

**KURANGNYA KELAIKAN FASILITAS DAN KESADARAN K3
PERSONEL CARGO HANDLING DI TERMINAL KARGO
BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025**



Disusun Oleh:

ADRISTA YAFRI AGRAPRANA

NIT. 30622052

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**KURANGNYA KELAIKAN FASILITAS DAN KESADARAN K3
PERSONEL CARGO HANDLING DI TERMINAL KARGO
BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025**



Disusun Oleh:

ADRISTA YAFRI AGRAPRANA

NIT. 30622052

**PROGRAM STUDI DIJII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

KURANGNYA KELAIKAN FASILITAS DAN KESADARAN K3
PERSONEL CARGO HANDLING DI TERMINAL KARGO
BANDAR UDARA HALU OLEO KENDARI

Disusun Oleh:

ADRISTA YAFRI AGRAPRANA

NIT. 30622052

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing



ARNAZ OLIEVE S.E.

NIP. 19880309 201012 2 005

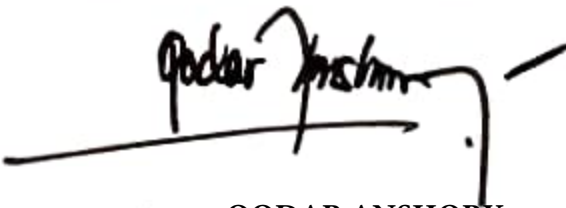
Supervisor



AYU AEMIRA NASIR

NIP. 19920201 201012 2 002

Mengetahui,
Kepala Seksi Teknik dan Operasi UPBU Kelas I Halu Oleo



QODAR ANSHORY

NIP. 19810616 200212 1 004

LEMBAR PENGESAHAN

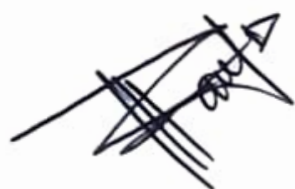
Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



ABDUL RAHMAN

NIP. 19830704 201012

1 001



AYU ASMIRA NASIR

NIP. 19920201 201012 2

002



ARNAZ OLIEVE, S.E.

NIP. 19880309 201012 2

005

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai bentuk dokumentasi dan evaluasi kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah penulis laksanakan di Bandar Udara Halu Oleo, Kendari, pada unit *Apron Movement Control* dan *Aviation Security*.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini memberikan banyak pengalaman dan pembelajaran praktis yang sangat berharga, terutama dalam memahami manajemen operasional bandara secara langsung. Selain itu, laporan ini diharapkan dapat menjadi referensi dan kontribusi positif bagi pihak yang terkait dalam pelaksanaan operasional bandara.

Penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada:

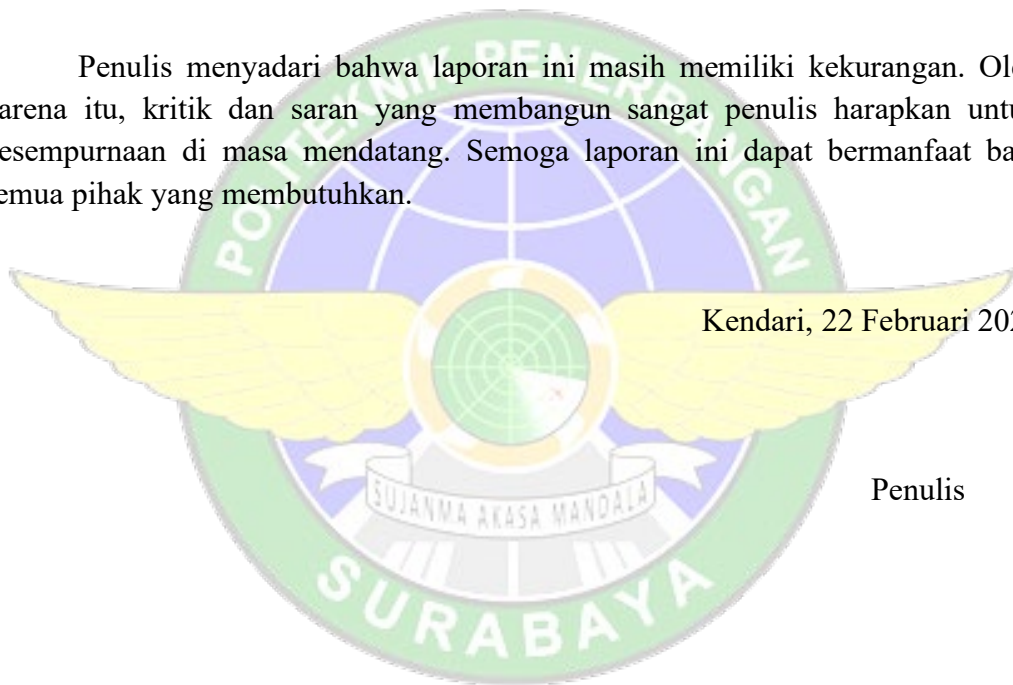
1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa.
2. Bapak Sugeng Sulistio dan Ibu Bhakti Yuli Winiari, selaku kedua orang tua penulis yang selalu memberikan doa, dukungan, dan semangat.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Bagja Gumilar, S.SiT., M.T., selaku Kepala Kantor UPBU Kelas I Halu Oleo, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT).
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah membina kami selama di kampus.
6. Ibu Ayu Asmira Nasir, selaku Kepala Unit dan *Supervisor* di unit *Apron Movement Control* (AMC), yang telah memberikan ilmu, wawasan, dan pengawasan selama kegiatan *On the Job Training* (OJT), khususnya dalam bidang *Apron Movement Control* (AMC).
7. Bapak Alam Kosasih, selaku Kepala Unit *Aviation Security*, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT).
8. Bapak Abdul Rahman, selaku *Supervisor* di unit *Aviation Security*
9. Ibu Arnaz Olieve, S.E., selaku Dosen Pembimbing *On the Job Training* (OJT), yang senantiasa memberikan masukan dan motivasi selama kegiatan hingga pembuatan laporan *On the Job Training* (OJT).

