

**KAJIAN PELAKSANAAN TUGAS DAN FUNGSI *APRON MOVEMENT CONTROL* (AMC)
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO – HATTA CENGKARENG
TERHADAP KOMPETENSI LULUSAN OPERASI BANDAR UDARA (OBU)
SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN INDONESIA**

Satiti Utami.,SE.,MSi⁽¹⁾, Ir. Ika Endrawijaya.,MMTr⁽²⁾
Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug - Tangerang

ABSTRAK

Penelitian bertujuan untuk mengetahui dan mengkaji tugas dan fungsi Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta – Cengkareng terhadap kompetensi Lulusan Operasi Bandar Udara (OBU) Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI).

Metode yang digunakan adalah Deskriptif analisis dengan teknik Pengumpulan data melalui observasi, interview terhadap 86 personil AMC. Dari hasil penelitian diperoleh bahwa secara umum pelaksanaan tugas dan fungsi unit AMC masih kurang sesuai dengan Standar Operating Procedure yang berlaku, yaitu dari segi pengawasan keamanan dan keselamatan penerbangan di sisi udara masih terdapat pelanggaran dalam hal pengaturan Operasional Ground Support Equipment (GSE) masih kurang tertib. Hal ini masih dapat ditingkatkan yaitu antara lain dengan cara memberikan sosialisasi secara berkala tentang peraturan, tata tertib dan sanksi yang berlaku dan fungsi pengawasan ditingkatkan serta penegakan sanksi yang tegas saat terjadi pelanggaran .

Kata Kunci : SOP, Pengawasan, dan Penerapan Sanksi

ABSTRACT

The objective of research to know and inspect the task and function of Apron Movement Control (AMC) at Soekarno Hatta International Airport toward Competence at Airport Operation Graduate of Indonesia Civil Aviation Institute (ICAI).

The method used is description analysis, with samples valve 86 respondents, through the questioner data collection techniques, the results of research that is in general the implementation at task and function of AMC units are less accordance with the Standard Operating Procedures either in terms of flight security and safety on the air side, skill infraction, that is in case disposition GSE exist skill in correct. However the result of this study can be improved that are socialiszation on periodic about regulation, SOP and also controlling and law inforcement.

Keywords : SOP, Controlling, and Law Inforcement

I. PENDAHULUAN

Dalam perkembangan arus globalisasi di Negara kita saat ini sangat berpengaruh terhadap dunia transportasi, salah satunya berpengaruh terhadap dunia penerbangan. Transportasi udara menjadi salah satu alternatif pilihan bagi masyarakat yang dahulunya masih memandang awam dalam penggunaan transportasi udara. Hal ini dapat dilihat dari peningkatan jumlah frekuensi penerbangan pada Bandar Udara yang menyediakan penerbangan Domestik maupun Internasional. Transportasi udara memang memiliki kelebihan dalam hal efisiensi waktu. Sehingga Bandar Udara berperan penting untuk penyediaan transportasi udara.

Untuk mencari pemecahan masalah terhadap Kompetensi lulusan Operasi Bandar Udara dalam tugas dan fungsi unit Apron Movement Control (AMC) pada sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta – Cengkareng.

PT (persero) Angkasa Pura II adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang jasa angkutan udara sekaligus berperan sebagai pengelolaan Bandar Udara di wilayah Indonesia bagian barat. Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta merupakan salah satu bandara yang dikelola oleh PT AP II yang merupakan Bandara *Enclave Sipil*, digunakan untuk kegiatan pelayanan angkutan udara komersial, baik Domestik maupun Internasional.

Unit Apron Movement Control (AMC) merupakan salah satu unit yang ada di PT AP II yang berada dibawah Dinas Pelayanan Bandara yang memiliki tugas dan wewenang serta ruang lingkup yang luas mencakup tugas pengawasan diseluruh wilayah pergerakan sisi udara (*movement area*). Adapun fungsi Unit AMC adalah fungsi pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area Apron yang terdiri dari lalu lintas pesawat udara, kendaraan dan personil, dan fungsi pelayanan langsung kepada pihak pengguna jasa Bandar udara seperti *Airline* dan *Ground Handling Agent*, pelayanan *parking stand* pesawat udara, serta pelayanan garbarata. Dengan demikian diharapkan kedua fungsi yang dimiliki Unit AMC dapat menunjang segala aktifitas yang ada di sisi udara dengan tertib sebagaimana mestinya.

