

ANALISIS KINERJA PETUGAS PELAKSANA PADA DINAS OPERASI APRON (AMC) DI LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT

Aditya Dewantari¹⁾, Dita Meydina Hasan²⁾

^{1),2)} Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta

Abstrak

Salah satu unit pelayanan PT Angkasapura I Lombok International Airport adalah Unit AMC. Unit ini bertugas mengatur semua aktifitas di apron. Berdasarkan KEP 538/KP.1014/API-2011 tentang penyempurnaan petugas keputusan direksi nomor 330/kp.1014/API-2010 tentang uraian tugas dan persyaratan jabatan unit cabang Lombok International Airport terdapat pelaksana senior dan pelaksana junior sesuai dengan tugas dan fungsi yang telah ditentukan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah job description atau uraian tugas untuk petugas pelaksana dinas operasi apron (AMC) Lombok International Airport telah terlaksana dengan baik dan mengetahui bagaimana kinerja petugas pelaksana dinas operasi apron (AMC) Lombok International Airport.

Bentuk penelitian yang digunakan adalah kualitatif, sedangkan metode yang digunakan metode deskriptif. Teknik sampling yang digunakan adalah teknik sampel bertujuan (purposive sampling) dan teknik bola salju (Snowball Sampling). Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara, observasi langsung, dan dokumentasi. Untuk mengukur validitas data digunakan triangulasi data dan triangulasi metode.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa Job description atau uraian tugas belum terlaksana dengan baik belum sesuai dengan SOP yang ada pada dinas AMC dan kinerja petugas pelaksana dinas operasi Apron AMC kurang maksimalnya pelayanan dan pengawasan di sisi udara sehingga ditambah lagi dengan kurangnya jumlah personil AMC saat ini belum dapat mengkomodir personil sesuai KEP 538/KP. 1014/AP I-2005 sehingga jumlah personil saat ini belum dapat membagi habis tugas-tugas AMC.

Kata Kunci : Kinerja Karyawan, Apron Movement Control (AMC), Lombok International Airport.

Pendahuluan

Dinas Operasi Apron (AMC) merupakan salah satu unit yang ada di perusahaan PT (Persero) Angkasa Pura I cabang Bandara International Lombok yang berada dibawah Divisi Sisi Udara yang memiliki tugas dan wewenang serta ruang lingkup yang luas mencakup tugas pengawasan diseluruh wilayah pergerakan (*Movement Area*) seperti Apron, *Service Road* dan *Access Road*, *Make Up* dan *Break Down Area*. Adapun tugas dan pelayanan langsung kepada pengguna jasa bandar udara (*Airline dan Ground Handling Agent*), seperti memberikan penyuluhan kepada para operator GSE (*Ground Support Equipment*), *plotting parking stand* pesawat udara yang tidak dilayani oleh *Ground Handling Agent* serta pelayanan garbarata, dengan dibekali pelatihan Teknis Dasar Diklat AMC dan Sertifikat Tanda Kecakapan Personil (STKP) yang sama untuk setiap personilnya. Semua tugas dan fungsi AMC yang ada tidak terlepas dari kewajiban setiap individu personil yang bertugas setiap harinya. Berdasarkan hasil obersvasi keterbatasan personil, kompleksitas permasalahan dan keragaman tugas dan wewenang AMC, dibutuhkanannya kerjasama tim yang solid agar tercapainya

visi dan misi PT (Persero) Angkasa Pura I.

