



Kajian Peran Petugas *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Menjalankan Prinsip 3S+1C Di Wilayah *Airside* Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Papua

Astri Borean

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Indonesia

Korespondensi Penulis: astriborean@gmail.com

Abstract; *The Apron Movement Control (AMC) Unit is a unit that is responsible for regulations, monitoring aircraft movements, vehicle traffic, people and goods as well as cleanliness in airside areas, recording flight data so that aviation security and safety can be achieved. In carrying out the duties and responsibilities of the AMC unit, it is based on 3S+1C (Safety, Security, Service and Compliance). As a measure of success in the role of duties and responsibilities, the AMC unit must optimize the 3S+1C principles. Safety, Security, Service and Compliance are the principles of the AMC unit to create safety, security and aviation services without compromising all the regulations that have been established. This research aims to find out the role of AMC officers in optimizing the 3S+1C principles in the airside area and the obstacles for AMC officers to achieve the 3S+1C principles at Sentani Jayapura International Airport, Papua. This research uses a descriptive qualitative approach. The data used are primary and secondary data. Primary data was obtained from observations and interviews, while secondary data came from SOPs, photos and regulations related to the problems studied. The data analysis techniques used are data reduction, data presentation and drawing conclusions. To test the validity of the data, triangulation techniques were used.*

The results of this research show that the Apron Movement Control (AMC) officers at Sentani Jayapura International Airport, Papua have optimized the 3S+1C principles in accordance with existing Standard Operating Procedures. Starting from passenger services which include Aviobridge services, Slot Time ETA (Estimated Time Of Arrival) and ETD (Estimated Time Of Departure) and Plotting Parking Stand. AMC officers have also carried out their responsibilities for safety in the Airside Area, identifying Hazards, monitoring every movement at the Airside, carrying out cleanliness and order inspections at the Airside. AMC officers have implemented Compliance Principles or compliance with the rules that apply in the Airside Area, this is in the form of implementing SOPs for officers who carry out all work in the Airside Area. AMC officers have the obligation and responsibility to take action against officers or parties who violate the rules in the Airside Area, especially regarding handling FOD (Foreign Object Debris). Obstacles for AMC officers to achieve the 3S+1C principle at Sentani Jayapura International Airport include damage to security facilities in the airport area such as apron guardrails which do not have barbed wire, holes and holes that allow animals to enter the airside area, thereby endangering safety and security. security and lack of monitoring facilities such as CCTV for remote monitoring. Then, in the AMC supervision area, we often find officers or parties who do not use Airport Passes (Legality/Permit Signs) and safety equipment in the form of vests during operational hours and lack of awareness of officers or other parties in handling FOD, such as fuel spills in the Airside Area. The Sentani Jayapura International Airport AMC unit also has problems

in terms of a shortage of personnel during working hours which means personnel have to do double duty so that there are often delays when carrying out Aviobridge services and routine FOD inspections, this also has quite a significant impact on operational times.

Keywords: AMC Officer, 3S+1C (Safety, Security, Service & Compliance), Airside Area

