
OPTIMALISASI PENGAWASAN DAN PENERTIBAN PERGERAKAN ORANG DAN KENDARAAN PADA AREA SISI UDARA OLEH UNIT APRON MOVEMENT CONTROL DI BANDAR UDARA DEPATI AMIR BANGKA

Ezaki Syamtiago Deshita ¹, Anita Nur Masyi'ah ²

¹Manajemen Transportasi Udara Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta
e-mail: 191109519@students.sttkd.ac.id

²Manajemen Transportasi Udara Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta
e-mail: anita.nur@sttkd.ac.id

ARTICLE INFO

Article history:

Received 10 April 2023

Received in revised form 19 April 2023

Accepted 9 Mei 2023

Available online 15 Mei 2023

ABSTRACT

This research was carried out to identify the problems and their optimization efforts by the Apron Movement Control unit in order to create safety, security and compliance with applicable flight regulations. This research is a qualitative method that was carried out in August-September 2022 at Depati Amir Bangka Airport using primary data and secondary data. Primary data was obtained through observation and interviews, while secondary data was data taken from document, such as SOP. To check the validity of the data, researcher used triangulation technique. The results of this study state that there are still obstacles to the Apron Movement Control unit, such as the limited number of personnel, the Follow Me Car which exceeds the lifetime limit, the resolution of the Apron CCTV camera which is still low and has not been digitized, and violations by people/workers in the airside, which can affect the performance of Apron Movement Control in the supervision and control of people and vehicles on the airside. The optimization is in the form of adding Apron Movement Control personnel, plan to digitize CCTV, plan to update the Follow Me Car and Test the Vehicle Worthiness and GSE Equipment, as well as providing counseling to people/workers on the airside.

Keywords: Airport, Apron Movement Control (AMC), Supervising and Controlling.

Abstrak

Penelitian ini dilaksanakan untuk mengidentifikasi kendala beserta upaya optimalisasinya oleh unit *Apron Movement Control* guna menciptakan keselamatan, keamanan, dan kepatuhan terhadap peraturan penerbangan yang berlaku. Penelitian ini merupakan metode kualitatif yang dilaksanakan pada

Received April 10, 2023; Revised April 19, 2023; Accepted Mei 9, 2023

bulan Agustus-September 2022 di Bandar Udara Depati Amir Bangka dengan menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara, sedangkan data sekunder adalah data yang diambil dari dokumen-dokumen seperti SOP. Untuk memeriksa validitas data, peneliti menggunakan triangulasi teknik. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa masih terdapat kendala pada unit *Apron Movement Control* seperti keterbatasan jumlah personel, *Follow Me Car* yang melebihi batas usia pakai (*lifetime*), resolusi kamera CCTV Apron yang masih rendah dan belum terdigitalisasi, serta masih terjadinya pelanggaran oleh orang/ pekerja di sisi udara, yang dapat mempengaruhi kinerja *Apron Movement Control* dalam pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di sisi udara. Optimalisasi yang dilakukan berupa penambahan personel *Apron Movement Control*, rencana digitalisasi CCTV, rencana pembaharuan *Follow Me Car* dan Uji Laik Kendaraan dan Peralatan GSE, serta penyuluhan terhadap orang/pekerja di sisi udara.

Kata Kunci: Bandar Udara, *Apron Movement Control* (AMC), Pengawasan dan Penertiban.

1. PENDAHULUAN

Bandar udara merupakan salah satu fasilitas terpenting sebagai penunjang lalu lintas udara. Bandar udara atau disebut bandara dalam UU No 1 tahun 2009 didefinisikan sebagai sebuah kawasan baik di daratan atau perairan dalam batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

PT. Angkasa Pura II merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang saat ini memiliki kewenangan untuk mengelola 12 bandara di bagian wilayah barat Indonesia, salah satunya adalah Bandar Udara Depati Amir Bangka. Bandar Udara Depati Amir yang terletak di dua wilayah yaitu Kota Pangkalpinang dan Kabupaten Bangka Tengah, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Bandar Udara Depati Amir Bangka menawarkan penerbangan domestik ke beberapa kota di Indonesia, yaitu Jakarta, Palembang, Batam, dan Tanjung Pandan. Saat ini, masyarakat semakin meminati transportasi udara karena dianggap lebih unggul dari segi waktu dan jarak tempuh daripada transportasi lain yang ada di Indonesia. Salah satu unit yang mendukung keselamatan, keamanan, kenyamanan dan kepatuhan terhadap peraturan penerbangan yang berlaku adalah unit *Apron Movement Control*.

Unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Depati Amir Bangka memiliki tugas dan fungsi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021 Tentang Personel Bandar Udara Bagian Kelima Personel Pelayanan Pergerakan Sisi Udara Pasal 41 ayat (1) yaitu menangani kegiatan pengaturan dan pengawasan pergerakan di *apron*. Pelaksanaan pengawasan dan penertiban yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* terhadap orang dan kendaraan yang beroperasi di sisi udara sudah berjalan baik, namun terlepas dari itu masih ada temuan kendala dalam menjalankan tugas dan fungsi unit *Apron Movement Control* seperti kurangnya personel, fasilitas kerja yang belum ter-digitalisasi, serta kendaraan yang melebihi batas usia pakai (*life time*). Beberapa hal tersebut berdampak pada terganggunya kinerja yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control*.

Mengacu pada PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara, PM 167 tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021 tentang Personel Bandar Udara, serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara, pengawasan dan penertiban ini diharapkan dapat berjalan optimal agar terjamin keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Depati Amir sebagai wujud implementasi regulasi penerbangan yang berlaku.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Bandar Udara

Annex 14 Vol. 1 Aerodome Design and Operations, Edisi ke-4, Juli 2004 dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) mendefinisikan bandar udara sebagai wilayah tertentu baik di daratan maupun perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang digunakan secara keseluruhan ataupun sebagian untuk keberangkatan, kedatangan, dan pergerakan pesawat. Pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia

No. 71 Tahun 1996 tentang Kebandar Udara Pasal (1) mendefinisikan bandar udara sebagai lapangan terbang yang dipergunakan untuk pesawat lepas landas dan mendarat, naik turun penumpang, dan bongkar muat kargo dan pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

2.2. Apron Movement Control (AMC)

Peraturan Ditjen Perhubungan Udara Nomor KP. 21 tahun 2015, *Apron Movement Control* (AMC) didefinisikan sebagai unit yang bertanggung jawab dalam pelayanan dan penyediaan jasa penerbangan, lalu lintas transportasi di area apron, pengawasan pergerakan pesawat udara, orang, dan barang, kebersihan *airside* serta pencatatan data penerbangan dan laporan tugas. Peraturan Dirjen Nomor KP. 038 tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, memberikan definisi *Apron Movement Control* sebagai personel *airside* yang melaksanakan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara di apron dan pengelola bandar udara bertanggung jawab atas pelaksanaannya.

Berikut ini adalah *Standard Operating Procedures Airside Operation* yang diterbitkan oleh PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Depati Amir Bangka pada tahun 2020 mengenai pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di sisi udara oleh unit *Apron Movement Control* (AMC):

- a) Pengawasan daerah pergerakan pesawat udara di apron;
- b) Pengawasan dan pengkoordinasian ketertiban di apron;
- c) Tumpahan bahan bakar minyak dan oli (*fuel/ oil spillage*) di apron;
- d) Pelayanan keberangkatan pesawat VVIP;
- e) Pelayanan garbarata pesawat datang (*docking*);
- f) Pelayanan garbarata pesawat berangkat (*de-docking*);
- g) Pengawasan dan penertiban orang di sisi udara;
- h) Pengawasan, penertiban kendaraan/GSE di sisi udara;
- i) Pengawasan penempatan kendaraan GSE;
- j) Prosedur pengawasan pengisian bahan bakar pesawat udara;
- k) Pelayanan uji laik kendaraan/GSE;
- l) Pelayanan penyuluhan dan evaluasi Tanda Izin Mengemudi (TIM);
- m) Kegiatan razia di sisi udara;
- n) Prosedur pengoperasian kendaraan *Follow Me*;
- o) Pencatatan dan pelaporan data penerbangan;
- p) Pencatatan dan pelaporan data *Log Book*;
- q) Prosedur penanganan insiden pesawat udara di apron.

