

ANALISIS PENGAWASAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP AKTIVITAS MARSHALLER DI APRON BANDAR UDARA H. ASAN SAMPIT

Rivan Nuriansyah

Manajemen Transportasi Udara ; STTKD Yogyakarta

E – Mail: 20090028@students.sttkd.ac.id

ABSTRACT

The prevention of accidents between aircraft and obstructing objects on the apron is controlled by a unit, namely Apron Movement Control. This unit also plays a role in regulating aircraft maneuvers, regulating the movement of vehicles or facilities on the apron, providing information services for aviators and related units if there is a special need. This unit must ensure the security, safety, and smooth operation of flights, especially on the apron. The authors used qualitative data types that focused on the Apron Movement Control (AMC) Unit and marshaller in addition to other information relevant to this study. Primary and secondary data are the data sources for this study. In this research, the data analysis technique used is descriptive analysis. The data obtained from observations, interviews, and documentation will be compiled with a narrative pattern that presents information about the situation being studied and the phenomenon in the field. The results of this study show that the process of supervising marshaller activities when guiding the maneuvering aircraft to the parking lot that has been determined by the AMC is running well. However, a marshaller had violated several safety regulations. The Apron Movement Control (AMC) unit is doing a good job, but they need to be more resolute and bold to prevent violations, such as imposing sanctions that include withholding the Airport Pass or revocation to ensure safe and comfortable flight operations.

Keywords: *Apron Movement Control, SOP, Marshaller.*

ABSTRAK

Pencegahan kecelakaan antar pesawat dan benda yang menghalangi di apron dikendalikan oleh suatu unit yaitu *Apron Movement Control*. Unit ini juga berperan dalam pengaturan manuvering pesawat, pengaturan gerak kendaraan atau fasilitas di apron, pelayanan informasi bagi penerbang dan unit terkait apabila adanya suatu kebutuhan khusus. Unit ini harus memastikan keamanan, keselamatan, dan kelancaran operasional penerbangan khususnya di *apron*. Penulis menggunakan jenis data kualitatif yang berfokus tentang Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan marshaller selain informasi lain yang relevan dengan penelitian ini. Data primer dan sekunder adalah sumber data untuk penelitian ini. Pada penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif. Data yang diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi akan disusun dengan pola narasi yang menyajikan informasi tentang situasi yang diteliti dan fenomena di lapangan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses pengawasan kegiatan marshaller saat memandu pesawat manuver ke tempat parkir yang sudah ditentukan oleh pihak AMC berjalan dengan baik. Namun, seorang marshaller telah melanggar beberapa peraturan keselamatan. Unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan pekerjaan yang baik, tetapi mereka perlu lebih tegas dan berani untuk mencegah pelanggaran. seperti memberikan sanksi yang mencakup penahanan Pas Bandara atau pencabutan. untuk memastikan kegiatan operasional penerbangan aman dan nyaman.

Kata Kunci : *Apron Movement Control, SOP, Marshaller*

PENDAHULUAN

Mengingat Indonesia adalah Negara maritim Bandar udara berperan penting dalam hal ini. Faktor inilah yang menjadikan transportasi udara sebagai sarana yang dapat mempermudah dan mendukung perpindahan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain, yang menjadi penghubung bagi daerah yang tidak mudah dijangkau menggunakan moda transportasi lain, sebagai contoh, Bandar Udara H. Asan Sampit, Kalimantan Tengah. Berdasarkan kawasannya Bandar Udara terdapat 2 bagian yaitu sisi darat (*landside*) dan sisi udara (*airside*). Sisi darat (*landside*) ialah fasilitas yang disediakan oleh pihak Bandar Udara letaknya berada di terminal Bandar Udara, yang berfungsi untuk memberikan kenyamanan kepada penumpang dan seluruh pengguna jasa transportasi udara sehingga dapat membuat para penumpang nyaman menggunakan sarana transportasi udara, zona ini bisa diakses untuk umum. Sedangkan sisi udara (*airside*) adalah area pergerakan aktivitas pesawat udara dan penunjang lainnya baik saat pesawat *take off*, *landing* maupun *ground time*.

