

ANALISIS KOORDINASI PETUGAS APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) DALAM PENEMPATAN PARKING STAND PESAWAT DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

Rizki Putra Pamungkas

Manajemen Transportasi Udara ; STTKD Yogyakarta

E – Mail: 20090160@students.sttkd.ac.id

ABSTRACT

The placement of the parking stand is the responsibility of the Apron Movement Control unit to ensure accuracy and order. This unit is required to cooperate with other relevant units. The purpose of this study is to identify how AMC officers coordinate when determining aircraft parking spaces, as well as the constraints and efforts made. This study uses a qualitative method that collects data through observation, interviews, and documentation. The data collected by the study were analyzed, reduced, and a conclusion was drawn from the results of the study. The AMC unit has complied with the Standard Operating Procedures that have been established in the placement of the parking stand. One of the obstacles in this case is a miscommunication that results in data input errors regarding parking stands and inconsistencies with gates. In addition, technical obstacles in the placement of parking stands such as cracks in the parking stand, oil spills in the parking stand area, and damage to the aviobridge. The efforts made are to improve communication between units and conduct regular briefings and evaluations.

Keywords : Coordination, Parking stand, AMC

ABSTRAK

Penempatan parking stand menjadi tanggung jawab unit Apron Movement Control untuk memastikan ketepatan dan keteraturan. Unit ini diharuskan bekerja sama dengan unit lain yang berkaitan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi bagaimana petugas AMC berkoordinasi saat menentukan tempat parkir pesawat, serta kendala dan upaya yang dilakukan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang dikumpulkan kemudian dianalisa, direduksi, dan ditarik suatu kesimpulan dari hasil penelitian. Unit AMC telah mematuhi Standar Operasional Prosedur yang telah ditetapkan dalam penempatan *parking stand*. Salah satu kendala dalam hal tersebut adalah *miss komunikasi* yang berakibat pada kesalahan penginputan data mengenai *parking stand* dan ketidaksesuaian dengan gate. Selain itu, kendala teknis dalam penempatan *parking stand* seperti adanya retakan di *parking stand*, adanya tumpahan oli di area *parking stand*, dan kerusakan esin pada aviobridge. Upaya yang dilakukan yaitu dengan meningkatkan komunikasi antar unit serta melakukan *briefing* dan evaluasi secara rutin.

Kata Kunci : Koordinasi, Parking stand, AMC

PENDAHULUAN

Pada suatu perusahaan maupun organisasi, koordinasi menjadi suatu elemen penting dalam menunjang keteraturan kerja, sinkronisasi, dan keserasian dalam bertindak. Guna keefektifan dan keefisienan dalam mencapai tujuan, elemen ini menjadi suatu hal yang penting. Koordinasi juga diperlukan dalam pelaksanaan kegiatan perusahaan yang berorientasi pada pelayanan kepada publik maupun pengguna jasa, sebagai contoh pada bandar udara.

Bandara Internasional Yogyakarta di bawah naungan PT.Angkasa Pura I memiliki satu unit yang memiliki tugas dan fungsi utama dalam pengelolaan *apron* dan *parking stand* di bandar udara yaitu unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit tersebut merupakan sebuah unit yang memiliki Surat Tanda Kecakapan atau dikenal sebagai Lisensi untuk mengatur pergerakan pesawat di area *Airside* unit AMC sendiri memiliki tugas dan kewajiban untuk memberikan layanan operasi penerbangan, mengawasi pergerakan pesawat udara, memantau lalu lintas kendaraan orang, dan barang di area *apron*, menjaga kebersihan sisi udaran, dan mencatat data penerbangan serta membuat laporan tugas.

