

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, navigasi udara serta fasilitas penunjang, dan fasilitas umum lainnya (UU No. 1 Tahun 2009). Untuk mencapai keselamatan penerbangan, maka dibentuklah penanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan barang, kebersihan di sisi udara, pencatatan dan penerbangan yang disebut *Apron Movement Control* (AMC)(A.F Alfian Wibawa,2019).

AMC yaitu ditujukan untuk pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area *apron* yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan dan personil yang berada di bandara. Unit AMC mempunyai tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, mengatur dan mengawasi masuknya pesawat ke *apron* dan mengoordinasi keberangkatan pesawat termasuk pemakaian *garbaratta* (belalai gajah). Unit AMC memiliki tugas untuk mengatur pesawat yang keluar dari *Apron* melalui unit *Aerodrome Control Tower* (ADC) dan menjamin keselamatan, ketepatan, kelancaran serta kegiatan lain di wilayah sisi udara demi tujuan keselamatan. Apabila dalam kegiatan pengaturan dan pengawasan tidak berjalan sesuai prosedur, maka akan berakibat terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan. Pengawasan disini memberikan arti tindak langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kasus tabrakan di antara ketiga unsur pembentuk lalu lintas *Apron*, di mana mereka melakukan kegiatan bersama untuk melakukan pengawasan serta mengatur lalu lintas agar kelancaran dan keselamatan penerbangan tetap terjaga.

Sementara itu selain keselamatan yang berpengaruh penting dalam pelaksanaan kinerja, dan keberlangsungan penerbangan yang selalu diperhatikan

secara berkala, adapun kendala atau kelemahan yang biasanya dihadapi oleh personil *Apron Movement Control* (AMC) yaitu,

- (1) Kecelakaan yang pernah dialami petugas AMC yang kurang hati-hati dalam penggunaan HCT bisa saja menabrak badan pesawat sehingga dapat menimbulkan kerusakan badan pesawat.
- (2) petugas juga AMC kurang cermat dalam menggunakan garbaratta dapat menimbulkan kerusakan pada badan pesawat, dan apabila sistem FIS *failure*, maka petugas AMC tidak bisa mencatat *Block Off* dan *Block On* serta registrasi pesawat dilakukan secara manual.
- (3) Petugas juga sering dalam pelaksanaan tugas kurang maksimal seperti dalam pengawasan runway sering ada hewan seperti burung yang tidak mau pergi dari area landasan parkir (*Apron*) sehingga mengakibatkan sering terjadinya keterlambatan penerbangan.
- (4) Jam kerja yang terlalu lama seharusnya 8 jam tetapi pada kenyataannya dilapangan pihak AMC sendiri kerja 12 jam terutama yang ditower.

Personil AMC memiliki peran yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Peran tersebut menuntut sebuah tanggung jawab serta loyalitas yang tinggi bagi seluruh personil, sehingga banyak yang menganggap bahwa hal tersebut dianggapnya sebagai beban kerja atau sebuah tekanan. Beban kerja mental dapat didefinisikan sebagai perbedaan antara kemampuan karyawan dan tuntutan pekerjaan. Kemampuan karyawan merupakan sebuah kapasitas yang dimiliki serta dapat diukur dari kondisi fisik maupun mental seseorang itu sendiri. Sedangkan, tuntutan pekerjaan merupakan sebuah porsi dari kapasitas beban kerja yang diterima melampaui batas-batas kemampuan pekerja, yang berlangsung dalam kurun waktu relatif lama pada situasi dan kondisi tertentu, sehingga tekanan yang ditimbulkan semakin meningkat dan menyebabkan *stress*. Hal tersebut sangat berpengaruh penting dalam keberlangsungan sebuah pekerjaan, karena keterbatasan manusia dalam melakukan aktivitas jika dilakukan secara berlebihan akan menyebabkan kelelahan, baik fisik maupun mental, sehingga dampak yang timbul akan berakibat pada penurunan hasil kerja personil.

Kondisi Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali sangat sibuk dikarenakan harus melayani 19,9 juta penumpang yang keluar masuk pulau Bali dan penumpang sebanyak 19,9 juta diangkut oleh 135,662 pesawat udara selama pencatatan periode Januari – Oktober 2019 .

Dengan jumlah penumpang sebanyak 19.996,928 juta penumpang , jika dibandingkan 2018 yang lalu 19.855,559 juta penumpang maka terdapat pertumbuhan penumpang sebesar 1 % pada periode 2019 ini. General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali yaitu bapak Herry A.Y Sikado mengungkapkan bahwa didominasi oleh penumpang rute Internasional , jumlah penumpang yang dilayani sebanyak 19,9 juta dan 65.779 jiwa per harinya, serta 421 pesawat maka Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali Termasuk Bandara tersibuk ke 2 di Indonesia. ditambah ada beberapa *Incident* di area *Apron* yaitu terjadinya kebakaran bus milik salah satu maskapai sehingga membuat penerbangan harus ditunda beberapa saat.

Untuk jumlah karyawan AMC sebanyak 25 orang dan diantaranya 2 *Airport Service Team Leader (ASTL)*, 5 orang *Apron Movement Control (AMC)*, dan 18 orang sebagai *Operator Aviobridge (OA)* dan untuk penentuan jumlah personil AMC itu sendiri tidak ada ketentuan jumlah , akan tetapi *AMC dan Ground Handling* kerja sama untuk mengatur pergerakan pesawat terutama pesawat yang akan parkir . Jumlah AMC tersedia dari jumlah parking stand, jumlah rata – rata pesawat per- jam maka jumlah personil AMC tersedia sejumlah itu.

Penelitian ini dilakukan di AMC Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali. AMC Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali merupakan bandara berskala internasional yang memuat kompleksitas lalu lintas udara, baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri, sehingga tugas personil AMC menjadi sangat sibuk. Maka dari itu, ketepatan dan kecepatan sangat dibutuhkan oleh personil AMC dalam mengolah informasi yang diperoleh agar tidak terjadi sebuah kesalahan.

Berdasarkan uraian diatas bahwa untuk mengukur beban kerja operator secara subjektif ada 6 dimensi yaitu *Mental Demand, Physical Demand, Temporal Demand, Effort, Own Performance, dan Frustration*.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, maka pokok permasalahan yang akan dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat beban kerja mental pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali berdasarkan karakteristik subjek?
2. Bagaimana urutan dimensi beban kerja mental tertinggi hingga terendah pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali?
3. Seberapa besar pengaruh beban kerja terhadap mental personil AMC

## **1.3. Batasan Masalah**

Adapun batasan masalah dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilaksanakan pada unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali berdasarkan kondisi beban kerja yang ada pada saat ini.
2. Objek penelitian merupakan pekerja langsung *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali.
3. Karakteristik subjek penelitian berdasarkan usia, masa kerja dan jabatan.
4. Proses pengambilan data dilakukan selama tanggal 20 November – 6 Desember 2019.

## **1.4. Tujuan Penelitian**

Selanjutnya tujuan dari penelitian mengenai struktur *wing* ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui tingkat beban kerja mental pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali berdasarkan karakteristik subjek.

2. Mengetahui urutan dimensi beban kerja mental tertinggi hingga terendah pada personil *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali.

### **1.5. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Membantu petugas (*Leader*) untuk mengetahui Seberapa besar beban kerja mental pada AMC Bandara I Gusti Ngurah Rai.
2. Sebagai bahan pertimbangan menentukan jumlah personil AMC yang optimal berdasarkan pengukuran nilai beban kerja mental.
3. Memberikan informasi kepada pihak manajemen perusahaan mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap beban kerja dan karakteristik operator, sehingga perusahaan lebih dapat memahami kondisi kerja operator itu sendiri.

### **1.6. Sistematika Penulisan**

Penulisan skripsi ini dibagi menjadi beberapa bagian yang terdiri dari lima bab. Adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

#### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini berisi tentang kajian-kajian teoritis atau memuat uraian sistematis tentang hasil-hasil penelitian yang didapat oleh peneliti terdahulu yang ada hubungannya dengan penelitian atau topik yang akan dianalisis.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini berisi tentang langkah – langkah yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian meliputi tahapan – tahapan penelitian dan penjelasan tiap – tiap tahap secara ringkas disertai diagram alir.

### **BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

Bab ini berisi tentang data – data yang telah dikumpulkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan data akan diolah berdasarakan metode yang telah ditentukan.

### **BAB V PEMBAHASAN**

Bab ini berisi tentang hasil atau data yang didapat dari pengujian dan pembahasan /ulasan/penulis terhadap topik / bidang diamati.

### **BAB VI PENUTUP**

Bab ini berisikan kesimpulan atau pernyataan singkat hasil pembahasan, dan saran penulis dari hasil penelitian.