

KAJIAN URAIAN TUGAS UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* DI TERMINAL 1 BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

Elin Prima Pebriani⁽¹⁾, Ika Endrawijaya⁽²⁾

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang.

Abstrak: Seiring dengan meningkatnya pergerakan pesawat udara di Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, maka tuntutan pelayanan garbarata sebagai fasilitas yang disediakan untuk pengguna jasa semakin meningkat. Oleh karena itu unit *Apron Movement Control* harus melaksanakan kedua fungsinya baik fungsi pelayanan maupun pengawasan sisi udara secara optimal. Penelitian ini disusun berdasarkan observasi mengenai uraian tugas unit *Apron Movement Control* yang berada di bawah Dinas Operasi Sisi Udara pada pelaksanaan fungsi pelayanan dan pengawasan. Unit AMC dalam melaksanakan uraian tugasnya lebih terfokus terhadap fungsi pelayanan, terutama pelayanan garbarata. Hal ini berdampak pada fungsi pengawasan oleh unit AMC yang tidak berjalan secara optimal sehingga berpengaruh pada adanya pelanggaran-pelanggaran di wilayah sisi udara. Dengan memenuhi kebutuhan SDM unit AMC Terminal 1, pembagian wilayah kerja, dan penerapan sanksi yang tegas diharapkan dapat menjadikan kedua fungsi unit AMC berjalan secara optimal serta meminimalisir tingkat pelanggaran untuk menjamin keamanan dan keselamatan operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Kata Kunci: Optimalisasi Fungsi AMC

Abstract: *Along with the increasing movement of aircraft in Surabaya Juanda International Airport Terminal 1, the demand for garbarata services as a facility provided for service users has increased. Therefore the Apron Movement Control unit must carry out its two functions both the service function and the air side supervision optimally. This research was compiled based on observations regarding the task description of the Apron Movement Control unit under the Air Side Operations Department in the implementation of the service and supervision functions. The AMC unit in carrying out its job descriptions is more focused on the service function, especially the garbarata service. This has an impact on the oversight function by the AMC unit that is not running optimally so that it affects the violations in the air side. By fulfilling the needs of AMC Terminal 1 human resources, the division of work areas, and the application of strict sanctions are expected to make both AMC unit functions run optimally and minimize the level of violations to ensure the security and safety of flight operations at Juanda International Airport, Surabaya.*

Keyword: *AMC Function Optimization*

Pendahuluan

Moda transportasi udara saat ini mempunyai peranan yang sangat penting sebagai sarana angkutan penumpang dan barang atau kargo dari suatu tempat ke tempat yang lainnya. Hal ini dikarenakan moda transportasi udara memiliki kemampuan memindahkan penumpang dan barang atau kargo secara masal dan kemampuan jelajah yang jauh dalam waktu yang singkat. Transportasi ini didukung dengan adanya berbagai bandar udara sebagai pintu gerbang negara Indonesia dan juga sebagai tempat pelayanan kepada pesawat udara yang merupakan moda utama transportasi udara.

Salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang jasa kebandarudaraan yaitu PT. Angkasa Pura (Persero). Wilayah kerja PT. Angkasa Pura (Persero) dibagi menjadi 2 yaitu PT. Angkasa Pura I yang mengelola Bandar Udara di wilayah Indonesia bagian barat dan PT. Angkasa Pura II yang mengelola Bandar Udara di wilayah Indonesia bagian timur. Salah satu Bandar Udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I yaitu Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Dalam menjalankan uraian tugasnya sebagai fungsi pelayanan, Unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya saat ini terfokus pada pelayanan Garbarata atau *aviobridge*. Sedangkan dalam uraian tugasnya dalam fungsi pengawasan di sisi udara bandara, Unit *Apron Movement Control* juga dituntut untuk mengawasi wilayah sisi udara. Namun, dengan jumlah personil yang

minim saat ini, fungsi pengawasan oleh personel *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dianggap tidak terlaksana secara optimal sesuai uraian tugasnya, khususnya di Terminal 1 yang memiliki frekuensi penerbangan yang semakin meningkat setiap tahun. Sehingga hal ini berdampak pada pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dikarenakan lemahnya fungsi pengawasan oleh Unit AMC Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis mengidentifikasi masalah yang berpengaruh terhadap pelaksanaan uraian tugas Unit *Apron Movement Control* sebagai berikut :

1. Apakah Unit *Apron Movement Control* di Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya sudah memenuhi Uraian Tugas dan kebutuhan SDM?
2. Apakah fungsi pengawasan di wilayah *airside* oleh Unit *Apron Movement Control* di Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda sudah terlaksana secara optimal?