Abstrak: Unit Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang bertanggung jawab atas peraturan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang serta kebersihan di daerah sisi udara, pencatatan data penerbangan sehingga terwujudnya keamanan dan keselamatan penerbangan. Dalam melakukan tugas dan tanggung jawab unit AMC berlandaskan pada 3S+1C (*Safety, Security, Service dan Compliance*). Sebagai ukuran keberhasilan pada peran tugas dan tanggung jawab, unit AMC harus mengoptimalkan prinsip 3S+1C. *Safety, Security, Service dan Compliance* merupakan prinsip unit AMC untuk menciptakan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan tanpa mengurangi segala peraturan yang telah ditetapkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana peran petugas AMC dalam mengoptimalkan prinsip 3S+1C di wilayah *airside* dan kendala petugas AMC untuk mencapai prinsip 3S+1C di Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Papua. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari observasi dan wawancara, sedangkan data sekunder berasal dari SOP, foto dan peraturan yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Teknik analisis data yang digunakan adalah reduksi data, penyajian data serta menarik kesimpulan. Untuk menguji keabsahan data digunakan teknik triangulasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peran petugas *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Papua telah Mengoptimalkan Prinsip 3S+1C sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang ada. Dimulai dari pelayanan penumpang yang mencakup pelayanan *Aviobridge, Slot Time ETA (Estimated Time Of Arrival)* dan *ETD (Estimated Time Of Departure)* dan *Plotting Parking Stand*. Petugas AMC juga telah melaksanakan tanggung jawab terhadap keselamatan di Area *Airside*, melakukan identifikasi *Hazard*, mengawasi setiap pergerakan yang ada di *Airside*, melakukan inspeksi kebersihan dan ketertiban di *Airside*. Petugas AMC telah menerapkan Prinsip *Compliance* atau ketaatan terhadap aturan yang berlaku di Area *Airside*, hal ini berupa penerapan SOP bagi para petugas yang melakukan segala pekerjaan di Area *Airside*. Petugas AMC memiliki kewajiban dan tanggung jawab untuk menindak terhadap para petugas atau pihak yang melanggar aturan di Area *Airside* terutama berkaitan dengan penanganan FOD (*Foreign Object Debris*). Kendala petugas AMC untuk mencapai prinsip 3S+1C di Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura yaitu berupa kerusakan pada fasilitas pengamanan di Area Bandar Udara seperti pagar pembatas *Apron* yang tidak memiliki kawat duri, bolong dan keropos yang memungkinkan hewan masuk ke Area *Airside* sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan serta kurangnya fasilitas pemantauan seperti CCTV untuk pengawasan jarak jauh. Kemudian pada wilayah pengawasan AMC sering mendapati petugas atau pihak yang tidak menggunakan Pass Bandara (Legalitas/Tanda Izin) dan kelengkapan *Safety* berupa Rompi pada saat jam operasional serta kurangnya kesadaran petugas atau pihak lain dalam penanganan FOD seperti terjadinya tumpahan bahan bakar di Area *Airside*. Unit AMC Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura juga memiliki kendala dalam hal kekurangan personil di jam kerja yang membuat personil harus merangkap pekerjaan sehingga sering terjadi keterlambatan saat melakukan pelayanan *Aviobridge* dan inspeksi rutin FOD, hal ini juga berdampak cukup signifikan pada saat operasional.

Kata Kunci: Petugas AMC, 3S+1C (*Safety, Security, Service & Compliance*), *Airside Area*

1. PENDAHULUAN

Bandar udara adalah fasilitas penerbangan yang digunakan untuk pendaratan, lepas landas, dan operasi pesawat udara. Bandar udara juga sebagai titik keberangkatan dan kedatangan pesawat serta mendukung mobilitas dan konektivitas global. Bandar Udara Sentani Jayapura, terletak di Kota Jayapura, Papua, Indonesia. Awalnya dibangun selama Perang Dunia II oleh Jepang sebagai lapangan terbang militer. Setelah perang, Belanda mengambil alih pengelolaannya dan mengubahnya menjadi bandar udara sipil. Pada tahun 1962, Bandar Udara Sentani resmi diserahkan kepada Pemerintah Indonesia, dan sejak itu telah mengalami beberapa tahap renovasi dan perluasan guna mengakomodasi pertumbuhan jumlah penumpang dan volume pengiriman kargo antar daerah di bagian Timur Indonesia.

Pada setiap bandar udara banyak kegiatan yang dilakukan, untuk melakukan tugas dan fungsi dari kegiatan yang ada di bandar udara, pihak pengelola bandar udara membentuk beberapa divisi, maupun unit pelayanan untuk mengelola suatu bandar udara. Salah satu unit pelayanan bandar udara tersebut adalah *Apron Movement Control* (AMC). Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit yang bertanggung jawab atas peraturan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang serta kebersihan di daerah sisi udara, pencatatan data penerbangan sehingga terwujudnya keamanan dan keselamatan penerbangan. Dalam melakukan tugas dan tanggung jawab unit AMC berlandaskan pada 3S+1C (*Safety, Security, Service* dan *Compliance*). Sebagai ukuran keberhasilan pada peran tugas dan tanggung jawab, unit AMC harus mengoptimalkan prinsip 3S+1C. *Safety, Security, Service* dan *Compliance* merupakan prinsip unit AMC untuk menciptakan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan tanpa mengurangi segala peraturan yang telah ditetapkan (Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 038 Tahun 2017).