10. Seluruh sivitas pegawai di Bandar Udara Halu Oleo, terkhusus unit *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security*, yang telah membantu penulis dalam pengajaran praktik dan binaan moral selama *On the Job Training* (OJT).
11. Seluruh sivitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah membantu di bidang administrasi dan akademik selama di kampus.
12. Rekan – rekan *On the Job Training* (OJT) Manajemen Transportasi Udara, yang selalu bersama berjuang dan melaksanakan seluruh kegiatan *On the Job Training* (OJT) hingga tuntas.
13. Adik – adik tingkat Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX dan X, atas bantuan doa dan dukungan yang diberikan.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan untuk kesempurnaan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Kendari, 22 Februari 2025

Penulis



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	10
1.1. Latar Belakang.....	10
1.1.1. Dasar Pelaksanaan OJT	11
1.2. Maksud dan Manfaat	12
1.2.1. Maksud Pelaksanaan OJT	12
1.2.2. Manfaat Pelaksanaan OJT	12
BAB II PROFIL LOKASI OJT	14
2.1. Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo Kendari	14
2.2. Data Umum Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	15
2.2.1. Data Aerodrome.....	15
2.2.2. Fasilitas Sisi Udara	16
2.2.3. Fasilitas Sisi Darat	20
2.2.4. Layout Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	23
2.3. Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	23
2.3.1. Tugas dan Fungsi	24
BAB III TINJAUAN TEORI	26
3.1. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	26
3.2. Standar K3 di Bandar Udara	26
3.3. Fasilitas Penanganan Kargo dan Standar Kelaikan	27
3.4. Kesadaran K3 dan Budaya Keselamatan	28
3.5. Pelatihan dan Kompetensi Personel <i>Cargo Handling</i>	28