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah serta pembatasan masalah diatas, maka penulis merumuskan masalah yang terjadi: “Bagaimana upaya agar Uraian Tugas Unit *Apron Movement Control* Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dapat terlaksana secara optimal?”

Landasan Teori

1. Bandar Udara

Dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,

yang dimaksud Bandar Udara adalah kawasan di daratan 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 fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 9, *Facilitation*, Bab I, Definisi dan Penerapan, Bandar Udara Internasional adalah: "Any airport designated by the Contracting State in whose territory it is situated as an airport of entry and departure for international air traffic, where are formalities incident to custom, immigration, public health, animal and plant quarantine and similar procedures are carried out." Dalam terjemahan bebasnya berarti: Setiap Bandar Udara yang berada di wilayah Negara anggota dan ditetapkan oleh Negara yang bersangkutan sebagai Bandar Udara bagi kedatangan dan keberangkatan penerbangan Internasional, dimana ketentuan-ketentuan tentang kepabeanan, imigrasi, kesehatan, karantina hewan dan tumbuh-tumbuhan memiliki prosedur untuk dilaksanakan.

2. Apron

Suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan.

Adapun *Standard Operating Procedure* (SOP) atau Prosedur Mutu

yang harus disiapkan oleh Unit *Apron Movement Control* dalam melaksanakan pekerjaan di apron berdasarkan Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.136/OB.01/2016 tentang Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara yaitu:

Manajemen Keselamatan Apron

1. Prosedur pengawasan area berbahaya.
2. Prosedur pengawasan perlindungan terhadap *engine jet-blast/intake*.
3. Prosedur pengawasan *engine run-up*.
4. Prosedur *push-back & start engine* pesawat udara.
5. Prosedur pengawasan kegiatan *push-back & start engine* pesawat udara.
6. Prosedur pengawasan pencegahan bahaya kebakaran.
7. Prosedur pengawasan keselamatan saat pengisian bahan bakar pesawat.
8. Prosedur pengawasan kebersihan apron.
9. Prosedur pengawasan dan penanganan FOD.
10. Prosedur penanganan tumpahan bahan bakar/bahan pelumas.

Manajemen Pengoperasian Apron

1. Prosedur komunikasi.
2. Prosedur pengawasan *passenger handling and baggage handling*.
3. Prosedur *plotting* parkir pesawat udara.
4. Prosedur penggunaan parkir pesawat *temporary* (sementara).
5. Prosedur penempatan parkir pesawat udara di luar kondisi normal (*Unusual Parking Conditions*).
6. Prosedur Reposisi parkir pesawat udara.

7. Prosedur pengoperasian garbarata/*aviobridge*.
8. Prosedur pengawasan *ground support equipment* (GSE).
9. Prosedur pemanduan parkir pesawat udara (*marshalling service*).
10. Prosedur pemanduan parkir pesawat udara menggunakan VDGS/ADGS.
11. Prosedur pengawasan kelengkapan pemasangan *wheel-chock* dan *safety cones* pada pesawat udara.
12. Prosedur operasi dalam cuaca buruk.
13. Prosedur pengawasan kendaraan di wilayah *airside*.
14. Prosedur pengoperasian/pelayanan *follow-me car*.
15. Prosedur penertiban Tanda Izin Mengemudi (TIM).

Sumberdaya Manusia

Keberhasilan suatu perusahaan sangat ditentukan oleh kegiatan pendayagunaan sumber daya manusia. Manajemen sumber daya manusia diperlukan untuk meningkatkan efektifitas sumber daya manusia dalam organisasi. Tujuannya adalah untuk memberikan pelayanan yang prima terhadap pengguna jasa yang pada akhirnya dapat memberikan keuntungan bagi perusahaan.

Pengertian manajemen sumberdaya manusia ada beberapa defisini di antaranya definisi menurut *Flippo* dan *French* dapat disimpulkan bahwa sumber daya manusia adalah seleksi, perencanaan, pengembangan dan penggunaan sumber daya manusia untuk mencapai berbagai tujuan individu, organisasi maupun masyarakat.

1. Fungsi Manajemen Sumber Daya Manusia
2. Fungsi-fungsi manajemen menurut *Philip Kottler* dalam buku Manajemen Pemasaran, yaitu Perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian.
3. Fungsi-Fungsi Operasional.

