

IMPLEMENTASI PERAN UNIT AMC TERHADAP PENEMPATAN PARKING STAND PESAWAT TIDAK TERJADWAL DI BANDAR UDARA DOMINE EDUARD OSOK SORONG, PAPUA BARAT

¹Agnes Chichilia T Koritelu, ²Elnia Frisnawati

¹⁾²⁾ *DIV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Indonesia*

Abstrak

Pergerakan pesawat yang tidak terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok semakin meningkat membuat peran unit Apron Movement Control (AMC) harus dijalankan sebaik mungkin. Unit AMC yang bertanggung jawab untuk menetapkan tempat parkir. Sedangkan Kawasan yang memerlukan perhatian ialah bagian remote apron karena kondisi dari kawasan tersebut belum memadai. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif, penelitian ini menggunakan data wawancara, observasi dan dokumentasi selama penelitian dilapangan. Berdasarkan hasil penelitian peran petugas Unit AMC memiliki peran dalam pemberian parking stand pesawat tidak terjadwal sebagai pengawas pergerakan pesawat, pemberian parking stand, marshalling, membersihkan FOD, mencatat movement harian dan pengawasan orang (penumpang), kendaraan dan perpindahan cargo dan bagasi penumpang yang lalu lalang di apron. Sedangkan kendala yang dialami unit AMC dalam penempatan parking stand penerbangan tidak terjadwal (a) Tidak ada CCTV (b) Tidak ada marka pada remote area (c) Kurangnya komunikasi.

Kata Kunci : Peran Unit AMC, Parking Stand

Abstract

Unscheduled aircraft movements at Domine Eduard Osok Airport are increasing, so the role of the Apron Movement Control (AMC) unit must be carried out as well as possible. AMC unit responsible for assigning parking spaces. Meanwhile, the area that requires attention is the remote apron part because the conditions of the area are not adequate. The research method used is qualitative, this study uses interview data, observation and documentation during field research. Based on the results of the research, the role of AMC Unit officers has a role in providing unscheduled aircraft parking stands as supervisors of aircraft movements, providing parking stands, marshalling, cleaning FOD, recording daily movements and monitoring of people (passengers), vehicles and transfer of cargo and baggage of passing passengers. on the apron. Meanwhile, the obstacles experienced by the AMC unit in the placement of unscheduled flight parking stands (a) There is no CCTV (b) There are no markings in the remote area (c) Lack of communication.

Keywords: Role of AMC Unit, Parking Stand

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang memiliki ribuan pulau, salah satunya ialah pulau Papua yang memiliki potensi alam dan potensi wisata. Pulau Papua terdiri dari provinsi Papua dan Papua barat. Salah satu kota yang berkembang cepat adalah kota sorong yang menjadikannya sebagai pusat kota jasa dan industri bagi wilayah di sekitarnya.

Bandar Udara Domine Eduard Osok menawarkan penerbangan lokal dan perintis, menjadikannya pintu masuk ke seluruh Papua dan Papua Barat. Bandar Udara Domine Eduard Osok akan melayani semua pesawat pada penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Layanan tidak terjadwal di terminal Domine Eduard Osok umumnya digunakan untuk penerbangan militer dan penerbangan penerbangan *charter* (penumpang, barang dan kargo). Pergerakan pesawat pada *air side* ditangani oleh *Apron Movement Control* (AMC) yang bertanggung jawab untuk menetapkan tempat parkir pesawat setelah mendapatkan perkiraan kedatangan pesawat dari unit Air Traffic Control (ATC).

¹Email Address: 180509192@students.sttkd.ac.id

Received 01 September 2023, Available Online 01 Desember 2023

Kawasan yang memerlukan perhatian ialah bagian *remote apron* atau dapat diartikan dengan *apron* jauh dikarenakan posisi *parking* pesawat yang jauh dari terminal. Dalam satu minggu terdapat sepuluh sampai dua belas pesawat penerbangan tidak terjadwal karena banyaknya pesawat dengan penerbangan tidak terjadwal yang ditempatkan pada kawasan *remote apron* sedangkan kondisi dari kawasan tersebut belum memadai. Maka tugas dari unit AMC dalam memberikan *parking stand* dan mengawasi pergerakan di apron sangat berpengaruh untuk keselamatan setiap pergerakan di apron.