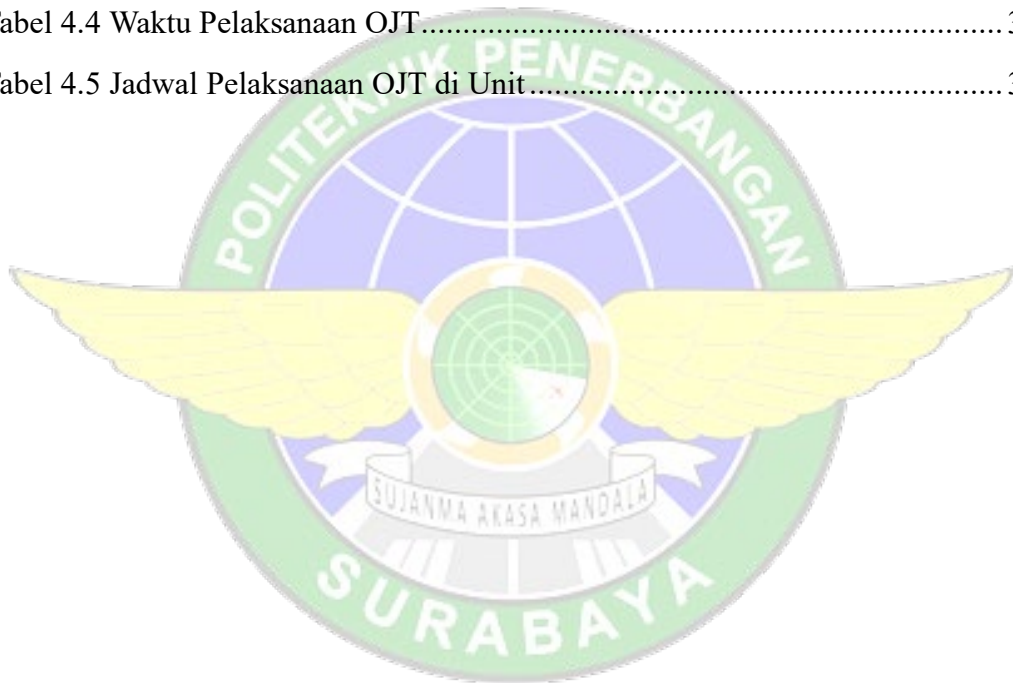
3.6.	Manajemen Risiko K3 di Terminal Kargo	29
BAB IV PELAKSANAAN OJT		31
4.1.	Lingkup Pelaksanaan OJT.....	31
4.1.1.	Unit Aviation Security (AVSEC).....	31
4.1.2.	Unit Apron Movement Control (AMC)	33
4.2.	Jadwal	35
4.3.	Permasalahan.....	35
4.3.1.	Permasalahan 1	36
4.3.2.	Permasalahan 2	36
4.3.3.	Permasalahan 3	38
4.4.	Penyelesaian Masalah	39
4.4.1.	Permasalahan 1	39
4.4.2.	Permasalahan 2	39
4.4.3.	Permasalahan 3	39
BAB V PENUTUP		40
5.1.	Kesimpulan.....	40
5.2.	Saran	41
DAFTAR PUSTAKA.....		43
LAMPIRAN		45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Halu Oleo Kendari	14
Gambar 2.2 Runway 26	20
Gambar 2.3 Apron.....	20
Gambar 2.4 Terminal Penumpang	22
Gambar 2.5 Terminal Kargo.....	22
Gambar 2.6 Gedung Auditorium	22
Gambar 2.7 Pool Kendaraan	22
Gambar 2.8 Gedung PKP-PK.....	22
Gambar 2.9 Main Office	22
Gambar 2.10 Layout Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	23
Gambar 2.11 Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari.....	23
Gambar 4.1 Mesin X-Ray	32
Gambar 4.2 Walk-Through Metal Detector (WTMD).....	32
Gambar 4.3 Handheld Metal Detector (HHMD).....	33
Gambar 4.4 Walk-Through Metal Detector Terminal Kargo	36
Gambar 4.5 Tempat Penyimpanan Hewan Hidup Acceptance.....	37
Gambar 4.6 Tempat Penyimpanan Barang Berharga Acceptance	37
Gambar 4.7 Lahan Airside Sebelah Terminal Kargo	38
Gambar 4.8 Personel Cargo Handling	38

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Aerodrome	16
Tabel 2.2 Fasilitas Sisi Udara	19
Tabel 2.3 Tabel Fasilitas Sisi Darat.....	21
Tabel 4.1 Jam Kerja Personel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo	32
Tabel 4.2 Jadwal Tugas AMC.....	34
Tabel 4.3 Nama - Nama Petugas AMC	35
Tabel 4.4 Waktu Pelaksanaan OJT.....	35
Tabel 4.5 Jadwal Pelaksanaan OJT di Unit.....	35



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Industri penerbangan di Indonesia terus berkembang pesat seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi udara untuk berbagai keperluan, seperti bisnis, pariwisata, dan aktivitas lainnya. Perkembangan ini membawa tantangan baru dalam pengelolaan layanan bandar udara, baik dari segi operasional, keamanan, maupun keselamatan penerbangan. Sebagai salah satu elemen penting dalam sistem transportasi udara nasional, bandar udara memiliki peran strategis dalam menjamin kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pengguna jasa.

Bandar Udara Halu Oleo, yang terletak di Kabupaten Konawe Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara, merupakan salah satu bandar udara yang terus berbenah untuk mendukung peningkatan jumlah penumpang dan pergerakan pesawat setiap tahunnya. Sebagai Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas I, Bandar Udara Halu Oleo melayani penerbangan domestik dengan berbagai fasilitas pendukung, seperti apron, terminal penumpang, dan fasilitas keamanan. Selain itu, bandara ini juga memainkan peran penting dalam mendukung perekonomian lokal dan nasional.

Dalam rangka mempersiapkan sumber daya manusia (SDM) yang kompeten di bidang penerbangan, Politeknik Penerbangan Surabaya mengadakan program *On the Job Training* (OJT) sebagai bagian dari kurikulum pendidikan Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Program OJT ini memberikan kesempatan kepada taruna untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang telah dipelajari selama perkuliahan ke dalam situasi kerja nyata di bandar udara. Melalui OJT, taruna diharapkan dapat memahami secara langsung operasional bandar udara, mengenali struktur organisasi, serta menghadapi dan menyelesaikan masalah yang muncul di lapangan.

Kegiatan OJT ini bertujuan untuk mencetak lulusan yang memiliki daya saing tinggi di tingkat nasional maupun internasional, serta mampu memenuhi standar kompetensi di bidang transportasi udara. Dengan mengintegrasikan teori dan praktik, taruna diharapkan mampu beradaptasi dengan budaya kerja profesional, membangun keterampilan komunikasi, dan mengembangkan kemampuan analitis dalam menyelesaikan berbagai tantangan operasional.

Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Halu Oleo melibatkan dua unit kerja, yaitu *Aviation Security* dan *Apron Movement Control*. Setiap unit memiliki tugas dan tanggung jawab spesifik yang memberikan pengalaman berharga bagi taruna dalam memahami proses operasional secara komprehensif. Sebagai calon tenaga profesional di bidang transportasi udara, taruna diharapkan dapat memanfaatkan pengalaman ini untuk meningkatkan kompetensi dan kesiapan kerja setelah menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.1.1. Dasar Pelaksanaan OJT

Berikut ini adalah dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya:

1. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang – Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2. Maksud dan Manfaat

1.2.1. Maksud Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) memiliki maksud untuk memberikan pengalaman langsung kepada taruna dalam memahami dan mengaplikasikan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata. Dengan mengikuti OJT, taruna dapat:

1. Mengenal lebih dekat dunia kerja di industri penerbangan, khususnya dalam operasional bandar udara.
2. Mendapatkan kesempatan untuk terlibat secara langsung dalam berbagai kegiatan operasional, seperti pengelolaan keamanan dan pengendalian apron.
3. Mengembangkan keterampilan teknik dan non-teknis yang diperlukan untuk berkarir di bidang transportasi udara.
4. Membentuk sikap profesional, tanggung jawab, dan kemampuan beradaptasi dalam lingkungan kerja yang dinamis.

1.2.2. Manfaat Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan OJT memberikan manfaat yang signifikan bagi berbagai pihak yang terlibat, baik taruna, kampus, maupun instansi tempat OJT. Manfaat tersebut meliputi:

1.2.2.1. Bagi Taruna

1. Memperoleh pengalaman kerja nyata yang relevan dengan bidang studi.
2. Meningkatkan kompetensi teknis dan non-teknis melalui pembelajaran langsung di lapangan.
3. Memahami proses kerja dan struktur organisasi di industri penerbangan.

4. Memupuk keterampilan komunikasi, kerja sama tim, dan penyelesaian masalah.
5. Memiliki wawasan yang lebih luas tentang budaya kerja profesional.

1.2.2.2. Bagi Kampus

1. Meningkatkan kualitas lulusan dengan pengalaman kerja yang mendukung standar nasional dan internasional.
2. Memperkuat hubungan kerja sama dengan instansi dan perusahaan di bidang penerbangan.
3. Mendapatkan umpan balik dari dunia industri untuk pengembangan kurikulum yang lebih relevan.

1.2.2.3. Bagi Instansi Tempat OJT

1. Mendapatkan tenaga kerja tambahan yang dapat membantu operasional sehari-hari.
2. Memiliki peluang untuk mengidentifikasi potensi taruna sebagai calon tenaga kerja di masa depan.
3. Mempererat hubungan dengan institusi pendidikan, sehingga dapat mendukung pengembangan SDM di bidang penerbangan.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1. Sejarah Singkat Bandar Udara Halu Oleo Kendari

Bandar Udara Halu Oleo, yang sebelumnya dikenal sebagai Bandar Udara Wolter Monginsidi, merupakan pintu gerbang utama bagi transportasi udara di Provinsi Sulawesi Tenggara. Bandara ini terletak di Kabupaten Konawe Selatan, tidak jauh dari Kota Kendari. Nama bandara ini diambil dari nama seorang pahlawan nasional Indonesia, Robert Wolter Monginsidi, yang dieksekusi oleh Belanda selama masa Revolusi Nasional Indonesia.