Safety (keselamatan) menjadi faktor utama dalam penerbangan yang mampu memberikan peran terpenting kepada publik. *Security* (keamanan) menjadi faktor yang mempunyai pengaruh besar dalam penerbangan, mengingat transportasi udara yang sangat *sensitive* sehingga kegiatan penerbangan harus selalu aman setiap saat. *Service* (pelayanan) dalam hal ini penerbangan menjadi pelayanan yang harus memiliki sarana dan prasarana yang harus memadai baik penerbangan domestik maupun internasional yang ingin melakukan penerbangan. *Compliance* (pemenuhan terhadap aturan) merupakan suatu bentuk pemahaman pengguna jasa dan petugas bandar udara terhadap peraturan yang berlaku sesuai dengan dasar hukum penerbangan, dengan demikian ketaatan menjadi salah satu faktor penting untuk menciptakan penerbangan yang aman dan selamat. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, AMC diharapkan menjalankan tugasnya sesuai prosedur kerja yang telah ditentukan. AMC harus dapat bertindak tegas sesuai dengan prosedur dalam mengatur, mengawasi, dan mengendalikan pergerakan pesawat dan kegiatan lainnya yang ada di *Apron*, agar menciptakan pelayanan yang aman dan nyaman di Bandar Udara khususnya di *Apron*. Mengingat frekuensi penerbangan di Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura yang semakin meningkat, maka dalam

menjalankan tugasnya AMC berkoordinasi dengan pihak lain diantaranya *Air Traffic Control* (ATC), pihak *Ground Handling*, dan juga pihak PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran).

Permasalahan terkait 3S+1C yang terjadi di Bandar Udara Sentani Jayapura dari hasil observasi awal penulis yaitu masih banyak ditemukan petugas yang bekerja di wilayah *Airside* tidak disiplin seperti melanggar ketentuan tidak menggunakan Pass Bandara sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 pada pasal 21 tentang Penggunaan Pass Bandar Udara. Selain itu, terdapat pelanggaran terkait pemakaian Alat Pelindung Diri (APD) seperti *Earmuff* dan sepatu *safety*. Kemudian keterlambatan pelayanan personil AMC saat *docking* dan *undocking* sekitar 5-10 menit disebabkan oleh kekurangan personil dari unit AMC. Terdapat *Baggage Chart* yang seharusnya bergandeng 4, namun sering ditemui bergandeng 5 atau bahkan 6, yang dapat menimbulkan potensi kecelakaan. Adanya kecepatan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan SKEP/140/VI/1999, karena terburu-buru maka laju kendaraan melebihi ketentuan yang berlaku. Pada Minggu, 7 Mei 2023 Insiden RTB disebabkan kerusakan pada sistem hidrolik pada Pesawat Udara Trigana Air, PK-YSL dengan nomor penerbangan IL 7365 tujuan DJJ - WMX, yang membuat adanya tumpahan minyak pada *Runway* 12. Selasa, 29 Agustus 2023 Insiden di Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Sisi Udara Terminal Kargo oleh PT. Nayag Citra Baliem, gerobak dan pagar perimeter terlepas dan jatuh menuju area *Service Road* yang membuat terhambatnya proses angkat muatan dari terminal kargo ke pesawat udara. Kamis, 21 September 2023 Insiden adanya tumpahan bahan bakar di *Apron* oleh pihak Airline Trigana Air tujuan Jayapura - Wamena pada *Parking Stand* 12 yang dapat mengakibatkan kebakaran dan kerusakan pada *Apron* karena suhu panas di *Apron* yang sangat tinggi.

2. KAJIAN TEORITIS

Bandar Udara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan bandar udara adalah kawasan di darat dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Bandar udara memiliki fungsi yaitu :

1. Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo dan servis melalui transportasi udara di setiap pelosok Indonesia.
2. Mempercepat wahana ekonomi, memperkuat persatuan nasional dalam rangka menetapkan wawasan.
3. Mengembangkan transportasi yang intergritasi dengan sektor lainnya serta memperhatikan kesinambungan secara ekonomis.

