

**OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP *PERSONEL GROUND HANDLING*  
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM  
BATAM**

**TUGAS AKHIR**

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan  
Program Studi Diploma Tiga  
Manajemen Bandar Udara

Oleh

**MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN**

**NIT : 55242030037**



**PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA  
MANAJEMEN BANDAR UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG  
JULI 2023**

**OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP *PERSONEL GROUND HANDLING*  
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM  
BATAM**

**TUGAS AKHIR**

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan  
Program Studi Diploma Tiga  
Manajemen Bandar Udara

Oleh

**MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN**

**NIT : 55242030037**



**PROGRAM STUDI DIPLOMA TIGA  
MANAJEMEN BANDAR UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG  
JULI 2023**

## **ABSTRAK**

### **OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP *PERSONEL GROUND HANDLING* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM**

Oleh:

MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN

NIT: 55242030037

Program Studi D-III Manajemen Bandar Udara

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam terletak di Kota Batam, Kepulauan Riau. Bandar Udara ini di kelola oleh PT.BIB (Bandara Internasional Batam) yang merupakan perusahaan konsorsium yang dibentuk oleh Angkasa Pura I dengan kepemilikan saham 51%, *Incheon International Airport Corporation* (IIAC) 30%, dan PT.Wijaya Karya (persero) 19 %. Dalam pengoprasiaannya Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam di bantu oleh unit-unit yang bertanggung jawab setiap aspek bandar udara. Salah satunya adalah Unit *Apron Movement Control* (AMC) yang memiliki tugas sebagai penanggung jawab pelayanan operasi penerbangan dan lalu lintas kendaraan di daerah sisi udara, salah satunya adalah semua kegiatan di apron yang dilakukan personel *Ground Handling*. Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan pengawasan Unit *Apron Movement Control* (AMC) terhadap personel *Ground Handling* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk mengumpulkan data terkait pengawasan AMC dan kinerja personel *Ground Handling*. Pengumpulan data penelitian diperoleh melalui wawancara dengan personel AMC, observasi langsung dan analisis data historis. Analisis data akan melibatkan identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pengawasan AMC, serta evaluasi kinerja personel *Ground Handling* dalam mematuhi prosedur dan regulasi. Hasil penelitian ini rekomendasi yang dapat di implementasikan seperti membuat *Job description* masing-masing personel AMC berdasarkan kelas jabatannya, memberikan pelatihan, pengarahan dan sosialisasi aturan-aturan penerbangan (*Ramp Safety Campaign*) kepada personel *Ground Handling* serta memastikan adanya komunikasi yang efektif antara petugas AMC dengan personel *Ground Handling*.

Kata Kunci: *Apron Movement Control*, *Ground Handling*, Bandar Udara

## **ABSTRACT**

### **TO OPTIMIZE THE SUPERVISION OF THE APRON MOVEMENT CONTROL UNIT FOR GROUND HANDLING PERSONNEL AT HANG NADIM INTERNATIONAL AIRPORT BATAM**

By :

MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN

NIT: 55242030037

*Hang Nadim International Airport in Batam City, Riau Islands, is managed by PT.BIB (Batam International Airport), a consortium company formed by Angkasa Pura I with a 51% ownership, Incheon International Airport Corporation (IIAC) with 30%, and PT.Wijaya Karya (persero) with 19%. In its operation, Hang Nadim International Airport is supported by units responsible for various aspects of airport operations. One of these units is the Apron Movement Control (AMC) Unit, which is responsible for overseeing flight operations and vehicle traffic in the Airside area, including all activities on the apron performed by Ground Handling personnel. This research aims to optimize the supervision of the Apron Movement Control (AMC) Unit over the Ground Handling personnel at Hang Nadim International Airport in Batam. The research adopts a qualitative method to gather data related to the AMC supervision and the performance of Ground Handling personnel. Data collection is obtained through interviews with AMC personnel, direct observation, and analysis of historical data. The data analysis will involve identifying factors that influence AMC supervision and evaluating the performance of Ground Handling personnel in complying with procedures and regulations. The results of this research recommend various implementations, such as creating job descriptions for each AMC personnel based on their positions, providing training, guidance, and the dissemination of aviation rules and regulations (Ramp Safety Campaign) to Ground Handling personnel, and ensuring effective communication between AMC officers and Ground Handling personnel.*

*Keywords: Apron Movement Control, Ground Handling, Airport.*

## PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir : "OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP *PERSONEL GROUND HANDLING* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM" telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara Angkatan kesatu, Politeknik Penerbangan Palembang.