Pengawasan

Pengawasan/pengendalian menurut Earl P. Strong dalam buku Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah, edisi revisi, cetakan 1, Penerbit Bumi Aksara tahun 2001, Jakarta adalah proses pengaturan berbagai faktor dalam suatu perusahaan, agar pelaksanaan sesuai dengan ketepatan-ketepatan dalam rencana.

Pengawasan/pengendalian menurut G.R. Terry dalam buku Manajemen Dasar, pengertian, dan Masalah, edisi revisi, cetakan 1, Penerbit Bumi Aksara tahun 2001, Jakarta adalah sebagai proses penentuan, apa yang harus dicapai yaitu standar, apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan sesuai dengan rencana yaitu selaras dengan standar.

Dari paragraf di atas dapat ditarik kesimpulan, bahwa pengawasan adalah proses pengaturan berbagai faktor apa yang diawasi, agar pelaksanaan sesuai dengan ketepatan-ketepatan dalam rencana yaitu selaras dengan dengan standar.

Tujuan pengawasan adalah agar proses yang dilaksanakan dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari rencana, melakukan koreksi apabila terjadi penyimpangan (*deviasi*) sehingga

tujuan yang dihasilkan sesuai dengan rencana.

Cara pengawasan dapat secara langsung, tidak langsung berdasarkan kekecualian apabila terjadi masalah luar biasa dan perlu diperhatikan khusus. Cara ini merupakan kombinasi pengawasan/pengendalian langsung dan tidak langsung

Formula Perhitungan Kebutuhan SDM

a) Operasional *Follow Me Car* dan Pengawasan Lapangan

Formula perhitungan jumlah kebutuhan SDM untuk Operasional *Follow Me Car* dan Pengawasan Lapangan adalah sebagai berikut:

$$\text{KEBUTUHAN SDM} = (2 \times \text{JK}) \times \text{S}$$

b) SDM Operator *Aviobridge*

1. Kebutuhan SDM Operator *Aviobridge* ini adalah jumlah kebutuhan minimum per shift.
2. Perhitungan jumlah kebutuhan didasarkan kepada indikator sebagai berikut:
 - Jumlah fasilitas *Aviobridge*.
 - Intensitas pemakaian *aviobridge* (Koefisien pemakaian per *aviobridge* per hari.)

Tabel 1. Formula Perhitungan Kebutuhan SDM *Aviobridge* per Shift

Range Koefisien Pemakaian Per Avio Per Hari	Koefisien Penambah	Rumus
0 – 6,0	0	(Jumlah Avio/2) + Koefisien Penambah
6,1 – 17	1	
17,1 ke atas	2	

(Sumber: AMC Manual PT. Angkasa Pura I (Persero))

Diagram *Fish Bone*

Fishbone diagram (diagram tulang ikan — karena bentuknya seperti tulang ikan) sering juga disebut *Cause-and-Effect Diagram* atau *Ishikawa Diagram* diperkenalkan oleh Dr. Kaoru Ishikawa, seorang ahli pengendalian kualitas dari Jepang, sebagai satu dari tujuh alat kualitas dasar (*7 basic quality tools*). *Fishbone diagram* digunakan ketika kita ingin mengidentifikasi kemungkinan penyebab masalah dan terutama ketika sebuah *team* cenderung jatuh berpikir pada rutinitas (Tague, 2005, p. 247).

Fishbone diagram akan mengidentifikasi berbagai sebab potensial dari satu efek atau masalah, dan menganalisis masalah tersebut melalui sesi *brainstorming*. Masalah akan dipecah menjadi sejumlah kategori yang berkaitan, mencakup manusia, material, mesin, prosedur, kebijakan, dan sebagainya. Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan melalui sesi *brainstorming*.

Langkah-langkah untuk menyusun dan menganalisa diagram *fishbone* sebagai berikut :

1. Pernyataan Masalah
 - a. Sepakati sebuah pernyataan masalah (*problem statement*). Pernyataan masalah ini diinterpretasikan sebagai “effect”, atau secara visual dalam *fishbone* seperti “kepala ikan.”
 - b. Gambarkan sebuah kotak mengelilingi tulisan pernyataan masalah tersebut dan buat panah horizontal panjang menuju ke arah kotak.

2. Identifikasi Kategori-Kategori

Dari garis horisontal utama, buat garis diagonal yang menjadi “cabang”. Setiap cabang mewakili “sebab utama” dari masalah yang ditulis. Sebab ini diinterpretasikan sebagai “cause”, atau secara visual dalam fishbone seperti “tulang ikan”.

