guna menjaga ketertiban di wilayah sisi udara (*apron*), lebih tegas kembali dalam menjalankan tugas dan tanggungjawab sebagai petugas apron yang mengawasi setiap pergerakan yang ada di wilayah sisi udara, Kepala Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima diharapkan agar menambahkan personil AMC yang baru sesuai dengan kemampuan berdasarkan lisensi dan rating guna meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan penerbangan. Bagi Lembaga STTKD, Hasil penelitian yang dilaksanakan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, diketahui bahwa terdapat penanganan petugas unit *Apron Movement Control* terhadap pelanggaran di area apron supaya tidak terjadinya pelanggaran. Diharapkan bagi Lembaga STTKD dapat memberikan bahan ajaran yang baik dan tepat bagi seluruh taruna-taruni yang berbaikan dengan mempelajari penanganan dalam dunia penerbangan. Bagi Peneliti Selanjutnya, Bagi peneliti selanjutnya diharapkan bisa lebih melakukan pemantauan observasi di apron dan mencari referensi lebih banyak dari buku, perpustakaan, artikel, dan jurnal agar hasil dari penelitiannya lebih lengkap dari penelitian sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya Dewantari. (2016). Analisis Kinerja Petugas Pelaksana Pada Dinas Operasi Apron (AMC) Di Lombok International Airport. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. Desember 2016. Volume 9, 84-92. Yogyakarta
- Aritama Aprilianto, S. 2020. Evaluasi Pelanggaran yang terjadi di wilayah apron bandar udara Internasional Juwata Tarakan. Skripsi Thesis, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. Maret 2020. Yogyakarta.
- Bangun Ardiansyah, I. 2021. Upaya peningkatan kinerja AMC (Apron Movement Control) dalam pengawasan fasilitas apron di bandar udara Internasional Hang Nadim Batam. Skripsi Thesis, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. Maret 2021. Yogyakarta.
- Danang, (2018), Kasus Lion Air Tabrak Tiang: Petugas AMC Diperiksa Hingga Pendapat Ahli.
- Dwiki Ian Adrian, D. 2021. Peran Petugas Apron Movement Control (AMC) Dalam Pengawasan Aktivitas Penerbangan Untuk Menunjang Keselamatan Sisi Udara Bandar Udara Tunggal Wulung Cilacap. Skripsi Thesis. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Desember 2021. Yogyakarta.
- Gunawan, (2013), Transferabilitas penelitian kualitatif pada suatu kasus yang ada.
- Kusno. (2021). Analisis Pelaksanaan Pengawasan Personel Apron Movement Control (AMC) Terhadap Kinerja Operator Ground Service Di Airside Bandar Udara Internasional Di Soemarmo Surakarta. *Jurnal Penelitian Politeknik Penerbangan Surabaya*, volume 6, 227-236. 2021
- Malindo, E. 2020. Penanganan Pelanggaran Area Apron Movement Control (AMC) Di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. Tugas Akhir Thesis, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. Maret 2020. Yogyakarta.

- Peraturan Direktur Jenderal Penerbangan Udara Nomor : KP-21 Tahun 2015, Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Advisory Circular CASR Part 139-11, Lisensi Personil Bandar Udara)
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 83 Tahun 2017. Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome). 13 September 2017.
- SK Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. 553 Tanggal 30 Maret 2011 tentang Penetapan jam operasi.
- Sugiyono, (2010), Pengertian Observasi. Metode Pendekatan Kualitatif.
- Sugiyono, (2010), Teknik Analisis Data adalah proses mencari data menyusun secara sistematis.
- Sugiyono, (2011), Triangulasi adalah teknik pengumpulan data dan sumber data.
- Sugiyono, (2018), Pengertian Dokumentasi. Metode Pendekatan Kualitatif.
- Sugiyono, (2018), Pengertian wawancara. Metode Pendekatan Kualitatif.
- Sugiyono, (2018), Reduksi Data adalah merangkum, memilih hal-hal pokok memasukan kedalam yang penting.
- Yusuf, (2017), Uji Kredibilitas merupakan keakrtutan, keabsahan, kebenaran suatu data.