Nama : MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN

NIT : 55242030037

PEMBIMBING I

**WILDAN NUGRAHA, S.E., MS.ASM.**

Penata (III/c)

NIP. 19890121 200912 1 002

PEMBIMBING II

**SUNARDI, S.T., M.Pd., M.T.**

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19720217 199501 1 001

KETUA PROGRAM STUDI

**DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.**

Pembina (IV/a)

NIP. 19760612 199803 1 001

## PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir : "OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP *PERSONEL GROUND HANDLING* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM" telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Diploma III Manajemen Bandar Udara Angkatan kesatu, Politeknik Penerbangan Palembang. Tugas akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma III pada tanggal 26 Juli 2023.

ANGGOTA



**SUKAHIR, S.SiT., M.T.**

Pembina (IV/a)

NIP. 19740714 199803 1 00 1

SEKRETARIS



**WILDAN NUGRAHA, S.E., MS.ASM.**

Penata (III/c)

NIP. 19890121 200912 1 002

KETUA



**FITRI MASITO, S.Pd., MS.ASM.**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19830719 200912 2 001

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN

NIT : 55242030037

Program Studi : Diploma III Manajemen Bandar Udara

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul "OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP *PERSONEL GROUND HANDLING* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM" merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 26 Juli 2023

Yang Membuat Pernyataan



MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN

## **PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR**

Tugas akhir D.III yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan HaKI yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian Tugas akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Arif, Muhammad. (2023): *OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL TERHADAP PERSONEL GROUND HANDLING DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM*, Tugas Akhir Program Diploma III, Politeknik Penerbangan Palembang.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh tugas akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Palembang.



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa ,karena berkat limpahan rahmat dan hidayahnya, Proyek Akhir/Tugas Akhir yang berjudul Optimalisasi Pengawasan *Apron Movement Control* (AMC) Terhadap Personel *Ground Handling* Di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penyusunan Proyek Akhir/Tugas Akhir ini dimaksud sebagai salah satu syarat menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Palembang dan memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md)

Ucapan terimakasih kami sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan Proyek Akhir/Tugas Akhir, terutama kepada:

1. Orangtua saya tercinta, ibunda Aisah Asmawati, ayahanda Alex Suhermanto yang selalu memberikan semangat kasih sayang dukungan dan doa restu selama penulis mengikuti pendidikan.
2. Bapak Sukahir, S,Si,T., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Palembang
3. Bapak Dwi Candra Yuniar, S.H., S.ST., M.Si.. selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang
4. Bapak Wildan Nugraha, S.E., MS.ASM. dan Bapak Sunardi, S.T., M.Pd., M.T. selaku Dosen Pembimbing
5. Bapak Bambang Soepriono, S.T. selaku *Vice President Airport Services* Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
6. Seluruh senior di unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
7. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MBU
8. Rekan-rekan Taruna/i Poltekbang Palembang yang sudah memberi support.
9. Semua pihak yang telah membantu, membimbing dan mengarahkan penulis. Tak ada gading yang tak retak. Tentunya penyusunan tugas akhir ini masih jauh dari sempurna, atas segala kesalahan dan kata-kata yang kurang

berkenan kami memohon maaf. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Palembang, 26 Juli 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Arif', with a vertical line extending downwards from the end of the signature.

MUHAMMAD ARIF ADITYAWAN

## DAFTAR ISI

ABSTRAK .....	ii
<i>ABSTRACT</i> .....	iii
PENGESAHAN PEMBIMBING .....	iv
PENGESAHAN PENGUJI .....	v
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN .....	vi
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian .....	4
E. Manfaat Penelitian .....	4
BAB II LANDASAN TEORI.....	6
A. Teori-Teori Penunjang.....	6
1. Bandar Udara .....	6
2. <i>Apron</i> .....	6
3. Pengawasan.....	6
4. Optimalisasi.....	7
5. Lisensi .....	7