2.3. Pengawasan dan Penertiban

Mathis dan Jackson menyatakan dalam Jurnal Ilmiah Metanomi Vol. 3 No. 2 (2017) bahwa pengawasan adalah proses dalam memantau kinerja karyawan dengan dasar standar pengukuran kinerja, memastikan kualitas evaluasi kinerja dan mencari data yang dapat digunakan untuk umpan balik terhadap pencapaian hasil dan dikomunikasikan kepada para pegawai. Rahman Mulyawan (2016) menerangkan bahwa pengawasan adalah sebuah prosedur pengamatan pelaksanaan aktivitas organisasi secara menyeluruh guna memastikan bahwa pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan secara terencana sesuai dengan apa yang telah ditetapkan.

Poerwadarminta dikutip dalam eJournal Ilmu Pemerintahan Volume 5, Nomor 1 (2017) menerangkan bahwa penertiban berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai proses dan cara pendisiplinan tindakan. Wandu Damara (2020) mengatakan bahwa konsep penertiban adalah kegiatan sedemikian rupa agar pemanfaatan ruang dilakukan sesuai rencana atau tujuan yang dapat terwujud.

2.4. Penelitian Terdahulu

Ivandiari Bangun Ardiyansyah (2020) dalam penelitiannya yang berjudul “Upaya Peningkatan Kinerja AMC (*Apron Movement Control*) Dalam Pengawasan Fasilitas *Apron* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam”, yang bertujuan untuk menganalisis upaya peningkatan kinerja AMC dengan cara melakukan *training*, memberikan penghargaan, serta memastikan kesehatan dan keselamatan petugas AMC agar kinerja unit *Apron Movement Control* (AMC) telah sesuai dengan *Standard Operating Procedures* (SOP) yang berlaku.

Khristien Natalia Tona Bahari Br Sigiro (2019) dalam penelitiannya yang berjudul “Peran *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Pengawasan Fasilitas *Apron* di PT. Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru”, yang bertujuan untuk mengetahui kinerja operasional unit AMC (*Apron Movement Control*) dalam pengawasan aktifitas di *apron* dikarenakan masih memiliki kendala yang berkaitan dengan operator GSE maupun fasilitas fisik. Kurangnya kepatuhan operator GSE maupun operator maskapai dalam menjalankan *Standard Operational Procedures* (SOP) yang berlaku.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang diterapkan oleh peneliti yaitu menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif yang bersifat ilmiah informasi langsung. Pendekatan kualitatif adalah salah satu strategi pemecahan masalah dan optimalisasi maupun analisis yang tidak menggunakan alat bantu statistik, tetapi menggunakan pemikiran logis berdasarkan informasi faktual yang ada di lapangan. Informasi faktual yang dikumpulkan dalam bentuk wawancara dan observasi secara mendalam terhadap subjek dan objek penelitian. Sugiyono (2015) mengatakan bahwa penelitian kualitatif didasarkan pada latar belakang alam yang komprehensif, menempatkan seseorang sebagai alat penelitian, analisis data induktif, menekankan metode atau cara daripada hasil penelitian yang dilakukan dan apa yang disepakati antara peneliti dengan subjek yang diteliti. Penelitian optimalisasi pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di area sisi udara ini dilaksanakan di area sisi udara Bandar Udara Depati Amir Bangka. Waktu Penelitian ini dilaksanakan pada bulan kedua *On The Job Training* yakni 1 September 2022-30 September 2022. Adapun jenis data yang diambil yakni data primer dan data sekunder.

Data primer penelitian ini diperoleh melalui wawancara dan observasi. Wawancara dilakukan kepada petugas *Apron Movement Control* di Bandar Udara Depati Amir Bangka dengan pertanyaan tidak terstruktur. Sedangkan untuk observasi dilakukan secara langsung di bagian sisi udara Bandar Udara Depati Amir Bangka tanpa menggunakan alat bantu pengamatan apapun. Untuk data sekunder dalam penelitian ini didapatkan secara tidak langsung melalui dokumentasi berupa internet dan *Standart Operating Procedures* (SOP) *Airside Operation* dan studi kepustakaan berupa artikel penelitian, jurnal, maupun thesis.