Apron Movement Control (AMC)

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

Peran Petugas AMC

Peran petugas AMC yang dimaksud adalah pelayanan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan terhadap kebersihan sisi udara, pengawasan terhadap tumpahan bahan bakar (*oil and fuel spillage*), pengawasan terhadap fasilitas di sisi udara, pelayanan pemanduan pesawat udara, kegiatan razia di sisi udara (*airside*) yang dimaksud adalah di daerah *apron*, serta *input* data penerbangan, pencatatan, pelaporan *data logbook*, dan pelaporan pelaksanaan tugas.

Menurut *Standard Operating Procedures Apron Movement Control* dan PT. Angkasa Pura 1 (2016) (SOP) yang ditangani oleh *Apron Movement Control (AMC)* yaitu:

1. Pengawasan Pergerakan Pesawat Udara
2. Pengawasan Dan Pengkoordinasian Kebersihan *Garbarata*
3. Pengawasan Tumpahan Bahan Bakar (*Fuel and Oil Spillage*)
4. Pengawasan dan Penertiban di Sisi Udara
5. Pengawasan dan Penertiban Kendaraan / GSE di Sisi Udara
6. Penanganan *Incident* dan *Accident* di Sisi Udara
7. Input Data Penerbangan
8. Pencatatan dan Pelaporan data *Log Book*
9. Pelaporan Pelaksanaan Tugas

Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab terkait dengan pelayanan dan pengawasan, personel AMC bekerja berdasarkan posisi atau jabatannya, sebagai berikut:

1. *Supervisor* AMC
Supervisor dalam unit AMC adalah petugas yang bertanggung jawab memimpin dan mengawasi pelaksanaan tugas-tugas petugas AMC. *Supervisor* memastikan bahwa petugas AMC melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur dan standar yang berlaku.
2. *Senior* AMC
Senior AMC seperti melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*, melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*, menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi yang baik, menjamin kebersihan di *apron*, menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*, memantau seluruh kegiatan dan fasilitas di *apron*, merencanakan pengaturan parkir pesawat

udara dalam kondisi darurat, mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron* (Hermawan & Widyastuti, 2021).

3. *Junior AMC*

Junior AMC seperti melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*, melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*, menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi yang baik, menjamin keselamatan pergerakan orang, peralatan dan pesawat udara di *apron*.

Dalam pelaksanaan tugasnya, unit AMC berfungsi sebagai unit pelayanan dan pengawasan di sisi udara (*airside*) untuk mencapai 3S+1C, yang meliputi :

1. Fungsi pelayanan operasional meliputi :

- 1) Pelayanan operasional *Aviobridge*.
- 2) Pelayanan *marshalling* bagi pesawat yang membutuhkan.
- 3) Pemberian pelayanan pencatatan data penerbangan untuk kebutuhan CIS (*Central Information System*).
- 4) Pelayanan BCB (*Baggage Conveyor Belt*).
- 5) Pengkoordinasian tugas-tugas untuk pelayanan operasional berbagai unit sewaktu-waktu diperlukan serta pemeliharaan *Apron* dan instalasinya.

2. Fungsi pengawasan meliputi :

- 1) Penerbitan Tanda Ijin Mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
- 2) Pemberian tanda stiker atau logo bagi kendaraan operasional yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
- 3) Pengawasan atas jalannya lalu lintas kendaraan dan personil di sisi udara (*airside*).
- 4) Inspeksi atas semua instalasi dan peralatan yang merupakan bagian dari fasilitas di *apron*.

3S+1C (Safety, Security, Service dan Compliance)

Prinsip 3S + 1C ini berasal dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara. 3S + 1C dapat diartikan sebagai *Safety* (keselamatan), *Security* (keamanan), *Service* (pelayanan) and *Compliance* (ketaatan).

1. *Safety* (Keselamatan) Penerbangan

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, maupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Pemerintah berkomitmen bahwa "*Safety is Number One*" sesuai dengan Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

2. *Security* (Keamanan) Penerbangan

Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini bisa digunakan dengan hubungan kepada kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur (Pasal 1 Angka 49 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Keamanan Penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan atau tindakan yang melawan hukum (Pasal 1 UU Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan).

3. *Service* (Pelayanan) Penerbangan

Pelayanan pada dasarnya dapat didefinisikan sebagai aktivitas seseorang, sekelompok atau organisasi baik langsung maupun tidak langsung untuk memenuhi kebutuhan. Berdasarkan PM 38 Tahun 2015 Bab 1 Pasal 1 Ayat 19 tentang Standar Pelayanan adalah tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggaraan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas cepat, mudah, terjangkau, dan terukur. Maka dapat disimpulkan bahwa kepuasan seseorang (pengguna jasa) tergantung terhadap pelayanannya, jika pelayanannya baik maka seseorang akan merasa puas namun sebaliknya jika pelayanannya buruk maka buruk juga penilaiannya.

4. *Compliance* (Ketaatan) Penerbangan

Ketaatan merupakan suatu bentuk pemahaman pengguna jasa dan petugas bandar udara terhadap peraturan yang berlaku sesuai dengan dasar hukum penerbangan, dengan demikian ketaatan menjadi salah satu faktor penting untuk menciptakan penerbangan yang aman dan selamat. Ketaatan dalam dunia penerbangan dapat diartikan bahwa setiap personil yang bekerja di bandar udara harus patuh terhadap *Standar Operasional Prosedur* (SOP) yang berlaku.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dari observasi dan wawancara, sedangkan data sekunder berasal dari SOP, foto dan peraturan yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Teknik analisis data yang digunakan adalah reduksi data, penyajian data serta menarik kesimpulan. Untuk menguji keabsahan data digunakan teknik triangulasi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Peran Petugas *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Mengoptimalkan Prinsip 3S+1C di Wilayah *Airside* Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura

Berdasarkan hasil observasi dan hasil wawancara dengan ketiga narasumber mengenai peran petugas AMC dalam mengoptimalkan prinsip 3S+1C telah

melaksanakan tugasnya sesuai dengan Standar Pelayanan Prosedur (SOP) yaitu Instruksi Kerja dan Prosedur Mutu PT. Angkasa Pura 1 Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Papua.

1. Peran dalam menjaga keselamatan (*Safety*)

1) Tanggung Jawab Keselamatan

Memastikan bahwa semua petugas AMC dan orang yang bekerja di *apron* memahami sepenuhnya tanggung jawab mereka terhadap keselamatan penerbangan meliputi pemahaman yang mendalam tentang prosedur keselamatan sesuai dengan UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, PM dan IK untuk menjaga keselamatan di wilayah *Airside*.

2) Koordinasi Rencana Penanggulangan Gawat Darurat

Petugas AMC berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait, termasuk petugas darat, ATC, GH dan Avsec, ARFF dalam mengimplementasikan rencana darurat. Ini mencakup pelatihan rutin, pengujian skenario darurat dan memastikan bahwa personel terlatih dengan baik untuk menghadapi situasi darurat dan menanggapi dengan efisien dan terkoordinasi. Koordinasi antar departemen terkait untuk penanggulangan darurat dipimpin oleh *General Manager* Angkasa Pura 1 dengan *Senior Airport Operation Manager* sebagai pelaksana.

3) Identifikasi Bahaya/Gangguan (*Hazard Identification*)

Petugas AMC melakukan pemeriksaan rutin dan analisis bahaya di sekitar area kerja Bandar Udara Sentani Jayapura selama 4 kali dalam sehari untuk mengidentifikasi potensi risiko, seperti cuaca ekstrem, kerusakan infrastruktur, atau ancaman keamanan terhadap setiap insiden atau potensi bahaya yang terdeteksi di wilayah *airside*.

4) Pengawasan dan pengawalan prosedur *Engine Run Up* pesawat.

Petugas AMC memastikan bahwa SOP *Engine Run Up* dilakukan dengan cermat dan sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan di Bandar Udara Sentani Jayapura, seperti pemantauan langsung selama proses pengujian pesawat udara, memantau tidak adanya FOD dan GSE yang berada di area pergerakan pesawat serta penanganan cepat terhadap setiap masalah atau anomali yang muncul untuk mencegah risiko terhadap personel dan pesawat yang terlibat.

2. Peran dalam menjaga Keamanan (*Security*)

Petugas AMC dalam menjaga keamanan di bandar udara tersebut.

1) Tinggi Pagar Pembatas (Parimeter) Minimal 2,44 Meter dan dilengkapi dengan Kawat Berduri di atasnya

2) Ditempatkan lampu pada lokasi-lokasi khusus di wilayah yang rentan untuk disusupi

3) Tersedia jalur inspeksi

4) Pengawasan kebersihan *Apron* minimal 4 kali sehari

5) Pembersihan *Apron* dilakukan oleh pihak yang berkaitan (*Airline / Ground Handling*) atau oleh Petugas *Cleaning Service*, AMC, Petugas Teknik Landasan

3. Peran dalam Pelayanan (*Service*)

Pelayanan AMC terhadap aktivitas penerbangan.

- 1) Memastikan terwujudnya kelancaran dan kenyamanan serta tepat waktu dalam pelayanan *Aviobridge*

Pelayanan *Aviobridge* yaitu petugas AMC melakukan *docking* maksimal 90 detik dan melakukan *undocking* 60 menit.

- 2) Periksa kebersihan area sekitar *Aviobridge*, pastikan keamanan pergerakan *Aviobridge* dari kendaraan operasional dan GSE, cek kesiapan fisik dan operasi *Aviobridge* 10 (sepuluh) menit sebelum ETA (*Estimated Time Of Arrival*) di *Parking Stand* dimana pesawat akan dilayani.
- 3) Periksa ETA (*Estimated Time Of Arrival*), tipe pesawat, *flight number/call sign* dan tempat yang akan dituju pesawat dipandu di *Form Aircraft Planning Allocated Parking Stand Number*.

4. Peran dalam menjaga Ketaatan (*Compliance*)

Peran petugas AMC dalam menjaga ketaatan sebagai berikut:

- 1) Penerapan SOP yang selalu diikuti
Memastikan bahwa seluruh petugas mengikuti standar operasional prosedur (SOP) yang telah ditetapkan dalam setiap pekerjaan untuk menjaga konsistensi, efisiensi, dan keamanan dalam semua kegiatan operasi bandar udara. Petugas AMC juga memberikan pembinaan kepada yang melanggar aturan dan memberikan sanksi sesuai dengan pelanggaranannya.
- 2) Penerapan pekerjaan sesuai *JobDesk* dengan keahlian atau sesuai dengan Sertifikat Kompetensi (Lisensi)
- 3) Petugas Bandar Udara tidak boleh melakukan tindakan melawan hukum atau melanggar hukum atau peraturan dan undang-undang penerbangan yang berlaku.

Kendala petugas *Apron Movement Control* (AMC) untuk mencapai prinsip 3S+1C di Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura

1. Kendala pada *Safety* (Keselamatan)

Petugas AMC yang tidak turun kelapangan untuk melakukan pengawasan saat salah satu pesawat melakukan *Run Up Adle*. Hal ini dikarenakan ada beberapa pesawat yang meminta pelayanan *garbarata/Aviobridge* pada saat yang sama dan juga dikarenakan kekurangan personel pada unit AMC saat ini di Bandar Udara Sentani Jayapura, Papua.

2. Kendala kerusakan fasilitas pagar pembatas (*Parimeter*) di *Apron*

Terdapat pagar pembatas yang sudah tidak layak digunakan seperti bengkok dan juga tidak adanya kawat berduri dikarenakan terjadi pencurian kawat duri yang dilakukan oleh oknum tidak bertanggung jawab dan itu sering terjadi. Hal ini disampaikan oleh narasumber yaitu petugas *Departement Safety* Bandar Udara Sentani Jayapura dan didukung dengan observasi langsung penulis. Pagar pembatas yang tidak utuh dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan masuknya hewan atau orang yang tidak berwenang ke area *Apron*, yang dapat mengganggu proses operasional pesawat dan menimbulkan bahaya bagi personel dan penumpang.

3. Kendala pada *Security* (Keamanan)
Sering kali terdapat petugas yang bekerja di wilayah *Airside* tidak menggunakan kelengkapan APD (Alat Pelindung Diri) seperti *Safety Vest* (rompi) dan pass bandara. Pass bandara dan rompi adalah identifikasi resmi yang memberikan akses ke wilayah terbatas atau *airside*.
4. Kendala pada *Security* (Keamanan)
Tidak tersedianya *Closed-Circuit Television* (CCTV) di wilayah *Airside* Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, sehingga terjadi pada pengawasan yang tidak efektif. Memiliki wilayah *Apron* yang sangat luas dan kekurangan personel, harusnya dibarengin dengan meningkatnya pengadaan fasilitas pengawasan seperti *Closed-Circuit Television* (CCTV) sehingga dapat membantu pengawasan dari jarak jauh agar lebih mudah saat kekurangan personel.
5. Kendala pada *Service* (Pelayanan)
Kurangnya jumlah personil unit AMC saat ini sehingga banyak pekerjaan yang terkendala. Menurut hasil perhitungan formula kebutuhan SDM unit *Apron Movement Control* menunjukkan standar personel AMC dalam satu *shift* kerja yaitu 5 personel. Sedangkan yang terjadi di Bandar Udara Sentani jumlah ketersediaan personel saat ini hanya terdiri dari 2 sampai 3 orang dalam satu *shift* kerja dengan memiliki total 3 *Aviobridge* yang beroperasi. Kemudian jika dilihat dari *traffic* pesawat yang masuk dan keluar di bulan Januari, tanggal 23 Tahun 2024 sejumlah 145 *flight* dalam sehari, yang membuat petugas AMC mendapati kendala kekurangan personil.

5. KESIMPULAN

Peran petugas *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura, Papua telah Mengoptimalkan Prinsip 3S+1C sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang ada. Dimulai dari pelayanan penumpang yang mencakup pelayanan *Aviobridge*, *Slot Time ETA* (*Estimated Time Of Arrival*) dan *ETD* (*Estimated Time Of Departure*) dan *Plotting Parking Stand*. Petugas AMC juga telah melaksanakan tanggung jawab terhadap keselamatan di Area *Airside*, melakukan identifikasi *Hazard*, mengawasi setiap pergerakan yang ada di *Airside*, melakukan inspeksi kebersihan dan ketertiban di *Airside*. Petugas AMC telah menerapkan Prinsip *Compliance* atau ketaatan terhadap aturan yang berlaku di Area *Airside*, hal ini berupa penerapan SOP bagi para petugas yang melakukan segala pekerjaan di Area *Airside*. Petugas AMC memiliki kewajiban dan tanggung jawab untuk menindak terhadap para petugas atau pihak yang melanggar aturan di Area *Airside* terutama berkaitan dengan penanganan FOD (*Foreign Object Debris*).

Kendala petugas AMC untuk mencapai prinsip 3S+1C di Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura yaitu berupa kerusakan pada fasilitas pengamanan di Area Bandar Udara seperti pagar pembatas *Apron* yang tidak memiliki kawat duri, bolong dan keropos yang memungkinkan hewan atau penyusupan masuk ke Area *Airside* sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan serta kurangnya fasilitas pemantauan

seperti CCTV untuk pengawasan jarak jauh. Kemudian pada wilayah pengawasan AMC sering mendapati petugas atau pihak yang tidak menggunakan Pass Bandara (Legalitas/Tanda Izin) dan kelengkapan *Safety* berupa Rompi pada saat jam operasional serta kurangnya kesadaran petugas atau pihak lain dalam penanganan FOD seperti terjadinya tumpahan bahan bakar di Area *Airside*. Unit AMC Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura juga memiliki kendala dalam hal kekurangan personil di jam kerja yang membuat personil harus merangkap pekerjaan sehingga sering terjadi keterlambatan saat melakukan pelayanan *Aviobridge* dan inspeksi rutin FOD, hal ini juga berdampak cukup signifikan pada saat operasional.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.*
- Ageng, Jagadhika Alfitra. 2019. Analisis Kinerja Petugas *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Melakukan Pengawasan Lalu Lintas Kendaraan Untuk Tercapainya 3S+1C di *Airside* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. *Skripsi*. STTKD Yogyakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tentang Bandar Udara Sentani Jayapura.
- Hermawan & Widyastuti. 2021. Peran AMC Dalam Melayani Pergerakan Pesawat Charter di Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma. *Jurnal Mitra Manajemen* 12(1).
- Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 Tentang *Apron Management Service*.
- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP/223/X/2009 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 38 Tahun 2015 Bab 1 Pasal 1 Ayat 19 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara.
- Standard Operating Procedures Apron Movement Control* dan PT. Angkasa Pura 1 (2016).
- SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang *Penerbangan*. Jakarta.