6. Tugas Personel <i>Apron Movement Control (AMC)</i> .....	7
7. Kendaraan Ground Support Equipment (GSE).....	8
8. Pengawasan Sisi Udara .....	9
9. <i>Ground Handling</i> .....	9
B. Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	10
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	12
A. Desain Penelitian.....	12
B. Populasi, Sampel dan Objek Penelitian .....	12
1. Populasi .....	12
2. Sampel .....	12
3. Objek Penelitian.....	13
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian.....	13
D. Teknik Analisis Data.....	14
E. Tempat dan waktu Penelitian .....	14
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHSAN</b> .....	15
A. Permasalahan.....	15
1. Tidak Optimalnya Pengawasan Oleh Unit <i>Apron Movement Control (AMC)</i> .....	15
2. Kurangnya Tingkat Kedisiplinan Operator <i>Ground Support Equipment (GSE)</i> .....	18
B. Penyelesaian Masalah .....	21
1. Penambahan Fungsi Pengawasan Unit <i>Apron Movement Control (AMC)</i> terhadap <i>Ground Support Equipment (GSE)</i> .....	21
2. Meningkatkan Kedisiplinan <i>Operator Ground Support Equipment (GSE)</i>	22
3. Penerapan Sanksi Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Di Sisi Udara .....	24

BAB V PENUTUP .....	26
A. Kesimpulan .....	26
B. Saran .....	27
DAFTAR PUSTAKA.....	28
LAMPIRAN .....	30

## DAFTAR GAMBAR

Gambar III. 1 Desain Penelitian.....	12
Gambar IV. 1 Jadwal dinas unit AMC.....	16
Gambar IV. 2 Tidak ada personel AMC yang mengawasi di <i>parking stand</i> .....	17
Gambar IV. 3 Peralatan GSE yang Tidak Memakai <i>Wheel Chocks</i> .....	18
Gambar IV. 4 Peralatan GSE yang Tidak Memakai <i>Wheel Chocks</i> .....	18
Gambar IV. 5 Peralatan GSE Parkir Sembarangan.....	17
Gambar IV. 6 TIM personel GSE yang belum di perpanjang.....	20
Gambar IV. 7 Personel <i>Ground Handling</i> tidak menggunakan APD.....	21
Gambar IV. 8 Kegiatan <i>Ramp Safety Campaign</i> .....	23
Gambar IV. 9 Contoh gambar mitigasi <i>Ramp Safety Campaign</i> .....	24

## DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	10
---	----

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Hasil Wawancara .....	30
Lampiran B Surat Keputusan Pembimbing Tugas Akhir .....	38
Lampiran C SOP Unit AMC .....	40
Lampiran D Bukti pelanggaran lainnya .....	41



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Dunia penerbangan saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, terlihat dari indikasi kenaikan jumlah lalu lintas udara baik penumpang maupun barang yang meningkat rata-rata 15 (lima belas) persen pertahun dalam kurun waktu 10 (sepuluh) tahun terakhir. Dunia penerbangan merupakan salah satu unsur penting dalam menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa serta mendukung pengembangan wilayah dan meningkatkan hubungan internasional.

Dunia penerbangan di Indonesia mengalami peningkatan pada setiap periodenya, hal itu terbukti dengan banyaknya pembangunan infrastruktur di bidang penerbangan, dengan adanya perkembangan tersebut memicu munculnya bandara-bandara dengan skala besar hingga kecil mulai dari daerah yang memiliki akses cukup baik hingga memerlukan akses khusus. Dalam upaya menciptakan sistem transportasi udara yang efisien maka dibuatlah bandar udara bandar udara yang letaknya tersebar di seluruh wilayah indonesia, dan beberapa diantaranya di bawah pengelolaan manajemen PT. Angkasa Pura I (Persero) dan PT. Angkasa Pura II (Persero). Sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang khusus di dirikan untuk mengusahakan jasa kebandarudaraan jasa pelayanan lalu lintas udara. Dalam pelaksanaannya, wilayah kerja PT. Angkasa Pura I (Persero) sebagai pengelola bandar udara di wilayah indonesia bagian timur dan PT. Angkasa Pura II (Persero) sebagai pengelola bandar udara di wilayah indonesia bagian barat. PT. Angkasa Pura II juga membentangkan sayapnya dengan membuka anak perusahaan yang diberi nama PT. Angkasa Pura Aviast yang bergerak di bidang pelayanan jasa bandar udara. Selain PT. Angkasa Pura, Direktorat Jendral Perhubungan Udara