Berdasarkan observasi di lapangan, banyak *parking stand* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang tidak digunakan karena area *apron* dan kapasitas parkir pesawat tidak sebanding dengan jumlah garbarata yang tersedia. Oleh karena luas *apron* dan *parking stand* tidak sebanding dengan jumlah garbarata di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, diperlukan penanganan yang baik dari tim *Apron Movement Control* (AMC) agar seluruh maskapai yang beroperasi di bandar udara dapat memanfaatkan fasilitas dengan baik. Untuk mencapai tujuan tersebut, unit AMC harus bekerja sama untuk memastikan bahwa seluruh pesawat yang menggunakan tempat parkir di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dapat terlayani secara maksimal dengan tetap memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan penerbangan. Unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan koordinasi dengan beberapa unit lain dalam menentukan *Parking stand*, yakni *Air Traffic Control* (ATC) dan *Airport Operation Landside & Terminal* (AOLT).

Berdasarkan observasi di lapangan pada saat petugas AMC berkoordinasi dengan unit kerja lain, beberapa kali dijumpai pula miss komunikasi antara koordinasi petugas AMC – AOLT – Ground Handling dalam penempatan parkir pesawat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang menyebabkan adanya kesalahan dalam melaksanakan kegiatan operasional bandara khususnya penempatan *gate departure*. Hal tersebut dikarenakan terdapat kesalahan dalam penempatan *gate departure* oleh unit AOLT sehingga mengakibatkan proses koordinasi penempatan *parking stand* yang dilakukan oleh unit AMC tidak berjalan dengan baik.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti terkait proses koordinasi unit *Apron Movement Control* dengan mengangkat judul “Analisis Koordinasi Petugas Unit *Apron Movement Control* (AMC) Dalam Penempatan *Parking*

stand Pesawat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta” dengan tujuan 1) mengetahui cara menentukan *parking stand* pesawat, 2) mengetahui proses unit AMC berkoordinasi dalam penempatan *parking stand* pesawat, 3) mengetahui kendala dan bagaimana upaya yang dihapai petugas AMC dalam penempatan *parking stand* pesawat.

TINJAUAN PUSTAKA

Koordinasi

Pearce II dan Robinson mendefinisikan koordinasi sebagai penggabungan kegiatan dan sasaran individu ke dalam satu upaya bersama, seperti bekerja untuk mencapai keinginan atau cita-cita bersama (Silalahi, 2013). Dalam definisi lain, koordinasi adalah proses menyatukan tujuan dan kegiatan-kegiatan dari berbagai unit (bagian atau bidang fungsional) dari suatu organisasi untuk pencapaian visi dan misi organisasi secara efisien (Stoner dalam Sugandha, 2011).

Menurut Sugandha (2011), terdapat dua jenis koordinasi berdasarkan lingkupnya yaitu:

- 1) Koordinasi *intern* yang melibatkan koordinasi pejabat antar unit dalam suatu organisasi.
- 2) Koordinasi *ekstern* yang melibatkan koordinasi pejabat antar organisasi atau antar organisasi.

Pada proses koordinasi juga terdapat hambatan – hambatan yang kerap kali terjadi. Handyaningrat (2011) menyatakan bahwa hambatan – hambatan dalam berkoordinasi adalah sebagai berikut :

- 1) Hambatan dalam koordinasi *vertical* (struktural). Hambatan tersebut sering terjadi karena perencanaan tugas wewenang, dan kewajiban tiap satuan kerja (unit) yang tidak jelas. Selain itu, pihak – pihak yang terlibat dalam koordinasi kurang memahami hubungan dan tata kerja serta terkadang terdapat keraguan tentang hubungan di antara pihak yang melakukan koordinasi dan pihak yang dikoordinasi dalam susunan hierarkis organisasi.
- 2) Hambatan dalam koordinasi fungsional baik secara horizontal maupun diagonal. Hambatan tersebut biasanya disebabkan karena antara pihak yang melakukan koordinasi keduanya tidak dapat terjadi hubungan hierarki.