Peneliti menggunakan triangulasi data untuk pengujian data. Moleong (2018) mengatakan bahwa triangulasi data adalah metode pemeriksaan validitas data yang menggunakan sesuatu yang lain. Menggunakan sesuatu yang lain dapat diartikan dengan membandingkan hasil observasi di lapangan dengan data hasil wawancara. Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif dengan teknik naratif dimana data hasil penelitian disajikan dengan kalimat yang terstruktur guna memperoleh gambaran yang jelas dan rinci berdasarkan jawaban dari permasalahan yang diteliti. Setelah menganalisis data, maka selanjutnya peneliti melakukan penarikan kesimpulan dengan menggunakan metode induktif yaitu menarik kesimpulan yang sifatnya umum menjadi khusus.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Kendala yang Dihadapi

Pembahasan hasil penelitian mengenai pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan pada area sisi udara di Bandar Udara Depati Amir Bangka oleh unit *Apron Movement Control* mencakup dua hal penting yaitu kendala dan bagaimana optimalisasinya. Peneliti ingin mengetahui Apa saja kendala yang dihadapi oleh unit *Apron Movement Control* dalam melakukan pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di sisi udara Bandar Udara Depati Amir Bangka serta bagaimana optimalisasi yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Depati Amir Bangka. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang telah dilakukan, peneliti mendapatkan beberapa kendala yang dihadapi oleh unit *Apron Movement Control*, yaitu:

4.1.1 Kekurangan Personel *Apron Movement Control*

Berdasarkan Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II (Persero) Nomor: PD.01.01/08/2018/0070 Bandar Udara Depati Amir Bangka dalam aktualisasi jumlah personelnnya hanya memiliki personel eksisting berjumlah 6 orang, yakni 1 orang Pimpinan Unit, 1 orang Coordinator, 3 orang *Apron Movement Control Supervisor* dan 1 orang *Apron Movement Control Officer*. Pada formasi nomelatur yang tercantum dalam Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II (Persero) Nomor: PD.01.01/08/2018/0070 tersebut berisi tentang Nama Jabatan, Kelas Jabatan, Formasi, dan Persyaratan Jabatan di Unit Kerja Kantor Cabang Utama dan Kantor Cabang PT. Angkasa Pura II (Persero) yaitu seharusnya berjumlah 11 orang personel sehingga hal tersebut berpengaruh terhadap beban kerja personel.

4.1.2 Kendaraan Follow Me Car yang Melebihi Batas Usia Pakai (Lifetime)

Kendaraan *Follow Me* atau *Follow Me Car* merupakan salah satu fasilitas penting yang menunjang kinerja *Apron Movement Control* dalam menjalankan tugas pengawasan dan penertiban di sisi udara. Hal itu tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 91 Tahun 2016 tentang *Airport Operations Vehicle* (AOV). Permenhub nomor PM 91 tahun 2016 atas perubahan Permenhub nomor PM 174 tahun 2015 tentang Pembatasan Usia Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara menerangkan bahwa pembatasan usia operasi peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara dikelompokkan menjadi dua kategori, yaitu kelompok usia operasi 10 tahun dan kelompok usia operasi 7 tahun.

Pada keadaan aktual di unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Depati Amir Bangka, kendaraan *Follow Me* sudah melebihi batas usia pakai yakni lebih dari 10 tahun. Hal tersebut dapat menjadi kendala karena kondisi kendaraan kurang prima. Uji laik merupakan pemeriksaan kelaikan kendaraan sisi udara dan GSE yang beroperasi di sisi udara meliputi pemeriksaan perlengkapan dan peralatan teknis dan keselamatan penerbangan. Rangkaian prosedur uji laik kendaraan dan GSE yaitu pemeriksaan kelengkapan administrasi, pemeriksaan kondisi fisik kendaraan, serta pemeriksaan persyaratan kelengkapan tambahan.

4.1.3 Resolusi Kamera CCTV Apron Masih Rendah

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, adapun fasilitas kerja yang dapat menjadi kendala pada unit *Apron Movement Control* dalam melakukan pengawasan dan penertiban di sisi udara adalah keadaan kamera pengawas/ CCTV yang belum dapat melakukan zoom in/ out secara mendetail atau resolusi kamera masih rendah dalam menampilkan visual pengawasan di apron. Hal tersebut menyebabkan kurang optimal pengawasan apron melalui CCTV Apron, khususnya pengawasan terhadap pelanggaran di Sisi Udara maupun pesawat udara yang parkir pada posisi jauh dari terminal, salah satunya pengawasan terhadap tumpahan oli/ bahan bakar (*oil spillage*) sehingga personel AMC harus inspeksi langsung ke lapangan.