juga mendirikan jasa kebandarudaraan yaitu Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) yang pada umumnya hanya melayani rute dalam negeri. Pemerintah Daerah juga mengambil peran dalam mendirikan jasa kebandarudaraan, Bandar Udara yang dikelola oleh pemerintah daerah disebut dengan Badan Usaha Bandar Udara (BUBU). Bandar Udara yang ada di Indonesia melayani rute dalam negeri dan rute luar negeri, Bandar Udara yang melayani rute dalam negeri disebut Bandar Udara domestik yang jumlahnya mencapai 308 (tiga ratus delapan), Sedangkan Bandar Udara yang melayani rute dalam dan luar negeri disebut Bandar Udara internasional dengan jumlah 32 (tiga puluh dua) yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Salah satu Bandar Udara internasional yang ada di Indonesia adalah Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam terletak di Kota Batam, Kepulauan Riau. Bandar Udara ini dikelola oleh PT.BIB (Bandara Internasional Batam) yang merupakan perusahaan konsorsium yang dibentuk oleh Angkasa Pura I dengan kepemilikan saham 51%, *Incheon International Airport Corporation* (IIAC) 30%, dan PT.Wijaya Karya (persero) 19 %.

Dalam pengoperasiannya Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dibantu oleh unit-unit yang bertanggung jawab di setiap unitnya. Salah satunya adalah Unit *Apron Movement Control* (AMC) yang bertanggung jawab di area *Airside* khususnya *apron* dan bertanggung jawab atas semua kegiatan yang dilakukan oleh personel *Ground Handling*. Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah personel yang bertugas di area *Airside* khususnya *Apron*, menurut KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tugas utamanya ialah melakukan pengaturan parkir pesawat, melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *Apron*, menjamin keselamatan pergerakan personel peralatan/kendaraan serta melakukan pembinaan terhadap personel *Ground Handling*.

Hasil observasi yang diamati oleh penulis pada saat *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam bahwasannya masih didapati pelanggaran yang dilakukan oleh personel/operator *Ground Handling* seperti contoh kasus kendaraan *Ground Support Equipment (GSE)* yang di parkir sembarangan pada saat tidak di gunakan hal ini tentu melanggar peraturan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/100/XI/1985 pasal 52 butir 3 yang berbunyi “*Peralatan yang sedang tidak digunakan agar diatur secara tertib di tempat yang telah disediakan*”. Kasus pelanggaran lainnya yang di temukan adalah Tanda Izin Mengemudi (TIM) personel *Ground Handling* yang sudah tidak aktif, hal ini juga melanggar peraturan yang telah di jelaskan dalam SKEP 140/VI/1999 pasal 23 yang menjelaskan bahwa “*Apabila Tanda Izin Mengemudi telah habis masa berlakunya lebih dari 1 (satu) bulan, pemegang Tanda Izin Mengemudi wajib mengikuti evaluasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 ayat (1).*” Pasal 17“(1) Untuk mendapatkan Tanda Izin Mengemudi pemohon harus mengikuti penyuluhan dan lulus evaluasi”. Pelanggaran-pelanggaran ini dapat berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan. Maka dari itu peranan Unit *Apron Movement Control (AMC)* sangat di perlukan untuk mengurangi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh personel *Ground Handling*. Dari latar belakang masalah yang ditemukan, penulis mengangkat judul penelitian “OPTIMALISASI PENGAWASAN UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP PERSONEL *GROUND HANDLING* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM”

## **B. Rumusan Masalah**

Beberapa rumusan masalah yang dapat diangkat pada penelitian yaitu:

1. Kendala apa yang dihadapi unit *AMC* dalam melakukan pengawasan terhadap personel *Ground Handling*?

2. Apakah upaya yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh personel *Ground Handling*?

### **C. Batasan Masalah**

Berdasarkan penelitian di atas batasan dalam penelitian ini yaitu tidak membahas secara detail penyebab terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh personel *Ground Handling* melainkan hanya membahas pelanggaran yang ditemukan pada saat *Ground Handling* melakukan pelayanan pesawat udara di *apron* serta upaya unit AMC untuk mengurangi pelanggaran tersebut.

