

ANALISIS FASILITAS *APRON MOVEMENT CONTROL* DALAM MENDUKUNG KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL FRANS KAISEIPO-BIAK PAPUA INDONESIA

Reski Maheswara¹, Desiana Rachmawati²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan,
Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: restqdk08@gmail.com

Abstrak

Pelaksanaan pembangunan bandar udara harus menjadi pemenuh standar kebutuhan sarana dan prasarana transportasi udara dan memenuhi kepentingan masyarakat dan lingkungan sekitarnya. Untuk menjaga keselamatan pada *airside* tentunya dibutuhkan fasilitas penunjang keselamatan seperti PKP-PK dan *Safety Management System* (SMS). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui permasalahan yang ditemukan pihak Apron Movement Control (AMC) terkait fasilitas *airside*, Untuk mengetahui dampak dari permasalahan terkait fasilitas Apron Movement Control (AMC) bagi keselamatan penerbangan dan untuk mengetahui cara mengatasi permasalahan terkait fasilitas Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak Papua. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang dilakukan dengan menjabarkan hasil penelitian secara naratif. Penelitian ini dilakukan dengan cara wawancara secara daring dengan jumlah narasumber 3 dan memegang posisi masing masing. Analisis data dilakukan dengan cara reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Validasi data dilakukan dengan metode triangulasi sumber, yaitu membandingkan jawaban antara satu narasumber dengan narasumber lainnya. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan secara daring sehubungan dengan adanya pandemi, atas kinerja bagian AMC untuk mewujudkan keselamatan dalam penerbangan dan menjaga fasilitas AMC di Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak Papua telah optimal dalam melakukan tugasnya berdasarkan UU No. 1/2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri No. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Kata Kunci: Fasilitas, AMC, Keselamatan Penerbangan

Abstract

The implementation of airport development must meet the standards for air transportation facilities and infrastructure needs and meet the interests of the community and the surrounding environment. To maintain airside safety, of course, safety support facilities such as PKP-PK and Safety Management System (SMS) are needed. The purpose of this study is to find out the problems found by the Apron Movement Control (AMC) related to airside facilities, to find out the impact of problems related to the Apron Movement Control (AMC) facility for flight safety and to find out how to solve problems related to the Apron Movement Control (AMC) facility.) at Frans Kaisiepo Airport, Biak Papua. This study uses a descriptive qualitative approach which is carried out by describing the results of the research in a narrative manner. This research was conducted by means of online interviews with the number of sources 3 and holding their respective positions. Data analysis was carried out by means of data reduction, data presentation, as well as drawing conclusions and verification. Data validation was carried out using the source triangulation method, namely comparing answers between one resource person and another. Based on the results of research conducted online in connection with the pandemic, the performance of the AMC section to achieve safety in flights and maintain AMC facilities at Frans Kaisiepo Airport Biak Papua has been optimal in carrying out its duties based on Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and Ministerial Regulation No. 69 of 2013 concerning the National Airport Order.

Keywords : Facilities, AMC, Aviation Safety



Ciptaan disebarluaskan di bawah [Lisensi Creative Commons Atribusi-Berbagi Serupa 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Kegiatan lalu lintas udara mengambil andil penting dalam kelancaran aktivitas sosial dan perekonomian bagi masyarakat. Transportasi udara sendiri juga memiliki peran penting yakni sebagai pendorong pertumbuhan sektoral serta menjadi salah satu pemicu perkembangan wilayah. Eksistensi transportasi udara selalu mendapat perhatian untuk di kembangkan sesuai tingkat kebutuhan dan pertumbuhan pelayanan jasa angkutan udara.

Berdasarkan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas penunjang lainnya. Airside pada bandara memiliki peran penting dalam melancarkan pelaksanaan kegiatan lalu lintas udara yang ditunjang oleh salah satu bagian pada airside yaitu Apron Movement Control (AMC). Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 21 Tahun 2015, personel pengatur pergerakan pesawat udara Apron Movement Control (AMC), merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penempatan parkir pesawat udara.

Pengelolaan keselamatan pada airside sangat penting terkhususnya pada bagian Apron Movement Control (AMC). Untuk menjaga keselamatan pada airside tentunya dibutuhkan fasilitas penunjang keselamatan seperti PKP-PK dan Safety Management System (SMS). Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak, Papua merupakan salah satu bandar udara yang telah menyandang predikat Internasional di wilayah provinsi Papua Barat maupun provinsi Papua. PT. Angkasa Pura I memegang kendali dan bertanggung jawab penuh dalam Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak, Papua tetapi juga tak terlepas dari permasalahan terkait airside dan landside.

Kerangka berfikir

Fasilitas *Apron Movement Control* (AMC) sangat penting untuk menunjang keselamatan penerbangan, kondisi fasilitas di lapangan sangat erat terikat dengan keselamatan penerbangan. Kondisi fasilitasnya harus selalu layak pakai dan tidak rusak. Jika rusak akan berdampak pada keselamatan penerbangan, maka perlu dianalisis dampak kerusakan fasilitas dan solusi cara penanganannya. Kondisi hilangnya marka dari apron dapat membuat miss communication antara pilot, *ground handling* dan pihak *Apron Movement Control* (AMC) terkait masalah parkir pesawat udara dan keluar dari *apron*, sedangkan keretakan pada permukaan *apron* sendiri, dapat berdampak buruk pada pesawat udara seperti rusaknya *landing gear* pada pesawat udara disebabkan oleh lubang retakan pada permukaan *parking stand/apron*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang dimana kualitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi, Sugiyono (2017).

Teknik analisis data

Reduksi data

Menurut Sugiyono (2017), mereduksi data bisa diartikan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal penting, dicari pola dan temanya. Dengan mereduksi

data akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya.

Penyajian data

Menurut Sugiyono (2017), penelitian kualitatif penyajian data dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart, dan sejenisnya. Sajian ini merupakan kalimat yang disusun secara logis dan sistematis, sehingga bila dibaca akan bisa mudah dipahami berbagai hal yang terjadi dan memungkinkan peneliti untuk berbuat sesuatu pada analisis ataupun tindakan lain berdasarkan pemahamannya tersebut. Dengan melihat suatu penyajian data, peneliti akan melihat apa yang terjadi dan memungkinkan untuk mengajarkan suatu analisis ataupun tindakan lain berdasarkan penelitian tersebut.

Kesimpulan atau verifikasi data

Kesimpulan disini merupakan temuan baru dan belum pernah ada. Temuan masih berupa remang-remang dan menjadi jelas setelah diteliti, (Sugiyono, 2017). Simpulan perlu diverifikasi agar cukup mantap dan benar-benar bisa dipertanggung jawabkan.

Menurut Sandu dan Ali (2015) Kesimpulan atau verifikasi adalah tahap akhir dalam proses analisa data. Pada bagian ini peneliti mengutarakan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh.

Verifikasi data dengan triangulasi

Menurut Pradistya (2021) mengartikan bahwa Triangulasi merupakan salah satu pendekatan yang dilakukan peneliti untuk menggali dan melakukan teknik pengolahan data kualitatif. Teknik triangulasi bisa diibaratkan sebagai teknik pemeriksaan keabsahan data dengan membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan dan telah melakukan wawancara dan pembahasan tentang penulisan skripsi ini adalah pihak AMC menemukan beberapa permasalahan accidental yang terjadi dalam wilayah apron dan permasalahan perizinan dan sertifikasi bagi alat dan petugas yang keluar masuk daerah apron. Lalu dampak dari permasalahan yang ditemukan pihak AMC adalah berupa dampak kerusakan fasilitas dan mengurangi keselamatan dari proses penerbangan pesawat dan terakhir adalah cara mengatasi permasalahan terkait fasilitas AMC adalah dengan menjaga keselamatan penerbangan, menanggulangi permasalahan fasilitas AMC dan meningkatkan efektifitas kinerja bagian AMC.

Pembahasan

Bandar udara

Airport atau Bandara atau lapangan terbang atau bandar udara adalah suatu lokasi di mana terdapat kapal terbang seperti pesawat, helicopter, dan kapal udara dengan terjadi kegiatan keberangkatan atau lepas landas dan pendaratan (Atmadjati, 2014). Sedangkan berdasarkan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas penunjang lainnya.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa bandara adalah tempat kegiatan lalu lintas, pengiriman barang, udara maupun *non* udara, militer maupun *non* militer, komersial maupun tugas kenegaraan.

Bagian-bagian bandar udara

Bandar udara memiliki 2 bagian sisi kapital yaitu *airside* dan *landside*.

1. *Airside* (Sisi Udara). *Airside* merupakan bagian bandara yang berhubungan dengan kegiatan *take off* maupun *landing*. Bagian dari *airside* ini antara lain: *Runway*, *Taxiway*, dan *Apron*
2. *Landside* (Sisi Darat). *Landside* adalah bagian bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum dan di dalam bangunan yang terbatas untuk umum. Bagian dari *landside* sendiri antara lain:
 - a. Terminal bandara. Terminal bandar udara atau *concourse* adalah pusat turunan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat pemindai bagasi sinar x, *counter check-in*, *Costume Immigration Quarantine (CIQ)* untuk Bandar Udara Internasional, dan ruang tunggu (*Boarding Lounge*) serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Di bandar udara besar, penumpang masuk ke pesawat melalui *Garbarata* atau *avio bridge*. Di bandar udara kecil, penumpang naik ke pesawat melalui tangga atau *pax step* yang bias berpindah pindah (Atmadjati, 2014).
 - b. *Curb*. *Curb* adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal (Atmadjati, 2014).
 - c. Parkir kendaraan. Parkir kendaraan adalah tempat untuk memarkirkan kendaraan penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi (Atmadjati, 2014).

Pengertian AMC (*Apron Movement Control*)

Dalam pengertian luas *Apron Movement control* (AMC) adalah ditujukan untuk pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area apron yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan dan personil yang berada di bandara, pengawasan dalam terminologi disini memberikan arti tindak langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya dalam hal ini kasus tabrakan diantara ketiga unsur pembentuk lalu lintas apron, dimana mereka melakukan kegiatan bersama. Di samping itu pengawasan juga dimaksud agar pengaturan lalu lintas dapat berlangsung dengan lancar (Santosa : 2019).

Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 21 Tahun 2015, Personel pengatur pergerakan pesawat udara *Apron Movement Control* (AMC) merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penempatan parkir pesawat udara. Berdasarkan KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service, Apron Movement Control* (AMC) sebagai personel sisi udara melaksanakan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara di apron dan pelaksanaannya menjadi tanggung jawab penyelenggara bandar udara.

Apron Movement Control (AMC) juga bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari unit *Air Traffic Controller* (ATC). Sebelum menentukan *Parking Stand* pesawat unit *Apron Movement Control* (AMC) harus berkoordinasi dengan *airline* atau operator agar proses bongkar muat dan unbongkar muat berjalan lancar. Setelah menentukan *Parking Stand* pesawat, unit *Apron Movement Control* (AMC) langsung memberikan informasi tersebut kepada unit *Air Traffic Controller* (ATC). *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai standar operasi atau *Standard Operating Procedure* (SOP) tentang tata cara pengaturan, pengawasan

dan pengkoordinasian fasilitas di sisi udara, dan pelayanan pemanduan parking pesawat udara yang datang maupun berangkat.

Tugas dan Tanggung Jawab Apron Movement Control (AMC)

Menurut Afen Sena (2008) mengartikan *Apron Movement Control (AMC)* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate* dari unit *Air Traffic Controller (ATC)*. Sebelum menentukan *Parking Stand* pesawat unit *Apron Movement Control (AMC)* harus berkoordinasi dengan *airline* atau operator agar proses bongkar muat berjalan lancar. Setelah menentukan *Parking Stand* pesawat, unit *Apron Movement Control (AMC)* langsung memberikan informasi tersebut kepada unit *Air Traffic Controller (ATC)*. Tugas dari *Apron Movement Control (AMC)* adalah sebagai penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang, kebersihan di sisi udara serta pencatatan data penerbangan dan penulisan laporan tugas.

Keselamatan penerbangan

Berdasarkan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Sertifikat Fasilitas Bandar Udara adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan teknis operasi bandar udara dan keselamatan operasi pesawat udara.

Berdasarkan pasal 309 dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, program keselamatan nasional memuat sebagai berikut:

- a. Peraturan keselamatan penerbangan;
- b. Sasaran keselamatan penerbangan;
- c. Sistem laporan keselamatan penerbangan;
- d. Analisis data dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan (*safety data analysis and exchange*);
- e. Kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan (*accident and incident investigation*);
- f. Promosi keselamatan penerbangan (*safety promotion*);
- g. Pengawasan keselamatan penerbangan (*safety oversight*); dan
- h. Penegakan hukum (*law enforcement*).

Berdasarkan pasal 315 dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sistem manajemen keselamatan penyedia jasa penerbangan memuat sebagai berikut:

- a. Kebijakan dan sasaran keselamatan;
- b. Manajemen risiko keselamatan;
- c. Jaminan keselamatan; dan
- d. Promosi keselamatan.

Regulasi keselamatan penerbangan/lalu lintas udara mengacu pada:

- 1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956)