Pengelolaan tugas dan kewajiban bandar udara didukung dengan pembentukan unit atau divisi untuk membantu pelaksanaan tugas tersebut. Unit *Apron Movement Control* (AMC) menjadi bagian dari divisi yang berkaitan dengan pelayanan operasional bandar udara yang dinaungi oleh Dinas Operasional Bandar Udara dan dipimpin oleh Kepala Unit (KANIT) AMC atau Koordinator AMC. Unit ini merupakan unit central yang mempunyai peran dan tanggung jawab krusial dalam pemberian pelayanan yang memuaskan terhadap kegiatan yang ada di sisi udara (*airside*) seperti, *manuvering* pesawat, lalu lintas kendaraan, penumpang, dan kebersihan *apron* serta pencatatan data penerbangan khususnya di Bandar Udara H. Asan Sampit.

Dasar pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara H. Asan Sampit yaitu *Standard Operating Procedures* (SOP) *Manual Book Apron Movement Control* (AMC) dalam rangka mengatur, mengontrol, dan mengawasi ketertiban di *apron*, dan juga termasuk pelayanan *Marshalling* yang di tangani oleh *Marshaller* dari perusahaan *Ground Handling* milik PT. Mulio Citra Angkasa (MCA) serta berbagai aktivitas operasional lainnya yang diselenggarakan di *apron*.

Pada saat On Job The Training (OJT) bulan Agustus 2023, Peneliti mencatat beberapa temuan, pertama adanya *incident* bahwa pesawat *wings air* rute SUB-SMQ tertancap baut namun ini tidak bisa dibuktikan bahwa tertancap bautnya memang di Bandar Udara H. Asan Sampit dikarenakan pihak AMC sudah melakukan pengecekan setiap pagi hari sebelum berdinis dan *cross check* di area *apron* bahwa sudah dinyatakan *cleareance* sedangkan pihak *airlines* tidak bisa membuktikan dengan foto atau adanya yang melihat bahwa itu tertancapnya memang di *apron* Bandar Udara H. Asan Sampit, karena sebelumnya penerbangan dari Surabaya dan juga pihak *airlines* bekerja sama dengan *marshaller* dari pihak *ground handling* jadi selanjutnya tugas mereka yang bertanggung jawab sebelum pesawat *manuver* ke *parking stand*. Yang kedua *marshaller* tidak *standby* di *parking stand* yang sudah dialokasikan oleh pihak Unit *Apron Movement Control* (AMC). Yang seharusnya sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang berlaku, *marshaller* harus *standby* 10 menit sebelum memandu parkirnya pesawat guna mengadakan langkah persiapan seperti mengecek kebersihan *parking stand* dengan memastikan bebas dari *foreign object damage* (FOD) atau *obstacle* agar pesawat bisa *block on* di *parking stand* dengan aman dan nyaman. Selain itu ditemukan *marshaller* tidak menggunakan *earmuff* (pelindung telinga) yang

bertujuan agar terhindar dari kebisingan dan kerusakan *parallel* saat beraktivitas dan memandu parkirnya pesawat di apron. Namun karena hal inilah untuk keselamatan, keamanan, dan kenyamanan sangat minim dan kurang diperhatikan sehingga dapat berpotensi merugikan bagi setiap pengguna jasa Bandar Udara terkhususnya pada saat pesawat *ground time* di apron.

Berdasarkan penjelasan diatas, penulis memiliki ketertarikan untuk melakukan penelitian mengenai “Analisis Pengawasan Unit *Apron Movement Control* (AMC) Terhadap Aktivitas *Marshaller* Di Apron Bandar Udara H. Asan Sampit”.

TINJAUAN PUSTAKA

Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan petugas di bandar udara yang berperan dan bertanggung jawab dalam operasional penerbangan, mengawasi perpindahan pesawat, lalu lintas kendaraan, penumpang serta megawasi kebersihan di area *apron*, serta pencatatan data penerbangan. Dalam bertugas, personel unit ini dibekali dan diwajibkan memiliki lisensi dan rating untuk memastikan kecakapan mereka dalam mengemban tugas dan tanggung jawab mereka. Berdasarkan Standar Operasional Prosedur Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki fungsi kerja dan tanggung jawab sebagai berikut :

- a. Mengontrol perpindahan pesawat udara di apron untuk mencegah terjadinya insiden antar pesawat dengan kendaraan lainnya.
- b. Mengarahkan pesawat udara yang bergerak masuk ke apron serta mengkoordinasikan dengan *Aerodrome Control* (ADC) terkait pesawat yang bergerak keluar dari *apron*.
- c. Memastikan keselamatan dan kelancaran kendaraan, orang, dan barang-barang.