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari dilaksanakannya penelitian tentang Optimalisasi Pengawasan *Apron Movement Control* terhadap personel *Ground Handling* yaitu:

1. Mengetahui kendala apa yang di hadapi oleh personel AMC pada saat melakukan pengawasan terhadap personel *Ground Handling*
2. Mengetahui upaya apa yang dilakukan oleh Unit AMC untuk mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh personel *Ground Handling*.

### **E. Manfaat Penelitian**

1. Bagi Penulis

Manfaat yang diharapkan dari penulisan tugas akhir ini adalah untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai masalah-masalah yang ada di bandar udara dan mengatasi permasalahan tersebut

2. Bagi Akademis

Memberikan referensi perpustakaan kampus Politeknik Penerbangan Palembang, yang nantinya berguna bagi taruna-taruna dan siapa saja yang membutuhkannya. Dalam rangka pengembangan ilmu sekaligus sebagai bahan perbandingan atau referensi bagi penelitian selanjutnya

3. Bagi Perusahaan

Bagi Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana bagi pihak pengelola dalam mengatasi pelanggaran yang dilakukan oleh personel *Ground Handling* di *apron* Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Teori-Teori Penunjang**

##### **1. Bandar Udara**

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (revisi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992) tanggal 12 Januari tahun 2009, tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 tahun 1996 tanggal 4 Desember 1996 tentang Kebandarudaraan, diperbarui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001, yang dimaksud dengan Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai 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.

##### **2. Apron**

*Apron* menurut *Annex 14, vol I Aerodrome Design and Operation, Edition*, Juli 2004 adalah 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.

##### **3. Pengawasan**

Pengawasan menurut PM 92 Tahun 2015 adalah kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keamanan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan atau institusi lain yang terkait keamanan penerbangan.

#### 4. Optimalisasi

Optimalisasi adalah hasil pencapaian sesuai yang diinginkan dari proses dan kegiatan untuk mencapai suatu tujuan bersama (Angga W, 2019). Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi. Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain yaitu proses menjadikan sebuah menjadi paling baik atau paling tinggi (Huda, 2018) Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan optimalisasi mempunyai arti berusaha secara optimal untuk hasil yang terbaik untuk mencapai dalam penerapan manajemen sarana dan prasarana pendidikan yang sesuai dengan harapan dan tujuan yang telah direncanakan.

#### 5. Lisensi

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 041 Tahun 2017 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 11 (*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11*), *LISENSI DAN/ATAU RATING PERSONEL BANDAR UDARA* Bab I Pasal 1 ayat 11 menyatakan bahwa : “Lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu”.

#### 6. Tugas Personel *Apron Movement Control (AMC)*

Tugas personel *Apron Movement Control (AMC)* Menurut KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of standard Casr-part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) yaitu:

- a. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara
- b. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*

- c. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
- d. Menjamin kebersihan di apron
- e. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
- f. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di apron
- g. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat *peak hour/peak season*
- h. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat
- i. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
- j. Melakukan investigasi terhadap *incident/accident* di apron dan melakukan pelaporan
- k. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *inciden/accident* tidak terulang kembali.
- l. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand clearances*

Apabila kegiatan operasional *apron* dilakukan oleh organisasi/pihak lain dan bukan operator bandar udara, maka operator bandar udara harus memastikan prosedur manajemen keselamatan *apron* dipatuhi oleh organisasi/pihak lain tersebut.

## **7. Kendaraan Ground Support Equipment (GSE)**

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral perhubungan Udara Nomor: SKEP/91/IV/2008 tentang Peralatan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (*Ground Support Equipment*), dalam BAB I Pasal 1 ayat (1) dinyatakan bahwa “Peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*Ground Support Equipment*) adalah alat-alat bantu yang dipersiapkan untuk keperluan pesawat udara di darat pada saat kedatangan dan atau keberangkatan, pemuatan dan atau penurunan penumpang, kargo dan pos”



## 8. Pengawasan Sisi Udara

Dalam *Standar Operating Procedure (SOP)* unit AMC di bandar udara Internasional Hang Nadim Batam selain penataan parkir pesawat, Unit AMC juga diharuskan melakukan beberapa kegiatan, yang diantaranya:

- a. Melakukan penertiban parkir / penempatan peralatan GSE
- b. Melakukan pengawasan dengan mengecek izin masuk kendaraan dari instansi lain ke daerah sisi udara
- c. Melakukan pemanduan dan pengawasan terhadap kendaraan dari instansi lain yang memasuki daerah sisi udara karena sesuatu keperluan yang bersifat insidental
- d. Memberikan teguran dan pengarahan kepada operator/pengemudi jika ternyata melakukan pelanggaran atau tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku seperti kecepatan kendaraan terlalu tinggi, parkir di sembarang tempat, kelengkapan kendaraan tidak sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan, tidak mempunyai PAS Bandara dan lain-lain
- e. Menindak para pelanggar sesuai ketentuan dan memberikan tanda bukti pelanggaran
- f. Mengadakan koordinasi dengan unit kerja terkait untuk melaksanakan razia terhadap kendaraan/peralatan GSE di daerah parkir kendaraan dengan mendata kendaraan GSE yang rusak dan memisahkan ke daerah tertentu di *Apron*
- g. Mengadakan razia penertiban lalu lintas di sisi udara

## 9. Ground Handling

*Ground Handling* adalah personel yang bekerja di area *Airside* yang pada umumnya *Ground Handling* ini adalah personel dari maskapai yang bekerja untuk pelayanan maskapai tersebut, *Ground Handling* yang bekerja di area *Airside* harus memiliki PAS yang masih aktif untuk dapat bekerja di area sisi udara tersebut, selain PAS *Ground Handling* juga harus memiliki Lisensi, Lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk

melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu. *Ground Handling* wajib mengikuti peraturan-peraturan yang telah ditetapkan agar ketertiban dan keselamatan di area *Airside* dapat terlaksana.

## B. Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan

Kajian penelitian terdahulu yang relevan adalah penelitian yang sudah pernah dibuat dan dianggap mempunyai keterkaitan dengan judul dan topik yang akan di teliti. Penelitian-penelitian ini digunakan untuk menghindari terjadinya pengulangan penelitian dengan pokok permasalahan yang sama.

Tabel II. 1 Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Nama Peneliti	Tahun Penelitian	Judul penelitian	Hasil penelitian
1	Wijaya,F.N.K	2020	OPTIMASLISASI FUNGSI PENGAWASAN PERSONEL <i>APRON MOVEMENT CONTROL(AMC)</i> DALAM UPAYA PENURUNAN TINGKAT PELANGGARAN BATAS KECEPATAN KENDARAAN <i>GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE)</i> DI SERVICE ROAD BANDAR UDARA INTERNASIONAL ADISUTJIPTO YOGYAKARTA	Disimpulkan bahwa sebagai solusi adalah melakukan fungsi pengawasan sesuai dengan <i>Standard Operating Prosedure (SOP) AMC</i> terkait pengawasan secara simultan, merumuskan kembali dan menyesuaikan kembali berdasarkan tugas dan lingkungan kerja sesuai dengan perhitungan rumus kebutuhan jumlah SDM personel unit AMC yang terbagi sesuai komponen wilayah kerja perlu di lakukannya pembinaan serta dilasakannya <i>Ramps Safety Campaign</i> secara

				rutin dan terjadwal.
2	PHILIP,A.	2021	ANALISIS KETERSEDIAAN PERSONEL <i>APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)</i> TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL PENGAWASAN SISI UDARA ( <i>AIRSIDE</i> ) PT. ANGKASA PURA II BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKARAYA	Dalam melakukan optimalisasi jumlah personel <i>Apron Movement Control (AMC)</i> terhadap pengawasan yang dilakukan di sisi udara ( <i>Airside</i> ). Penelitian ini menunjukkan dampak positif dimana solusi untuk kendala yang dihadapi personel <i>Apron Movement Control</i> dengan menambah jumlah personel menjadikan pengawasan dilakukan efisien
3	Auliyaurah man	2022	STRATEGI OPTIMALISASI KINERJA UNIT <i>APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)</i> TERHADAP KELANCARAN OPERSIONAL DI BANDARA YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT	Menunjukkan bahwa kinerja unit <i>Apron Movement Control</i> sudah berjalan dengan optimal dan sesuai <i>Standard Operasional Prosedur (SOP)</i> , pengawasan dan pelayanan di sisi udara sudah maksimal, komunikasi antar personel <i>Apron Movement Control</i> maupun dengan unit yang lainnya juga sudah berjalan dengan optimal. untuk penanganan kendala juga sudah maksimal, dapat diantisipasi dan di mitigasi sebelumnya.