Kerangka Berpikir

Unit *Apron Movement Control* bertanggung jawab dalam melaksanakan seluruh kegiatan operasional penerbangan yang memiliki fungsi pengawasan dan pelayanan di wilayah sisi udara bandara. Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya saat ini dalam melaksanakan tanggung jawab sesuai Uraian Tugasnya lebih menitikberatkan pada fungsi pelayanan, yaitu pelayanan Garbarata. Padahal, sesuai Uraian Tugasnya, Unit AMC tidak hanya bertugas memberikan fungsi pelayanan tetapi juga bertanggung jawab terhadap fungsi pengawasan. Pengawasan yang dilakukan oleh Unit AMC ini mencakup seluruh kegiatan operasional penerbangan yang berada di wilayah sisi udara bandara, khususnya di apron.

Lemahnya fungsi pengawasan yang dilakukan oleh unit AMC berdampak pada pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di apron. Alternatif pemecahan masalah guna pelaksanaan uraian tugas AMC yang optimal yaitu pemenuhan kebutuhan jumlah SDM di unit AMC serta dengan terlaksana kedua fungsi AMC sebagai fungsi pelayanan dan pengawasan melalui pembagian wilayah kerja.

Apabila hal-hal tersebut dapat terpenuhi, diharapkan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dapat diminimalisir sehingga *accident* dan *incident* dapat dihindari.

Gambaran Keadaan

Profil bandara



Gambar 2. Letak Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
(Sumber: Google Earth)

Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya adalah bandar udara yang melayani kota Surabaya, Jawa Timur dan sekitarnya yang terletak di kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo, sekitar 15 km ke selatan dari kota Surabaya. Sebelum Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dibangun, pangkalan udara yang ada di Surabaya adalah pangkalan udara TNI-AL Moro Krembangan yang berlokasi di daerah Perak. Selain sebagai pangkalan militer juga untuk penerbangan sipil yang dilayani sebagai pesawat Dakota. Untuk menunjang operasional militer dan keperluan sipil, pangkalan udara Moro Krembangan dipandang kurang memenuhi persyaratan, maka dipandang perlu untuk membangun pangkalan udara yang baru. (PT. Angkasa Pura I (Persero), 2006: 12).

1. Periode 1964-1981 (Dibangun dan dikelola oleh TNI AL)

Bandar Udara Juanda dibangun sejak tahun 1959 dan diresmikan penggunaannya oleh Presiden Pertama Republik Indonesia pada tanggal 12 Agustus 1964 dengan sebutan Pangkalan Udara TNI AL atau lazim disebut LANUDAL JUANDA. Pada awal peruntukannya adalah untuk keperluan penerbangan militer sebagai dukungan terhadap Operasi Dwikora dan Trikora. Pada tahun yang sama keluar SKB 2 Menteri yaitu Menhankam dan Menhub yang menyatakan bahwa Lanudal Juanda merupakan bandar udara bersama antara militer dan sipil

2. Periode 1981-1984 (Dikelola Dirjen Perhubungan Udara)

Perkembangan penerbangan sipil yang semakin meningkat menyebabkan meningkatnya kesibukan dipihak TNI-AL. Berdasarkan Keputusan Bersama (SKB) 3 Menteri antara Menhankam atau Pangab dan Menkeu Nomor 23, 217, 661, tanggal 26 Oktober 1981 penerbangan sipil di Lanudal Juanda dialihkan pengelolaannya dari Dephankam kepada Dephub.

3. Periode 1985 - sekarang (Dikelola oleh PT (Persero) Angkasa Pura I)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 tahun 1984, sejak tanggal 1 Januari 1985 pengelolaan Bandar Udara Juanda diserahkan kepada Perum Angkasa Pura. Kemudian berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No 25 tahun 1986, Perum Angkasa Pura I. Sejak tanggal 12

Desember 1987 Bandara Juanda melayani penerbangan internasional melalui Bandara Soekarno Hatta.

Uraian Tugas Unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

PT. Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya memiliki berbagai unit kerja dan divisi-divisi untuk melaksanakan semua kegiatan di bandara. Setiap unit kerja memiliki uraian tugas masing-masing guna melaksanakan tugas sebagai salah satu Badan Perhubungan Nasional. Sebagai Unit yang berada di bawah divisi sisi udara, Unit *Apron Movement Control* bertanggung jawab terhadap semua kegiatan operasional bandara.