Peralatan pendukung bekerja Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara H. Asan sampit yaitu :

- a. HT (*Handy Talky*), digunakan oleh Unit AMC untuk berinteraksi secara langsung dengan unit-unit lain seperti ATC, *Ground Handling*, AVSEC, *Airlines*, Teknisi, PKP-PK dan unit-unit lain yang bersangkutan.
- b. Telepon, digunakan unit AMC untuk berkomunikasi dengan *Air Traffic Controller* (ATC)
- c. *Ear muff* (Penutup Telinga), digunakan untuk melindungi telinga petugas AMC dari kebisingan pesawat udara, yang dapat merusak telinga mereka saat mereka bekerja di lapangan.
- d. Komputer, digunakan Unit AMC untuk penginputan data-data penerbangan pesawat di apron dan membuat laporan-laporan serta sebagai penunjang dalam bekerja.
- e. *Follow Me Car* (Kendaraan Operasional), untuk mengawasi kelancaran dan tugas pengawasan di sisi udara (*airside*), termasuk pemeriksaan *apron* hingga panduan pesawat udara dan panduan kendaraan yang masuk ke area sisi udara.
- f. *Bats*, Alat seperti raket tenis meja sebagai penunjang petugas AMC Saat melaksanakan tugas pemanduan pesawat udara ke *parking stand* di gunakan pada siang hari.
- g. *Flash light*, Alat untuk *marshalling* sama seperti *bats* tetapi bentuknya seperti tongkat dan bedanya digunakan pada saat malam hari atau hari gelap.

Standard Operating Procedure (SOP)

Sailendra (2015) menjelaskan Standar Operasional Prosedur sebagai protokol yang

dirancang untuk menjamin kelancaran pekerjaan dan operasional organisasi maupun perusahaan. Bandar Udara H. Asan Sampit Mempunyai *Standard Operating Handling Procedure* dalam segala aspek kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan dan tata cara pengelolaan pelayanan kendaraan personel di sisi udara (*airside*) termasuk Apron.

Adapun beberapa Alat Pelindung Diri (APD) kerja berdasarkan SOP Unit AMC Bandar Udara H. Asan Sampit terutama bagi personel *ground handling* yang bertugas sebagai *Marshaller*, sebagai berikut :

1. Vest (Rompi), Pakaian kerja wajib lapangan (*airside*) yang berwarna terang dan di kedua sisinya terpasang *skotlite line* yang menyala bila terkena lampu di siang hari ataupun malam hari.
2. Sepatu Kerja (*Work Shoes*) harus digunakan sesuai dengan kondisi dilapangan agar untuk melindungi kaki dari kemungkinan terluka, tersetrum, atau menghindari bahaya dari *foreign object damage* (FOD).
3. *Earmuff* (Pelindung Telinga) berfungsi sebagai penutup telinga atau pembantu alat dengar agar terhindar dari kebisingan dan kerusakan parallel saat beraktivitas di lapangan yang di akibatkan oleh suara atau kebisingan *engine* pesawat udara.
4. Kacamata (*Face Shield*) , Petugas *Marshaller* sangat disarankan untuk mengenakan kacamata sebagai pelindung mata mereka dari silau dan kelilipan.
5. *Gloves* (Sarung Tangan) digunakan untuk menjaga telapak tangan tidak licin saat memegang *flashlight* atau *marshalling bat* ketika memandu parkir pesawat menuju tempat parkir.