4.1.4 Masih Terdapat Pelanggaran oleh Orang/Pekerja di Sisi Udara.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, Unit *Apron Movement Control* masih mendapati beberapa temuan kejadian pelanggaran pada area sisi udara. Para pekerja yang bekerja mengoperasikan kendaraan dan GSE yang telah memiliki izin akses berupa Pas Bandara dan TIM (Tanda Izin Mengemudi) diwajibkan untuk mengemudikan GSE dengan kecepatan tertentu. Masih terdapatnya ketidak patuhan pekerja dengan mengemudikan GSE dengan membawa muatan *baggage cart* (gerobak angkut bagasi) melebihi batas yang ditentukan.

4.2. Optimalisasi yang Dilakukan

Berdasarkan temuan kendala melalui hasil wawancara dan observasi, maka unit *Apron Movement Control* melakukan perencanaan optimalisasi agar kendala dalam pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan pada area sisi udara tersebut dapat terselesaikan dengan baik. Optimalisasi yang dilakukan yaitu:

4.2.1 Penambahan Personel *Apron Movement Control*

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Depati Amir Bangka secara eksisting hanya memiliki 6 personel dimana memiliki kekurangan 5 personel dianjurkan sesuai Peraturan Direksi PT Angkasa Pura II, mitigasi yang dilakukan adalah menentukan pola jadwal kedinasan, melakukan rekrutmen/ magang internal di Bandara Depati Amir, menyampaikan permohonan penambahan personel baru *Apron Movement Control* kepada manajemen PT Angkasa Pura II yang akan *review* dan ditentukan oleh Kantor Pusat sesuai kebutuhan Kantor Cabang. Jika dianalisis mengenai jam kerja, maka:

- 1) Periode Summer: 27 Maret 2022 – 29 Oktober 2022
- 2) Periode Winter: 30 Oktober 2022 – 26 Maret 2023

Penerbitan izin rute maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Depati Amir Bangka dikeluarkan oleh Ijin Direktorat Angkutan Udara. Untuk periode Summer 2022 yakni 27 Maret 2022 – 29 Oktober 2022 (selama peneliti dalam masa *on the job training*) yakni Bandar Udara Depati Amir Bangka telah memiliki persetujuan rute sebanyak 44 rute (22 datang, 22 berangkat), dengan maskapai:

- 1) Citilink Indonesia = 4 rute
- 2) Garuda Indonesia = 2 rute

- 3) Sriwijaya Air = 8 rute
- 4) Nam Air = 8 rute
- 5) Wings Air = 8 rute
- 6) Lion Air = 12 rute
- 7) Batik Air = 2 rute

Dengan berbagai rute maskapai tersebut, maka dapat dianalisis jam kerja personel *Apron Movement Control*, yaitu:

Jam kerja standar:

Dalam 1 hari = 9 jam kerja (8 jam kerja, 1 jam istirahat)

Kemudian 8 jam kerja dengan 5 hari kerja = $8 \times 5 = 40$ jam kerja/ minggu

20 hari bekerja dalam satu bulan dan 8 jam kerja = 160 jam kerja/ bulan

Analisis Beban Kerja:

1 hari kerja = 12 jam/hari (pukul 06.00-18.00)

Seminggu = 4×12 jam kerja = 48 jam/minggu

Sebulan = 15×12 jam kerja = 180 jam/bulan

Berdasarkan analisis jam kerja diatas, maka didapatkan bahwa unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Depati Amir Bangka memiliki kelebihan jam kerja 20 jam dalam sebulan.

4.2.2 Rencana Digitalisasi Sensor Kamera Pengawas (CCTV)

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, Bandar Udara Depati Amir Bangka sudah memiliki fasilitas kerja berupa 2 buah komputer, 1 unit layar televisi untuk memantau *flight radar* penerbangan, beberapa kamera CCTV yang terletak pada spot krusial, beberapa *Handy Talkie*, 1 buah mobil *Follow Me*, serta *Radio VHF*. Fasilitas kerja yang perlu dilakukan digitalisasi yaitu kamera CCTV. Pada keadaan aktualisasinya, kamera CCTV yang digunakan unit *Apron Movement Control* dalam melakukan pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di sisi udara sudah diletakkan pada spot yang krusial dalam menunjang kelancaran penerbangan. Kamera pemantau CCTV sudah diletakkan di apron yang dapat memonitor keadaan *parking stand* A01, A02, A03, A04, A05, A06, A07, A08, A09, fasilitas garbarata/aviobridge, *make up* dan *break down area*. Jika dianalisis melalui aktualisasi penempatan kamera CCTV tersebut sudah sesuai dengan SOP yang berlaku, namun perlu dilakukan peningkatan kamera resolusi dan digitalisasi berupa pengaktifan sensor yang mendeteksi *facial* atau fisik orang yang bekerja di sisi udara terutama pada daerah *Restricted Area* yang membutuhkan pas bandara *platform* P guna pencegahan terhadap potensi pelanggaran dan optimalisasi pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di sisi udara.