Untuk menjalankan fungsi pengawasan dan fungsi pelayanan, Unit AMC memiliki uraian tugas sesuai dengan jabatan. Uraian Tugas Unit *Apron Movement Control* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya yaitu sebagai berikut:

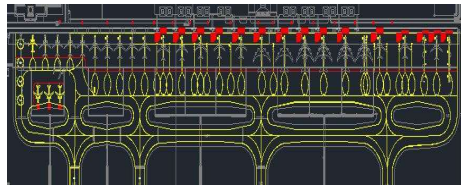
1. Uraian Tugas *Apron Movement Control Team Leader*
2. Uraian Tugas Pelaksana *Apron Movement Control*

Kondisi Saat ini

1. Pengawasan oleh Unit AMC

Unit AMC yang berada di bawah divisi sisi udara Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya memiliki tanggung jawab terhadap operasional bandar udara. Adapun wilayah yang harus diawasi oleh Unit AMC Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, khususnya Terminal 1 adalah sebagai berikut :

- Apron Utara : Terminal 1
- Luas : 152 x 1229,7 m
- Kapasitas : 24 Pesawat *Narrow Body*, 6 Pesawat *Wide Body* (Max. B747-400)
- *Parking Stand*: 30 *Parking Stand*
4 Helipad (Bell 140)
- *Aviobridge* : 11 *Aviobridge*



Gambar 3. Layout Apron Utara (Terminal 1) Bandara Juanda
(Sumber : *Airport Operation Control Centre*)

Saat ini, Unit AMC Terminal 1 memiliki jumlah personil yang bertugas sejumlah 33 orang yang terdiri dari:

Tabel 2. Jumlah Personel Unit AMC Terminal 1

No.	Jabatan	Formasi
1.	<i>Airline Service Team Leader</i>	4 Orang
2.	<i>Apron Movement Control</i>	13 Orang
3.	<i>Aviobridge Operator</i>	12 Orang
4.	<i>Data Entry Officer</i>	4 Orang
Jumlah		33 Orang

(Sumber : Unit AMC Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya)

Berdasarkan jumlah personel Unit AMC Terminal 1 di atas, unit AMC membagi personel menjadi 8 orang dalam 1 kali shift dinas. Pembagian shift dinas pada Unit AMC berjumlah 3 shift dan 4 Group yang terdiri atas :

1. Shift pagi yaitu 06.00–13.00 WIB.
2. Shift siang yaitu 13.00–20.00 WIB.

3. Shift malam yaitu 20.00–06.00 WIB
- Kondisi saat ini, *traffic* pergerakan pesawat udara semakin meningkat setiap tahun. Hal ini juga diikuti dengan tuntutan pelayanan Garbarata atau *aviobridge*. Dengan jumlah SDM yang ada dibandingkan dengan tuntutan pelayanan garbarata, hal ini membuat personel AMC turun langsung dalam pengoperasian garbarata, sehingga pelaksanaan tugas lebih dititikberatkan pada fungsi pelayanan.



Gambar 4. Pelaksanaan *Undocking* Garbarata oleh Personel AMC

Fungsi pengawasan Unit AMC tidak berjalan secara optimal dan tidak memenuhi standar persyaratan yang telah ditentukan dalam KEP.136/0B.01/2016 Tanggal 5 September 2016 tentang Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara (*Manual of Standard Airside Operation*). Fungsi pengawasan belum dilaksanakan secara optimal padahal fungsi pengawasan merupakan hal yang sangat penting untuk dilaksanakan karena banyak aspek dan wilayah di sisi udara yang perlu diawasi oleh Unit AMC mulai dari pergerakan pesawat udara, penumpang, kendaraan, orang maupun kebersihan di *apron*.

2. Fasilitas Unit AMC Terminal I

Fasilitas peralatan pelayanan dan alat komunikasi yang tersedia di Unit AMC Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya yang dimiliki saat ini belum memenuhi jumlah kebutuhan yang sesuai dengan AMC Manual.

3. Pembagian wilayah Kerja

Berdasarkan Uraian Tugas AMC dan pembagian shift kerja yang telah dijelaskan di atas, Unit *Apron Movement Control* Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya membagi wilayah kerjanya menjadi 3 wilayah. Ketiga wilayah tersebut yaitu wilayah Timur, Tengah dan Barat. Adapun di setiap wilayah terbagi atas 3-4 *parking stand* yang menggunakan fasilitas garbarata sehingga memerlukan operator garbarata dalam pengoperasiannya. *Airlines Service Team Leader* dalam uraian tugasnya bertanggung jawab terhadap pengawasan keseluruhan kegiatan operasional penerbangan, koordinasi dengan pihak lain, serta pembuatan laporan secara berkala kepada atasan langsung.