Koordinasi juga memerlukan prinsip agar suatu koordinasi dapat dibangun dengan baik. Sugandha (2011) menerangkan beberapa prinsip yang diperlukan dalam koordinasi sebagai berikut :

- 1) Adanya kesepakatan dan kesatuan konsep tentang sasaran yang harus diperoleh sebagai arah kegiatan bersama.
- 2) Adanya kesepakatan tentang proses atau upaya yang harus dilakukan oleh masing – masing pihak, termasuk target dan jadwalnya.
- 3) Adanya ketaatan atau komitmen dari setiap pihak terhadap kewajiban masing –

masing serta jadwal yang telah ditentukan.

Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 041 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Lisensi / Rating Personel Bandar Udara), bahwa personel pengatur pergerakan pesawat udara Apron Movement Control (AMC) merupakan petugas bandar udara yang dibekali lisensi dan rating untuk memantau ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *apron* serta penentuan parkir pesawat udara.

Unit Apron Movement Control memiliki beberapa fungsi dalam operasional di bandar udara diantaranya :

- 1) Mengatur pergerakan pesawat pada saat berada di darat supaya menghindari tabrakan dengan pesawat atau benda (obstacle) lainnya.
- 2) Mengatur keluar masuknya pesawat terbang pada saat berada di *apron* dan mengkoordinasikannya dengan tower ADC.
- 3) Menjamin keamanan, keselamatan dan kenyamanan penumpang serta maskapai dan serta pengaturan kelancaran pergerakan pada sisi udara dan kegiatan lainnya.

Sebelum unit AMC ditugaskan, setiap personel dari unit tersebut harus memiliki Surat Tanda Kecakapan atau lisensi yang mana mewajibkan setiap personel memiliki pemahaman dan pengetahuan mengenai, 1) regulasi penerbangan, 2) *aerodrome*, 3) pelayanan navigasi penerbangan, 4) *aircraft knowledge performance*, 5) *human factor*, 6) *apron management services*, 7) *GSE operation*, 8) *apron safety management*.

Unit Apron Movement Control berkoordinasi dan bekerja sama dengan unit operasional lainnya dalam hal penempatan *parking stand*. Dalam proses berkoordinasi, unit tersebut dibantu oleh alat pendukung komunikasi, seperti

- 1) *Handie-Talkie* (HT) digunakan sebagai alat komunikasi antar petugas AMC dengan petugas AMC lainnya. Fungsi lainnya yaitu sebagai penghubung informasi antar petugas AMC dengan tower ADC/ATC yang dapat diatur melalui frekuensi yang sudah ditetapkan perusahaan sesuai SOP yang berlaku.
- 2) SIOPSKOM (Sistem Informasi Operasi dan Komersil) merupakan sebuah sistem yang digunakan untuk petugas AMC melakukan *Entry Data* penerbangan kedatangan maupun keberangkatan yang mencatat antara lain: *Estimate Time Arrival* (ETA), *Estimate Time Departure* (ETD) dan Pengaturan *Parking stand*, *Gate*, *Baggage Handling System*.
- 3) Pesawat telepon merupakan alat komunikasi yang digunakan oleh unit AMC untuk berkoordinasi dengan unit-unit lain. Alat komunikasi ini biasa dikenal dengan telepon operator yang mana untuk menerima telepon masuk (*inbound*) dan telepon keluar (*outbound*) untuk berbagi dan menerima informasi.
- 4) Radio monitor frekuensi ATC digunakan sebagai alat komunikasi antar petugas

AMC dengan petugas AMC lainnya. Fungsi lainnya yaitu sebagai penghubung informasi antar petugas AMC dengan tower ADC/ATC yang dapat diatur melalui frekuensi yang sudah ditetapkan perusahaan sesuai SOP yang berlaku. Perbedaan dengan *handie-talkie* adalah ukurannya yang lebih besar dan tidak dapat dipindahkan (tidak fleksibel).