Dari uraian latar belakang permasalahan yang dikemukakan diatas dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Apakah pengawasan Unit *Apron Movement Control* terhadap ketertiban peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (GSE) di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sudah berjalan dengan optimal?
2. Apakah tugas dan fungsi AMC ataupun operator kendaraan yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sudah sesuai dengan kompetensi lulusan OBU
3. Apakah kegiatan operasional *Ground Support Equipment* (GSE) di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sudah berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku?
4. Apakah dalam melaksanakan pengawasan petugas Unit *Apron Movement Control* terhadap ketertiban *Ground Support Equipment* (GSE) di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sudah sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) ?

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah serta pembatasan masalah, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut: "Bagaimana tugas dan fungsi pengawasan Unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap kompetensi lulusan OBU STPI di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta – Cengkareng.

II. LANDASAN TEORI DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Landasan Teori

1. Pengertian Kajian

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi keempat yang diterbitkan Balai Pustaka, Jakarta (2008), kajian berasal dari kata *kaji* yang artinya pelajaran, penyelidikan (tentang sesuatu), sedangkan *kajian* adalah "hasil mengkaji".

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan kajian adalah hasil mengkaji suatu objek untuk mengetahui hasil kinerja dari objek tersebut. Upaya yang dilakukan berupa tindakan seperti peningkatan dan

penambahan sumber daya yang ada seperti sumber daya manusia dalam rangka menghasilkan suatu produk yang berhasil.

2. Pengertian Pengawasan

Pengawasan/pengendalian menurut *Earl P. Strong* dalam buku *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah*, edisi revisi, cetakan 1, Penerbit Bumi Aksara tahun 2001, Jakarta, halaman 241 adalah proses pengaturan berbagai faktor dalam suatu perusahaan, agar pelaksanaan sesuai dengan ketepatan-ketepatan dalam rencana.

Menurut *M. Manullang* dalam buku *Dasar-Dasar Manajemen, controlling* atau pengawasan dan sering juga disebut pengendalian adalah “salah satu fungsi manajemen yang berupa mengadakan penilaian, bila perlu mengadakan koreksi sehingga apa yang dilakukan bawahan dapat diarahkan ke jalan yang benar dengan maksud tercapai tujuan yang sudah digariskan semula”. Dalam melaksanakan kegiatan *controlling*, atasan mengadakan pemeriksaan, mencocokkan, serta mengusahakan agar kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan serta tujuan yang ingin dicapai.

3. Ketertiban Bandar Udara

Ketertiban dalam Kamus Lengkap bahasa Indonesia Modern karangan Muhammad Ali, Penerbit Pustaka Amani tahun 2002, Jakarta, halaman 541 adalah aturan, peraturan dalam masyarakat, pergaulan, keadaan serba teratur. Jadi ketertiban Bandar Udara adalah suatu keadaan yang teratur di wilayah Bandar Udara.

Sesuai Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985, tanggal 12 November 1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, dalam Bab II pasal 4 ayat (1) dinyatakan bahwa : “Siapapun yang berada di Bandar Udara, harus mematuhi Peraturan dan Tata tertib serta prosedur yang berlaku”.

4. Unit Apron Movement Control

Unit Operasi Apron atau yang biasa disebut Unit *Apron Movement Control* dalam *Standard Operating Prosedur (SOP) Apron Movement Control (AMC)* Organisasi kerja Unit Apron Movement Control (AMC) di Kantor Cabang Bandar Udara Soekarno Hatta PT. Angkasa Pura II (Persero) adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan

yang berada di bawah Divisi Pelayanan Operasi Bandara yang diberi tugas untuk mengatur sisi udara. Unit AMC dipimpin oleh Asisten Manager Pelayanan Operasi Bandar Udara, dibantu oleh Supervisor dan Pelaksana Operasi yang bertugas selama operating hours Bandar Udara Soekarno Hatta secara bergilir (shift) pagi dan siang.

III. GAMBARAN KEADAAN

A. Gambaran Umum

Kota Tangerang disebut sebagai “*The Center of Development*” yaitu merupakan pusat kegiatan Pariwisata, Industri dan Perdagangan di wilayah Banten Jawa Barat dan daerah Ibu kota Jakarta.

Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sebagai pintu gerbang dari kegiatan perekonomian tersebut Bandar Udara Soekarno Hatta merupakan salah satu Bandar Udara yang bertaraf Internasional yang dalam pengelolaannya dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II (Persero). sebagai Bandar Udara komersial.

Untuk itu, dalam rangka mendukung kelancaran transportasi udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian maka perlu adanya peningkatan mutu pelayanan baik dari segi keselamatan dan keamanan bagi para pengguna jasa Bandar udara.

Unit *Apron Movement Control (AMC)* merupakan salah satu unit yang ada di PT. Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta - Cengkareng yang berada dibawah Dinas Pelayanan Bandara yang memiliki tugas dan wewenang. Tugas pokok dari Unit AMC yaitu memperlancar dan mengatur seluruh kegiatan pergerakan di sisi udara, baik pesawat udara, personil/orang, dan kendaraan operasional/GSE di apron dan sekitarnya.

B. Kondisi Sekarang

Unit AMC merupakan suatu unit yang berada di bawah divisi Pelayanan Bandara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta - Cengkareng, dimana unit ini mempunyai tugas dan fungsi yaitu fungsi pengawasan dan fungsi pelayanan. Adapun fungsi pengawasan AMC adalah pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area apron yang terdiri dari lalu lintas

pesawat udara, kendaraan, dan personil. Sedangkan fungsi pelayanan adalah pelayanan langsung kepada pihak pengguna jasa Bandar udara seperti pelayanan *parking stand* pesawat udara, dan pelayanan garbarata.

Wilayah kerja Unit AMC mencapai seluruh wilayah sisi udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, khususnya wilayah apron. Adapun tugas Unit AMC Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta adalah sebagai penanggung jawab atas kegiatan pelayanan operasi penerbangan didarat, pengawasan pergerakan pesawat, lalulintas kendaraan, barang, orang dan kebersihan di sisi udara, pengawasan terhadap hewan liar yang ada di sisi udara, pengaturan dan pengawasan penempetan peralatan Ground Support Equipment (GSE) serta pencatatan data penerbangan dan pendistribusian data penerbangan kepada unit komersil.

Jumlah personil AMC di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta saat ini 7 personil dan di pimpin oleh seorang Asisten Manager Pelayanan Bandara yang bekerja secara *Office Hour* di kantor PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. Rincian personil Unit AMC adalah sebagai berikut :

- a. pelaksana
- b. pengawas Tugas Operasi (PTO)
- c. koordinator
- d. junior Manajer

Sesuai dengan SOP yang terdapat pada Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta bahwa pelaksana tugas operasional bertugas selama 24 jam secara bergilir (shift), tetapi dilaksanakan sesuai dengan jam operasi Bandar Udara Soekarno Hatta yaitu selama 12 jam yang dimulai pukul 07.00- 19.00 dan 19.00 – 07.00 WIB atau sampai dengan pesawat terakhir RON.

Unit AMC juga mempunyai sarana dan prasarana yang digunakan pada saat bertugas dan sangat berfungsi untuk menunjang kegiatan Unit AMC. Sarana dan Prasarana yang dimiliki oleh Unit AMC Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta adalah seperti yang terlihat pada Tabel 1 sebagai berikut :

Tabel 1
Sarana dan Prasarana Unit AMC Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta

No	Nama Peralatan	Jumlah	Kondisi
1	Komputer	9	Baik
2	Radio Base	3	Baik
3	Handy Talky	28	Baik
4	Flash Flight	12	Baik
5	Bed Parkir	18	Baik
6	Telephone	6	Baik
7	Follow Me Car	9	Baik
8	Teropong	3	Baik
9	Ear Protector	12	Baik

(Sumber : Unit AMC Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta)

1. Tidak Tertibnya GSE yang Beroperasi di Sisi Udara

Sering terlihat *Ground Support Equipment* (GSE) di apron yang melakukan pelayanan terhadap pesawat udara yang sedang parkir, kendaraan atau GSE tersebut melintas dibelakang pesawat yang sedang parkir. Hal ini dikarenakan tinggi GSE tersebut, khususnya *passenger stair* atau tangga pesawat yang $\pm 3 - 4$ meter dan tidak cukup untuk melewati lorong penghubung antara terminal dengan garbarata.