Marshaller (Pemandu Parkir Pesawat)

Marshaller ditugaskan untuk memandu pilot dengan memberikan aba-aba atau sinyal visual untuk memarkir pesawat ke landasan pacu. Pilot biasanya berkoordinasi dengan beberapa petugas bandara saat pendaratan. Para pilot memerlukan bantuan dari seorang marshaller karena mereka tidak dapat melihat jalur parkir dari cockpit pesawat. Selain menggunakan gerakan tangan, marshaller akan memandu pilot dan berkomunikasi melalui isyarat visual. Marshaller harus mengarahkan instruksi yang tepat agar pesawat dapat parkir atau berhenti di lokasi yang telah ditentukan oleh Unit Pengendalian Gerakan Apron (AMC). 10 menit sebelum pesawat landing, penjaga akan berada di tempat parkir pesawat udara dan bersiap untuk memberikan instruksi kepada pesawat yang baru saja tiba di taxiway, jalan yang menghubungkan pesawat dari runway (landasan pacu) ke pesawat.

Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 20 Tahun 2015 Pasal 3 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR 139) menyatakan bahwa setiap personel Bandar Udara harus memiliki lisensi dan atau sertifikat kompetensi yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan atau pemeliharaan fasilitas bandar udara. Setiap personel juga harus memiliki lisensi yang sah dan berlaku, yang diperoleh melalui pendidikan dan atau Salah satu tugas utama petugas Marshaller adalah:

1. Menghindari adanya kecelakaan pesawat dengan melakukan pengecekan terhadap *parking stand* (tempat parkir pesawat) yang digunakan telah steril dan aman dari *Foreign Object Damage* (FOD) dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang berada di area parking stand.
2. Melakukan kontrol terhadap jarak antara sayap pesawat yang satu dengan yang lainnya agar

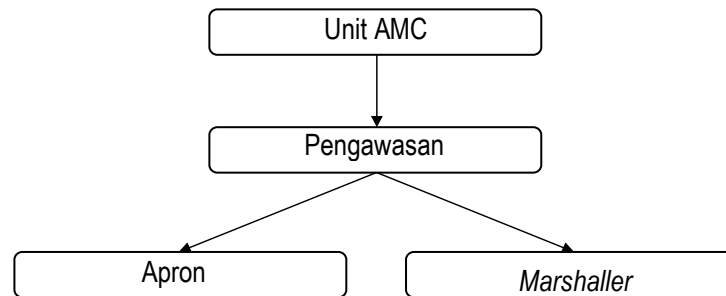
tidak bersentuhan atau bertabrakan.

3. Mengontrol dan menjamin kesesuaian dengan garbarata pada saat diparkir.

KERANGKA BERPIKIR

Peneliti menggunakan kerangka berpikir konseptual ini untuk menunjukkan bagaimana Unit AMC bertanggung jawab untuk memantau operasi marshaller di apron Bandar Udara H. Asan Sampit. Kerangka pikir diuraikan sebagai berikut:

Gambar 1. Kerangka Berpikir



Sumber : Peneliti

METODE PENELITIAN

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Bandar Udara H. Asan Sampit pada unit AMC. Peneliti akan membutuhkan waktu satu bulan untuk menyelesaikan penelitian setelah menerima surat izin. Waktu ini akan digunakan untuk pengumpulan dan pengolahan data.

Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan sumber data yang memberikan data kepada pengumpul data (Peneliti). Data primer diperoleh dari sumber pertama melalui observasi dan wawancara kepada personel Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara H. Asan Sampit.

Data sekunder adalah data yang digunakan untuk mendukung data primer, sumber data sekunder berbentuk dokumentasi-dokumentasi di lapangan terkait pengawasan Unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap aktivitas *Marshaller* di apron serta referensi lain dari jurnal dan internet.

Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, teknik pengumpulan data menggunakan menggunakan tiga metode yaitu :

- 1) Observasi. Peneliti menerapkan observasi terus terang dan tersamar untuk penelitian ini. Observasi terus terang berarti peneliti memberitahu maksud dan tujuannya kepada subjek yang ingin diteliti, peneliti juga menggunakan observasi tersamar dimana peneliti secara diam-diam mengamati sebuah subjek dan objek yang akan diteliti, hal ini dikarenakan kemungkinan ada informasi yang tidak boleh untuk disebarluaskan kepada publik.
- 2) Wawancara. Metode wawancara semi-terstruktur digunakan dalam penelitian ini untuk mengumpulkan informasi lebih lanjut tentang fakta di lapangan. Wawancara dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan yang sudah ada dalam pedoman wawancara serta

beberapa pertanyaan yang tidak ada. Metode wawancara dalam penelitian ini dilakukan pada 3 (tiga) orang dari Unit Apron Movement Control (AMC) Unit Penyelenggara Bandar Udara H. Asan Sampit dengan posisi Koordinator Unit AMC dan Petugas Junior AMC.