Penempatan *parking stand* tidak diperkenankan tanpa adanya suatu standar yang digunakan sehingga tercipta suatu keteraturan. Bandar Udara Internasional Yogyakarta menetapkan Standar Operasional Prosedur penempatan parkir pesawat udara sebagai berikut :

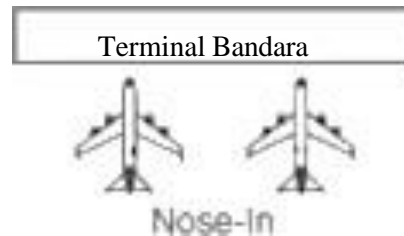
- 1) Pengarahan antara pemandu lalu lintas penerbangan dan manajemen *apron* dengan surat perjanjian yang biasa disebut *Letter of Agreement (LOA)* atau sejenisnya dengan unit pelayanan informasi aeronautika di unit ATS bandar udara yang melayaninya untuk menjamin prosedur dan koordinasi pengaturan parkir pesawat udara.
- 2) Perencanaan *parking stand* dan pemberitahuan kepada operator pesawat udara (perusahaan penerbangan).
- 3) Konfigurasi untuk *start engine* dan meminta izin (*clearance*) untuk memulai *push-back*.
- 4) Mengumpulkan dan menjeaskan tentang *activation* dan *deactivation visual docking guidance system* yang digunakan di bandar udara.
- 5) Pelayanan *marshalling*.
- 6) *Leader (van) Service* atau *follow me Service*.
- 7) Nama beserta peranan dan nomor telepon pejabat/personel yang bertanggung jawab atas perencanaan dan pelaksanaan pengaturan parkir pesawat udara.

Parking Stand

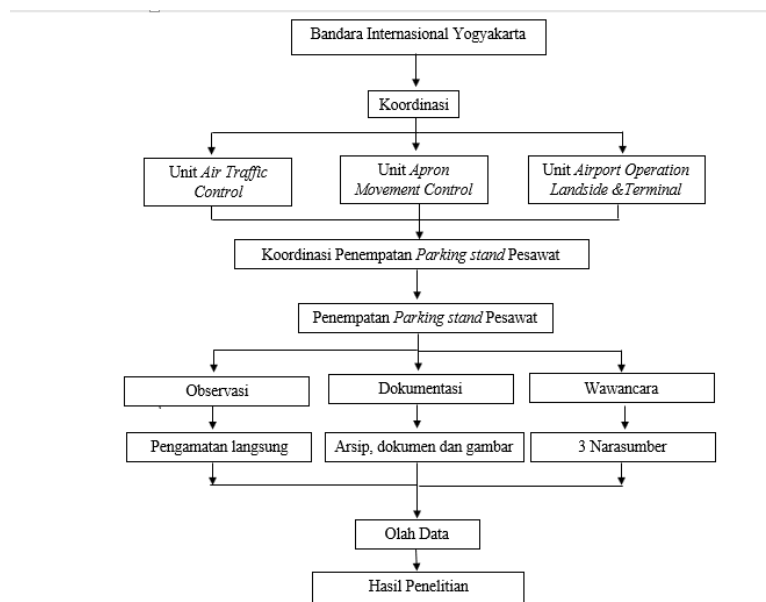
Parking stand merupakan area tertentu di bandar udara yang digunakan untuk parkir pesawat udara. Pada area *apron*, huruf dan angka berwarna kuning dengan latar belakang warna hitam menunjukkan nomor tempat parkir pesawat udara. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan keselamatan Penerbangan Sipil, posisi parkir pesawat udara adalah suatu area yang ditempatkan di *apron* dan ditujukan untuk parkir pesawat udara. Istilah *aircraft stand* juga digunakan untuk menggambarkan lokasi parkir pesawat udara.

Permenhub No. PM 83 Tahun 2017 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil menyebutkan beberapa jenis *parking stand*, seperti *Nose- In Parking*, *Angled Nose- In Parking*, *Angled Nose – Out Parking*, dan *Parallel Parking*. Bandar Udara Internasional Yogyakarta menggunakan tipe *nose – in parking* yaitu ketika pesawat udara menempatkan posisi parkir tegak lurus garis gedung terminal dan hidung pesawat

sedekat mungkin dengan gedung terminal. Tipe parkir ini membutuhkan ruang *gate* yang kecil, arah jet pesawat udara tidak mengarah pada bangunan terminal sehingga tidak mengganggu penumpang.



KERANGKA BERPIKIR



METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan atau mendeskripsikan data mengenai bagaimana proses koordinasi unit AMC dalam melakukan penempatan parkir pesawat serta mengoptimalkan *parking stand* guna terciptanya kelancaran penyelenggaraan penerbangan.

Sumber Data

Data dalam penelitian ini bersumber dari data primer atau yang diperoleh dari tempat penelitian serta data sekunder yang tidak diperoleh secara langsung dari sumber data.

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Penelitian ini dilaksanakan pada 10 Oktober 2023 sampai dengan 30 Maret 2024.

Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan menggunakan metode observasi yaitu dengan observasi partisipatif, metode wawancara melalui wawancara semi terstruktur, dan metode dokumentasi.

Teknik Analisis Data

Metode analisis yang digunakan yaitu melalui tahap pertama pengumpulan data, kemudian data yang sudah dikumpulkan akan direduksi, tahap ketiga yaitu penyajian data, dan terakhir akan ditarik kesimpulan mengenai hasil.

Uji Keabsahan Data

Untuk memastikan keabsahan data dalam penelitian ini, maka dilakukan 2 teknik triangulasi yaitu triangulasi sumber dengan cara menggali adanya kebenaran informasi dari berbagai sumber yang berbeda dan triangulasi teknik dengan cara mengecek kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

HASIL PENELITIAN

1. Hasil Wawancara

Penempatan parking stand di Bandar Udara Internasional Yogyakarta mengacu pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 041 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Lisensi/Rating Personel Bandar Udara) dan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 39 Tahun 2015 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Penentuan parking stand tersebut dilakukan oleh unit Apron Movement Control (AMC) dengan cara koordinasi dengan berbagai unit yang berkaitan untuk memastikan seluruh pesawat yang landing maupun take-off dapat terlayani dengan baik.

Proses koordinasi yang dilakukan oleh petugas unit *apron movement control* dalam penempatan *parking stand* tentu dipersiapkan secara matang dan tersusun. Dalam melakukan koordinasi unit AMC tentunya tidak membuat keputusan sendiri. Unit ini akan melibatkan unit-unit operasional penerbangan lainnya yang berkaitan dengan proses penempatan *parking stand*, seperti unit *airport operation landside and terminal* (AOLT), tower atau petugas pemandu lalu lintas penerbangan, maskapai, hingga petugas *ground handling*. Unit AMC akan menyusun atau merencanakan posisi penempatan *parking stand* yang sesuai untuk setiap pesawat baik penerbangan domestik maupun internasional. Rencana *parking stand* yang telah disusun kemudian diteruskan kepada unit AOLT untuk dilakukan proses penyesuaian *gate*. Setelah *plan* tersebut telah sesuai, maka akan diinformasikan kepada maskapai mengenai hal tersebut.

Dalam proses koordinasi penempatan *parking stand*, kendala yang kerap kali terjadi yaitu *miss* komunikasi dengan unit AOLT. Selain itu, juga terdapat kendala teknis seperti adanya temuan keretakan pada area *parking stand*, adanya tumpahan oli di area *parking stand*, dan adanya kerusakan pada mesin *aviobridge*.

2. Hasil Observasi

Hasil observasi yang diperoleh oleh peneliti menunjukkan bahwa unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta melaksanakan keseluruhan tugas dan tanggung jawab yang diberikan terkait dengan penempatan *parking stand* pesawat. Selain terlaksana, tugas dan tanggung jawab tersebut diselesaikan dengan baik. Unit *Apron Movement Control* berkoordinasi dan mempersiapkan segala hal yang berkaitan dengan *parking stand* pesawat secara tersusun mulai dari dengan siapa saja mereka berkoordinasi, dokumen yang dipersiapkan, serta layanan yang mereka berikan. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa unit *Apron Movement Control* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta telah melaksanakan tugas sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yang telah ditetapkan dan telah menciptakan keteraturan dalam penempatan *parking stand* guna menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.