2. Kurangnya Pemahaman Petugas Operator GSE tentang Keselamatan Penerbangan

Dalam melaksanakan tugas pelayanan terhadap pesawat di sisi udara para petugas/operator GSE dan kendaraan tidak disiplin dan terkesan terburu-buru. 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.

3. Kurangnya Pengawasan dari Unit AMC

Adapun jumlah pergerakan pesawat udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta dari bulan September 2015 sampai

dengan bulan November 2015, dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 3

Bulan	Keterangan	Domestik	Internasional	Rata-rata /hari
September	Kedatangan	1000	45	55
	Keberangkatan	1000	45	
Oktober	Kedatangan	1.195	43	86
	Keberangkatan	1.193	44	
November	Kedatangan	1.118	47	75
	Keberangkatan	1.118	47	

(Sumber : Dinas Pelayanan Bandara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta)

C. Kondisi yang Diinginkan

Lalu lintas GSE atau kendaraan di sisi udara khususnya pada daerah pergerakan (*Movement Area*) dan *service road* diharapkan menjadi tertib dan aman dengan dilaksanakannya sosialisasi terhadap seluruh operator GSE atau kendaraan di sisi udara.

Penerapan sanksi disiplin lalu lintas di sisi udara dengan tegas, sehingga dapat mengurangi tingkat pelanggaran yang terjadi dan kedisiplinan operator/petugas GSE dalam melaksanakan setiap kegiatan di sisi udara.

Untuk menghindari terjadinya hal yang dapat mengancam keselamatan penerbangan di sisi udara perlu diadakan penertiban penempatan peralatan GSE yang beroperasi, seperti mengelompokkan peralatan GSE sesuai dengan jenisnya (*motorize / non motorize*).

IV. PEMBAHASAN

A. Analisis Masalah

1. Kurangnya pemahaman petugas/operator GSE terhadap peraturan dan tata tertib yang berlaku di sisi udara

Dalam proses pelayanan terhadap pesawat udara dan penumpang, pihak *Ground Handling Agent* menggunakan peralatan

penunjang pelayanan darat (*Ground Support Equipment*). Peralatan tersebut digunakan untuk mempermudah proses pelayanan yang dilakukan oleh petugas/operator GSE yang sedang bertugas.

Pergerakan kendaraan dan GSE di sisi udara yang tidak tertib, penempatan GSE yang tidak sesuai pada tempatnya, dan kekurangpahaman serta kurang disiplinnya petugas/operator GSE terhadap tata tertib dan peraturan yang berlaku di sisi udara sangat berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan.

Kurangnya sosialisasi yang diberikan oleh unit AMC, pihak Bandar udara dan pihak terkait lainnya kepada petugas/operator GSE dan kendaraan mengakibatkan ketidakpahaman para operator akan pentingnya keselamatan di sisi udara dan dalam memahami segala peraturan dan tata tertib yang berlaku di sisi udara.

Dalam penelitian penulis menemukan pelanggaran – pelanggaran yang terjadi di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, yaitu sebagai berikut :

Pelanggaran GSE di sisi udara : Gambar 1



Penempatan GSE tidak pada tempatnya setelah digunakan

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 5 November 2015 pukul 10.25)

Gambar 2



Pemarkiran GSE tidak pada tempatnya
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 6 November 2015 pukul 16.15)

Gambar 2 diatas merupakan pelanggaran pemarkiran GSE, yaitu *Baggage Towing Tractor* (BTT) yang digunakan untuk menarik *pallet dollies*, *container dollies*, dan gerobak untuk mengangkut bagasi penumpang, ditempatkan di samping lorong garbarata nomor 1 di parking stand 4. BTT tersebut seharusnya ditempatkan di *Equipment Parking Area* (EPA).

Gambar 3

a. APAR di bawah garbarata



b. Wheel chock di bawah garbarata



Penempatan GSE tidak pada tempatnya
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 17 November 2015)

Pada gambar 3 terdapat GSE yaitu APAR atau Alat Pemadam Kebakaran Ringan (gambar 3 a) dan *wheel chocks* (gambar 3 b) yang diletakan di lorong bawah tangga garbarata sehingga menghalangi *access* penumpang menuju pesawat melalui tangga manual, selain itu juga mengganggu kenyamanan, keamanan dan keselamatan penerbangan di sisi udara.