Berdasarkan KEP 538/KP.1014/API-2005 tentang Penyempurnaan Keputusan Direksi Nomor 330/KP.1014/AP I-2005 tentang Uraian Tugas, Nama, Kelas, Formasi dan Persyaratan Jabatan Unit Kerja Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Lombok, terdapat 3 kelas jabatan pelaksana pada Dinas Operasi Apron (AMC) yaitu Pelaksana Senior, Pelaksana Junior dan Pelaksana Administrasi dengan tugas dan fungsinya masing-masing sesuai dengan yang telah ditentukan.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan didapati bahwa masalah yang dihadapi oleh Petugas Pelaksana Senior dan Petugas Pelaksana Junior yang samasama melaksanakan tugas pengawasan dan pelayanan tidak sesuai dengan uraian tugas masing-masing, hal tersebut terbukti dengan terjadinya overlapping fungsi dan tugas, terdapat kendala-kendala non teknis seperti masalah belum 5 terpenuhinya tugas pelayanan dan pengawasan yang sesuai dengan SOP yang ada didalam pasal 217 ayat (1) UU Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan, karena sering terjadinya pergantian jadwal dinas yang tidak sesuai dengan job description atau uraian tugas antara pelaksana senior dan petugas pelaksana junior sehingga tidak sesuai dengan tugas yang diemban, petugas pelaksana senior yang di angkat menjadi peran PTO yaitu Pengawas Tugas Operasional mengalami kurangnya personil dalam melaksanakan tugas AMC sering terjadinya permasalahan pada pergerakan yang ada di apron, seorang AMC harus bekerja secara team work agar safety tercapai, Akan tetapi unit AMC pada saat sekarang ini dalam kondisi kekurangan personil dan dengan beban kerja yang bisa dibilang banyak dan dengan jumlah petugas yang minim dan beban kerja yang lebih banyak mengarah pada sektor pelayanan, sehingga dalam pelaksanaannya seringkali para pegawai melaksanakan tugas kerja dengan permasalahan yang sama, yaitu kurang tepatnya pencatatan waktu block on dan block off pada pesawat yang akan datang dan berangkat pada parking stand 10,9, dan 8 padahal ketepatan waktu block on dan block off pesawat dapat berpengaruh terhadap akurasi berapa biaya parking fee yang seharusnya di keluarkan oleh masingmasing Airline atau ground handling, hal ini terkait dengan Surat keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura I nomor: KEP. 121 / KU. 06. 01 / 2008 pasal 5 tentang tarif pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat 6 udara (PJP4U) untuk penerbangan luar negeri pada bandar udara yang diusahakan PT Angkasa pura I (Persero) sehingga dengan adanya pelaksana yang sedang PKL tugas pada dinas AMC sedikit berkurang. Hal-hal tersebut berpengaruh terhadap kinerja Petugas Pelaksana Dinas Operasi Apron (AMC) Bandar Udara Internasional Lombok.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut diatas maka penulis mengangkat masalah ini dalam bentuk sebuah penelitian yaitu analisis kinerja petugas pelaksana pada Dinas Operasi Apron (AMC) Lombok International Airport. Tujuan dari penelitian ini (1) untuk mengetahui apakah *job description* atau uraian tugas untuk Petugas Pelaksana Dinas Operasi Apron (AMC) Lombok International Airport telah terlaksana dengan baik, (2) untuk mengetahui bagaimana Kinerja Petugas Pelaksana Dinas Operasi Apron (AMC) Lombok International Airport.

Tinjauan Pustaka dan Pengembangan Hipotesis

Hakekat Kinerja

Kinerja merupakan aspek penting dalam upaya pencapaian tujuan. Pencapaian tujuan yang maksimal merupakan buah dari kinerja tim atau individu yang baik. Begitu pula sebaliknya, kegagalan dalam mencapai sasaran yang telah dirumuskan juga merupakan akibat dari kinerja individu atau tim yang tidak optimal.

Kinerja atau prestasi memiliki arti sesuatu yang dicapai atau prestasi kerja yang diperlihatkan dan

kemampuan kerja yang menggunakan peralatan atau tidak, sedangkan menurut Ilyas [1] mendefinisikan kinerja adalah penampilan hasil karya personel baik kuantitas maupun kualitas dalam suatu organisasi.

Istilah kinerja berasal dari kata *Job Performance* atau *Actual Performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang). Pengertian kinerja (prestasi kerja) menurut Anwar [2] adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Kinerja seseorang juga tercermin dari kemampuannya mencapai persyaratan-persyaratan tertentu yang telah ditetapkan atau yang dijadikan standar. Simamora [3] mengungkapkan bahwa kinerja merupakan tingkat terhadap mana para karyawan mencapai persyaratan-persyaratan. Jadi kinerja adalah suatu hasil kerja atau prestasi yang dihasilkan oleh suatu organisasi dalam menghasilkan suatu produktifitas dengan dukungan manajemen, kerjasama, peralatan/manusia dimana unsur-unsur tersebut dapat dimanfaatkan secara sempurna dalam menghasilkan suatu produk, baik secara kualitas maupun kuantitas.