- 3) Dokumentasi. Dalam penelitian ini penulis mengambil dokumen berupa logbook, foto kegiatan, foto laporan pendukung yang diperlukan sesuai dengan keadaan dilapangan terkhususnya pada kegiatan pengawasan petugas Unit Apron Movement Control (AMC) terhadap aktivitas Marshaller di apron Bandar Udara H. Asan Sampit.
- 4) Studi Pustaka.

Teknik Analisis Data

1. Reduksi Data

Dalam reduksi data ini, peneliti melakukan proses living in (data yang dipilih) dan living out (data yang dibuang) melalui pengamatan, wawancara, dan dokumentasi. Proses ini dilakukan secara terus menerus dari awal pengumpulan data hingga data jenuh, karena reduksi data merupakan bagian dari proses analisis data itu sendiri.

2. Sajian Data

Dalam penelitian ini, penyajian data dapat berbentuk uraian narasi dan juga dapat diselingi dengan gambar, skema, matriks, tabel, rumus, dan lain-lain. Karena data biasanya tidak sistematis, penyajian data ini adalah hasil dari proses reduksi data sebelumnya agar menjadi sistematis dan bermakna.

3. Kesimpulan Data

Pada langkah ini, peneliti berusaha untuk memahami dan menganalisis informasi yang mereka kumpulkan untuk membuat kesimpulan tentang penelitian secara keseluruhan. Diharapkan kesimpulan ini relevan dan menjawab fokus penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya.

Uji Keabsahan Data

1. Triangulasi sumber, dilakukan untuk menguji kredibilitas data dengan mengecek data dari berbagai sumber. Misalnya melakukan wawancara dengan berbagai sumber, seperti atasan dengan bawahan. Dalam hal ini peneliti melakukan wawancara kepada Koordinator AMC dan Junior AMC.
2. Triangulasi Teknik dilakukan sebagai langkah menguji kredibilitas data dilakukan dengan berbagai metode dari sumber data yang sama.
3. Triangulasi waktu, Data yang dikumpulkan melalui metode wawancara di pagi hari saat narasumber masih segar dan tanpa masalah akan lebih kredibel.

HASIL PENELITIAN

1. Hasil Observasi Penelitian

Berdasarkan observasi yang dilakukan peneliti didapat hasil bahwa *marshaller* masih melakukan beberapa pelanggaran seperti tidak mengenakan *earmuff* dan tidak *standby* 10 menit sebelum pesawat *landing*. Kemudian, dari hasil observasi menunjukkan bahwasanya unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam melaksanakan tugasnya sudah sesuai dengan standar prosedur yang ada. Pengawasan di sisi udara telah terlaksana dengan maksimal namun masih terdapat beberapa kendala seperti kurangnya fasilitas CCTV di *parking stand* area. Namun, dengan adanya kendala tersebut unit AMC tetap memberikan pelayanan sisi udara dengan

baik dan menerapkan *safety management* saat melakukan kegiatan pengawasan. Koordinasi antara unit AMC dengan *marshaller* pun telah dilaksanakan dan dipenuhi dengan baik.