Peningkatan pergerakan penerbangan tidak terjadwal semakin meluas, sehingga penting untuk membangun manajemen yang berfokus pada aspek keselamatan saat menempatkan *stand* pesawat. Terminal Udara Domine Eduard Osok adalah terminal udara Kelas 1 yang diawasi oleh UPBU (Unit Penyelenggara Bandar Udara). Pergerakan pesawat yang tidak terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok membuat tugas unit *Apron Movement Control* (AMC) sebaik mungkin, diawali dari mendapatkan perkiraan kedatangan pesawat, menempatkan tempat parkir, mengawasi pergerakan pesawat sehingga tidak menyebabkan hal yang tidak diinginkan, seperti tabrakan antara pesawat dan pesawat, bahkan pesawat dengan kendaraan yang beroperasi.

Kajian Pustaka

Implementasi

Implementasi mengacu pada tindakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan. Tindakan ini berusaha untuk mengubah keputusan - keputusan tersebut menjadi pola operasional serta berusaha mencapai perubahan-perubahan besar atau kecil sebagai mana yang telah diputuskan sebelumnya. (Mulyadi : 2015). Implementasi adalah pelaksanaan suatu kegiatan atau penerapan kegiatan berdasarkan keputusan yang telah ditentukan untuk mencapai suatu tujuan yang direncanakan.

Bandar Udara

Bandara atau Bandar Udara menurut undang-undang republik indonesia nomor 1 tahun 2009, tentang penerbangan adalah kawasan di daratan dan/atau perairan yang batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

a. Bagian - Bagian Bandar Udara

PM 77 tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, bandar udara terbagi menjadi 2 sisi yaitu sisi darat dan sisi udara.

1) Sisi darat (*Landside*)

Sisi Darat adalah kawasan bandar udara yang tidak langsung terkait dengan aktivitas perasi penerbangan. Sisi darat bandar udara terdiri dari:

- a) Terminal bandar udara adalah sebuah struktur di mana wisatawan berpindah antara transportasi dan menggunakan fasilitas yang memungkinkan penumpang untuk menggunakan pesawat udara.
- b) *Meteorological Watch Office* (MWO) adalah Unit Pelayanan Informasi Meteorologi yang mempunyai tugas menyiapkan data fenomena cuaca di atmosfer ada jalur perjalanan yang terjadi atau diperkirakan yang akan terjadi mempengaruhi keselamatan kegiatan penerbangan.
- c) Crub adalah kawasan tempat naik serta turun penumpang dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara.
- d) Tempat parkir merupakan salah satu fasilitas yang diberikan kepada penumpang yang akan memanfaatkan jasa bandara.

2) Sisi Udara (Air side)

Sisi udara ialah bagian penting dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan wilayah non-publik di mana semua orang, barang, dan angkutan yang akan masuk harus melewati tinjauan keamanan serta memiliki perizin khusus.

- a) *Runway* (Landas Pacu) ialah daerah yang diperkeras berbentuk segi panjang di bandar udara yang disediakan untuk lepas landas (*take-off*) dan pendaratan (*landing*) pesawat udara KM 21 Tahun 2005. *Runway* Fasilitas ini adalah sarana berupa aspal yang siap digunakan oleh pesawat terbang untuk melaksanakan kegiatan *landing* dan *take-off*. Komponen dasar *runway* ialah aspal yang pada dasarnya memadai untuk membantu beban pesawat yang dilayaninya.
- b) *Taxiway* (Landas ancangan) ialah jalur tertentu di bandar udara yang disediakan untuk pergerakan pesawat udara dari suatu tempat lainnya di darat.
- c) *Apron* (Landas Parkir) ialah fasilitas sisi udara yang diberikan sebagai tempat pemberhentian bagi pesawat saat melakukan kegiatan naik dan turun penumpang, bongkar dan memuat pos serta kargo dari pesawat, mengisi bahan bakar, pemberhentian serta penunjangan pesawat.
- d) Fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK) ialah semua kendaraan PKP-PK dan perangkat operasional PKP-PK khususnya personil serta bahan pendukungnya yang diberikan di setiap bandar udara yang dipergunakan untuk memberi bantuan kecelakaan penerbangan serta pemadaman kebakaran.

Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/302/V/2011 Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang bertanggungjawab atas pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron, dan penempatan pesawat udara. Dengan demikian perlu dibangun sistem informasi administrasi pelayanan operasional pesawat secara komputerisasi yang mampu memenuhi kebutuhan sistem di lapangan seperti menyimpan jadwal penerbangan, nomor penerbangan, tipe pesawat yang digunakan, serta waktu aktual kedatangan maupun keberangkatan pesawat.

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang ditujukan untuk mengawasi dan mengamati atas seluruh pergerakan lalu lintas di area apron seperti lalu lintas udara, angkutan dan perorangan yang berada pada wilayah apron, mengawasi dalam hal ini menaruh arti tindak langkah yang diharapkan untuk mencegah tabrakan antara tiga komponen pembentuk lalu lintas apron, di mana tiga komponen ini melakukan aktivitas bersamaan, Di samping itu pengawasan bermaksud supaya pengaturan lalu lintas dapat berlangsung dengan baik.

Unit *apron movement control* AMC Di Bandar Udara Domine Eduard Osok dibawah oleh kepala seksi teknik dan operasi. Tugas dan tanggung jawab dijalani oleh kepala unit AMC dengan jabatan sebagai senior AMC dan 4 petugas lainnya dengan jabatan sebagai junior AMC.

Apron

Berdasarkan PM Nomor 83 TAHUN 2017 Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan naik turun penumpang, bongkar muat kargo, penumpang, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara.

Apron ataupun dalam Bahasa Indonesia diujarkan Pelataran Pesawat ialah merupakan sesuatu lokasi tertentu di dalam Lapangan terbang yang disapkan sebagai lokasi untuk pesawat dikala melaksanakan aktivitas sebagai berikut:

- a. Menaikkan serta menurunkan penumpang, bongkar muat pos serta kargo dari pesawat.
- b. Tempat guna mengisi bahan bakar.

c. Tempat pemberhentian serta perawatan pesawat

1) Jenis-jenis *apron*

- a) *Apron* untuk terminal penumpang. *Apron* ini dirancang untuk pergerakan pesawat udara yang letaknya berdampingan atau terhubung dengan fasilitas terminal penumpang.
- b) *Apron* untuk terminal *cargo*. *Apron* ini dirancang untuk pergerakan dan parkir pesawat udara yang khusus bermuatan *cargo* dan pos, dan letaknya berdampingan atau terhubung langsung dengan fasilitas terminal *cargo*.
- c) *Apron* jauh (*Remote apron*). *Apron* jauh ini merupakan *apron* tambahan dan terpisah dari gedung terminal penumpang dan kargo, namun fungsinya sama dengan *apron* untuk terminal penumpang dan kargo.
- d) *Apron* untuk hanggar. ini adalah *apron* yang dirancang untuk pergerakan dan parkir pesawat udara yang letaknya berdampingan atau terhubung langsung dengan hanggar.
- e) *Apron* untuk penerbangan khusus. *Apron* ini adalah *apron* yang dirancang untuk pergerakan dan parkir pesawat udara pada penerbangan khusus (Seperti pesawat pribadi /perorangan, penerbangan bisnis, atau penerbangan *charter*) yang terpisah dan memiliki kriteria berbeda dengan *apron* untuk pelayanan pesawat udara pada umumnya.
- f) Helipad pada suatu *aerodrome* merupakan daerah *apron* yang digunakan sebagai tempat *landing* serta *take-off* pesawat sayap putar (*rotor*) atau helikopter. Helipad ini merupakan daerah yang aman yang terpisah dari tempat parkir pesawat udara sayap tetap.