2. Kurang tegasnya penerapan sanksi terhadap pelanggaran di sisi udara

Pelanggaran-pelanggaran yang sering dilakukan oleh operator GSE di sisi udara adalah pelanggaran marka, rambu peringatan dan larangan. Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya sanksi yang diberikan oleh unit AMC, serta tingkat pemahaman personil akan pentingnya keselamatan penerbangan masih kurang.

Selama ini penerapan sanksi terhadap pelanggaran peraturan dan tata tertib pengoperasian kendaraan di sisi udara tidak cukup efektif dan tidak tegas karena hanya berupa teguran dan tidak ada tindak lanjut dari Unit AMC. Sanksi tersebut tidak menimbulkan efek jera kepada pelaku pelanggaran, terbukti dengan masih dijumpainya pelanggaran-pelanggaran yang sama.

3. Fungsi pengawasan yang kurang maksimal dari Unit *Apron Movement Control* terhadap ketertiban *Ground Support Equipment* (GSE) di sisi udara

Pelaksanaan tugas di lapangan saat ini lebih difokuskan pada fungsi pelayanan, akibatnya fungsi pengawasan Unit *Apron Movement Control* pada saat ini masih kurang optimal. Sedangkan pada *Standard Operating Procedure* (SOP) fungsi Unit AMC tidak hanya terkait kepada fungsi pelayanan garbarata saja, melainkan lebih pada fungsi pengawasan terhadap lalu lintas di sisi udara, seperti pergerakan pesawat udara, GSE, kendaraan, orang, barang, serta pengawasan keamanan dan kebersihan sisi udara.

B. Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan pemahaman petugas/operator GSE terhadap peraturan dan tata tertib di sisi udara

Untuk meningkatkan pemahaman petugas/operator GSE terhadap peraturan dan

tata tertib di sisi udara perlu diadakannya kegiatan yang dapat meminimalisir pelanggaran-pelanggaran di sisi udara, yaitu dengan mengadakan penyuluhan tentang keselamatan penerbangan (*Ramp Safety Campaign*).

Dalam penyuluhan semua petugas Unit AMC dapat menjadi penyuluh, akan tetapi tidak semua petugas Unit AMC dapat memberikan penyuluhan dengan baik dan benar hal ini didasari oleh kemampuan tiap personil berbeda. Semua petugas penyuluh dalam memberikan materi hanya didasari oleh pengalaman tetapi kalau penyuluhnya dari lulusan Operasi Bandar Udara akan lebih tepat karena lulusan OBU telah mendapatkan pelajaran tentang GSE .

Seorang penyuluh harus memiliki wawasan dan pengetahuan yang lebih mendalam tentang segala sesuatu tentang kebandarudaraan serta keamanan dan keselamatan penerbangan. Jadi tidak hanya pada lingkup materi yang disampaikan mengenai peraturan dan tata tertib pengoperasian kendaraan di sisi udara . oleh karena itu maka lulusan OBU bisa dijadikan koordinator dalam tugas dan fungsi AMC. Namun juga sanksi-sanksi yang akan dikenakan apabila petugas/operator melanggar peraturan yang ada.

Untuk dapat memberikan pemahaman yang baik kepada para petugas/operator maka :

- a) Penyuluhan harus disampaikan oleh petugas yang memiliki kualifikasi sebagai penyuluh.
- b) Penyuluhan harus disampaikan oleh petugas yang menguasai materi dan berpengetahuan luas mengenai kebandarudaraan serta keamanan dan keselamatan penerbangan.
- c) Dalam penyuluhan harus ditekankan mengenai sanksi-sanksi yang akan dikenakan terhadap pelaku pelanggaran peraturan dan tata tertib pengoperasian GSE dan kendaraan di sisi udara.
- d) Dalam pemberian penyuluhan bisa dari lulusan Operasi Bandar Udara (OBU).

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Secara umum pelaksanaan tugas dan fungsi Unit AMC sudah sesuai dengan standar prosedur yang ada. Namun, dari segi pengawasan keamanan dan keselamatan penerbangan di sisi udara masih terkesan diabaikan. Sehingga masih banyak pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di sisi udara. Dan tugas dan fungsi lulusan Operasi Bandar Udara di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta terhadap Kompetensi Lulusan Operasi Bandar Udara (OBU) Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia sudah sesuai , tapi masih ada sedikit penambahan pelajaran tentang pengaturan operasional Ground Support Equipment (GSE).