Secara umum dapat dikatakan bahwa kinerja (*performance*) merupakan wujud atau keberhasilan pekerjaan seseorang atau organisasi dalam mencapai tujuannya. Hasil atau kinerja yang dicapai tidak hanya terbatas dalam ukuran kuantitas, namun juga kualitas. Kinerja atau prestasi karyawan adalah dambaan bagi setiap organisasi. Semua organisasi baik itu organisasi nirbala atau organisasi bisnis pasti berharap karyawan mereka memiliki kinerja yang baik sesuai dengan tuntutan manajemen organisasi tersebut. Sebuah organisasi dikatakan mampu mencapai tujuan dan sasaran apabila didukung oleh kinerja yang baik dari karyawannya. Untuk itulah maka masalah peningkatan kinerja bukanlah hanya tanggung jawab pihak manajemen saja, namun juga dibutuhkan kesadaran dan kemauan dari karyawan itu sendiri. Karyawan harus merasa bahwa prestasi kerja bukanlah hanya untuk menyenangkan pihak manajemen saja tetapi juga harus memiliki keyakinan bahwa usaha pencapaian suatu prestasi adalah usaha pemuasan diri sendiri. Dan pihak manajemen harus mampu memperhatikan berbagai hal yang dapat memberikan pengaruh positif terhadap peningkatan kinerja karyawan. Dalam meneliti tentang kinerja ada beberapa cara yang dapat digunakan. Salah satunya adalah dengan mengadakan penelitian melalui wawancara.

Tanggung Jawab AMC dalam Manajemen Keselamatan

Tanggung jawab AMC adalah (1) mengimplementasikan prosedur-prosedur dalam Manajemen Keselamatan Apron untuk semua personil yang bekerja di apron, (2) melaksanakan pengawasan seluruh kegiatan operasional di apron sesuai dengan SOP yang telah ditentukan guna menciptakan keselamatan di apron sesuai dengan Safety Management System (SMS) Bandar Udara.

Tugas AMC

Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengelolaan apron dan semua orang yang berkepentingan di daerah sisi udara (air side). Dalam Management Operasi Sisi Udara (AMC) melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan parkir pesawat udara, Docking dan De-Docking garbarata atau aviobridge, VDGS dan AVDGS, push back dan start engine, marshalling, follow me car, pengawasan kendaraan di sisi udara, penertiban ijin kendaraan operasional dan GSE, penertiban TIM apron, kebersihan apron, penanganan tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*). Dalam pelaksanaan tugasnya, unit AMC berfungsi sebagai unit pelayanan dan pengawasan di sisi udara (air side) yang meliputi: Fungsi pelayanan operasional meliputi : (1) Pelayanan operasional Aviobridge (2) pelayanan marshalling

bagi pesawat yang membutuhkan (3) pemberian pelayanan pencatatan data penerbangan untuk kebutuhan CIS (*central information system*). (4) pelayanan BCB (*baggage conveyor belt*). (5) pengkoordinasian tugas-tugas untuk pelayanan operasional berbagai unit sewaktu-waktu diperlukan serta pemeliharaan apron.

Pengawasan Pergerakan Pesawat Udara di Apron

Dalam kegiatan pengawasan keamanan pergerakan pesawat udara di apron, petugas AMC bertanggung jawab memantau pergerakan pesawat pada saat memasuki *parking stand (block on)* dan pada waktu pesawat push back. Selain itu petugas AMC juga memantau seluruh pergerakan kendaraan di apron dan kondisi parking stand. Pemantauan ini meliputi pengawasan pergerakan pesawat untuk memastikan bahwa seluruh pergerakan, terutama pergerakan pesawat di apron sudah sesuai prosedur yaitu mengikuti jalur marka dan rambu yang telah ditetapkan. Pengawasan marka di apron dan taxiway oleh petugas AMC bertujuan untuk memastikan bahwa warna marka masih cukup jelas untuk dilihat oleh pilot, operator ground support equipment, marshaller, dan petugas AMC sendiri. Apabila dalam kegiatan pengecekan ini petugas AMC menemukan marka yang rusak ataupun kurang jelas, maka segera mungkin petugas AMC melapor kepada dinas teknik umum untuk memperbaikinya. Dalam kesehariannya, selain melakukan pengawasan terhadap pergerakan pesawat di apron, petugas AMC juga harus mengisi lembar kerja yang terdiri: (1) Lembar *Traffic Data*, (2) Lembar *Daily Parking Stand*, (3) Lembar *Daily Movement Aircraft*, (4) Lembar *Aircraft Arrival dan Departure*, (5) penertiban tanda ijin mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu dilapangan, (6) pemberian tanda stiker / logo bagi kendaraan operasional yang berhak, (7) pengawasan atas jalannya lalu lintas kendaraan dan personil di sisi udara (*airside*), (8) inspeksi atas semua instalasi dan peralatan yang merupakan bagian dari fasilitas di apron.

Pengaturan Posisi Parkir Pesawat Udara di Apron

Pengaturan posisi parkir pesawat di apron dilakukan oleh petugas AMC dengan koordinasi beberapa pihak, antara lain *ground handling* dan *aerodrome control tower*. Hal tersebut dimaksudkan untuk menjamin keamanan, kelancaran, dan keselamatan dalam proses pemarkiran pesawat udara, sesuai dengan parking stand number yang telah ditentukan. Didalam pengaturan posisi parkir pesawat, harus diperhatikan keamanan jarak antar *wing tip* (ujung sayap) pesawat.

Selain itu posisi parkir pesawat juga berpengaruh pada saat *engine run up*. *Engine run up* tidak hanya menimbulkan kebisingan (polusi udara), namun juga menyebabkan suatu keadaan bahaya pada orang-orang yang bekerja di apron. Petugas AMC harus mengusahakan dan memastikan bahwa semua *run up engine* dilaksanakan pada *stand* yang memang sesuai untuk keperluan tersebut, dan monitor waktu pelaksanaan *run up engine*. Apabila kegiatan *run up engine* mengganggu kegiatan operasi lain di apron, maka pihak *authority* (AMC) berhak menghentikan kegiatan *run up* tersebut. Selain melakukan posisi parkir pesawat di apron, tugas AMC mengalokasikan *parking stand* :

a) Penempatan parkir pesawat udara di Apron

Parking stand adalah tempat parkir pesawat yang ada di apron. Di Lombok International Airport terdapat 10 tempat parkir yang 8 (delapan) tempat parkir *narrow body* dan *wide body* yaitu nomor: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, dan 9 sedangkan yang nomor 1 dan 10 di pakai untuk parkir *small aircraft* (pesawat kecil dan pesawat latih) penempatan parkir pesawat udara dilakukan oleh AMC (*apron movement control*) dengan koordinasi bersama tower dan *ground handling*. Hal ini dimaksudkan untuk

menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran dalam proses pemarkiran pesawat sesuai dengan yang telah ditentukan.

b) Kebijakan penentuan *parking stand*

Dalam pengalokasian *aircraft parking stand*, AMC (*apron movement control*) mempertimbangkan jumlah serta penentuan *stand* sesuai tipe pesawat. Tujuan yang hendak dicapai dengan pengalokasian *parking stand* adalah: (1) untuk mendapatkan penggunaan *parking stand* secara efektif dan efisien untuk memberi kenyamanan bagi para penumpang dan keamanan *aircraft*. (2) Untuk mendapatkan *utilization* yang baik terhadap *aviobridge*. (3) Memberikan informasi awal kepada operator dan *ground handling* tentang kemungkinan lokasi (*stand*) dari pesawat yang akan datang. (4) Mengawasi/mengatur pergerakan kendaraan dan peralatan.

Dalam penataan *parking stand number*, petugas AMC (*Apron Movement Control*) berkoordinasi dengan ADC Tower dan *Ground Handling*. Bentuk koordinasi antara AMC dengan pihak-pihak terkait adalah sebagai berikut:

a Koordinasi antara AMC dengan ADC tower

Pihak ADC akan menghubungi AMC melalui HT ataupun telpon apabila sudah terdapat ETA dari pesawat yang akan datang, sehingga AMC akan memberikan *parking stand number*. *Parking stand number* yang telah diperoleh ADC akan dikonfirmasi pada *pilot in command* apabila pesawat sudah landing.

b Koordinasi antara AMC dengan Ground Handling

Pihak *ground handling* akan menghubungi AMC via telpon ataupun dengan secara langsung untuk memberikan ETA, tipe pesawat, registrasi, dan jumlah penumpang, bagasi dan pos yang diangkut. Selanjutnya petugas AMC akan memberikan nomor *parking stand* yang telah ditentukan.

Pengawasan Lalu Lintas Kendaraan, Personil, dan Penumpang

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

Pengawasan Kebersihan Apron

Pengawasan kebersihan di apron meliputi pengawasan terhadap *foreign object damage* (FOD), sampah, dan tumpahan bahan bakar. Pengawasan kebersihan di apron Lombok International Airport, petugas AMC melakukan inspeksi apron 4 kali setiap hari, apabila dalam inspeksi ditemukan FOD, maka penemuan tersebut dimasukkan dalam laporan bulanan dengan mencatat hari, tanggal, waktu penemuan, jenis FOD yang ditemukan, dan dimensi FOD tersebut kemudian disimpan didalam kotak penyimpanan FOD di kantor AMC, jika ditemukan sampah, maka petugas AMC akan berkoordinasi dengan petugas kebersihan bandara untuk membersihkan sampah tersebut dan jika terdapat tumpahan bahan bakar, maka petugas AMC akan membuat berita acara tentang tumpahan bahan bakar dan berkoordinasi dengan maskapai yang bersangkutan untuk membersihkan tumpahan bahan bakar tersebut. FOD (*Foreign Object Damage*) itu sendiri adalah benda asing yang

dapat berupa potongan kain, potongan kertas, benang, bagian dari baju/koper, kerikil, potongan kayu, mur, baut, paku ataupun peralatan perawatan (seperti : tang, obeng dsb) dan lainnya yang keberadaannya tidak semestinya karena ketidaksengajaan atau tertiuap angin berada disekitar pesawat udara dan bilamana terkena rotor atau terhisap oleh mesin pesawat (*engine intake*) dapat menyebabkan kerusakan pada system pesawat ataupun mencederai dapat pula mencederai orang.

Metode Penelitian

Bentuk penelitian yang digunakan adalah kualitatif, sedangkan metode yang digunakan metode deskriptif. Teknik sampling yang digunakan adalah teknik sampel bertujuan (*purposive sampling*) dan teknik bola salju (*Snowball Sampling*). Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi langsung, dokumentasi, dan wawancara.

Hasil dan Pembahasan

Lingkungan Kerja

Sesuai dengan ketentuan *Annex 14 (1999) Airport Responsibility* : Penyelenggara Bandar Udara bertanggung jawab dalam pengaturan pergerakan lalu lintas di apron untuk mengurangi sampai tingkat minimum resiko konflik dari pesawat udara dengan kendaraan dan meningkatkan keselamatan pejalan kaki dan mewujudkan lalu lintas yang efisien. Dengan demikian, seluruh petugas pelaksana operasional Dinas AMC dituntut untuk dapat memberikan arahan dan pemahaman kepada petugas pengguna jasa. Dalam hal ini bukan perkara yang mudah, sering kali dalam berinteraksi berhadapan dengan emosi yang mengarah ke perkelahian. Untuk itu setiap petugas pelaksana dilengkapi oleh ketentuan hukum yang berlaku. Luasnya wilayah pengawasan dan pelayanan yang menjadi tanggung jawab AMC menyebabkan sistem pengawasan dilakukan secara bersama-sama karena pengawasan merupakan tugas utama yang harus dilaksanakan.

Wilayah Kerja

Dalam pengawasan dan pelayanan Unit AMC di sisi udara selain juga di *maneuvering area*, *breakdown area*, *makeup area*, gudang *Cargo*, perkantoran. dengan melakukan kegiatan lainnya, seperti : (1) Melaksanakan kegiatan *Ramp Safety Campaign*. (2) Melakukan pemanduan kegiatan pemotretan, kunjungan, dari instansi, perorangan, Badan usaha baik lokal maupun asing. (3) Memberikan bimbingan arahan secara langsung di lapangan kepada pengguna jasa, kunjungan petugas lain dan mahasiswa yang melaksanakan PKL. (4) Melaksanakan Uji Laik Kendaraan. (5) Melaksanakan *Briefing* kelompok. (6) Pelayanan garbarata.