2. Hasil Wawancara

Narasumber menerangkan bahwa kegiatan yang dilakukan saat pertama kerja adalah inspeksi apron dan memastikan *clearance* dari FOD (*foreign object damage*) ataupun *obstacle*, *maintenance* mobil operasional untuk kegiatan inspeksi. Untuk tugasnya Unit AMC itu mengawasi dan mengontrol kegiatan di area apron seperti pengawasan dan pelayanan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, *loading* dan *unloading* barang atau kargo, pergerakan penumpang, dan memonitor semua unit yang bekerja di area apron seperti *Ground handling*, *Marshaller*, dan PKPPK. Unit AMC juga bertugas menyiapkan plot parking stand yang akan digunakan pesawat untuk parkir saat ground time. Semua unit juga bekerja sudah sesuai *Standard Operating Procedure* (SOP) yang berlaku di Bandar Udara H. Asan Sampit. Jika terdapat kendala pada saat operasional penerbangan berlangsung mereka akan melakukan *crosscheck* di lapangan dan berkoordinasi dengan unit-unit yang bersangkutan terkait dengan kendala tersebut. Dan Unit AMC segera berupaya untuk menanganinya agar tidak terjadi hal yang sama. Selama pelaksanaan penanganan terhadap pesawat di apron semua sudah sesuai dengan prosedur yang berlaku hanya saja ada beberapa kesalahan dari personel marshaller seperti tidak menggunakan *rompi safety* dan *earmuff* pada saat memandu parkirnya pesawat, tetapi masalah itu masih bisa teratasi dan Unit AMC langsung menegur marshaller yang bersangkutan agar tetap aman dalam bekerja. Setiap sebulan sekali juga akan diadakan rapat evaluasi kerja, guna mencari solusi terbaik dari masalah-masalah yang ada sebelumnya, supaya kegiatan operasional penerbangan di Bandar Udara H. Asan sampit bisa berjalan dengan baik aman dan lancar .

PEMBAHASAN

1. *Standard Operating Procedure* (SOP) Unit AMC Dalam Melakukan Pengawasan Terhadap Aktivitas *Marshaller* di Apron.

Kegiatan pengawasan dan pelayanan Unit AMC di Bandar Udara H. Asan Sampit memiliki 4 (empat) orang untuk melaksanakan tugasnya, yaitu 1 (satu) kepala Unit AMC, 1 (satu) senior AMC dan 2 (dua) junior AMC. Dimana tugas operasional dilakukan secara shift bergantian sesuai kebutuhan yang diperlukan. Ada 2 (dua) shift pagi dan siang, dimulai dari 06.00-13.00 WIB dan 11.00-18.00 WIB atau sampai berakhirnya kegiatan operasional di Bandar Udara H. Asan Sampit. Yang dimana setiap shiftnya memiliki sekitar 7 (tujuh) jam kerja normal setiap hari.

Pengawasan yang dilakukan oleh personel AMC adalah melakukan pengecekan sebelum kegiatan operasional penerbangan berlangsung dengan melihat kondisi di area apron memastikan steril bebas dari *foreign object damage* (FOD) ataupun *obstacle* yang berdampak mengganggu kegiatan operasional penerbangan. Pengawasan dilakukan Unit AMC bukan hanya tentang satu objek saja, melainkan juga melakukan pengawasan terhadap kegiatan marshalling oleh marshaller (pemandu parkir pesawat), dan pengecekan keselamatan kerja marshaller seperti selalu memakai *rompi safety*, *bats*, *earmuff*, sepatu *safety*, dan kacamata jika perlu.

Berdasarkan data dari hasil wawancara dan dokumentasi di Unit AMC yang di dapatkan peneliti bahwa tugas dari AMC adalah mengawasi dan mengontrol semua pergerakan di apron baik itu pesawat, orang, kendaraan dan kegiatan ground handling serta refuelling bahan

bakar pesawat. memastikan semuanya berjalan sesuai keselamatan kerja agar aman dan nyaman bagi mereka dan pengguna jasa Bandar Udara.

Berdasarkan data dari hasil pengamatan dan penelitian lapangan bahwa dalam proses pengawasan kegiatan terhadap aktivitas marshaller pada saat memandu parkirnya pesawat manuver ke parking stand yang sudah ditentukan oleh pihak AMC telah berjalan dengan baik. Namun masih ada beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh salah satu personel marshaller yang tidak memenuhi standar keselamatan, seperti tidak menggunakan rompi safety, earmuff (pelindung telinga) dan marshaller ditemukan tidak standby 10 menit di apron sebelum arrival pesawat saat akan block on di parking stand area, guna mengadakan langkah persiapan memastikan parking stand steril dari foreign object damage (FOD) atau obstacle. Akan tetapi pihak AMC sudah berupaya untuk menegur atau memberi sanksi apabila orang tersebut melakukan pelanggaran itu kembali dikarenakan hal tersebut bisa berakibat fatal dan berpotensi menimbulkan incident atau accident yang bisa merugikan pelayanan maupun penyedia jasa dan pengguna jasa di Bandar Udara H. Asan Sampit.