Berdasarkan uraian dari Bab I sampai Bab IV, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Tingkat kedisiplinan petugas/operator GSE terhadap peraturan dan tata tertib yang berlaku di sisi udara serta kurang pahaman petugas/operator akan pentingnya keselamatan di sisi udara masih sangat kurang, sehingga mengakibatkan kurang tertibnya lalu lintas dan peletakkan GSE di sisi udara;
2. Penerapan sanksi yang kurang tegas dari Unit AMC kepada para pelaku pelanggaran di sisi udara, selama ini sanksi hanya berupa teguran peringatan hal ini mengakibatkan para pelaku pelanggaran tidak jera. Sehingga pelanggaran tersebut dapat mengganggu keamanan dan keselamatan di sisi udara;
3. Petugas Unit AMC dalam melaksanakan tugasnya masih kurang sesuai dengan *Standard Operating Procedure (SOP)* yang berlaku. Fungsi Unit AMC pada saat ini masih terfokus kepada fungsi pelayanan *garbarata/ aviobridge* saja, sehingga fungsi pengawasan tidak tertangani dengan optimal.
4. Dengan adanya penambahan tentang pengaturan operasional Ground Support Equipment dari jurusan OBU diharapkan fungsi pengawasn akan lebih baik dan terfokus, sehingga lulusan OBU dalam tugas dan fungsinya sesuai apa yang didapat di Jurusan Manajemen Penerbangan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia.

B. Saran

Agar lalu lintas dan ketertiban GSE di sisi udara Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Cengkareng dapat terwujud, dan menempatkan lulusan OBU Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia sesuai tugas dan fungsinya AMC , maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Diadakannya penyuluhan/kampanye tentang keselamatan di sisi udara (*Ramp Safety Campaign*) serta pendidikan dan pelatihan tentang peraturan dan tata tertib yang berlaku kepada petugas/operator GSE, agar para petugas/operator GSE dapat memahami segala peraturan dan tata tertib yang berlaku sehingga dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang berlaku di sisi udara. Penyuluhan/kampanye ini dapat dilaksanakan rutin setiap 6 bulan sekali;
2. Penerapan sanksi yang tegas dari Unit AMC kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas di sisi udara, dengan menindak lanjuti setiap pelanggaran baik pelanggaran ringan, sedang maupun berat dan tanpa pandang bulu agar para pelaku pelanggaran jera dan tidak akan mengulangi pelanggaran lagi;
3. Sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 302/V/2001, petugas Unit AMC tidak boleh merangkap sebagai operator garbarata/ *aviobridge*.
Sebaiknya dilakukan pemisahan pelayanan garbarata/ *aviobridge* dari Unit AMC kepada pihak *Ground Handling Agent*, agar Unit AMC dapat melaksanakan fungsi pengawasan di sisi udara secara optimal dan efektif serta sesuai dengan prosedur-prosedur yang berlaku di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Cengkareng. Khususnya pengawasan terhadap ketertiban peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara/ *Ground Support Equipment* (GSE) di sisi udara.
4. Maka sangat tepat bila lulusan OBU sebagai koordinator dalam penanganan pengaturan operasional *Ground Support Equipment* (GSE), karena dalam Kompetensi lulusan OBU STPI sudah mencakup dalam tugas dan fungsi *Apron Movement Control* (AMC).

DAFTAR PUSTAKA

- Pengertian Kajian, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Edisi Keempat, Balai Pustaka, Jakarta (2008).
- **Earl P. Strong**, Pengertian Pengawasan, Manajemen Dasar, Edisi Revisi, Cetakan 1 halaman 241, PT. Bumi Aksara :2001.
- **M. Manulan**, Dasar – dasar Manajemen, Controlling / Pengawasan.
- **Muhammad Ali**, Ketertiban, Halaman 541, Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Modern, Pustaka Amani : 2002.
- Direktur Jendral Perhubungan Udara, Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985, Tanggal 12 November 1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, Jakarta 1985.
- Direktur Jendral Perhubungan Udara, Surat Keputusan