



Pelaksanaan Tugas-Tugas *Apron Movement Control* Dalam Keterbatasan Jumlah Personil Di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang

Tita Ervinda Taebenu

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Email : taebenutita@gmail.com

Teguh Ariebowo

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Email : teguh.arie@sttkd.ac.id

Korespondensi penulis : taebenutita@gmail.com

Abstract, Raja Haji Fisabilillah International Airport is an airport located in the city of Tanjungpinang, Riau Islands. One of the work units that support the smoothness and safety of flights at Raja Haji Fisabilillah Airport is the Apron Movement Control (AMC). This research was conducted to find out how the regularity of the implementation of the tasks of the Apron Movement Control unit in the midst of limited personnel. This research uses qualitative research methods and was conducted from August to September 2022 at Raja Haji Fisabilillah Airport using primary data and secondary data. Primary data is data obtained directly through observation and interviews while secondary data is data obtained through documents based on triangulation of techniques and triangulation of sources, such as interviews, observation, and documentation. The results of this study are the discovery of problems in the form of no personnel who carry out supervision/controlling on a permanent basis on the air side during aircraft arrivals and there are no AMC personnel who have marshalling certification/guiding aircraft parking on the apron, because according to the applicable SOP, one of the AMC personnel at each branch office is required to have marshalling certification. Therefore, AMC personnel provide the results of the performance evaluation of each personnel and the weekly work draft periodically to PT Angkasa Pura II, that with the condition of limited personnel, the AMC unit gets a solution from the facilitator of Raja Haji Fisabilillah Airport, namely PT Angkasa Pura II.

Keywords: Task Implementation, Limited Personnel, Raja Haji Fisabilillah Airport Tanjungpinang, Apron Movement Control.

Abstrak, Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah merupakan bandar udara yang terletak di kota Tanjungpinang, Kepulauan Riau. Salah satu unit kerja yang mendukung kelancaran dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah adalah Apron Movement Control (AMC). Penelitian ini dilaksanakan guna mengetahui bagaimana keteraturan pelaksanaan tugas-tugas unit Apron Movement Control di tengah keterbatasan personel. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dan dilaksanakan pada Bulan Agustus hingga September 2022 di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah dengan menggunakan data primer serta data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung melalui observasi dan wawancara sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen berdasarkan triangulasi teknik dan triangulasi sumber, seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini yaitu ditemukannya permasalahan berupa tidak ada personel yang melakukan pengawasan/pengontrolan secara tetap pada

bagian sisi udara saat kedatangan pesawat serta belum ada personel AMC yang memiliki sertifikasi marshalling/pemanduan parkir pesawat udara di apron, karena menurut SOP yang berlaku, salah satu personel AMC pada tiap kantor cabang diwajibkan memiliki sertifikasi marshalling. Maka dari itu, personel AMC memberikan hasil evaluasi kinerja setiap personel dan draft mingguan kerja secara berkala kepada pihak PT. Angkasa Pura II, bahwa dengan kondisi keterbatasan personel tersebut unit AMC mendapatkan solusi dari pihak fasilitator Bandara Raja Haji Fisabilillah yaitu PT. Angkasa Pura II.

Kata Kunci: Pelaksanaan Tugas, Keterbatasan Personel, Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang, Apron Movement Control.

PENDAHULUAN

Penerbangan adalah moda transportasi yang tidak dapat terpisah dari moda transportasi lain yang ada pada sistem transportasi yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan masa depan. Penerbangan juga merupakan kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, angkutan udara, pesawat udara, navigasi penerbangan, keamanan dan keselamatan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

UU No. 1 Tahun 2009 mendefinisikan bandar udara sebagai kawasan di daratan maupun 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 pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Seiring berkembangnya zaman, bandar udara menjadi salah satu fasilitas krusial di bidang transportasi bagi masyarakat karena masyarakat menilai bahwa berpergian menggunakan transportasi udara lebih aman dibandingkan dengan transportasi lainnya, serta banyaknya penawaran low-cost airline dari berbagai maskapai penerbangan menjadi salah satu daya tarik tersendiri bagi peminat transportasi udara.

Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah merupakan salah satu bandar udara yang berada di Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau. Bandar udara ini sebelumnya dikenal dengan nama Bandar Udara Kijang dan sebelumnya bandar udara ini merupakan aset negara yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan. Berdasarkan berita serah terima +NO.AU/837/UM.147/2000-APII Tahun 2000, dinyatakan bahwa pengoprasian Bandar Udara Kijang Tanjungpinang diserahkan pada PT. Angkasa Pura II (persero). Pada tanggal 12 april 2008, dan nama Bandar Udara Kijang secara resmi diganti menjadi Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah. Nama Bandar Udara tersebut diambil dari nama Raja Haji Fisabilillah yang merupakan pahlawan Nasional yang juga mamperoleh Bintang Maha Putra Adi Pradana. Status bandar udara ini merupakan bandar udara Internasional.

Salah satu unit yang melakukan pengawasan, pemantauan, serta pengendalian semua pergerakan yang ada di wilayah sisi udara adalah unit Apron Movement Control (AMC). AMC merupakan personel bandar udara yang memiliki rating dan lisensi dalam pelaksanaan tugas dan penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta pencatatan data penerbangan di apron (Amri, 2022).

Keberhasilan suatu perusahaan juga sangat ditentukan oleh kegiatan pendayagunaan sumberdaya manusia. Manajemen sumber daya manusia diperlukan untuk meningkatkan efektifitas sumber daya manusia dalam organisasi. Tujuannya untuk memberikan pelayanan yang prima terhadap pengguna jasa yang pada akhirnya dapat memberikan keuntungan bagi perusahaan. Untuk kinerja sumber daya manusia sendiri bisa terpengaruh dalam menjalankan kegiatan kerja, jika didapati kekurangan personil pada unit AMC yang dapat mempengaruhi kinerja dan beban kerja yang akan mempengaruhi kegiatan di apron.

Berdasarkan hasil observasi pada saat melaksanakan On the Job Training (OJT) dilapangan di dapati bahwa masalah yang di hadapi oleh personil AMC di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang adalah mengalami keterbatasan personel. Dalam melaksanakan tugas dan operasionalnya, personil AMC harus bekerja secara team work agar tercapai keteraturan dan keselamatan penerbangan, akan tetapi unit AMC di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah pada saat sekarang ini dalam kondisi kekurangan personil sehingga mempengaruhi beban kerja.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Bandar Udara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mendefinisikan bandar udara sebagai kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan pesawat udara untuk mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, fasilitas pokok, fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya. *Annex 14, Vol 1 Aerodrome Design and Operation Fourth Edition, July 2004* mendefinisikan bandar udara sebagai kawasan di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang digunakan baik seluruhnya maupun bagi kedatangan atau keberangkatan, dan pergerakan di darat oleh pesawat udara. Pada pengertian mengenai bandar udara di atas didapatkan kesimpulan bahwa bandar udara merupakan sebuah fasilitas dimana pesawat udara mendarat dan lepas landas. Bandar udara setidaknya harus memiliki landasan pacu, tetapi pada bandara-bandara yang berkapasitas besar biasanya dilengkapi dengan berbagai fasilitas baik untuk pengguna maupun bagi operator pelayanan penerbangan.

Profil Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang

Purba dalam Jurnal UMRAH menerangkan bahwa PT. Angkasa Pura II Persero sebagai salah satu Badan saha Milik Negara (BUMN) yang diberi kewenangan untuk mengelola bandar udara di wilayah barat Indonesia yang salah satu kantor cabangnya adalah Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang. Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah dengan kode IATA: TNJ dan kode ICAO: WIDN merupakan Bandar Udara yang terletak di Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau. Bandar udara ini awalnya bernama Bandar Udara Kijang dan berstatus bandara internasional dengan melayani penerbangan ke kota-kota di Indonesia. Penggantian nama dari Bandar Udara Kijang ke Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah dilaksanakan pada tahun 2008 dan pengelolaannya diserahkan kepada PT. Angkasa Pura II. Terdapat 3 (tiga) maskapai yang melayani rute menuju Bandara Soekarno-Hatta Jakarta yaitu Batik Air, Citilink, dan Garuda Indonesia, 1 (satu) maskapai menuju Bandara Dabo dan Bandara Letung yaitu Susi Air, serta 1 (satu) maskapai menuju Bandara Syarif Kasim II Pekanbaru yaitu Wings Air.

Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) di bandar udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang adalah orang dilingkungan perusahaan yang berada di dalam unit airport operation and service. Pelaksanaan fungsi tugas AMC dipimpin oleh Assistant Manager of Airport and Service dan dalam pelaksanaan tugas sehari-hari *Assistant Manager and service* di bantu oleh tiga *personel AMC supervisor* yang memiliki tanggung jawab untuk memonitor kegiatan operasional AMC agar tercipta ketertiban dan keteraturan pergerakan sisi udara. Dalam pengertian yang lebih AMC adalah unit yang ditugaskan untuk melakukan pengawasan pergerakan lalu lintas di apron yang terdiri atas lalu lintas udara, kendaraan, serta personel bandar udara.

Personel AMC melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan *Standard Operating Procedure (SOP)* yang berlaku dan dilengkapi dengan licence (surat izin). Unit AMC bertugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, personel pengaturan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. AMC juga merupakan personel bandar udara yang memiliki sertifikat kompetensi untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta pemarkiran atau penempatan pesawat udara.

Tugas dan Fungsi unit Apron Movement Control Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2021 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 Yakni:

1. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
2. Melakukan pemanduan parkir pesawat udara
3. Melakukan pengoperasian garbarata
4. Melakukan pengaturan parkir pesawat udara di apron
5. Menjamin kebersihan apron
6. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
7. Menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan, dan pesawat udara di apron
8. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat jam sibuk
9. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi darurat
10. Mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
11. Berkomunikasi dengan pilot dalam hal pengaturan pergerakan pesawat di apron, khusus untuk personel pelayanan pergerakan sisi udara yang bertugas di tower
12. Menganalisa seluruh kegiatan dan fasilitas di apron.

Tugas dan Tanggung Jawab Unit Apron Movement Control (AMC) Berdasarkan Standard Operating Procedures (SOP) Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang

1. Pengawasan Pergerakan Pesawat Udara di Area Apron
Unit AMC melakukan pelaksanaan pengawasan pergerakan pesawat udara di apron baik pesawat udara yang datang maupun yang berangkat, perpindahan pesawat dari satu parking stand ke parking stand lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke parking stand maupun apron (RTB/RTA) sebagai upaya preventif terjadinya tabrakan antar pesawat udara di apron.

Pengawasan pergerakan pesawat udara di apron dilakukan dengan 2 cara yaitu menggunakan kamera pengawas Apron TV atau CCTV dan inspeksi langsung ke lapangan.

2. Pengawasan Serta Pengkoordinasian Kebersihan Apron
Pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan apron ditujukan untuk memastikan kondisi kebersihan di sisi udara terutama apron. Pengawasan kebersihan dilakukan secara berkala sesuai kebutuhan kantor cabang masing-masing. Pada saat pelaksanaan inspeksi lapangan, personil AMC dilengkapi dengan alat komunikasi dua arah (HT) dan menggunakan APD seperti rompi, Safety Shoes, kacamata anti Ultraviolet, serta Ear muff/Ear Plug.
3. Alokasi Penggunaan Garbarata
Garbarata adalah sarana berupa jembatan dinding yang menghubungkan ruang tunggu dan pesawat udara maupun sebaliknya. Garbarata berfungsi untuk menaikan atau menurunkan penumpang dan crew pesawat udara. Petugas AMC sebagai pengelola alokasi parking stand dan pelayanan garbarata sehingga harus selalu memonitor jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat udara yang akan dilayani garbarata agar pelayanan yang diberikan tepat waktu.
4. Pengawasan dan Pengkoordinasian Kebersihan Garbarata
Pengawasan kebersihan adalah untuk memastikan kondisi kebersihan interior dan eksterior garbarata, pengawasan kebersihan dilaksanakan secara periodic sesuai kebutuhan masing-masing.
5. Pengawasan Fasilitas disisi Udara
Yang dimaksud dengan fasilitas sisi udara yaitu meliputi apron, garbarata, marka apron, parking stand idenfication box light, signage, parking stand coordinat light, flood light, apron edge light, apron guidance light. Dalam melaksanakan inspeksi langsung, personel AMC diwajibkan untuk melengkapi diri dengan alat komunikasi dua arah atau handy talkie dan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD).
6. Pengawasan Tumpahan Bahan Bakar dan Oli (Fuel/Oil Spillage) di Apron
Yang dimaksud dengan tumpahan bahan bakar atau oli di apron adalah tumpahan dari tangki bahan bakar pesawat udara yang dapat menimbulkan kerusakan fasilitas apron seperti kerusakan marka dan permukaan apron.
7. Pelayanan Marshalling Pesawat Udara
Pelayanan marshalling adalah pelayanan yang diberikan oleh seseorang marshaller dalam memandu pesawat udara. Dalam melaksanakan tugasnya marshaller harus dilengkapi dengan lisensi sesuai dengan retingnya yang sah dan masih berlaku.
8. Pemanduan Pesawat Udara yang Mengalami Keadaan Darurat
Pelayanan pemanduan pesawat udara dilakukan apabila pesawat udara mengalami ancaman bom, sabotase, pembajakan maupun permasalahan teknis baik di apron, taxiway, dan runway, dan akan ditempatkan pada suatu lokasi parking stand tertentu atau isolated parking area. Pemanduan dilaksanakan atas permintaan unit ATC.
9. Pelayanan Pemanduan VVIP
Yang dimaksud oleh VVIP adalah Kepala Negara/setingkat. Pelanayan pemanduan VVIP dilaksanakan apabila ada informasi dan permintaan dari penanggung jawab operasi
10. Pemanduan Kendaraan Dengan Izin Sementara
Pelayanan pemanduan kendaraan yang diberi izin sementara diperuntukan untuk kepentingan /misi pemerintah, medical evacuation (gawat darurat), bencana alam, kegiatan perbaikan fasilitas sisi udara yang sifatnya darurat.

11. Pengawasan dan Penertiban disisi Udara

Pengawasan dan penertiban disisi udara udara, kendaraan meliputi pengawasan pergerakan pesawat dan orang

12. Pengaturan Parking Stand di Apron

Pengaturan parking stand di apron adalah pengaturan pengelokasian pesawat udara di apron dengan memperhatikan kesesuaian tipe pesawat udara dengan karakteristik parking stand yang tersedia.

13. Berikut adalah fasilitas-fasilitas dan peralatan kerja unit AMC yang digunakan untuk kegiatan operasional yaitu

- a. Mobil Follow Me,
- b. Handly Talky (HT)
- c. Radio FHV
- d. PC Operasional
- e. Printer Operasional
- f. CCTV Apron
- g. Binocular
- h. Sepatu Sefety
- i. Kacamata UV
- j. Rompi
- k. AMC/ Log Book,

Pengertian Sumber Daya Manusia

Sinambela (2017) menerangkan bahwa pengelolaan sumber daya manusia sebagai aset yang utama, melalui penerapan fungsi manajemen maupun fungsi operasional sehingga tujuan organisasi yang telah ditetapkan dapat tercapai dengan baik. Berdasarkan uraian di atas, maka disimpulkan bahwa manajemen sumber daya manusia adalah pendayagunaan manusia sebagai tenaga kerja secara manusiawi dan pengoptimalisasi melalui penerapan fungsi manajemen maupun fungsi operasional, sehingga tujuan organisasi yang telah ditentukan dapat terealisasi dengan baik.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian yang digunakan oleh peneliti yaitu penelitian kualitatif karena pengumpulan datanya berupa perilaku, motivasi, serta tindakan dari Unit AMC sebagai petugas apron guna mengetahui bagaimana petugas AMC menjalankan tugas-tugasnya dengan keterbatasan jumlah personil agar memperlancar operasional penerbangan. Dan hasil dari penelitian ini berupa data-data dan bahasa yang di analisis secara narasi dan deskriptif serta bukan berupa angka maupun perhitungan seperti pada penelitian kuantitatif. Sugiyono (2019) menuturkan yang menjadi instrumen atau alat penelitian pada penelitian kualitatif adalah peneliti itu sendiri. Oleh sebab itu penelitian sebagai instrumen harus dilakukan validasi guna mengetahui seberapa jauh peneliti kualitatif siap melakukan penelitian di lapangan. Validasi untuk peneliti sebagai instrumen meliputi validasi mengenai seberapa paham metode penelitiannya, pemahaman metode wawancara tentang apa yang diteliti, kesiapan peneliti mengenai objek penelitian, baik secara akademik melalui evaluasi diri seberapa jauh pemahaman

terhadap metode kualitatif, penguasaan teori, wawancara terhadap bidang yang diteliti, serta kesiapan memasuki penelitian di lapangan.

Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer

Sugiyono (2019) menerangkan bahwa data primer adalah sumber data yang didapatkan secara langsung melalui proses wawancara. Peneliti mendapatkan data langsung dari narasumber tanpa melalui pihak ketiga. Pengumpulan data primer didapatkan melalui pengamatan dan pencatatan perilaku serta pembicaraan subjek penelitian yaitu para personel unit AMC di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data yang diberikan kepada peneliti melalui orang lain maupun dokumen yang bisa dipastikan keabsahannya (Sugiyono, 2019). Dalam penelitian ini data yang diambil bisa berupa dokumen seperti buku, internet, manual book SOP unit AMC di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

Metode Pengumpulan Data

1. Metode Observasi

Salah satu metode utama dalam mendapatkan sumber data yang valid adalah observasi. Observasi merupakan tindakan pengambilan data secara langsung tanpa alat bantu pengelihatian apapun. Sugiyono (2019) mendefinisikan observasi sebagai teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik jika dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi dilakukan di sekitar area apron Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

2. Metode Wawancara

Sugiyono (2019) mendefinisikan wawancara sebagai teknik pengumpulan data yang dilakukan peneliti jika peneliti ingin mengetahui hal-hal lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit atau kecil. Dalam penelitian ini, peneliti mencatat atau merekam semua jawaban atau informan dengan apa adanya. Narasumber dari wawancara ini berjumlah lima orang yang di pilih berdasarkan unit-unit yang berkaitan dalam pelaksanaan tugas-tugas dari unit AMC seperti unit PKP-PK, unit AVSEC, TIS, serta Petugas Kebersihan dalam wawancara ini peneliti mewawancarai satu orang dari setiap unit sehingga peneliti dapat memperoleh data dari unit-unit tersebut.

3. Metode Dokumentasi

Sugiyono (2019) mendefinisikan dokumentasi adalah sebuah metode yang dilakukan guna mendapatkan data dan informasi yang bersumber dari buku, dokumen, arsip, tulisan gambar dan angka yang berupa laporan serta keterangan yang dapat dipastikan keabsahannya.

Analisis Data

1. Pengumpulan Data

Peneliti akan melakukan kegiatan penelitian secara langsung di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang pada Unit AMC. Dalam penelitian ini pengumpulan data akan dilakukan dengan cara, mencatat dan mengumpulkan data dari sumber yaitu hasil wawancara, dokumentasi, dan observasi dengan pengolahan data yang terkait dengan bagaimana petugas

Apron Movement Control menjalankan tugas-tugasnya dengan keterbatasan jumlah personil di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

2. Reduksi Data

Sugiyono (2019) mendefinisikan reduksi data sebagai proses peringkasan, pemilihan hal pokok, memfokuskan pada hal penting sesuai dengan kajian penelitian, pencarian pola dan tema, sehingga dapat memberikan gambaran yang jelas dan mudah guna memudahkan pengambilan data selanjutnya. Reduksi data dalam penelitian ini adalah dengan melakukan observasi di lapangan, lalu data yang telah diperoleh melalui observasi dipastikan kembali melalui wawancara dengan informan. Jadi dalam penelitian kualitatif dapat disederhanakan dalam berbagai cara diantaranya: ringkasan uraian, menggolongkan, dan menyeleksi.

3. Penyajian Data (Data Display)

Setelah mereduksi data, maka langkah selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data pada penelitian ini disajikan dalam bentuk narasi deskriptif dengan penjabaran atas hasil penelitian yang diperoleh. Melalui penyajian data tersebut, maka data dapat tersusun dengan sistematis sehingga mudah dipahami.

4. Penarikan Kesimpulan

Langkah terakhir analisis penelitian kualitatif adalah penarikan kesimpulan. Sugiyono (2019) mendefinisikan kesimpulan atau konklusi dari penelitian kualitatif dilakukan agar rumusan masalah dapat terjawab dan dapat juga tidak terjawab karena seperti telah disampaikan bahwa masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif memiliki sifat sementara dan akan berkembang setelah peneliti berada dilapangan. Setelah semua data yang berhubungan dengan rumusan masalah penelitian di peroleh peneliti dapat menghubungkan dengan teori yang sesuai dengan permasalahan pada penelitian yang di ambil.

Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Sugiyono (2019) mendefinisikan keabsahan data dilakukan untuk membuktikan apakah penelitian yang dilakukan benar artinya penelitian-penelitian ilmiah sekaligus untuk menguji data yang diperoleh. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode triangulasi teknik karena memudahkan metode observasi, wawancara dan dokumentasi yang dapat menyatakan perbedaan data agar peneliti dapat menarik kesimpulan yang akurat dan tepat. Pengumpulan data triangulasi teknik bertujuan untuk menguji apakah data dapat dipastikan keabsahannya dan dilakukan dengan cara memeriksa data kepada sumber yang sama menggunakan teknik yang tidak sama. Pada data yang diperoleh contohnya melalui observasi kemudian dipastikan kembali melalui wawancara dan dokumen yang berlaku.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN

Pelaksanaan Tugas Unit Apron Movement Control (AMC) dalam Keterbatasan Jumlah Personel

AMC adalah unit dilingkungan perusahaan yang berada di dalam kegiatan operasional di bandar udara. Secara umum kegiatan operasional dan pelayanan di bandar udara di pimpin oleh pejabat operasional bandar udara. Dalam pelaksanaan tugas sehari-hari unit AMC dipimpin oleh pejabat operasional bandar udara dan di bantu oleh tiga AMC supervisor yang memilili tanggung jawab untuk

memonitor kegiatan operasional AMC agar tercipta ketertiban dan keteraturan pergerakan disisi udara. Personel AMC harus mempunyai pola kerja dan pola pikir yang sepadan satu sama lain dalam memberikan pelayanan, pengaturan dan pengoperasian fasilitas pendukung operasional penerbangan sesuai tugas, kewenangan, dan bertanggung jawab kepada PT. Angkasa Pura II (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah sehingga tercipta kondisi kerja yang terkoordinasi dengan baik, efektif dan efisien.

Sistem kerja yang digunakan oleh unit AMC di Bandara Raja Haji Fisabilillah yaitu menggunakan sistem kerja shift atau bergantian, dengan pembagian waktu kerja yaitu pagi dan siang hari. Shift pagi dimulai pukul 07.30-15.30 dan shift siang dimulai pukul 10.00-18.00. pada masing-masing shift wajib dimulai dengan briefing untuk menjaga keteraturan kinerja AMC sehingga dapat tercipta kondisi kerja yang terkoordinasi dengan baik, efektif dan efisien. Hal-hal yang disampaikan pada sesi briefing berupa pelaporan data penerbangan pada hari sebelumnya, checklist kelengkapan atribut personel, hingga dokumentasi saat briefing dilakukan. Di akhir shift yaitu pukul 18.00 dilakukan juga pelaporan tugas harian AMC dalam bentuk logbook, data pax, dan aplikasi dari PT. Angkasa Pura II yaitu OASYS. Jumlah personel eksisting unit AMC di Bandara Raja Haji Fisabilillah yaitu berjumlah 3 orang personel. Namun demikian menurut Peraturan Direksi PT. Angkasa Pura II untuk alokasi pada Bandara Raja Haji Fisabilillah seharusnya berjumlah 6 orang.

Koordinasi Unit AMC dengan Unit Lain yang Ada di Bandara

Koordinasi petugas AMC dengan unit lainnya yaitu menggunakan HT yang dapat berkomunikasi dua arah, serta difasilitasi berupa grup whatsapp untuk menunjang komunikasi unit AMC dengan unit lain. Berikut ini adalah unit-unit yang berkoordinasi langsung dengan unit AMC:

1. Koordinasi antar personel AMC

Personel AMC melakukan pengawasan pergerakan pesawat di Apron dilakukan dengan 2 cara yaitu Monitor Apron TV/CCTV di ruang kantor AMC dan inspeksi lapangan. Dikarenakan terdapat kendala kurangnya personel, petugas hanya melakukan pengawasan secara penuh di ruang kantor AMC. Pengawasan dilakukan oleh personel yang menjalankan shift kerja sesuai dengan jadwal yang berlaku.

2. Unit PKP-PK berkoordinasi dengan unit AMC dalam pemanduan pesawat udara yang mengalami keadaan darurat seperti tumpahan bahan bakar di apron yang dapat membahayakan pesawat udara. Apabila terjadi tumpahan bahan bakar (fuel spillage) di apron, pihak ground handling atau airline akan melaporkan pada unit AMC. Selanjutnya unit AMC akan meneruskan koordinasinya dengan unit PKP-PK untuk pembersihan area yang terdapat tumpahan bahan bakar. Komunikasi unit AMC dengan unit PKP-PK berjalan dengan lancar hingga saat ini terutama dalam pelaksanaan tugas harian dan juga tanggung jawab di area apron. Unit PKP-PK tidak mengalami kendala selama menjalankan tugas dan tanggung jawab yang berkaitan dengan unit AMC. Komunikasi, koordinasi, dan kolaborasi antara unit AMC dan unit PKP-PK berjalan dengan maksimal, terutama dalam menjalankan tugas harian seperti melakukan pengawasan di apron walaupun di tengah keterbatasan personel.

3. Unit AVSEC berkoordinasi dengan unit AMC dalam penanganan keamanan penerbangan, seperti pencegahan orang dan hewan yang menyelundup masuk ke daerah runway dan taxiway, serta pencegahan benda yang ada di area apron, runway, taxiway yang disinyalir dapat masuk ke dalam mesin pesawat dan membahayakan mesin pesawat. Pencegahan tersebut berupa FOD Walk. Unit

AVSEC tidak mengalami kendala dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab yang berkaitan dengan unit AMC. Komunikasi, koordinasi, dan kolaborasi antara unit AMC dan unit AVSEC berjalan lancar tanpa adanya kendala. Pelayanan unit AMC dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab bersama dengan unit AVSEC berjalan dengan baik, terutama dalam menjalankan tugas harian, seperti melakukan pengawasan di area apron, runway, dan taxiway walaupun di tengah keterbatasan personel.

4. Unit AMC bekerja sama dengan Unit TIS (Terminal Inspection Service) dalam hal kebersihan garbarata. Garbarata merupakan fasilitas penunjang yang krusial yang pengawasannya ada di bawah unit AMC. Unit TIS akan mengkomunikasikan dengan petugas kebersihan terkait kebersihan garbarata. Tugas pokok unit kebersihan yaitu selalu menjaga seluruh kebersihan fasilitas landside yang ada di bandara agar senantiasa aman dan nyaman digunakan oleh penyedia dan pengguna jasa bandara. Tidak ada kendala yang di dapati oleh petugas kebersihan selama berkoordinasi dengan Unit AMC dan Unit TIS terkait kebersihan fasilitas terutama fasilitas garbarata.

5. Kendala yang dihadapi Unit AMC

Tidak seimbangnya jumlah personel dengan beban kerja setiap personel menjadi kendala utama saat bertugas, dimana setiap personel harus bertanggung jawab terhadap kebersihan dan keselamatan di area airside, di sisi lain juga harus melakukan pelayanan garbarata dan pemanduan kendaraan untuk memasuki airside, serta ketepatan pengisian dan evaluasi data penerbangan.