Dalam melaksanakan tugas-tugas tersebut diatas, AMC harus mengacu kepada sistem dan prosedur kerja yang berlaku yang telah tersusun secara rinci dalam petunjuk pelaksanaan tugas. Dengan wilayah kerja yang cukup luas, AMC mempunyai tanggung jawab secara tidak langsung dalam menjaga fasilitas-fasilitas perusahaan sebagai berikut : (1) *Flood Light* yaitu rambu penerangan untuk menerangi tempat parkir pesawat terbang diwaktu siang hari pada saat cuaca buruk atau malam hari pada saat ada pesawat terbang yang menginap atau parkir dalam bandara. (2) *Ground Power Unit* yaitu suatu peralatan *Ground Support Equipment* (GSE) yang mempunyai fungsi untuk menghasilkan arus listrik, yang dibutuhkan sesuai spesifikasi pesawat udara. (3) *Conveyor Belt* Yaitu alat untuk menggerakkan bagasi di area check in. (4) *Marka-marka* yaitu suatu tanda yang ditulis atau digambarkan pada jalan di daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi, dan batas-batas keselamatan

penerbangan. (5) *Garbarata/Aviobridge* yaitu merupakan jembatan yang ber dinding dan beratap yang menghubungkan ruang tunggu penumpang ke pintu pesawat terbang untuk memudahkan penumpang masuk ke dalam dan keluar dari pesawat. (6) *Blue Light* yaitu sama dengan *flood light* merupakan rambu penerangan untuk menerangi tempat parkir pesawat terbang di waktu siang hari pada cuaca buruk atau malam hari pada pesawat yang menginap atau parkir. (7) Rambu-rambu yaitu rambu berada di atas jalan, suatu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larang, perintah dan petunjuk. (8) ADGS, dan fasilitas lainnya.

Uraian Tugas Menurut Kelas Jabatan

Sesuai dengan adanya SOP manajemen operasi apron yang berada di Lombok International Airport dalam melaksanakan tugas operasionalnya mempunyai fungsi dan tugasnya masing-masing sesuai jabatan, seperti :

1) Pelaksana Kelas Jabatan Senior AMC :

Fungsi jabatannya memberikan pelayanan (pemanduan VIP) dan pemeriksaan kesiapan fasilitas bandara di sisi udara serta pelaksanaan uji laik kendaraan GSE, adapun tugas-tugasnya antara lain :

(a) Melaksanakan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara, kendaraan GSE dan orang di sisi udara untuk menjamin keselamatan penerbangan. (b) Melaksanakan tugas pemanduan dan parkir pesawat udara yang tidak dilayani oleh *Ground Handling Agent*. (c) Melaksanakan pemanduan kendaraan VIP dan VVIP di sisi udara. (d) Melaksanakan uji laik kendaraan. (e) Melaksanakan pemanduan kendaraan dan GSE yang belum dilengkapi persyaratan untuk memasuki wilayah di sisi udara. (f) Mengambil tindakan berupa penahanan TIM atau PAS terhadap pelaku pelanggaran di sisi udara. (g) Melaksanakan pemeriksaan kesiapan fasilitas di sisi udara. (h) Melaksanakan tugas pelayanan garbarata. (i) Melaporkan permasalahan yang tidak dapat diselesaikan kepada PTO AMC untuk ditindaklanjuti.

2) Pelaksana Kelas Jabatan Junior AMC :

Fungsi jabatannya memberikan pelayanan penunjang penerbangan (garbarata) dan penertiban/razia kendaraan, GSE dan petugas yang beroperasi di sisi udara, adapun tugas-tugasnya antara lain : (a) Memberikan pelayanan garbarata terhadap keberangkatan dan kedatangan pesawat udara. (b) Melaksanakan *entry data* pada sistem (FIS) antara lain : *on & off block*, RTB, RSS, dan BCB. (c) Melaksanakan pengecekan penempatan *Baggage Conveyor Belt* (BCB) di terminal. (d) Melaksanakan pemanduan kendaraan yang akan memasuki sisi udara pada daerah tertentu sesuai tujuan. (e) Melaksanakan penertiban/razia kendaraan, GSE dan petugas yang beroperasi di sisi udara. (f) Melaksanakan pengawasan dan pengkoordinasian dengan unit terkait tentang kebersihan di sisi udara. (g) Melaksanakan pemanduan pesawat yang tidak berjadwal. (h) Melaporkan setiap kejadian di sisi udara kepada PTO.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa Dinas Operasi Apron (AMC) Lombok International Airport bertanggung jawab mengawasi dan melayani wilayah sisi udara khususnya apron dengan cakupan wilayah dan secara tidak langsung juga bertanggungjawab menjaga fasilitas-fasilitas perusahaan yang ada di sisi udara. Dengan wilayah kerja yang cukup luas, Petugas Pelaksana AMC juga mengemba beban kerja yang cukup berat sesuai dengan *job description* yang dibedakan berdasarkan kelas-kelas jabatannya, seperti yang telah diuraikan diatas. Kenyataannya pembagian tugas tidak sesuai dengan *job description* yang telah dibagi menurut kelas jabatan.

Kegiatan Rutin Operasional Keselamatan di Apron

(1) Melaksanakan inspeksi ke seluruh wilayah apron secara berkala dan pemeriksaan pada saat khusus (insidental); (2) Mengadakan pengawasan terhadap seluruh pergerakan di Sisi Udara baik orang maupun kendaraan / peralatan; (3) Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung dan berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di Apron; (4) Mengadakan control terhadap disiplin di Apron dengan mengeluarkan ketentuan/aturan yang berkaitan dengan pengemudi & kendaraan yang beroperasi di Apron; (5) Menjamin kebersihan apron dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi dan standar pencemaran yang ketat; (6) Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di Apron selalu dalam keadaan baik setiap saat;

Namun, dalam pelaksanaannya terjadi masalah pada Petugas Pelaksana AMC, khususnya Petugas Pelaksana Senior dan Petugas Pelaksana Junior. Hal tersebut timbul karena adanya kekurangan petugas sehingga terjadi *overlapping* fungsi dan tugas Petugas Pelaksana Junior terhadap Petugas Pelaksana Senior, dimana Petugas Pelaksana Junior juga melaksanakan tugas dan fungsi yang seharusnya menjadi tanggung jawab Petugas Pelaksana Senior. Menimbulkan kurang maksimalnya pengawasan dan pelayanan atas semua pergerakan lalu lintas di area Apron yang terdiri atas lalu lintas udara.

Berdasarkan KEP.538/KP.1014/API-2005 tentang Uraian Tugas, Nama, Kelas, Formasi dan Persyaratan Jabatan Unit Kerja Kantor Cabang Lombok International Airport terdapat perubahan kelas jabatan di tingkat pelaksana Dinas AMC: (1) Pelaksana Kelas Jabatan Senior, persyaratan Pelatihan Teknis Dasar (Diklat AMC), (2) Pelaksana Kelas Jabatan Junior, persyaratan Pelatihan Teknis Dasar (Diklat AMC).

Pada dasarnya penetapan perubahan kelas jabatan di tingkat pelaksana Dinas Operasi Apron (AMC) dimaksudkan guna membagi tugas dan wewenang AMC yang sangat luas agar pelaksanaan pelayanan dan pengawasan di daerah sisi udara dapat dilakukan dengan lebih fokus. Namun dalam pelaksanaannya perbedaan kelas jabatan ini terdapat permasalahan baik secara teknis pelaksanaan tugas maupun secara psikologis petugas dalam menjalankan tugas sehari-hari ditingkat pelaksana, diantaranya : (1) Kesenjangan sosial akibat adanya perbedaan kelas jabatan Pelaksana antara kelas jabatan senior dan kelas jabatan junior tanpa ada dasar spesifikasinya. (2) Terjadi *overlapping* fungsi dan tugas yang diakibatkan oleh *job description* yang sama dengan kelas jabatan yang berbeda sehingga tugas-tugas tertunda yang seharusnya menjadi tugas senior tidak bisa dilakukan oleh kelas jabatan junior. (3) Sering terjadinya keterlambatan dalam memasang *Aviobridge*/Garbarata, hal tersebut menimbulkan ketidakpuasan terhadap pelayanan fasilitas. (4) Timbul ketidakharmonisan dalam bekerja, sehingga pekerjaan yang selalu dikerjakan bersama-sama terpecah dikarenakan perbedaan tersebut. (5) Menurunnya kesadaran bekerja / inisiatif kerja. (6) Kurang optimalnya pelayanan di sisi udara, sehingga mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan

Melihat masalah-masalah yang timbul dapat mempengaruhi hasil kerja yang kurang maksimal dari sub group / tim dalam menjalankan tugasnya. Berdasarkan teori yang menyebutkan bahwa manusia memiliki kebutuhan yang sifatnya tak terbatas, dan secara sadar maupun tidak sadar akan selalu berusaha memenuhi kebutuhan tersebut untuk mencapai kepuasan. Dipandang dari sudut manajemen, pemenuhan kebutuhan tersebut harus melalui hubungan dengan orang lain yang berkaitan dengan tugasnya, dengan lingkungan dimana manusia berada. Apabila kebutuhan tidak terpenuhi akan menimbulkan keresahan dalam organisasi. Jika keresahan tidak dapat dengan cepat diatasi akan mengakibatkan turunnya tingkat produktivitas kerja pegawai yang bersangkutan.

Jumlah Personil Petugas Dinas AMC

Jumlah petugas Dinas Operasi Apron (AMC) hingga saat ini adalah 13 orang, sedangkan PT.(Persero) Angkasa Pura I dituntut untuk dapat memenuhi jumlah personil sesuai dengan KEP.538/KP.1014/AP I-2005 yaitu 19 orang agar dapat membagi habis pekerjaan AMC guna tercapainya tujuan. Akibat dari kurangnya personil dengan beragam tugas dan beban kerja yang diemban serta kompleksitas permasalahan yang dihadapi petugas pelaksana AMC, menimbulkan kelelahan fisik serta kejenuhan petugas pelaksana AMC, karena jumlah personil yang ada pada saat ini tidak dapat membagi habis pekerjaan operasional AMC. Hal tersebut didukung oleh keadaan fisik lingkungan kerja AMC yang kurang memadai.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian analisis kinerja petugas pelaksana Dinas Operasi Apron AMC di Lombok International Airport dapat di simpulkan sebagai berikut : (1) Petugas Pelaksana Dinas Operasi Apron (AMC) menyatakan *Job description* atau uraian tugas belum terlaksana dengan baik sehingga belum sesuai SOP yang ada pada Dinas Operasi Apron (AMC) dan indikator-indikator yang ada dalam sumber dari PT. Angkasa Pura I (persero) dibagian AMC Cabang Lombok International Airport, informan merasa bahwa implementasi *job description* atau uraian tugas tidak berjalan dengan semestinya. Jumlah personil AMC saat ini belum dapat mengakomodir kebutuhan personil (formasi) sesuai KEP 538/KP.1014/AP I-2005 sehingga jumlah personil saat ini belum dapat membagi tugas-tugas AMC. (2) Hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai kinerja karyawan petugas AMC menunjukkan bahwa suatu instansi didirikan karena mempunyai tujuan yang ingin dicapai. Keberhasilan mencapai tujuan tergantung kepada perilaku dan sikap orang-orang yang berada dalam instansi tersebut, dengan kata lain keberhasilan mencapai tujuan tergantung pada kecakapan dan kemampuan pegawai yang mengoperasikan unit-unit kerja yang terdapat dalam instansi bersangkutan, Kinerja Petugas Pelaksana Dinas Operasi Apron (AMC) kurang optimal sehingga terjadinya *overlapping* dan fungsi petugas pelaksana junior terhadap petugas pelaksana senior yang menyebabkan ketidak harmonisan dalam bekerja serta tidak

Daftar Pustaka

- [1] Yaslis Ilyas, *Kinerja, Teori, Penilaian dan Penelitian*, Cetakan pertama, Depok: Badan Penerbit FKM, Universitas Indonesia,1999.
- [2] Anwar Prabu Mangkunegara, Anwar Prabu, *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*, Bandung: PT. Remaja Rosdan Karya, 2000.
- [3] Henry Simamora, *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi III*, Yogyakarta: STIE YKPN, 2003.
- [4] Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2004.
- [5] *Standard Operating Procedur (SOP) Lombok International Airport*
- [6] Surat Keputusan Direksi PT.(Persero) Angkasa Pura I Nomor : KEP.538/KP.1014/AP I-2005, Penyempurnaan Keputusan Direksi Nomor 330/KP.1014/AP I-2002 Tentang Uraian Tugas, Nama, Kelas, Formasi dan Persyaratan Jabatan Unit Kerja Kantor Cabang Lombok International Airport, 2005
- [7] Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura I Nomor : KEP 470/OM.00/1998-API, Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura I Lombok International Airport, 1998
- [8] Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura I Nomor : KEP 477/OM.00/1998-AP I, Penetapan Unit Kerja Dinas Di Lingkungan Kantor Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura I Lombok International, 1998.
- [9] Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura I Nomor : KEP 220/OB.001/API-2003, Petunjuk Pelaksanaan Apron Movement Control (AMC) PT. (Persero) Angkasa Pura I, organisasi, tugas dan fungsi unit AMC di Lombok International Airport, 2003.