Namun, dengan pembagian wilayah kerja dan jumlah personil Unit AMC saat ini, *Airline Service Team Leader* dan pelaksana AMC membantu fungsi pelayanan AMC terutama pengoperasian garbarata, sehingga membuat fungsi pengawasan AMC tidak berjalan secara optimal

Kondisi yang Ditinginkan

Berdasarkan kondisi saat ini, waktu yang digunakan dalam melaksanakan fungsi pelayanan tidak

dapat diminimalisir mengingat penerbangan di Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya sangat padat dan pelayanan garbarata sudah memiliki standar waktu pelayanan tersendiri. Fungsi pelayanan maupun pengawasan oleh unit AMC harus dilaksanakan secara keseluruhan agar terciptanya keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah sisi udara. Oleh karena itu, Unit AMC Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya perlu melakukan perubahan guna mengoptimalkan pelaksanaan Uraian Tugas, terutama pada fungsi pengawasan yang selama ini tidak terlaksana secara optimal. Dengan adanya perubahan terhadap pemenuhan kebutuhan SDM dan pengaturan pembagian wilayah kerja AMC, diharapkan nantinya Unit AMC dapat melaksanakan seluruh uraian tugas secara optimal.

Kondisi yang diinginkan untuk pembagian wilayah kerja AMC Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya yaitu pelayanan garbarata dilaksanakan oleh operator garbarata dari Pihak Ketiga, yaitu PT. Angkasa Pura Support dengan penambahan personil sesuai perhitungan kebutuhan SDM pada AMC Manual dan terfokusnya pelaksana AMC untuk melaksanakan fungsi pengawasan sesuai uraian tugas. Dari kondisi ini diharapkan bahwa kedua fungsi dapat terlaksana secara optimal untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran-pelanggaran maupun *accident* dan *incident* di apron.

Kesimpulan Dan Saran

Berdasarkan uraian, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan uraian tugas unit AMC terfokus pada fungsi pelayanan. Adanya *over time* pada pelaksanaan fungsi pelayanan menunjukkan bahwa tidak adanya waktu yang tersedia bagi unit AMC untuk melaksanakan fungsi pengawasan apabila adanya rangkap tugas oleh pelaksana AMC. Pelaksanaan fungsi pengawasan yang kurang optimal mengakibatkan terjadinya pelanggaran peraturan dan tata tertib di sisi udara oleh petugas/operator kendaraan. Hal ini juga dibuktikan dengan beberapa pelanggaran yang terjadi di apron namun tidak dikenai sanksi yang sesuai dengan SOP Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.
2. Jumlah personel unit AMC Terminal 1 belum memenuhi kebutuhan SDM yang sesuai dengan AMC Manual sehingga dalam pembagian wilayah kerja, pelaksana AMC merangkap melaksanakan pelayanan garbarata.

Daftar Pustaka

- Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Edisi Ketiga, Jakarta, 2002
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : **KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)**, Jakarta, 2017
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : **SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara**, Jakarta, 1985
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Nomor : **SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara**. Jakarta, 1999
- Earl P Strong, **Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah**, Edisi Revisi, Cetakan 1, PT. Bumi Aksara, 2001
- International Civil Aviation Organization, **Annex 14. Aerodrome**, Third Edition, Montreal, 1999
- International Civil Aviation Organization, **Annex 9. Facilitation**, Tenth Edition, Montreal, 1997
- Kotler, Philip, **Manajemen Pemasaran (Analisis, Perencanaan, Implementasi dan Kontrol)**, Edisi Indonesia, Jilid 2, Jakarta : PT. Prenhallindo, 1998
- PT. (Persero) Angkasa Pura I, **AMC Manual (PT. Angkasa Pura I (Persero)**, 2017.
- PT. (Persero) Angkasa Pura I, **Standard Operating Procedure (S.O.P) Bandar Udara Internasional Juanda**, Surabaya, 2017
- R. Terry, **Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah**, Edisi Revisi, Cetakan 1, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 2001
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, tanggal 12 Januari 2009, tentang **Penerbangan**, Jakarta, 2009