Parking Stand

Berdasarkan SKEP/100/XI/1985 tentang peraturan dan tata tertib bandar udara menyatakan bahwa *parking stand* adalah suatu area di *apron* yang digunakan untuk pemberhentian pesawat udara.

Posisi parkir pesawat adalah zona yang ditentukan oleh *apron* yang ditunjuk guna memarkir pesawat. Juga dikenal sebagai tempat parkir pesawat atau tempat berdiri pesawat. Susunan posisi pesawat saat berada di *apron* ada 4, yaitu:

- a. *Nose - In*, yaitu Susunan posisi berdirinya pesawat udara saat parkir hidung pesawat tegak lurus dan menghadap gedung terminal.
- b. *Angle Nose – in* yaitu Susunan berdirinya pesawat saat parkir dengan hidung pesawat menghadap gedung terminal sedikit menyerong menghadap gedung terminal.
- c. *Nose Out* yaitu Susunan berdirinya pesawat saat posisi parkir pesawat udara sejajar menghadap gedung terminal tetapi bagian hidung pesawat membelakangi gedung terminal dan ekor pesawat tepat menghadap bangunan terminal.
- d. *Angle Nose – Out* yaitu Susunan berdirinya pesawat saat posisi parkir pesawat udara hidung pesawat membelakangi terminal sedikit menyerong terhadap gedung terminal.
- e. Paralel yaitu Susunan berdirinya Pesawat saat posisi parkir pesawat udara sejajar dengan bangunan terminal.

Penerbangan

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa Penerbangan adalah satu kesatuan *system* yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

a. Penerbangan Sipil

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 1 (ayat 8) menyatakan bahwa Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga. Penerbangan komersial adalah bagian dari penerbangan sipil (penerbangan umum dan jasa maskapai penerbangan terjadwal).

Penerbangan Komersial adalah penerbangan yang banyak mempromosikan pesawatnya agar mendapat banyak peminat contohnya dengan memasang iklan, penerbangan komersial termasuk pesawat yang dapat dipakai secara umum dengan tujuan mengarah pada keuntungan perusahaan penerbangan.

b. Penerbangan Militer

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 1 (ayat 7) menyatakan bahwa Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pesawat Udara Tentara Nasional Indonesia yang selanjutnya disebut Pesawat Udara TNI adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Tentara Nasional Indonesia yang diberi kewenangan untuk menegakkan hukum dan pengamanan Wilayah Udara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan PP Nomor 4 Tahun 2018.

c. Penerbangan Tidak terjadwal

PM 66 Tahun 2015 Tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga Dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri Dengan Pesawat Udara Sipil Asing Ke Dan Dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia Pasal 1 (Ayat 6) Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

(Ayat 7) Angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah angkutan udara niaga yang dilaksanakan pada rute dan jadwal penerbangan yang tidak tetap dan tidak teratur, dengan tarif sesuai kesepakatan antara penyedia dan pengguna jasa dan tidak dipublikasikan.

Metode Penelitian

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *post positivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian ini lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Sugiyono: 2011).

Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang mengandung informasi yang berupa ucapan dan gambaran tentang suatu objek yang diteliti, digunakan untuk menemukan, mendeskripsikan, dan menjelaskan objek tersebut. Metode penelitian kualitatif mengajuk pada data yang dihubungkan dengan suatu ciri bukan berupa angka-angka. Metode kualitatif memiliki keunggulan karena dapat menggambarkan objek penelitian secara lebih detail.

Waktu Dan Tempat Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan laporan movement harian atau laporan pergerakan pesawat tidak terjadwal harian di Bandar Udara Domine Eduard Osok pada tanggal 1 September sampai 30 September 2021.

Data Penelitian

Jenis data yang dipergunakan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder :

1. Data primer

Data primer adalah data yang berupa kata-kata verbal atau lisan, gerak tubuh atau perilaku yang dilakukan oleh subjek yang dapat dipercaya, dalam hal ini subjek penelitian (informan) yang berkaitan dengan variabel yang diteliti. Data primer yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah wawancara dengan petugas unit Apron Movement Control (AMC) dan fakta-fakta yang terjadi selama penelitian di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong.

2. Data sekunder

Data sekunder yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah buku, internet, laporan *movement* harian, Standard Operating Procedure (SOP) *Apron Movement Control* di Bandar Udara Domine Eduard Osok.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah wawancara, observasi dan dokumentasi pada unit Apron Movement Control Di Bandar Udara Domine Eduard Osok.

1. Wawancara

Teknik pengumpulan data berupa tanya jawab dengan narasumber yaitu kepala Unit Apron Movement Control dengan jabatan sebagai Senior AMC dan 4 petugas AMC dengan jabatan sebagai Junior AMC guna mencari informasi sebagai referensi terkait dengan masalah yang penulis bahas pada tugas akhir ini.

2. Observasi

Teknik pengumpulan data ini berupa pengamatan secara langsung pada objek penelitian yaitu pergerakan pesawat penerbangan tidak terjadwal yang terdapat pada lapangan untuk memberi gambaran yang sesuai terhadap objek yang diteliti.

3. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data ini berupa dokumentasi pesawat penerbangan tidak terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok.

Teknik Analisis Data

Metode penelitian kualitatif berupa informasi verbal dan deskriptif mengenai suatu objek yang diteliti. Penyajian kualitatif umumnya disampaikan dengan menggambarkan struktur. Teknik analisis data berikut yang digunakan oleh peneliti:

1. Reduksi Data

Dalam reduksi data penulis mengambil data dari hasil wawancara, pengamatan langsung terhadap penerbangan tidak terjadwal, *movement* harian dan Standard Operating Procedure (SOP) di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong, Papua Barat. Sehingga data yang penulis gunakan adalah data yang akurat dan yang terjadi pada saat penelitian.

2. Penyajian data

Penyajian data yang penulis kumpulkan berupa hasil dari tanya jawab bersama petugas AMC dan pengamatan secara langsung pergerakan pesawat penerbangan tidak terjadwal sehingga penulis dapat menarik kesimpulan dari hasil yang peneliti dapatkan.

3. Menarik kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah tahap terakhir dalam teknik analisis data kualitatif yang diselesaikan untuk melihat hasil reduksi data yang benar-benar mengacu pada alasan pemeriksaan. Tahap ini bermaksud untuk mengamati pentingnya informasi yang dikumpulkan dengan mencari koneksi, persamaan, atau perbedaan. Kesimpulan dibuat dari hasil berbagai catatan lapangan, wawancara, movement harian dan *Standard Operating Procedure (SOP)*.

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil pengamatan penelitian yang dilakukan pada unit (*Apron Movement Control*) AMC menggunakan teknik observasi, dokumentasi dan hasil wawancara oleh beberapa narasumber terkait Implementasi Peran Unit AMC Terhadap Penempatan *Parking Stand* Tidak Terjadwal Di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong Papua Barat berikut hasil dari penelitian antara lain :

1. Jumlah *traffic* penerbangan tidak terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong dalam periode bulan Januari sampai bulan Desember 2021 mencapai 537 *traffic*
2. Kondisi *apron* saat ini di Bandar Udara Domine Eduard Osok memiliki luas 495m x 131m dengan jumlah *parking stand* 11.
 - a. *stand* 1 biasanya tidak digunakan untuk pesawat reguler karena pada *stand* 1 dipakai untuk kondisi darurat maka jika tidak terdapat kondisi darurat *stand* 1 digunakan untuk memarkirkan pesawat kecil dan dapat menampung 2 pesawat dengan tipe C-208.
 - b. *stand* 2,3 dan 4 biasanya digunakan untuk memarkirkan pesawat dengan tipe A320, B737-800, dan B737-900.
 - c. *stand* 5 hanya dapat digunakan untuk memarkirkan pesawat dengan tipe ATR42-600 dan ATR72-600.
 - d. *stand* 6,7,8,9, dan 10 dapat memarkirkan pesawat dengan tipe pesawat A320, B737-800 dan B737-900 namun biasanya digunakan untuk pesawat ATR karena bagian belakang pada *stand* 7 sampai 11 digunakan untuk tempat parkir *Remote* area agar saat pesawat *push back* masih ada jarak yang sangat jauh dan aman untuk kedua pesawat tersebut. Sedangkan pada *stand* 11 digunakan untuk parkir *remote* area. Dikarenakan penerbangan tidak terjadwal biasanya adalah tipe pesawat kecil makan di tempatkan pada *remote* area dimana AMC (*Apron Movement Control*) menyebutnya dengan timur hadap utara, timur hadap barat, barat hadap timur.
3. Peralatan pendukung yang digunakan oleh petugas AMC untuk menjalankan tugas.
 - a. Mobil follow me adalah mobil yang digunakan untuk memandu pesawat mulai dari taxiway sampai ke parking stand dan digunakan apabila pilot membutuhkan dan hanya di kerndari oleh petugas AMC jika patroli untuk membersihkan apron.
 - b. Earmuff adalah alat pelindung diri yang berfungsi untuk melindungi telinga dari bunyi bising engine pesawat.
 - c. Marshalling Bats dan Marshalling Lights Signal adalah alat bantu yang digunakan untuk memandu parkir pesawat. Marshalling Bats digunakan saat hari masih terang sedangkan Marshalling Lights Signal akan digunakan saat hari mulai gelap karena dapat dinyalakan sehingga pilot dapat melihat arahan dari marshaller.
 - d. HT (handy talky) adalah alat komunikasi dua arah yang digunakan untuk berkomunikasi dengan pihak ATC (Air Traffic Controller) terkait dengan estimasi pesawat dan parking stand. HT juga digunakan sebagai alat komunikasi kesemua unit termasuk ground handling guna mengkoordinasikan penempatan pesawat udara.

- e. VHF (very high frequency) adalah alat komunikasi air to ground. Digunakan pilot untuk berkomunikasi dengan (Air Traffic Control) ATC. Alat ini ada di ruangan AMC berguna untuk petugas AMC mengetahui posisi pesawat terdekat yang akan landing maupun take off.
- f. Rompi keselamatan merupakan alat pelindung diri yang digunakan oleh semua petugas yang berkerja di sisi udara. Rompi yang digunakan memiliki warna yang terang agar dapat terlihat dari kejauhan.
- g. Komputer disini merupakan sarana pendukung yang digunakan petugas AMC untuk menginput data movement harian atau data pergerakan pesawat udara harian.

Implementasi Peran Unit *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Penempatan *Parking Stand* Pesawat Tidak Terjadwal

Unit AMC di Bandar Udara Domine Eduard Osok terdapat 5 orang petugas yang diantaranya 1 petugas kepala unit AMC dengan jabatan sebagai senior AMC dan 4 petugas lainnya sebagai junior AMC. Dalam bertugas Unit AMC berperan sebagai pengawas, mengontrol pergerakan disisi udara serta pemberian parking stand bagi semua penerbangan terjadwal maupun tidak terjadwal.

Peran unit AMC dalam pemberian parking stand tidak terjadwal dapat dikategorikan baik. Hal ini dapat dibuktikan dengan petugas AMC selalu memperhitungkan jarak aman saat memberikan parking stand pada penerbangan tidak terjadwal. Selain itu petugas AMC juga tidak membedakan dan tidak mengkhususkan pelayanan kepada semua penerbangan hanya saja bagi penerbangan tidak terjadwal petugas AMC lebih memberi pengawasan saat pemarkiran pesawat.

Pemberian *parking stand* pada penerbangan tidak terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok dilaksanakan oleh unit AMC yang memiliki peran sebagai berikut :

- a. Mengawasi pergerakan pesawat (pergerakan pesawat *landing* dan *take - off*).
 - b. Memberikan *parking stand* untuk pesawat udara.
 - c. *Marshalling* bagi pesawat yang membutuhkan.
 - d. Membersihkan FOD "*Foreign Object Debris*" (berupa sampah atau objek yang bisa merusak pesawat).
 - e. Mencatat *movement* harian dan menginput kekomputer.
 - f. Pengawasan kendaraan yang lalu lalang di *apron* dan pemindahan *cargo* dan bagasi penumpang.
- Dalam menjalankan tugas unit AMC berkoordinasi dengan *ground handling* dan ATC (*Air Traffic Controller*) untuk memastikan kelancaran dan keamanan posisi parkir pesawat udara. Petugas AMC juga mempunyai lisensi yang berlaku selama 2 tahun dan masih aktif, lisensi AMC dapat di perpanjang jika sudah tidak aktif.

Kendala Yang Dialami Unit *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Penempatan *Parking Stand* Penerbangan Tidak Terjadwal

- a. Tidak Ada CCTV

Tidak adanya CCTV membuat peneliti melihat kurangnya fasilitas, yang menyebabkan petugas AMC tidak bisa langsung memberikan *parking stand*. Peneliti juga menggunakan hasil wawancara bersama petugas AMC 3 dan 4, yaitu wawancara yang berisikan para petugas AMC tidak bisa langsung memberikan *parking stand* karena harus melihat keluar *apron* terlebih dahulu untuk memastikan kondisinya.

CCTV (*Closed Circuit Television*) merupakan fasilitas yang tertera pada *safety* manajemen *service*. CCTV harus tersedia didalam ruangan AMC (*Apron Movement Control*) karena diperlukan dalam menjalankan tugas AMC yaitu mengawasi pergerakan di *apron* juga dalam penempatan *parking stand* pesawat. Dikarenakan Unit AMC Bandar Udara Domine Eduard Osok memiliki luas *apron* 495m x 131m maka petugas AMC tidak dapat melihat secara menyeluruh. Dikarenakan tidak memiliki CCTV

diruangan AMC maka Petugas yang harus turun ke lapangan untuk mengawasi pergerakan supaya dapat mengatur pergerakan pesawat dan penempatan *parking stand* pesawat.

b. Tidak Ada Marka Pada *Remote Area*

Pada saat melakukan penelitian hal pertama yang membuat peneliti tertarik adalah persoalan mengenai penempatan *parking stand* pada remote area yang belum ada marka. membuat peneliti ingin lebih tau tentang bagaimana unit AMC berperan dalam penempatan *parking stand*. maka peneliti melakukan wawancara terhadap petugas AMC 4 dan 5 dan mendapatkan hasil wawancara yang peneliti olah kembali.

Petugas AMC (*Apron Movement Control*) sebelum memberikan *parking stand* harus mengetahui tipe dari pesawat (panjang *wings* dan *body* pesawat) klasifikasi pesawat dan mengetahui jarak antar pesawat (karena belum ada marka pada *remote area* maka Unit AMC menggunakan kotakan beton yang menjadi tolak ukur untuk memarkirkan pesawat pada *remote area*. Dalam memberikan pelayanan unit AMC tidak mengkhususkan semua penerbangan, penerbangan reguler atau penerbangan terjadwal, penerbangan tidak terjadwal, penerbangan *charter* maupun penerbangan *cargo*.

Namun yang membedakan adalah jika penerbangan tersebut adalah penerbangan reguler maka pihak yang bertanggung jawab adalah *Ground Handling*. Unit AMC hanya memberikan informasi kepada pihak *ground handling* mengenai letak *parking stand* pesawat. Tanggung jawab ini berlaku jika penerbangan ditangani oleh *ground handling* dan jika tidak maka Unit AMC (*Apron Movement Control*) mengambil alih saat memarkirkan pesawat yang akan *landing*.

Untuk saat ini area *remote apron* atau dapat diartikan dengan *apron* jauh kondisi dari kawasan tersebut belum memadai karena belum adanya marka pada kawasan ini maka saat memarkirkan pesawat sangat susah untuk menentukan titik stop roda pesawat, menentukan jarak aman antar *wingspan*, jarak stop pesawat setelah berbelok ke arah *marshaller* relatif pendek.

Penetapannya *parking stand* penerbangan tidak terjadwal tidak memiliki jadwal tetap untuk *take-off*, maka petugas AMC (*Apron Movement Control*) tidak bisa perhitungkan waktunya dan misalnya terjadi *full capacity* pesawat yang akan datang tidak bisa masuk sedangkan pesawat yang tidak terjadwal belum memiliki waktu pasti untuk berangkat.

c. Kurangnya komunikasi

Kendala yang terakhir yang peneliti lihat adalah kurangnya komunikasi saat unit AMC bertugas. Terdapat dua *shift* kerja pagi dan siang, *shift* pagi dimulai dari jam 06.00 sampai 13.00 dan *shift* siang dimulai dari jam 13.00 sampai 19.00 jika ada penerbangan tambahan atau *extend* petugas *shift* siang yang akan bertugas. Dengan adanya peralihan *shift* kerja namun tidak ada laporan atau pun pengarahan dari *shift* sebelumnya maka petugas AMC harus mengamati lagi keadaan *apron* dan *movement* sebelumnya.

Hal tersebut juga terjadi pada *shift* pagi petugas yang bertugas tidak mengetahui apakah ada penerbangan tambahan seperti penerbangan tidak terjadwal, jadi petugas AMC sangat bergantung pada alat komunikasi yaitu HT (*Handy Talky*) dan VHF (*very high frequency*) untuk mengetahui apakah ada penerbangan tidak terjadwal pada waktu kerja.

Tidak ada *briefing* (pengarahan) saat melakukan dinas dan dalam pengalihan dinas, sedangkan dalam menjalani tugas pengarahan atasan sangat berpengaruh dalam mengambil keputusan juga dalam menjalankan tugas dengan efektif dan efisien.

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan tentang implementasi peran unit AMC terhadap penempatan *parking stand* pesawat tidak terjadwal di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong, Papua Barat dapat disimpulkan bahwa :

1. Unit AMC memiliki peran dalam pemberian *parking stand* pesawat tidak terjadwal sebagai pengawas pergerakan pesawat, pemberian *parking stand*, *marshalling*, membersihkan FOD, mencatat *movement* harian dan pengawasan orang (penumpang), kendaraan dan perpindahan *cargo* dan bagasi penumpang yang lalu lalang di apron.
2. Unit AMC di Bandar Udara Domine Eduard Osok Sorong masih kekurangan fasilitas berupa CCTV yang sangat di butuhkan dalam menjalankan tugas, kawasan *remote area* yang digunakan pesawat udara parkir juga belum memiliki marka yang membuat petugas AMC harus lebih memberi perhatian pada pemberian *parking stand* dan pada saat pesawat parkir. Dalam menjalankan tugas unit AMC juga kurang berkomunikasi dikarenakan tidak ada *briefing* (pengarahan) saat mulai dinas dan saat pergantian dinas.

Daftar Pustaka

Anonim. 2020. Apa Yang Dimaksud Dengan Implementasi. *Kurikulum Pelajaran*. <https://pelajarancg.blogspot.com/2020/11/apa-yang-dimaksud-dengan-implementasi.html>. 19 desember 2021.

Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara 100 XI 1985. *Tentang Peraturan Dan Tata Tertip Bandar Udara*. 12 November 1985. Jakarta

Keputusan Menteri Perhubungan 47 Tahun 2002. *Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara*. 7 Agustus 2002. Jakarta

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 83 Tahun 2017. *Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome)*. 20 September 2017. Jakarta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009. *Tentang Penerbangan*. 12 Januari 2009. Jakarta