2. Upaya Yang Dilakukan Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Menangani Kendala Pengawasan Aktivitas Marshaller di Apron Bandar Udara H. Asan Sampit.

Di Bandar Udara H. Asan Sampit sempat terdapat masalah yaitu personel *marshaller* tidak *standby* di apron 10 menit sebelum pesawat mendarat sesuai SOP dan pihak AMC mendapatkan laporan dari pihak *airlines* bahwa ban pesawat *Wings Air* dari Surabaya tujuan Sampit tertancap baut hal ini merupakan insiden ringan. Namun ini tidak bisa dibuktikan bahwa tertancapnya di Bandara Sampit karena tidak ada CCTV di setiap *parking stand* area, sehingga petugas AMC langsung *crosscheck* dengan sigap dan melakukan koordinasi dengan pihak *airlines* dan *ground handling* hingga *clear*. Akhirnya setelah dilakukan koordinasi dan mencari solusi terbaik ternyata *captain* pesawat, memberitahu bahwa masih aman. Pesawat bisa *release* dan layak untuk terbang Kembali menuju Surabaya. Kemudian untuk kendala lain operasional, di temukan adanya personel *marshaller* yang tidak menggunakan *earmuff* (penutup telinga). Upaya yang dilakukan Unit AMC apabila menemukan personel *Ground Handling* yang tidak memenuhi standar keselamatan dan tidak sesuai prosedur yaitu melakukan peneguran atau peringatan terlebih dahulu agar personel *Ground Handling* tersebut mematuhi aturan yang ada sesuai dengan SOP. Jika personel tersebut sudah diberi teguran namun masih mengulangi kesalahan yang sama, maka petugas AMC berhak untuk memberikan sanksi yaitu dengan melubangi Pas Bandara personel ground handling tersebut agar jera dan tidak mengulangnya lagi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan diatas, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Cara yang digunakan dalam melakukan pengawasan pelaksanaan Standar Operasional Prosedur terhadap kegiatan *Marshalling* di apron adalah mengecek secara berkala terhadap *Marshaller* tersebut agar dapat memberikan kelancaran kegiatan operasional pelayanan jasa.
2. Dalam rangka menertibkan pengawasan di apron, maka upaya dan tindakan yang dilakukan petugas AMC ketika menemukan personel *Ground Handling* yang tidak mematuhi aturan sesuai *Standard Operating Procedure* (SOP) yang berlaku dengan cara memberi teguran dan sanksi berupa membolongi Pas Bandara yang bersangkutan. apabila pelanggaran tersebut berakibat fatal bagi pelaksana pelayanan jasa maupun pengguna pelayanan jasa.

SARAN

Dalam rangka perluasan di masa depan, penulis ingin menyarankan hal-hal berikut :

1. Pengawasan yang dilakukan Unit Apron Movement Control (AMC) sudah cukup maksimal, hanya saja harus lebih bersikap berani dan tegas agar orang-orang yang melanggar tidak mengulangnya lagi.
2. Bagi perusahaan pengelola Bandar Udara H. Asan Sampit dapat menambah fasilitas seperti CCTV untuk mengoptimalkan pengawasan di area *apron*.
3. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat meningkatkan proses koordinasi saat di lapangan agar memperoleh wawasan dan informasi secara lebih efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Pehubungan Udara. (2023). <https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/bandara/23>. Diakses pada 27 November 2023 pada pukul 14.49 WIB.
- KP 038 TAHUN 2017 TENTANG APRON MANAGEMENT SERVICE.
- PM 77 TAHUN 2015 TENTANG STANDARISASI DAN SERTIFIKASI FASILITAS BANDAR UDARA.
- Sailendra, Annie. (2015). *Langkah-Langkah Praktis Membuat SOP (Standard Operating Procedures)*. Jakarta: Trans Idea Publishing.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, R&D dan Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN.