



Optimalisasi Pengawasan dan Penertiban Petugas *Apron Movement Control* Guna Meningkatkan Keamanan di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo

Imam Sutan Maulana^{1*}, Septiyani Putri Astutik²

¹⁻² Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Indonesia

21091341@sttkd.ac.id¹, septiyani.putri@sttkd.ac.id²

Korespondensi penulis: 21091341@sttkd.ac.id*

Abstract. *This study aims to examine the optimization efforts made by the Apron Movement Control (AMC) unit in supervising and regulating the movement of people and vehicles in the airside area of Komodo International Airport, Labuan Bajo. The AMC unit is responsible for managing the movement of aircraft, people, and vehicles, including plotting parking stands, arranging ground handling, administering flight data, licensing airside vehicles, supervising engine run-up, apron cleanliness, and handling fuel spills. Supervision is carried out based on SOP, but in emergency situations such as aircraft skidding or unloading on the taxiway, the AMC must be able to adapt quickly to relevant safety procedures. This study uses a qualitative method with direct observation techniques, interviews with three AMC personnel, as well as SOP documentation and incident reports. The results show that the implementation of supervision and control has been running according to PM-IK standards. The focus of supervision includes aircraft movement, engine idle, GSE vehicle speed, completeness of worker PPE, and passenger arrangements to the aircraft. However, the main obstacle is the limited personnel which causes a high workload and supervision is not optimal, so that violations by service users or workers still occur and have the potential to endanger flight safety.*

Keywords: *Apron Movement Control, Supervision, Order.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji upaya optimalisasi yang dilakukan oleh unit Apron Movement Control (AMC) dalam mengawasi dan menertibkan pergerakan orang serta kendaraan di area airside Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo. Unit AMC bertugas dalam pengelolaan pergerakan pesawat, orang, dan kendaraan, termasuk plotting parking stand, pengaturan ground handling, administrasi data penerbangan, perizinan kendaraan airside, pengawasan engine run-up, kebersihan apron, dan penanganan tumpahan bahan bakar. Pengawasan dilakukan berdasarkan SOP, namun dalam situasi darurat seperti pesawat tergelincir atau unloading di taxiway, AMC harus mampu beradaptasi cepat dengan prosedur keselamatan yang relevan. Penelitian ini memakai metode kualitatif dengan teknik observasi langsung, wawancara tiga personel AMC, serta dokumentasi SOP dan laporan insiden. Hasilnya menunjukkan bahwa pelaksanaan pengawasan dan penertiban sudah berjalan sesuai standar PM-IK. Fokus pengawasan mencakup pergerakan pesawat, engine idle, kecepatan kendaraan GSE, kelengkapan APD pekerja, serta pengaturan penumpang menuju pesawat. Meski demikian, kendala utama adalah keterbatasan personel yang menyebabkan beban kerja tinggi dan pengawasan belum maksimal, sehingga pelanggaran oleh pengguna jasa atau pekerja masih terjadi dan berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan.

Kata kunci: Apron Movement Control, Pengawasan, Penertiban.

1. LATAR BELAKANG

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

Bandar internasional komodo dikelola oleh Unit Pengelola Bandar Udara (UPBU) yang berada di bawah naungan Direktorat Jendral Perhubungan Udara (Ditjenhubud, 2024). Bandar Udara Internasional Komodo yang terletak di wilayah labuan bajo kabupaten manggarai barat, provinsi Nusa Tenggara Timur, Bandar Udara Internasional Komodo ini menawarkan penerbangan domestik dan Internasional, untuk penerbangan domestik ke beberapa kota yang ada di Indonesia yaitu, Jakarta, Surabaya, Denpasar, Ende, Bajawa dan untuk penerbangan Internasional yaitu Kuala Lumpur. Saat ini, Masyarakat semakin meminati transportasi udara karena dianggap lebih unggul dari segi waktu dan jarak tempuh dari pada transportasi lain yang ada di Indonesia. Salah satu unit mendukung keselamatan. Keamanan, kenyamanan dan kepatuhan terhadap peraturan penerbangan yang berlaku khususnya di wilayah *airside* (sisi udara) adalah unit *Apron Movement Control*.

Apron Movement Control (AMC) berfungsi sebagai penanggung jawab pelaksanaan tugas pelayanan operasi penerbangan, mengawasi pergerakan orang, barang, dan pesawat, memantau lalu lintas kendaraan, menjaga kebersihan sisi udara, mendokumentasi data penerbangan, dan membuat laporan tugas. Unit *Apron Movement Control* (AMC) juga berkomunikasi langsung dengan bagian *Air Traffic Control* (ATC) dan juga bagian Ground Handling terkait penanganan pesawat udara. AMC juga bertanggung jawab terhadap pengawasan dan untuk mencapai keamanan dan keselamatan, setiap bisnis yang terlibat dalam industri bandara, serta pelanggan layanan transportasi udara, harus menerima layanan yang aman dan nyaman (Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 038 Tahun 2017).

Sebagai ukuran keberhasilan pada peran tugas dan tanggung jawab unit AMC adalah dengan mengoptimalkan pengawasan untuk menciptakan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan tanpa mengurangi segala peraturan yang telah ditetapkan. Keamanan dan keselamatan menjadi faktor yang mempunyai pengaruh besar dalam aktivitas penerbangan, mengingat transportasi udara yang sangat sensitive sehingga kegiatan penerbangan harus selalu aman setiap saat. Pengawasan unit AMC yang dimaksud adalah mengawasi dan mengontrol setiap Tindakan yang terjadi di apron, termasuk posisi (parkir) pesawat, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar pesawat, arus kendaraan yang melewati *apron*, dan urutan petugas dalam menjalankan tugasnya dan termasuk mengawasi bongkar muat di pesawat, mengawasi kebersihan apron, dan sampai masalah perizinan kendaraan yang beroperasi di *apron*. AMC dituntut untuk menjalankan tugas dan aktivitasnya sesuai dengan proses kerja telah ditetapkan. Untuk menjaga kondisi yang aman dan nyaman di bandara, khususnya di apron, AMC harus dapat merespon dengan tegas sesuai dengan peraturan dalam mengatur, mengawasi, dan mengendalikan pergerakan pesawat dan kegiatan lainnya di apron.

Masalah terkait disiplin pengguna jasa di wilayah *airside* ditemukan petugas-petugas yang bekerja di wilayah *airside* tidak disiplin seperti melanggar ketentuan penarikan *Baggage Chart* karena secara aturan adalah bergandeng 4 tetapi biasa ditemukan bergandeng 5 bahkan 6, hal tersebut dapat menimbulkan kecelakaan. Adanya kecepatan kendaraan yang tidak sesuai Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara, karena terburu-buru maka laju kendaraan melebihi ketentuan yang berlaku. Penempatan peralatan GSE (*Ground Support Equipment*) ada yang tidak sesuai biasanya ditemukan pada saat selesai dipakai atau yang sedang operasi.

2. KAJIAN TEORITIS

Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo

Bandar udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menjelaskan bahwa bandar udara merupakan kawasan di darat dan/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 antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta dilengkapi juga fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan menurut Annex 14 tentang aerodrome Volume II Tahun 2009, menjelaskan bahwa bandar udara merupakan suatu daerah tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangun, instalasi dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan baik seluruhnya maupun Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di darat dari pesawat udara.

Optimalisasi

Dasar pengertian optimalisasi menurut Winardi (2017) adalah yang terbaik, yang tertinggi, yang paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya). Optimasi adalah hasil yang dicapai dengan cara yang diinginkan, jadi optimalisasi adalah tentang mencapai hasil yang diharapkan secara efektif dan efisien. Menurut Kamus Penting Bahasa Indonesia Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan: Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi. Jadi optimalisasi dalam hal ini dapat diartikan sebagai “suatu tindakan, proses atau metode untuk membuat sesuatu (seperti desain, sistem atau keputusan) menjadi lebih baik dan lebih lengkap, lebih fungsional atau efisien”.

Pengawasan dan Penertiban

Pengawasan menurut Teryy (2016) mengartikan pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Sedangkan menurut Robbin (2016) menyatakan pengawasan itu merupakan suatu proses aktivitas yang sangat mendasar, sehingga membutuhkan seorang manajer untuk menjalankan tugas dan pekerjaan organisasi. Kertonegoro (2018) menyatakan pengawasan itu adalah proses melalui manajer berusaha memperoleh keyakinan bahwa kegiatan yang dilakukan sesuai dengan perencanaannya.

Apron Movement Control

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Apron Management Service, mengatakan bahwa Apron Movement Control adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate time dari unit ADC (Tower). Secara umum, AMC merupakan unit *airport service* yang berperan dalam pengawasan segala pergerakan lalu lintas di *apron* yang meliputi pelayanan penempatan *Parking Stand* pesawat, lalu lintas orang, kendaraan dan pengaturan *Ground Handling*, serta administrasi data penerbangan wilayah *airside* (sisi udara) juga perizinan kendaraan yang beroperasi di apron.

Keamanan Penerbangan

Pengamanan penerbangan menurut ICAO dalam Annex-17 tentang Security dan Document-8973 tentang Security Manual for Safeguarding *Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, bahwa sistem keamanan dan pengamanan di bandar udara harus dilakukan secara maksimal, dengan menggunakan peralatan dan prosedur yang memadai agar dapat menjamin keselamatan dan kelancaran penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 menjelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Sedangkan, menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 menjelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan melawan hukum.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Observasi dilakukan secara langsung pada wilayah kerja AMC. Wawancara dilakukan dengan 3 personel AMC. Dokumentasi berupa SOP dan laporan kejadian di *airside*. Teknik analisis data yaitu reduksi data, penyajian data dan menarik kesimpulan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Data dan Hasil Penelitian

Data Wawancara

Wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan petugas *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo yang terdiri dari 1 (satu) Kepala Unit AMC, Supervisor dan 1 (satu) Personil Inspeksi Lapangan. Hasil wawancara ini bertujuan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Penulis mewawancarai 3 (tiga) narasumber yang sebagai informan dalam memberikan data penelitian sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik Narasumber

No	Nama	Jabatan
1	Gilang Supriyatna	Kepala Unit AMC
2	Galih Zikra Kirana	Supervisor
3	Alimudin Salasa	Pesonil Inspeksi Lapangan

Sumber: Hasil Wawancara (2025)

Proses wawancara dilakukan terhadap 3 (tiga) narasumber secara langsung yang dimana pewawancara dan responden bertemu secara tatap muka untuk melakukan tanya jawab. Hasil wawancara tersebut kemudian diverbatim, dikoding dan diinterpretasi. Analisis data dalam penelitian ini bertujuan untuk dapat mengetahui dan mengidentifikasi seperti apa upaya yang dilakukan petugas unit AMC dalam pengoptimalisasian pengawasan dan penertiban terhadap orang dan kendaraan untuk keamanan pada wilayah *airside*. Setelah mengidentifikasi, indikator – indikator dan situasi yang ditemukan dari hasil wawancara kemudian dipilih dan akan dilakukan analisis.

Data Observasi

Waktu Observasi : Bulan Agustus - Februari 2025

Objek/Unit : Unit AMC Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo

Tabel 2. Hasil Observasi

No	Pekerjaan	Hasil Observasi
Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC)		
1.	Pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dan antara pesawat udara dengan <i>obstacle</i>	Pengawasan sesuai SOP yang mana petugas AMC harus mengawasi langsung di tempat tersebut. Seperti menyesuaikan parking stand sesuai type pesawat, penempatan GSE harus pada tempatnya sehingga tidak menghalangi jalur pesawat masuk dan keluar di <i>apron</i> .
2.	Pengawasan untuk menjamin keselamatan di wilayah sisi udara, mengawasi kecepatan kendaraan (GSE) serta kelancaran pergerakan kendaraan (GSE) dan mendisiplinkan petugas yang melakukan pekerjaan di wilayah sisi udara.	Mengacu pada SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara yaitu Acces Road 40 km/jm, Service Road 25 km/jm, Make Up/Break Down Area 15 km/jm, Apron 10 km/jm. Petugas wajib menggunakan APD dan menaati segala aturan yang ada. Jika terdapat yang melanggar langsung diberikan teguran langsung maupun pemberian sanksi administrasi seperti diberikan surat peringatan dan pencabutan PAS bandara.
3.	Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di area <i>apron</i> .	Ketika penutupan salah satu area, maka AMC memberitahu ke pihak terkait agar informasi diketahui bersama dan tidak terjadi <i>miss-communication</i> . Penutupan area dilakukan seperti kerusakan landasan, terjadi tumpahan bahan bakar, pesawat melakukan <i>maintenance</i> dalam waktu tertentu serta percobaan <i>engine running up/adle</i> .
4.	Mengadakan kontrol terhadap disiplin di <i>apron</i> dengan mengeluarkan ketentuan/aturan yang berkaitan dengan pengemudi dan kendaraan yang beroperasi di <i>apron</i> .	Unit AMC menjadi otoritas di wilayah <i>airside</i> sehingga menertibkan izin mengemudi bagi pekerja serta izin operasi kendaraan GSE di wilayah <i>airside</i> . Kemudian AMC juga melakukan pendisiplinan kepada pekerja sesuai ketentuan yang ada agar tidak terjadinya potensi bahaya yang akan muncul berkelanjutan.
	Pengawasan terhadap aktivitas para pekerjaan di wilayah <i>apron</i> .	Pengawasan terhadap pesawat AirAsia QZ-860 yang melakukan pergantian ban right main landing gear sebelah kanan. Kemudian pengawasan kepada pesawat yang main <i>landing gear</i> keluar jalur, sehingga kegiatan <i>unloading</i> langsung dilakukan di <i>taxiway</i> alpha. Pengawasan tersebut agar aktivitas pekerjaan tidak menyimpang dari prosedur keselamatan di <i>airside</i> .

Sumber: Observasi Penulis, (2025)

Berdasarkan Tabel di atas, terlihat bahwa unit AMC di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo melakukan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dan antar pesawat udara dengan obstacle dengan secara berkala melalui pantauan langsung ke lapangan untuk memastikan keteraturan penempatan peralatan GSE dan aktivitas pekerjaan tidak menyimpang dari prosedur keselamatan. Kemudian pemberian nomor parking stand pesawat masing sesuai dengan aircraft type agar tidak terjadi senggolan antar sayap pesawat. Petugas AMC melakukan pengawasan terhadap pergerakan orang dan juga pergerakan kendaraan agar tidak terjadinya tabrakan sesuai dengan SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara yaitu *Acces Road* 40 km/jam, *Service Road* 25 km/jam, *Make Up/Break Down Area* 15 km/jam, *Apron* 10 km/jam. Jika ada yang melanggar langsung diberikan teguran langsung maupun pemberian sanksi administrasi seperti diberikan surat peringatan dan pencabutan PAS bandara. Unit AMC melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi dan standar pengawasan yang ketat. Kemudian melakukan inspeksi 4 kali sehari setiap 2 jam mulai pagi hari sebelum kegiatan operasional mulai sampai dengan selesai. Unit AMC mengadakan control terhadap kedisiplinan di *apron* dengan mengeluarkan ketentuan/aturan yang berkaitan dengan pengemudi dan kendaraan yang beroperasi di apron sehingga izin operasi kendaraan GSE di wilayah *airside* berdasarkan keputusan dari AMC. Kemudian AMC juga melakukan pendisiplinan dengan bertindak tegas kepada pekerja yang melanggar sesuai ketentuan yang ada agar tidak terjadinya potensi bahaya yang akan muncul berkelanjutan.

Pembahasan

Penelitian dilakukan di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo untuk mengetahui peran unit AMC dalam pengoptimalisasian pengawasan dan penertiban terhadap orang dan kendaraan untuk keamanan pada wilayah *airside*. Hasil penelitian ini diperoleh dari observasi, wawancara dan dokumentasi, data yang sudah direduksi kemudian akan dianalisis dan dilakukan pembahasan.

Optimalisasi yang dilakukan oleh Unit AMC untuk pengawasan dan penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah *airside* Bandar Udara Komodo Labuan Bajo

Apron Movement Control merupakan unit Airport Service yang berperan dalam pelayanan dan pengawasan yaitu plotting parking stand pesawat, pengawasan lalu lintas orang, lalu lintas kendaraan dan pengaturan *Ground handling*, administrasi data penerbangan di wilayah *Airside*, juga penertiban perizinan kendaraan yang beroperasi di *Airside*, menjamin

kebersihan apron, pengawasan engine running up serta penanganan tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*). Pengawasan unit AMC terhadap penertiban pergerakan orang dan kendaraan mengacu kepada SOP, namun dalam kondisi tertentu AMC harus secara cepat menyesuaikan prosedur-prosedur keselamatan. Beberapa kejadian seperti pesawat yang mengalami masalah darurat di airside yaitu dilakukannya pengawasan terhadap pesawat AirAsia QZ-860 yang melakukan pergantian ban right main landing gear sebelah kanan yang dikarenakan adanya FOD (*foreign object damage*) berupa batu yang tertancap pada ban. Kemudian AMC melakukan pengawasan kepada pesawat yang tergelincir di area masuk dari runway ke taxiway, yang disebabkan main landing gear keluar jalur, sehingga kegiatan unloading (bongkar barang/bagasi) serta penurunan penumpang langsung dilakukan di taxiway alpha. Pengawasan terhadap pergerakan orang dan kendaraan tersebut agar aktivitas mobilitas dan pekerjaan tidak menyimpang dari prosedur keselamatan di airside.

Narasumber 1 juga mengatakan terkait dengan pengawasan AMC untuk meminimisir potensi bahaya yang mungkin terjadi di wilayah *Airside* sebagai berikut:

” dalam pengawasan terhadap semua kondisi di airside itu AMC berpegang kepada prinsip *Safety, Security, Service* dan *Compliance*, yang mana itu merupakan motto kita dalam pelaksanaan kegiatan. kemudian AMC menyesuaikan antara SOP dan kondisi real di lapangan”. Narasumber 1.

Peran unit AMC tidak lepas dari beberapa peraturan yang ada dan menjadi acuan petugas AMC dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di lapangan. Peraturan pokok yang menjadi acuan unit AMC di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo tersebut adalah 3S+1C (*Safety, Security, Service* dan *Compliance*).

Safety (Keselamatan) dan Security (Keamanan)

Peran unit AMC dalam menjamin keselamatan dan keamanan di wilayah airside Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo adalah melakukan inspeksi rutin yang berdasarkan SOP yaitu 4 kali dalam satu hari setiap 2 jam pada wilayah *Airside*. Inspeksi tersebut untuk memastikan pada area pergerakan pesawat bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) yang dapat mengakibatkan kecelakaan pesawat. Kemudian inspeksi untuk memastikan tidak adanya tumpahan bahan bakar di apron dan sekitarnya yang berakibat terjadinya kebakaran karena suhu panas di *Airside* sangat tinggi, apabila terjadinya tumpahan bahan bakar maka yang bersangkutan wajib segera membersihkan dan apabila diserahkan kepada unit AMC maka dikenakan biaya dihitung berdasarkan luas tumpahan tersebut per centi meter. Petugas AMC melakukan pengawasan terhadap pergerakan orang dan juga pergerakan kendaraan agar tidak

terjadinya tabrakan sesuai dengan SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara yaitu *Acces Road* 40km/jam, *Service Road* 25 km/jam, *Make Up/Break Down Area* 15 km/jam, *Apron* 10 km/jam.

Unit AMC juga melakukan pengawasan terhadap *Engine Running Adle* pada area apron untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Hal ini meliputi pemantauan langsung oleh petugas AMC selama proses pengujian berlangsung sehingga petugas AMC dapat menangani dengan cepat setiap masalah atau anomali yang mungkin muncul selama proses pengujian tersebut, dengan tujuan utama untuk mencegah terjadinya risiko yang terlibat dalam proses tersebut seperti semburan mesin jet dan sapuan baling-baling yang dapat membahayakan penumpang, ground handling dan pekerja di Airside. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam KP 326 Tahun 2019 yang bertujuan untuk menjaga keselamatan dan mengurangi risiko terhadap orang dan barang disekitar area *apron*.

Petugas AMC melakukan pengawasan tersebut menggunakan fasilitas pendukung yaitu kendaraan follow me dan CCTV. Pengawasan juga dilakukan dengan berjalan kaki pada area apron untuk secara langsung mengidentifikasi potensi bahaya atau gangguan yang dapat membahayakan keselamatan operasional di area apron dan sekitarnya. Proses identifikasi bahaya dilakukan sebagai bagian dari upaya proaktif untuk mencegah terjadinya insiden atau kecelakaan yang dapat mengganggu aktivitas penerbangan. Dalam melakukan identifikasi bahaya, petugas AMC menggunakan berbagai metode dan Teknik yang telah ditetapkan sesuai dengan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) yang berlaku. Mereka melakukan pemeriksaan visual secara menyeluruh disekitar apron untuk mencari tanda-tanda potensi bahaya seperti *Foreign Object Debris* (FOD), kerusakan insfrastruktur atau tumpahan bahan bakar. Selain itu, mereka juga memperhatikan kondisi cuaca dan lingkungan sekitar yang dapat mempengaruhi operasi penerbangan.

Untuk menjamin keselamatan dan keamanan di wilayah Airside, unit AMC dalam pengawasannya didukung oleh fasilitas CCTV untuk memantau kondisi terkini di apron dan sekitarnya dari jarak jauh. Pengawasan CCTV atas pergerakan pesawat yang masuk dan keluar *apron*, lalu lintas kendaraan GSE, mengawasi semua petugas yang bekerja di *Airside* serta merespon secara cepat Ketika terjadinya kecelakaan.

Service (Pelayanan)

Peran pelayanan unit AMC di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo yaitu pelayanan plotting parking stand pada pesawat, yang dimana setiap pesawat yang masuk dan keluar dari dan ke apron tersebut di data setiap saat berdasarkan, *flight schedule* yang telah

diberikan oleh pihak airlines di hari sebelumnya. Pemberian nomor parkir untuk pesawat udara berdasarkan type dan *ground time* pesawat itu sendiri agar menghindari kecelakaan di apron seperti senggolan antar sayap pesawat, ketidaksesuaian antara badan/tinggi pesawat dengan posisi aviobridge (garbarata). Tidak semua pesawat akan diberikan pelayanan Aviobridge tetapi hanya diberikan bagi pesawat yang merequest untuk dilayani Aviobridge. Petugas AMC harus memastikan bahwa pelayanan menggunakan Aviobridge dilakukan tepat waktu sesuai dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat. Dengan menjaga kepatuhan pada jadwal waktu, tidak hanya memastikan efisiensi operasional bandara saja, tetapi juga memberikan keyakinan bagi maskapai penerbangan dan penumpang bahwa layanan yang diberikan dapat diandalkan.

Pelayanan unit AMC juga mencatat data perbangan seperti registrasi pesawat, block on/off, type, serta flight number yang akan dimasukkan kedalam computer (*Software SIOPSKOM*) dan akan tampil di layar FIDS (*flight information display system*) di terminal agar pengguna jasa dapat mengetahui informasi informasi penerbangan secara real time. Kemudian pelayanan AMC juga terkait dengan penerbitan TIM (tanda izin mengemudi) atas semua pengguna kendaraan GSE yang beroperasi di wilayah *Airside* Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo dan pemberian logo/stiker untuk legalitas kendaraan GSE.

Compliance (ketaatan/kepatuhan)

Peran unit AMC untuk mengoptimalkan ketaatan/kepatuhan terhadap segala aturan di wilayah *Airside* adalah dengan melakukan patroli rutin setiap 2 jam agar dapat mengetahui dan mencegah potensi kecelakaan. Petugas AMC terus mengawasi seluruh pekerja di wilayah *airside* agar tidak melanggar aturan seperti wajib memakai APD (alat pelindung diri) yaitu rompi, sepatu safety dan airmuff. Kemudian mengawasi kecepatan kendaraan GSE sesuai aturan yang ada, parkir kendaraan GSE sesuai tempat yang telah disediakan agar tidak mengganggu pergerakan pesawat, melakukan audit terhadap fasilitas GSE agar menghindari potensi bahaya yang mungkin terjadi seperti maintenance, kondisi fisiknya, masa berlaku operasionalnya, TIM (tanda izin mengemudi) serta lisensi kendaraan. Terkait dengan ketaatan atau disiplin pekerja yang melanggar, setiap terjadinya pelanggaran di wilayah *Airside*, petugas AMC akan bertindak tegas sesuai prosedur yaitu dengan menganalisa bentuk pelanggarannya, kemudian pemberian sanksi dari sanksi administrasi sampai dengan pencabutan pass bandara kepada yang bersangkutan. Unit AMC di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo mengadakan arahan atau seminar setiap 6 bulan kepada semua pekerja di wilayah *Airside* terhadap aturan-aturan keselamatan serta aturan yang terbaru apabila adanya perubahan sesuai

kondisi tertentu. Peran unit AMC di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo untuk menjamin terwujudnya kondisi aman dan selamat telah terlaksana dengan baik serta optimal sesuai dengan standar operasional prosedur dan PM-IK (Prosedur Mutu dan Instruksi Kerja) yang ada.

Sistem kerja unit AMC dengan sistem shift yaitu pada Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo petugas AMC berjumlah 10 personil. Dalam kegiatannya sehari-hari, pelaksana tugas Apron Movement Control (AMC) menugaskan 3 personel pada masing-masing tempat yaitu pada bagian garbarata, bagian pencatatan dan informasi serta bagian pengawasan di apron. Para personel AMC bertugas selama 12 Jam setiap harinya, secara bergiliran (shift) yang dimulai dari shift pagi pada pukul 06:00-13:00, kemudian shift siang dimulai pada pukul 12:00 sampai selesai kegiatan penerbangan. Untuk shift siang wajib sudah berada 15 menit sebelum jatah shiftnya mulai, bertujuan mengoptimalkan hasil kerja dan produktivitas dari setiap personel AMC di Bandar Internasional Komodo Labuan Bajo. Sistem kerja yang dimaksud yaitu masuk dinas, kemudian terima laporan dari shift sebelumnya jika ada request atau ada pesawat VIP, parking stand nomor berapa, dan apabila terdapat masalah sebelumnya disampaikan pada pergantian shift. Pada unit AMC Bandar Komodo Labuan Bajo memiliki tugas sebagai berikut:

- a) Melakukan plotting parking stand pesawat udara yang melakukan pendaratan.
- b) Melakukan pencatatan pergerakan pesawat udara yang masuk dan keluar pada Apron Movement Sheet (AMS).
- c) Menginformasikan rencana lokasi parking stand kepada ground handling dan tower (ATC).
- d) Melakukan pengawasan terhadap pergerakan lalu lintas kendaraan yang beroperasi di wilayah sisi udara (*Airside*).
- e) Melakukan pengawasan terhadap petugas yang melakukan kegiatan di wilayah sisi udara (*Airside*).
- f) Melaksanakan kegiatan marshalling terhadap pesawat udara charter VIP/VVIP dan Non-VIP.
- g) Melaksanakan kegiatan guide atau panduan terhadap pesawat yang request menggunakan *Follow Me Car* seperti saat cuaca buruk.
- h) Melakukan pemeriksaan di wilayah apron agar selalu tertib dan teratur dengan melaksanakan pengontrolan terhadap pergerakan kendaraan, *ground support equipment* (GSE), dan orang-orang yang melakukan kegiatan di wilayah *apron*, serta melakukan penindakan apabila terjadi pelanggaran.

Tujuan dari penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside bertujuan agar dalam aktivitas penerbangan tidak mengalami bahaya yang akibatnya kepada kerugian, cedera bahkan kematian orang. Oleh karena itu unit *Apron Movement Control* selalu mengawasi segala pergerakan di *airside* dengan mengacu kepada ketentuan perundang-undangan. Wilayah *airside* adalah zona yang penuh dengan aktivitas intensif dan berisiko tinggi. Setiap kelalaian, baik dari individu maupun kendaraan operasional, berpotensi menimbulkan bahaya serius seperti tabrakan pesawat, kecelakaan kerja, kerusakan fasilitas, hingga gangguan besar pada jadwal penerbangan. Oleh karena itu, pengaturan pergerakan oleh unit AMC bukan hanya soal kedisiplinan, melainkan bagian integral dari sistem keselamatan penerbangan secara keseluruhan.

Dalam menjalankan tugas ini, Unit AMC memegang peranan sentral, mereka bertanggung jawab untuk terus mengawasi, mengatur, dan mengendalikan semua pergerakan di area *airside*, baik yang dilakukan oleh kendaraan darat maupun oleh para pekerja di *airside*. Pengawasan ini dilakukan dengan ketat, menggunakan berbagai alat bantu seperti radio komunikasi, CCTV, hingga patroli rutin. AMC tidak hanya bertindak reaktif terhadap pelanggaran, tetapi juga proaktif dalam melakukan sosialisasi, penegakan aturan, serta memberikan panduan operasional yang sesuai dengan standar keselamatan internasional. Ini merupakan tugas yang berat karena petugas AMC membutuhkan ketelitian tinggi, respon cepat, serta pemahaman mendalam terhadap prosedur penerbangan.

Semua aktivitas pengawasan tersebut selalu berlandaskan pada ketentuan perundang-undangan yang berlaku, baik nasional maupun internasional. Regulasi ini mencakup standar keselamatan dari otoritas penerbangan sipil, aturan lalu lintas di *airside*, hingga panduan teknis tentang operasional bandara. Dengan berpegang pada kerangka hukum ini, unit AMC memastikan bahwa setiap tindakan yang diambil tidak hanya sah secara hukum, tetapi juga memenuhi prinsip-prinsip keselamatan terbaik. Dengan demikian, melalui penertiban yang sistematis dan konsisten, risiko kerugian, cedera, bahkan kematian dapat diminimalkan, menjaga keselamatan seluruh pengguna jasa bandara serta kelangsungan operasional penerbangan.

Mekanisme pengawasan pergerakan orang dan kendaraan di wilayah *airside* bandara komodo labuan bajo oleh petugas AMC dilakukan secara sistematis melalui kombinasi pemantauan langsung, penggunaan teknologi, serta koordinasi intensif dengan berbagai pihak di bandara. Petugas AMC melakukan patroli rutin dengan kendaraan khusus (*follow me car*), memantau area melalui CCTV, serta menggunakan sistem komunikasi radio untuk memberikan instruksi atau peringatan secara real-time. Optimalisasi pengawasan dicapai

dengan menetapkan jalur kendaraan yang jelas, pemberian tanda-tanda visual seperti marka dan lampu khusus, serta implementasi sistem izin khusus bagi setiap kendaraan dan personel yang bergerak di airside. Selain itu, unit AMC dalam setiap satu tahun melakukan pelatihan atau pertemuan berkala kepada pengemudi kendaraan operasional dan personel *ground handling* dengan tujuan untuk memastikan mereka memahami standar keselamatan dan prosedur pergerakan yang berlaku.

Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999 bahwa setiap pergerakan kendaraan di wilayah airside harus menemui standar aturan yang telah ditetapkan. Standar tersebut bertujuan untuk menghindari potensi bahaya yang akan terjadi. Petugas AMC akan bertindak tegas atas setiap pelanggaran yang terjadi seperti yang diungkapkan Narasumber 1 dan 2 berikut ini:

“tahapan-tahapan tindakan dalam penertiban personil yang melanggar dari mulai teguran lisan sampai pencabutan PAS bandara”. Narasumber 1.

“terhadap pengguna jasa kami melakukan teguran lisan apabila tidak ada perubahan dari personil yang di tegur tersebut kami akan mengirimkan surat ke penyedia jasa tersebut, lalu akan dilakukan pencabutan PAS bandara kepada yang bersangkutan” Narasumber 2.

Prosedur atau tahapan-tahapan tindakan yang dilakukan terhadap personel yang melakukan pelanggaran di wilayah airside bandara, yaitu:

- Pada area terbatas yang hanya boleh diakses oleh pihak yang memiliki izin khusus. Prosedur ini biasanya dimulai dari tindakan yang bersifat persuasif seperti teguran lisan, lalu meningkat secara bertahap menjadi tindakan administratif dan disipliner yang lebih tegas, seperti teguran tertulis, pembekuan sementara akses, hingga tindakan paling akhir yaitu pencabutan PAS bandara (kartu izin masuk area terbatas). Tahapan ini diterapkan secara sistematis untuk menjamin keamanan, keselamatan, dan ketertiban di wilayah airside yang merupakan area vital dalam operasional bandara. Sebagai contoh masalah di airside Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, seorang teknisi dari maskapai kedatangan mengoperasikan kendaraan di area apron tanpa mengenakan rompi keselamatan dan melanggar batas kecepatan.
- Bagi pihak yang melakukan pelanggaran, ia diberikan teguran lisan oleh petugas AMC terhadap pelanggaran seperti ini, jika dalam waktu seminggu, kembali melakukan pelanggaran serupa. Akibatnya, dapat menerima teguran tertulis dari AMC. Setelah beberapa pelanggaran berulang dan tidak menunjukkan perbaikan perilaku, PAS bandara yang bersangkutan dapat dicabut, yang berarti yang bersangkutan tidak lagi

memiliki izin untuk bekerja di area airside hingga evaluasi ulang dilakukan dikemudian hari oleh otoritas bandar udara (OTBAN). Proses ini menunjukkan merupakan tahapan tindakan disipliner untuk menjamin kepatuhan terhadap regulasi keselamatan di wilayah airside Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 terhadap pelaku pelanggaran aturan dan tata tertib berkendara diperlukan penerapan sanksi yang lebih keras dan tegas. Setiap pelanggaran, baik itu ringan, sedang, maupun berat, harus ditindak lanjuti dengan serius agar para pelaku dapat merasakan efek jera dan tidak mengulangi kesalahan tersebut. Selain itu mengadakan kegiatan Ramp Safety Campaign secara berkala, melakukan pemeriksaan rutin penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) lengkap sesuai dengan peraturan yang berlaku, dapat dibuat sebuah Table Banner yang berisi informasi mengenai pelanggaran dan sanksi atau hukuman bagi para pelanggar sehingga menjadi pelajaran bagi personel ground handling lainnya, sehingga dapat mencegah mereka melakukan pelanggaran dan selalu menjaga mereka melakukan pelanggaran dan selalu menjaga disiplin dalam menjalankan tugas. Tidak kalah penting, diupayakan untuk menambah Sumber Daya Manusia (SDM) bagi personel AMC agar dapat lebih optimal dalam menjalankan tugas sesuai fungsi dan Standar Operasional Prosedur (SOP).

Mengacu pada dasar hukum unit AMC untuk menjalankan tugas pengawasan dan penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside berdasarkan SKEP/100/1985 tentang Tata Tertib Bandar Udara ini mengatur ketertiban umum, operasi pesawat, keselamatan, fasilitas, dan layanan di bandar udara. Narasumber 2 memberikan ungkapan bahwa:

“Masih terdapat ketidaksesuaian dalam pengoperasian dan penempatan GSE di airside. Untuk bentuk pelanggarannya yang paling sering terjadi yaitu penempatan GSE yang tidak sesuai dengan tempatnya, kadang masih di dalam Aircraft Safety Area maupun di No-Parking Area”. Narasumber 2.

Dalam melaksanakan tugas pelayanan terhadap pesawat di sisi udara para petugas/operator GSE dan kendaraan tidak disiplin dan terkesan terburu-buru serta diletakan pada tempat yang dilarang atau tidak seharusnya, apabila hal ini dibiarkan terus menerus maka akan mengakibatkan ancaman terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan di sisi udara. Pergerakan kendaraan GSE di sisi udara yang tidak tertib, penempatan GSE yang tidak sesuai pada tempatnya, dan kekurangpahaman operator GSE terhadap tata tertib dan peraturan yang berlaku di sisi udara sangat berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan. Pergerakan GSE yang tidak tertib di sisi udara (airside) merupakan salah satu faktor risiko

besar dalam operasional bandara yang dapat berdampak langsung pada keamanan dan keselamatan aktivitas penerbangan. GSE mencakup berbagai jenis kendaraan dan peralatan pendukung seperti truk pengangkut bagasi, towing tractor, air starter unit, hingga tangga penumpang bergerak. Ketidaktertiban dalam pergerakan kendaraan ini seperti melintas tanpa izin, tidak mengikuti jalur marka yang telah ditetapkan, atau melaju dengan kecepatan yang melebihi batas dapat menyebabkan insiden tabrakan dengan pesawat, gangguan pada manuver pesawat di apron atau taxiway, serta memperbesar risiko kecelakaan kerja. Di banyak kasus, penyebab utama dari ketidaktertiban ini adalah minimnya pengawasan dan lemahnya penegakan aturan, terutama pada jam-jam padat aktivitas penerbangan.

Selain itu, penempatan GSE yang tidak sesuai dengan area parkir atau tempat yang telah ditentukan juga memperburuk situasi. Ketika GSE diparkir sembarangan misalnya terlalu dekat dengan jalur pergerakan pesawat atau menutupi jalur kendaraan lain, hal ini tidak hanya mengganggu efisiensi operasional, tetapi juga menciptakan potensi bahaya serius, seperti GSE terseret engine blast atau menghalangi pandangan pilot maupun operator kendaraan lain. Faktor lain yang sangat berpengaruh adalah kekurangpahaman operator GSE terhadap tata tertib dan peraturan di sisi udara. Banyak operator GSE yang belum memiliki pelatihan yang memadai atau tidak memahami pentingnya patuh terhadap prosedur keselamatan, seperti larangan merokok, penggunaan alat pelindung diri, atau protokol evakuasi darurat. Berdasarkan laporan tahunan dari Airport Council International (ACI), hampir 60% insiden keselamatan non-fatal di airside berkaitan dengan GSE, yang menunjukkan perlunya pelatihan berkala, peningkatan pengawasan, serta sanksi tegas bagi operator yang melanggar aturan.

Berkaitan dengan penertiban orang dan kendaraan di airside, pencegahan terhadap potensi masalah yang mungkin terjadi, hal ini sejalan dengan penelitian-penelitian terdahulu yang telah dilakukan dilakukan, misalnya oleh Ririn Agus Triana (2023) bahwa pengawasan unit AMC terhadap disiplin pengguna jasa yaitu melakukan pengawasan terhadap semua kegiatan operasional di apron seperti pengawasan terhadap kecepatan kendaraan GSE dan juga kendaraan petugas, pengawasan terhadap mobilitas orang atau penumpang, pengawasan terhadap perlengkapan yang harus digunakan petugas seperti safety vest (rompi), pengawasan terhadap engine running up, pengawasan saat refuelling, dan juga pengawasan terhadap kebersihan area apron. Cara unit AMC mendisiplinkan pengguna jasa di sisi udara (apron) adalah mengawasi terhadap semua mobilitas orang/penumpang, kemudian untuk petugas Ground Handling apabila melanggar aturan, maka wajib mendapatkan tindakan dari AMC. Tindakan yang dilakukan adalah teguran langsung kepada yang bersangkutan dan apabila teguran kepada orang yang sama sampai tiga kali, maka pas bandaranya dicabut atau ditahan,

dengan begitu sehingga yang bersangkutan tidak diperbolehkan atau dilarang bekerja di area apron atau di wilayah sisi udara.

Kendala Unit AMC dalam melakukan pengawasan dan penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside serta solusinya

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa terdapat beberapa faktor kendala terkait dengan aktivitas pengawasan unit AMC. Dari beberapa kendala yang ada, tentunya akan ada dampak terhadap pengawasan AMC dalam menjamin keselamatan penerbangan khususnya di wilayah airside Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

“kendala dalam melakukan penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside selama ini yaitu pengaturan terhadap pergerakan penumpang domestik pada saat boarding bersamaan dengan penumpang internasional. Kendala lain yaitu di sini masih kekurangan personil AMC”. Narasumber 1.

Salah satu kendala signifikan dalam penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside adalah pengaturan pergerakan penumpang domestik dan internasional yang melakukan boarding secara bersamaan. Masalah ini sering kali terjadi di bandara yang memiliki keterbatasan infrastruktur, seperti terbatasnya garbarata (aviobridge), jalur penghubung terminal atau fasilitas pemisahan fisik antara area domestik dan internasional. Ketika penumpang dari dua jenis penerbangan bergerak dalam waktu yang hampir bersamaan, risiko terjadinya kontaminasi penumpang (misalnya penumpang domestik masuk ke jalur internasional atau sebaliknya) meningkat. Petugas AMC dalam pengawasan jadi ada tambahan dan pengaturan jalur menggunakan barikade sementara sering kali dilakukan, namun tidak selalu efektif, terutama saat terjadi lonjakan penumpang pada jam sibuk. Ini merupakan konsekuensi pengawasan AMC di lapangan setiap hari, bila tidak maksimal akan berpotensi bahaya. Karena keterbatasan personel dan kegagalan koordinasi, beberapa penumpang domestik tidak melewati jalur yang benar, dan secara tidak sengaja masuk ke jalur internasional. Hal ini menyebabkan keterlambatan keberangkatan, bukti relevan dari laporan Direktorat Keamanan Penerbangan menunjukkan bahwa 80% pelanggaran pergerakan penumpang di wilayah airside disebabkan oleh kegagalan pemisahan jalur dan minimnya signage serta koordinasi antar terminal. Maka dari itu, peningkatan jumlah personil AMC dan teknologi pengawasan seperti CCTV dan perbaikan SOP (Standard Operating Procedure) sangat penting untuk mencegah terulangnya masalah serupa.

Berdasarkan beberapa kendala yang ada, dapat disimpulkan bahwa unit AMC dalam pengawasan ketertiban orang dan kendaraan adalah sebagai berikut:

Kekurangan Personil AMC

Unit AMC Bandar Udara Komodo Labuan Bajo saat ini memiliki jumlah personil 10 orang. Menurut Narasumber 1 / Kepala Unit AMC, Bapak Gilang Supriyatno

“Jumlah personil AMC jika ukur berdasarkan aktivitas operasional yang menjadi tuntutan akhir akhir ini seperti banyaknya traffic penerbangan, banyaknya pergerakan penumpang umum maupun pariwisata serta padatnya aktivitas di wilayah airside sehingga dipandang perlu untuk penambahan personil. Secara ideal harusnya jumlah personil AMC saat ini ditambah menjadi 15 orang, karena AMC bekerja berdasarkan shift sehingga dalam pembagian shift dan pembagian tanggung jawab kerja di setiap titik dapat tercapai dengan baik”. Narasumber 1.

Personil AMC bertanggung jawab untuk memastikan pesawat dalam kondisi aman dan siap terbang, kemudian terjaminnya kebersihan di area apron, dari tumpahan bahan bakar, kondisi seluruh area bebas dari FOD, serta memastikan pergerakan kendaraan dan orang sesuai prosedur. Dampak dari kekurangan personil bisa mengarah pada pengawasan dan pelayanan yang tidak optimal, yang meningkatkan risiko masalah teknis dan keselamatan penerbangan. Kemudian beban kerja yang meningkat karena personil yang ada harus bekerja lebih keras dan lebih lama untuk menutupi kekurangan, yang bisa menyebabkan kelelahan dan penurunan kualitas kerja. Ini juga bisa mengurangi efisiensi dan akurasi dalam melakukan tugas pengawasan dan pelayanan.

Pelanggaran Pengguna Jasa

Wilayah airside adalah area dengan risiko tinggi karena melibatkan pesawat yang sedang beroperasi dan peralatan berat. Pelanggaran di area ini, seperti berada di lokasi terlarang atau tidak mematuhi prosedur keamanan, bisa meningkatkan risiko kecelakaan atau insiden yang membahayakan keselamatan pesawat dan penumpang maupun petugas itu sendiri. Pelanggaran yang terjadi di wilayah airside Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo seperti petugas yang tidak memakai Alat Pelindung Diri (APD) sesuai prosedur, kemudian kecepatan kendaraan yang melebihi batas maksimum karena berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VII/1999 bahwa kecepatan kendaraan pada acces road 40 km/jam, service road 25 km/jam, make up/break down area 15 km/jam, apron 10 km/jam, tetapi masih ditemukan petugas yang bekerja di wilayah airside masih melanggar aturan tersebut.

Pada praktiknya, pengawasan di wilayah airside menghadapi beberapa kendala seperti yang disebutkan di atas, karena tingginya volume aktivitas pada jam sibuk, sehingga dengan keterbatasan jumlah personel pengawas ini menyebabkan menurunnya akurasi pengawasan, serta faktor cuaca buruk yang dapat mengurangi efektivitas pemantauan visual. Dari masalah

ini, penting untuk memperhatikan jumlah personil karena walaupun menggunakan teknologi tetapi peran manusia sangat penting pada setiap titik.

Permasalahan pada penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Ariesta, 2022) di Bandar Udara Sentani Jayapura mengenai peran AMC untuk meningkatkan keselamatan di airside bahwa masalah terkait disiplin pengguna jasa di wilayah airside ditemukan petugas-petugas yang bekerja di wilayah airside tidak disiplin seperti melanggar ketentuan penarikan Baggage Chart karena secara aturan adalah bergandeng 4 tetapi biasanya ditemukan bergandeng 5 bahkan 6, hal tersebut dapat menimbulkan kecelakaan. Kemudian adanya kecepatan kendaraan yang tidak sesuai aturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999, karena terburu-buru maka laju kendaraan melebihi ketentuan yang berlaku. Penempatan peralatan GSE (Ground Support Equipment) ada yang tidak sesuai biasanya ditemukan pada saat selesai dipakai atau yang sedang operasi. Adanya tumpahan bahan bakar di apron oleh pihak airline/GH yang dapat mengakibatkan kebakaran karena suhu panas di apron sangat tinggi.

Solusi terhadap kendala ini mencakup peningkatan jumlah personil AMC sehingga dalam pelaksanaan pengawasan dapat terlaksana dengan baik tanpa hambatan dan meningkatkan kualitas perangkat monitoring seperti CCTV untuk mendeteksi pelanggaran yang mungkin terjadi, penggunaan sistem manajemen lalu lintas kendaraan (Vehicle Movement Monitoring System), serta pembentukan tim reaksi cepat yang siap bertindak saat terjadi insiden. Penguatan koordinasi lintas unit, misalnya antara AMC, Air Traffic Control (ATC), Ground Handling, dan Aviation Security juga menjadi langkah krusial agar setiap potensi gangguan dapat segera diatasi tanpa menimbulkan risiko lebih besar terhadap keselamatan penerbangan.

Sebagai ukuran keberhasilan pada peran tugas dan tanggung jawab unit AMC adalah dengan mengoptimalkan pengawasan untuk menciptakan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan tanpa mengurangi segala peraturan yang telah ditetapkan. Keamanan dan keselamatan menjadi faktor yang mempunyai pengaruh besar dalam aktivitas penerbangan, mengingat transportasi udara yang sangat sensitive sehingga kegiatan penerbangan harus selalu aman setiap saat. Kekurangan personil juga menjadi kendala pada saat AMC melakukan pengawasan di wilayah airside, oleh karena itu ketersediaan personil, kedisiplinan pekerja di airside menjadi hal yang sangat diperhatikan dan terus dilakukan upaya perbaikan kedepannya.

5. KESIMPULAN

Kesimpulan penelitian mengenai optimalisasi yang dilakukan Unit AMC untuk pengawasan dan penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo adalah sebagai berikut:

Optimalisasi yang dilakukan unit AMC untuk pengawasan dan penertiban pergerakan orang dan kendaraan di wilayah airside Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo untuk menjamin terwujudnya kondisi aman dan selamat telah terlaksana dengan baik sesuai dengan standar operasional prosedur PM-IK (Prosedur Mutu dan Instruksi Kerja). Pengawasan mulai dari pengawasan pergerakan pesawat dan engine run up/adle, pengawasan kecepatan kendaraan GSE, pengawasan kepada pekerja di airside dan kelengkapan Alat Pelindung Diri serta pengawasan terhadap pergerakan penumpang di area apron yang akan menuju pesawat. Pelaksanaan penertiban tersebut untuk memenuhi kondisi yang efektif, efisien, aman serta selamat.

Kendala pada Unit AMC untuk menjamin keselamatan penerbangan yaitu kekurangan personil yang mengakibatkan beban kerja meningkatkan sehingga mengarah pada pengawasan yang kurang optimal dan masih terjadi pelanggaran pengguna jasa atau pekerja di wilayah airside yang dapat mempengaruhi potensi kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, M. (2015). Manajemen Pemasaran Jasa. Alfabeta.
- Akbar, A. Y., & Imaningsih, N. (2015). Analisis Pengaruh Relationship Marketing dan Loyalitas Terhadap Kepuasan Konsumen Rumah Sakit Sumber Kasih Surabaya. STIE ABI Surabaya & UPN Veteran.
- Alfiyah, N. (2018). Hubungan Penanganan Keluhan (Complaint Handling) Terhadap Loyalitas Pelanggan di Instalasi Rawat Inap Rumah Sakit Siti Aisiyah Madiun. Skripsi, STIKES Bhakti Husada Mulia.
- Amal, R. A. (2017). Hubungan Customer Relationship Management Terhadap Loyalitas Pasien Rawat Inap (Studi di Rumah Sakit Ibnu Sina Kota Makasar). Skripsi, Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan, Universitas Islam Negeri Alauddin.
- Ardial. (2018). Fungsi Komunikasi Organisasi. Lembaga Penelitian dan Penulisan Ilmiah AQLI.
- Arikunto, S. (2010). Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik. Rineka Cipta.
- Assauri, S. (2013). Strategic Marketing. Rajagrafindo Persada.
- Azwar, S. (2011). Sikap Manusia dan Teori Pengukurannya. Pustaka Pelajar.

- Borean, A. (2024). Kajian Peran Petugas Apron Movement Control (AMC) dalam Menjalankan Prinsip 3S+1C di Wilayah Airside Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Papua. *Jurnal Mahasiswa: Jurnal Ilmiah Penalaran dan Penelitian Mahasiswa*, 6(2), 1–11. <https://doi.org/10.51903/jurnalmahasiswa.v6i2.846>
- Buttle, F. (2014). *Customer Relationship Management: Concept and Tools* (Edisi ke-1). Bayumedia Publishing.
- Damara, W. (2020). Implementasi Kebijakan tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman Masyarakat (Studi Penertiban Pedagang Kaki Lima Oleh Satuan Polisi Pamong Praja di Kabupaten Nunukan). *Jurnal Tatapamong*, 2(2), 1–16.
- Darmanto, & Wardaya, S. (2016). *Manajemen Pemasaran Untuk Mahasiswa, Usaha Mikro, Kecil dan Menengah* (Edisi ke-1). Deepublish.
- Dimiyati, M. (2016). Komparasi Pengaruh Relationship Marketing Dengan Membangun Loyalitas Pasien Rumah Sakit Islam di Kabupaten Banyuwangi. *Jurnal Manajemen*, 10(2), 451–472.
- DPR RI. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1.
- Farida, I. (2015). Hubungan Dimensi Pemasaran Relasional Terhadap Loyalitas Nasabah (Studi di PT Asuransi Takaful Keluarga Cabang Bintaro). Skripsi, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Fattah, A. (2016). Hubungan Kualitas Pelayanan Kesehatan Terhadap Loyalitas Pasien di Rawat Inap RS Ibu dan Anak Sitti Khadijah Makasar. Skripsi, Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan, Universitas Islam Negeri Alauddin.
- Griffin, J. (2005). *Customer Loyalty: Menumbuhkan dan Mempertahankan Kesetiaan Pelanggan*. Erlangga.
- Hasmi. (2016). *Metode Penelitian Epidemiologi*. Trans Info Media.
- Hernawan, M. A. (2016). Pengawasan Unit Apron Movement Control (AMC) dan Disiplin Pengguna Jasa di Apron Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 2(3). <https://doi.org/10.54324/j.mbt.v2i3.936>
- Hitimala, A., & Yudianto, K. (2024). The Supervising Role of the Apron Movement Control (AMC) Unit on Aviation Security and Safety at Pattimura Ambon International Airport. *Journal of Citizen Research and Development*, 1(2). <https://doi.org/10.57235/jcrd.v1i2.3624>
- Irmawati, L. I. (2014). *Manajemen Pemasaran di Rumah Sakit*. Surabaya.
- Lovelock, C., Wirtz, J., & Mussry, J. (2010). *Pemasaran Jasa* (Edisi ke-7). Erlangga.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta.

- Nurhikmah, & Latief, I. S. R. (2015). Pengaruh Customer Relationship Management Terhadap Relationship Quality dan Customer Lifetime Value di Poliklinik Spesialis RS Stella Maris Makasar. Universitas Hasanuddin.
- Purnamasari, S. E., dkk. (2015, Januari 4). Peranan Kepuasan dalam Memediasi Pengaruh Relationship Marketing Terhadap Loyalitas Pasien RS Nahdlatul Ulama Banyuwangi. Universitas Jember.
- Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang RI Nomor 14 Tahun 2009 Tentang Rumah Sakit. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2014). Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 56 Tahun 2014 Tentang Klasifikasi dan Perizinan Rumah Sakit. Jakarta.
- Respati, A. S. (2015). Hubungan Mutu Pelayanan Kesehatan Dengan Tingkat Kepuasan Pasien Rawat Inap (Studi di Puskesmas Halmahera Kota Semarang). Skripsi, Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Semarang.
- Rikomah, S. E. (2017). Farmasi Rumah Sakit. Deepublish.
- Rosjidi, C. H., Isro'in, L., & Wahyuni, N. S. (2017). Penyusunan Proposal dan Laporan Penelitian Step By Step. Unmuh Ponorogo Press.
- Saputra, Y. (2017). Pengaruh Dimensi Relationship Marketing Terhadap Customer Retention (Studi Pada Tiwana Musik Studio Bandar Lampung). Skripsi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Bandar Lampung.
- Setiawan, S. (2011). Loyalitas Pelanggan Jasa. PT Penerbit IPB Press.
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif. Alfabeta.
- Sujarweni, V. W. (2014). SPSS Untuk Penelitian. Pustaka Baru Press.
- Tamtama, N. N. (2017). Peran Relationship Marketing dalam Menciptakan Loyalitas Pelanggan Pemasang Iklan (Studi di Perusahaan Penerbit Media Cetak). Tesis, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Umbara, C. (2009). Undang-Undang R.I. Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Cet. 1). Citra Umbara.
- Yunida, M. E. (2016). Pengaruh Citra Rumah Sakit dan Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas Pelanggan Melalui Kepuasan Pelanggan (Studi Pada Rumah Sakit Amal Sehat Wonogiri). Skripsi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Yogyakarta.