Faktor lainnya yang dapat menimbulkan potensi terganggunya unit kerja AMC adalah faktor fatigue atau kelelahan yang dihadapi oleh personel AMC dikarenakan beban kerja yang tidak seimbang dengan jumlah personel. Unit AMC Bandara Raja Haji Fisabilillah memberikan hasil evaluasi kinerja setiap personel dan draft mingguan kerja secara berkala kepada pihak PT. Angkasa Pura II, bahwa dengan kondisi keterbatasan personel tersebut unit AMC mendapatkan solusi dari pihak fasilitator Bandara Raja Haji Fisabilillah yaitu PT. Angkasa Pura II.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang di dapat dari tugas-tugas AMC di Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang, maka selanjutnya peneliti akan membahas hasil penelitian berdasarkan rumusan masalah dalam penelitian ini. Berikut ini hasil yang akan peneliti bahas pada pembahasan sebagai berikut:

Petugas AMC telah menjalankan tugas dan kewajiban sesuai dengan SOP dan regulasi yang berlaku di tengah keterbatasan personel. Regulasi yang menjadi acuan unit AMC dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2021. Petugas AMC melaksanakan pengawasan pergerakan pesawat udara di Apron baik pesawat udara yang datang maupun berangkat, perpindahan pesawat dari satu parking stand ke parking stand lainnya dan pesawat udara yang kembali ke parking stand, disebut juga Return to Base dan Return to Apron (RTB/RTA), sebagai upaya pencegahan terjadinya tabrakan pesawat udara di apron.

Dalam pengoptimalan tugas dan tanggung jawab di tengah keterbatasan personel dan agar tidak menemui kendala, persiapan yang dilakukan unit AMC adalah setiap memulai dan mengakhiri shift, personel AMC selalu melakukan sharing berupa briefing tentang hal apa saja yang dilakukan pada

saat shift sebelumnya untuk pencatatan. Sebelum memulai tugasnya, personel Apron AMC mempersiapkan dan mengecek perlengkapan seperti rompi, HT, CCTV, telepon, komputer, dan radio base. Dari segi persiapan lapangan, personel AMC selalu mengadakan inspeksi rutin seperti marka apakah ada kerusakan, memastikan apron bebas FOD dan melakukan cek kebersihan garbarata dan apron, selanjutnya pelaporan dalam grup whatsapp dan data log book pada komputer.

Pada saat melaksanakan inspeksi lapangan, personil AMC diharuskan melengkapi diri dengan alat komunikasi dua arah (HT) dan menggunakan APD seperti rompi, kacamata anti Ultraviolet, Safety Shoes dan Ear Muff atau Ear Plug. Pengawasan pergerakan pesawat di Apron, dapat dilakukan dengan dua cara yaitu Monitor Apron TV/CCTV di ruang kantor AMC dan inspeksi lapangan.

Petugas AMC melaksanakan pengawasan pergerakan pesawat udara di apron yang dilakukan dengan dua cara yaitu menggunakan monitor Apron TV/CCTV di ruang kantor AMC dan Inspeksi lapangan. Di tengah keterbatasan personel unit AMC melakukan tugas berupa inspeksi secara langsung di lapangan yang dilakukan oleh satu orang personel, sedangkan untuk monitor apron TV/CCTV di ruang kantor AMC, tidak ada personel AMC yang memantau CCTV disaat penerbangan berlangsung. Hal ini menyebabkan personel yang melakukan tugas inspeksi lapangan harus kembali melakukan tugas membuka CCTV untuk mencatat informasi waktu pesawat datang dan berangkat. Kondisi ini dapat menyebabkan personel AMC kesulitan menentukan time keberangkatan dan kedatangan pesawat di saat penerbangan jam ramai/peak hours.

Unit AMC juga melakukan pengawasan pada fasilitas sisi udara. Yang dimaksud dengan fasilitas sisi udara yaitu meliputi apron, garbarata, marka apron, parking stand idenfication box light, signage, parking stand coordinat light, flood light, apron edge light apron guidance light. Dalam melaksanakan inspeksi langsung petugas AMC wajib melengkapi diri dengan alat komunikasi dua arah/handy talkie dan menggunakan APD. Unit AMC melakukan pemeriksaan kebersihan interior Garbarata secara rutin yaitu karpet, dinding, kaca, lantai, kanopi dan plafond, serta ,pelaporkan kondisi di lapangan melalui radio komunikasi dua arah (HT) kepada Supervisor. Personel AMC menemui sedikit kesulitan dalam melakukan pengawasan di sisi udara terutama pada saat peak hours dikarenakan hanya satu orang personel yang standby pada setiap shift sehingga pengawasan sisi udara hanya bisa dipantau melalui CCTV di ruang AMC bersamaan dengan pelayanan pengelokasian garbarata, begitu juga pencatatan waktu pesawat saat tepat berhenti di apron (Block On) dan saat pesawat udara mulai bergerak dari apron (Block Off) yang harus dicatat dalam waktu yang tepat pada komputer.

Tidak hanya itu, pelayanan marshalling juga menjadi tugas dan tanggung jawab AMC. Pelayanan marshalling adalah pelayanan yang diberikan oleh seseorang marshaller dalam memandu pesawat udara. Personel yang melakukan memandu pesawat di parking stand dilakukan oleh personel ground handling, unit AMC hanya bertugas memastikan lokasi parking stand sesuai dengan jenis pesawat udara yang akan datang dan memeriksa serta memastikan kondisi parking stand, area manuver yang akan dilalui pesawat udara telah bebas dan aman dari obstacle dan FOD, sedangkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 tahun 2021 setidaknya satu personel AMC pada setiap kantor cabang harus memiliki sertifikasi marshalling.

Seperti yang telah disampaikan pada bagian hasil, unit AMC hanya memiliki tiga orang personel eksisting dari jumlah seharusnya yaitu enam orang personel, sehingga menjadi kendala yang mengganggu kinerja unit AMC. Hal itu tentunya berpengaruh pada jam kerja dan beban kerja

personel. Sistem kerja unit AMC di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah yaitu menggunakan sistem kerja shift atau bergiliran, dengan pembagian waktu kerja yaitu pagi dan siang hari. Dinas pagi dimulai pukul 07.30-15.30 dan dinas siang dimulai pukul 10.00-18.00. Tidak seimbang jumlah personel dengan beban kerja setiap personel menjadi kendala utama saat bertugas, dimana setiap personel harus bertanggung jawab terhadap kebersihan dan keselamatan di area airside, di sisi lain juga harus melakukan pelayanan garbarata dan pemanduan kendaraan untuk memasuki airside, serta ketepatan pengisian dan evaluasi data penerbangan.

Selain itu belum adanya personel yang memiliki sertifikasi marshalling sehingga pengoperasiannya diserahkan kepada pihak ketiga/vendor. Berdasarkan Peraturan Menteri Pasal 3 nomor PM 37 tahun 2021 setidaknya satu personel AMC pada setiap kantor cabang harus memiliki sertifikasi marshalling dilakukan paling sedikit satu kali dalam dua tahun sesuai dengan bidang pekerjaan yang ditangani untuk personel yang masih aktif bekerja.

Dengan melakukan komunikasi serta pelaporan kendala kepada pihak manajemen Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang dengan memberikan hasil evaluasi kinerja setiap personel dan draft mingguan kerja secara berkala kepada pihak PT. Angkasa Pura II, bahwa dengan kondisi keterbatasan personel tersebut unit AMC bisa mendapatkan solusi dari pihak fasilitator Bandara Raja Haji Fisabilillah yaitu PT. Angkasa Pura II.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Petugas AMC Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang memiliki kendala dalam melakukan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab yaitu kurangnya keterbatasan jumlah personel AMC. Petugas unit AMC Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang telah melaksanakan tugas dan tanggung jawab di tengah keterbatasan personel dengan berkoordinasi dan berkolaborasi dengan unit-unit di bandara seperti unit PKP-PK, AVSEC, TIS, serta petugas kebersihan.
2. Terdapatnya kendala yang masih terjadi dapat menghambat kelancaran pekerjaan personel AMC. Maka dari itu dibutuhkan solusi berupa penambahan jumlah personel AMC di Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang dengan memberikan hasil evaluasi kinerja setiap personel dan draft mingguan kerja secara berkala kepada pihak PT. Angkasa Pura II, bahwa dengan kondisi keterbatasan personel tersebut unit AMC mendapatkan solusi dari pihak fasilitator Bandara Raja Haji Fisabilillah yaitu PT. Angkasa Pura II.

Saran

1. Bagi Perusahaan:
 - a. Terdapatnya kendala yang masih terdapat di unit AMC yaitu keterbatasan personel maka dari itu unit AMC 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 Raja Haji Fisabilillah.

b. Mengevaluasi kendala dan solusi yang dibutuhkan ketika personel melaksanakan tugas di AMC sehingga dapat menghilangkan ataupun meminimalisir potensi terjadinya gangguan maupun kesalahan kerja.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Masih terdapatnya berbagai kendala yang terjadi pada pengambilan data di bandar udara, maka dari itu untuk peneliti selanjutnya diharapkan dapat lebih mumpuni dalam menggali data yang diperlukan dalam penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Amri, Besse Novariani. 2022. Peran Unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam Menjamin Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Jurnal Publikasi Ilmu Ekonomi dan Akuntansi* 2(3): 307-317.

Dokumentasi Penelitian *On the Job Training*. 2022. Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang.

Pemerintah Indonesia. 2021. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2021 tentang Personel Layanan Pergerakan Sisi Udara atau *Airside Operation*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.

Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.

Sinambela, L.P. 2017. Manajemen Sumber Daya Manusia. PT Bumi Aksara. Jakarta.

Sugiyono. 2019. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta Bandung.