3. Hasil Dokumentasi

Guna menunjang dan memperkuat data penelitian yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, maka peneliti melakukan tahap ketiga yaitu dokumentasi. Tahap ini meliputi pengambilan gambar dan dokumen sesuai dengan permasalahan yang terkait. Adapun dokumentasi yang diperoleh peneliti sebagai berikut:

- a. Proses kerja unit *Apron Movement Control* (AMC).
- b. Peralatan pendukung dalam berkoordinasi, seperti telepon operator, monitor CCTV, radio frekuensi ATC, *walkie-talky*.
- c. Peralatan operasional dan *safety* unit *Apron Movement Control* (AMC) dalam bekerja, seperti rompi *safety*, APAR (Alat Pemadam Api Ringan), *Follow Me Car*, dan sepeda.
- d. Dokumentasi pada saat peneliti melakukan wawancara dengan narasumber yang telah ditentukan.

PEMBAHASAN

1. Bagaimana penentuan *parking stand* pesawat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta?

Penentuan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta mengacu kepada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 041 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 11 (Lisensi /

Rating Personel Bandar Udara). Peraturan ini menjadi pedoman bagi pengelola bandar udara untuk menempatkan personel yang sesuai dengan memiliki kecakapan dan pemahaman dalam penempatan *parking stand*. Selain itu, acuan yang digunakan dalam penentuan *parking stand* yaitu Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 39 Tahun 2015 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Peraturan tersebut mengatur standar operasional bagi bandar udara dan keselamatan bagi penerbangan, salah satunya adalah *apron management service* yang mana tugas tersebut dilaksanakan oleh *Apron Movement Control* (AMC) sebagai pengatur pergerakan pesawat udara.

Peraturan lain yang menjadi pedoman inti dalam penentuan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yaitu Instruksi Kerja Pengaturan Parkir Pesawat Udara yang disusun oleh *airline service team leader* dan telah disetujui oleh *airport operation & services senior manager* Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Tujuan disusun instruksi kerja ini yaitu untuk memastikan bahwa pengaturan parkir pesawat udara dilakukan sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang berlaku di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

2. Proses koordinasi petugas unit *Apron Movement Control* dalam penempatan *parking stand* pesawat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta

Proses koordinasi dalam penempatan *parking stand* dilakukan oleh unit AMC dengan unit – unit lain, seperti *airline / ground handling*, Tower (ADC), dan unit *Airport Operation Landside & Terminal* (AOLT). Dalam instruksi kerja telah disebutkan beberapa peralatan dan material yang digunakan untuk menunjang proses koordinasi yaitu pesawat telepon, *Handy Talky* (HT), radio monitor frekuensi ATC, *flight data display*, *seasonal / daily flight schedule*, dan alat tulis kantor.

Adapun beberapa tahapan yang harus dilakukan dalam melaksanakan proses koordinasi oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) yang telah diatur dalam Instruksi Kerja Pengaturan Parkir Pesawat Udara yakni sebagai berikut:

- a. Kumpulkan jadwal penerbangan dari *airline / ground handling*.
- b. Setelah jadwal penerbangan terkumpul, unit AMC akan melakukan perencanaan parkir pesawat udara sesuai dengan jadwal penerbangan yang ada.
- c. Dalam melakukan plotting, unit AMC harus menyesuaikan tipe pesawat dengan karakteristik *parking stand* yang ada. Unit AMC akan mengisi pada lembar kerja penempatan pesawat udara atau *parking stand allocation form*.
- d. Setelah proses plotting selesai, unit AMC akan menginformasikan data plotting tersebut kepada *ground handling*, AOLT, dan ADC (tower).
- e. Pastikan pesawat *landing* dan masuk ke *parking stand* yang sudah ditentukan

dengan aman.

- f. Apabila terdapat perubahan plotting parkir, petugas segera melakukan *update parking stand* dan menginformasikan kepada *ground handling*, unit informasi, dan tower.

3. Kendala yang dihadapi oleh unit AMC dalam proses koordinasi penempatan *parking stand* pesawat serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut

Berdasarkan observasi di lapangan kesalahan penginputan data tersebut biasanya terjadi karena adanya miss komunikasi antara unit AMC dengan unit AOLT. Solusi yang dilakukan adalah dengan melakukan *cross check* kemudian koordinasi sesegera mungkin dengan unit AOLT dan bersama – sama melakukan update sesuai dengan data yang seharusnya.

Kendala lain yang terjadi yaitu berupa kendala teknis seperti, 1) Ditemukannya kerusakan mesin *aviobridge*. Solusi yang dilakukan yaitu berkoordinasi dengan unit mekanikal untuk perbaikan dengan segera, 2) Temuan retakan di area *parking stand*. Solusi yang dilakukan yaitu berkoordinasi dengan unit mekanikal untuk perbaikan dengan segera, 3) Temuan tumpahan oli di area *parking stand*. Solusi yang dilakukan yaitu isolasi pada area tersebut dan berkoordinasi dengan unit PAPPK untuk dilakukan pembersihan secara khusus.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Penentuan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta mengacu pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 039 Tahun 2015, Peraturan Dirjen Perhubungan Nomor: KP 041 Tahun 2017, dan peraturan inti yaitu Instruksi Kerja Pengaturan Parkir Pesawat Udara di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
2. Proses koordinasi yang dilakukan oleh unit AMC dalam penempatan *parking stand* yaitu dengan melibatkan unit – unit lain, seperti *airline / ground handling*, unit informasi atau AOLT, dan unit ADC atau tower menggunakan bantuan alat komunikasi seperti telepon operator, radio komunikasi frekuensi ATC, dan *Handy-Talkie*.
3. Kendala yang dihadapi unit AMC dalam melakukan koordinasi penempatan *parking stand* yaitu terjadi miss komunikasi sehingga terdapat kesalahan penginputan data baik oleh unit AMC maupun unit AOLT yang mengakibatkan ketidaksesuaian antara *parking stand* dengan *gate*. Kendala teknis lain yang berakibat pada perubahan penempatan *parking stand* yaitu ditemukannya

kerusakan pada *aviobridge*, adanya tumpahan oli di area *parking stand*, serta temuan retakan pada *parking stand*.

4. Upaya yang dilakukan oleh unit AMC untuk menghadapi kendala dalam penempatan *parking stand* yaitu dengan melakukan komunikasi *direct* atau langsung untuk melakukan pengubahan lokasi *parking stand* yang sedang *operated* serta evaluasi bersama antar unit, serta unit – unit terkait dengan perbaikan sarana maupun pembersihan area.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka saran yang dapat disampaikan terhadap penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Perusahaan dan Unit *Apron Movement Control* (AMC)
Pelaksanaan koordinasi menjadi hal yang utama dalam proses penempatan *parking stand*, maka dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab tersebut harus dipastikan telah mematuhi setiap prosedur yang ada serta senantiasa meningkatkan komunikasi yang baik antar unit yang ada di bandar udara.
2. Bagi Peneliti Selanjutnya
Apabila penelitian ini menjadi sumber referensi atau acuan dalam penelitian selanjutnya, diharapkan dapat mengembangkan serta melengkapi kekurangan yang ada sehingga dapat menyempurnakan penelitian mengenai topik penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil- Bagian 139.(manual of standar casr – part 139) Volume 1 Bandar Udara (aerodromes).
Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 041 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknik Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (advisory circular casr part 139-11), Lisensi Personel Bandar Udara.
Perturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*.
Sugandha, Dann. 2011. *Koordinasi, Alat Pemersatu Gerakan Administrasi*. Jakarta : Intermedia