4.2.3 Rencana Pembaharuan Kendaraan Follow Me Car serta Uji Laik Kendaraan dan Peralatan GSE (Ground Support Equipment)

Follow Me Car yang ada di Bandar Udara Depati Amir merupakan kendaraan yang dipergunakan oleh Unit *Apron Movement Control* dalam melaksanakan pelayanan pemanduan kendaraan dan pesawat udara di sisi udara, serta melakukan kegiatan berupa inspeksi fasilitas di apron, dan *maneuvering area* (jika dibutuhkan). Pemeliharaan dan perbaikan secara berkala terhadap *Follow Me Car* perlu dilakukan mengingat kendaraan *Follow Me Car* adalah salah satu fasilitas penunjang yang sangat penting dalam mendukung pelayanan pemanduan kendaraan dan pesawat udara. Dengan berkoordinasi bersama pihak Angkasa Pura II sebagai pengelola Bandar Udara Depati Amir Bangka, maksud dilaksanakannya Uji Laik Kendaraan dan Peralatan GSE yaitu untuk mendapatkan pendelegasian kewenangan dari Kantor Otoritas Bandar Udara dalam hal uji laik kendaraan.

4.2.4 Penyuluhan Terhadap Orang/ Pekerja di Sisi Udara

Penyuluhan didefinisikan sebagai suatu proses interaksi yang mempersamakan pengertian, yang memiliki arti pengenalan diri sendiri serta lingkungannya yang menghasilkan tujuan dan nilai-nilai guna mendasari tingkah laku atau perbuatan yang akan datang (Irsyad, 2017). Penyuluhan peraturan dan tata tertib yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* dalam pengawasan orang/ pekerja dan kendaraan di sisi udara berupa mengadakan kegiatan di Tahun 2022 yaitu: Penyuluhan peraturan dan tata tertib sisi udara kemudian dilanjutkan dengan berjalan santai bersama-sama dari parking stand A09 sampai A01 dengan

Optimalisasi Pengawasan Dan Penertiban Pergerakan Orang Dan Kendaraan Pada Area Sisi Udara Oleh Unit Apron Movement Control Di Bandar Udara Depati Amir Bangka (Ezaki Syamtiago Deshita)

mengumpulkan *Foreign Object Debrish* yang ditemukan, kegiatan tersebut dilakukan secara berkala setiap hari jumat atau 4 (empat) kali dalam sebulan yang diikuti oleh personel *ground handling agent*, maskapai, DPPU Pertamina sehingga setiap petugas yang berkegiatan di sisi udara dapat mengetahui, memahami dan melaksanakan aturan dan tata tertib sesuai regulasi yang telah ditetapkan Kementerian Perhubungan Udara, dengan tujuan menghilangkan ataupun meminimalisir potensi pelanggaran yang dilakukan pekerja di sisi udara. Diharapkan kegiatan ini dapat memberikan dampak positif kepada penerbangan yang aman, selamat, efisien dan efektif.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai optimalisasi pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan pada area sisi udara oleh unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Depati Amir Bangka, maka peneliti mengambil kesimpulan yaitu: (1) Petugas *Apron Movement Control* Bandar Udara Depati Amir Bangka memiliki beberapa kendala dalam melakukan pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan di sisi udara, yaitu kurangnya keterbatasan jumlah personel *Apron Movement Control*, kendaraan *Follow Me Car* kurang prima, resolusi kamera CCTV Apron masih rendah dan belum terdigitalisasi, serta masih terdapat pelanggaran oleh orang/ pekerja di sisi udara. (2) Terdapatnya kendala yang masih terjadi dapat menghambat kelancaran pekerjaan personel *Apron Movement Control*. Maka dari itu dibutuhkan optimalisasi berupa penambahan jumlah personel *Apron Movement Control*, pergantian dan digitalisasi kamera pengawas (CCTV) Apron, pergantian *Follow Me Car* atau perbaikan dan pemeliharaan kendaraan operasional *Follow Me Car* serta Uji Laik Kendaraan dan Peralatan GSE, serta penyuluhan terhadap orang/ pekerja di sisi udara, sehingga dapat memaksimalkan kinerja guna mendukung keselamatan dan kelancaran penerbangan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai “Optimalisasi Pengawasan dan Penertiban Pergerakan Orang dan Kendaraan Pada Area Sisi Udara oleh Unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Depati Amir Bangka”, maka peneliti dapat memberikan saran bagi perusahaan dan bagi peneliti selanjutnya, yaitu:

- a) Bagi perusahaan, terdapatnya kendala yang masih terdapat di unit *Apron Movement Control* mulai dari internal unit AMC itu sendiri yaitu keterbatasan personel hingga fasilitas kerja dan kendaraan operasional, maka dari itu unit *Apron Movement Control* hendaknya melakukan komunikasi secara rutin kepada pihak pimpinan Bandar Udara atau manajemen sehingga hal mengenai berbagai kendala tersebut dapat tersampaikan kepada pihak Angkasa Pura II selaku BUMN yang mengoperasikan dan mengelola Bandar Udara Depati Amir Bangka. Evaluasi dan mitigasi berbagai kendala yang terjadi ketika personel melaksanakan tugas di AMC dapat menghilangkan ataupun meminimalisir potensi terjadinya gangguan maupun kesalahan kerja. Pemberian tindakan awal berupa teguran kepada orang/ pekerja yang melakukan pelanggaran atau melaksanakan tugas yang tidak sesuai dengan regulasi juga harus secara tegas dilakukan oleh para personel unit AMC agar hal tersebut tidak mempengaruhi optimalisasi pengawasan dan penertiban orang dan kendaraan yang dilakukan oleh unit AMC.
- b) Bagi Peneliti Selanjutnya, Masih terdapatnya berbagai kendala yang terjadi pada pengambilan data di bandara juga masih terdapat kekurangan peneliti dalam menggali permasalahan di unit AMC, maka dari itu untuk peneliti selanjutnya diharapkan dapat lebih cakap dalam menggali data yang diperlukan dalam pengambilan data.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Annex 14. International Civil Aviation Organization (ICAO).
- [2] Ardiyansyah, Ivandiar Bangun. “Upaya Peningkatan Kinerja AMC (*Apron Movement Control*) Dalam Pengawasan Fasilitas *Apron* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam”. Skripsi Thesis, STTKD, Yogyakarta, 2020.
- [3] Damara, Wandu. Penertiban Pedagang Kaki Lima oleh Satuan Polisi Pramong Praja di Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara, *Jurnal Tatapamong*, Volume 2, pages 1-16, 2020, <https://doi.org/10.33701/jurnaltatapamong.v2iv.1244>.
- [4] Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

- [5] [Moleong, Lexi J.](#) *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: PT. Rosdakarya, 2018.
- [6] Parulian Remus, Sahat. “Analisis Sistem Pengawasan Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Bank Mandiri Cabang Krakatau Medan”. *Jurnal Ilmiah Methonomi Universitas Methonomi*. Volume 3, pages 26-35, 2017.
- [7] Hani, Naufal Raid. “Optimalisasi Tugas dan Tanggung Jawab Unit *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Rangka Pelaksanaan Uji Laik Kendaraan & *Ground Support Equipment* (GSE) yang Beroperasi di Wilayah *Apron* Bandar Udara Depati Amir Pangkalpinang 2020”. Skripsi Thesis, STTKD, Yogyakarta, 2020.
- [8] Republik Indonesia. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/161/IX/03 Tahun 2014 tentang Petunjuk Pelaksanaan Perencanaan/Perancangan Landasan Pacu, Taxiway, Apron Pada Bandar Udara.
- [9] Republik Indonesia. Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139–11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*) Tahun 2015 tentang Lisensi Personel Bandar Udara.
- [10] Republik Indonesia. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*.
- [11] Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- [12] Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 167 Tahun 2015 Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- [13] Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 tentang Standardisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara.
- [14] Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 91 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 174 Tahun 2015 Tentang Pembatasan Usia Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment/GSE*) dan Kendaraan Operasional yang Beroperasi di Sisi Udara.
- [15] Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- [16] Republik Indonesia. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 211 Tahun 2021 tentang Pemberian Kuasa Kepada Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc NIP. 19730808 199903 1 003 Selaku Pelaksana Tugas Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.
- [17] Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2015.