Sejarah Bandar Udara Halu Oleo dimulai dari sebuah lapangan terbang sederhana yang dibangun pada masa pemerintahan kolonial Belanda. Seiring dengan perkembangan zaman dan meningkatnya kebutuhan akan transportasi udara, lapangan terbang ini kemudian ditingkatkan statusnya menjadi bandar udara yang lebih modern.

Pada tahun 2010, Bandar Udara Wolter Monginsidi secara resmi berganti nama menjadi Bandar Udara Halu Oleo. Perubahan nama ini dilakukan sebagai bentuk penghargaan terhadap Sultan Halu Oleo, seorang tokoh penting dalam sejarah dan budaya masyarakat Sulawesi Tenggara.



Gambar 2.1 Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.2. Data Umum Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.2.1. Data Aerodrome

Data Umum UPBU Halu Oleo	
Nama Bandar udara	Bandar Udara Kelas I Halu Oleo
Kelas	Kelas 1
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan Aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Alamat	Jl. Bandara Halu Oleo, Ambaipua, Kec. Ranomeeto, Kabupaten Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara 93871
Provinsi	Sulawesi Tenggara
Telepon	(0401) 3121833
Fax	(0401) 3121833
Email	bandarawmi@yahoo.co.id
Kode ICAO	WAWW
Kode IATA	KDI
Koordinat ARP	S 04° 05' 03 "
	E 122° 24' 47 "
UTC	+ 6
Jarak	25 KM dari Ibu Kota Provinsi
	961 NM dari Ibu Kota Negara (Jakarta)
Elevasi	189 ft mdpl

Referensi Temperatur	27° C
Elevasi Dari Setiap Threshold	RWY 26 (120 ft mdpl)
	RWY 08 (189 ft mdpl)
Kategori	Domestik
Pesawat yang Beroperasi	- Boeing 737 Series - Airbus A320 - ATR 72 Series
Jam Operasi	07:00 - 20:00 Wita
Layanan Lalu Lintas Udara	ADC / APP
Meteorology	Ada (Milik Lanud TNI-AU)
DPPU	Ada

Tabel 2.1 Data Aerodrome

2.2.2. Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara									
<i>Runway</i>									
# Runway									
Ukuran / Dimensi	:	2.500	m	x	45	m			
							Total	:	112.500 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
Azimuth	:	08 – 26							

PCN	:	47 F/C/X/T							
Taxiway									
# Taxiway A									
Ukuran / Dimensi	:	355	m	x	23	m	Total	:	8.165 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
PCN	:	56 F/C/X/T							
# Taxiway B									
Ukuran / Dimensi	:	355	m	x	23	M	Total	:	8.165 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
PCN	:	50 F/C/X/T							
# Taxiway C									
Ukuran / Dimensi	:	75	m	x	23	m	Total	:	1.725 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
PCN	:	35 F/C/X/T							
Apron									
# Apron A									

Ukuran / Dimensi	:	373	m	x	113	m																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
---------------------	---	-----	---	---	-----	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

PCN	:	47 F/C/X/T								
Stop Way										
# Stop Way 26										
Ukuran / Dimensi	:	60	m	x	45	m	Total	:	2.700	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel								
Runway End Safety Area										
# RESA 08										
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	90	m	Total	:	8.100	m ²
Konstruksi / Surface	:	Rumput								
# Resa 26										
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	90	m	Total	:	8.100	m ²
Konstruksi / Surface	:	Rumput								
Runway Strip										
# Runway Strip										
Ukuran / Dimensi	:	2.680	m	x	300	m	Total	:	804.000	m ²
Konstruksi / Surface	:	Rumput								

Tabel 2.2 Fasilitas Sisi Udara



Gambar 2.2 Runway 26



Gambar 2.3 Apron

2.2.3. Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat				
Terminal Penumpang				
# Terminal				
Kategori	:	Domestik		
Luas	:	15.640		m ²
Kapasitas	:	1.098.581	Penumpang	
Gudang Kargo				
# Cargo				
Luas	:	1.020		m ²
Bangunan Operasional				
# Tower				
Ukuran / Dimensi	:	4 tingkat, 5 lantai		180 m ²
# Gedung Auditorium				

Luas	:	375	m ²
# Gedung Pool Kendaraan			
Luas	:	384	m ²
# Fire Station (PKP-PK)			
Luas	:	554	m ²
Kategori	VII		
# Main Office			
Luas	:	600	m ²
# Power House			
Luas	:	160	m ²

Tabel 2.3 Tabel Fasilitas Sisi Darat



Gambar 2.4 Terminal Penumpang



Gambar 2.5 Terminal Kargo



Gambar 2.6 Gedung Auditorium



Gambar 2.7 Pool Kendaraan

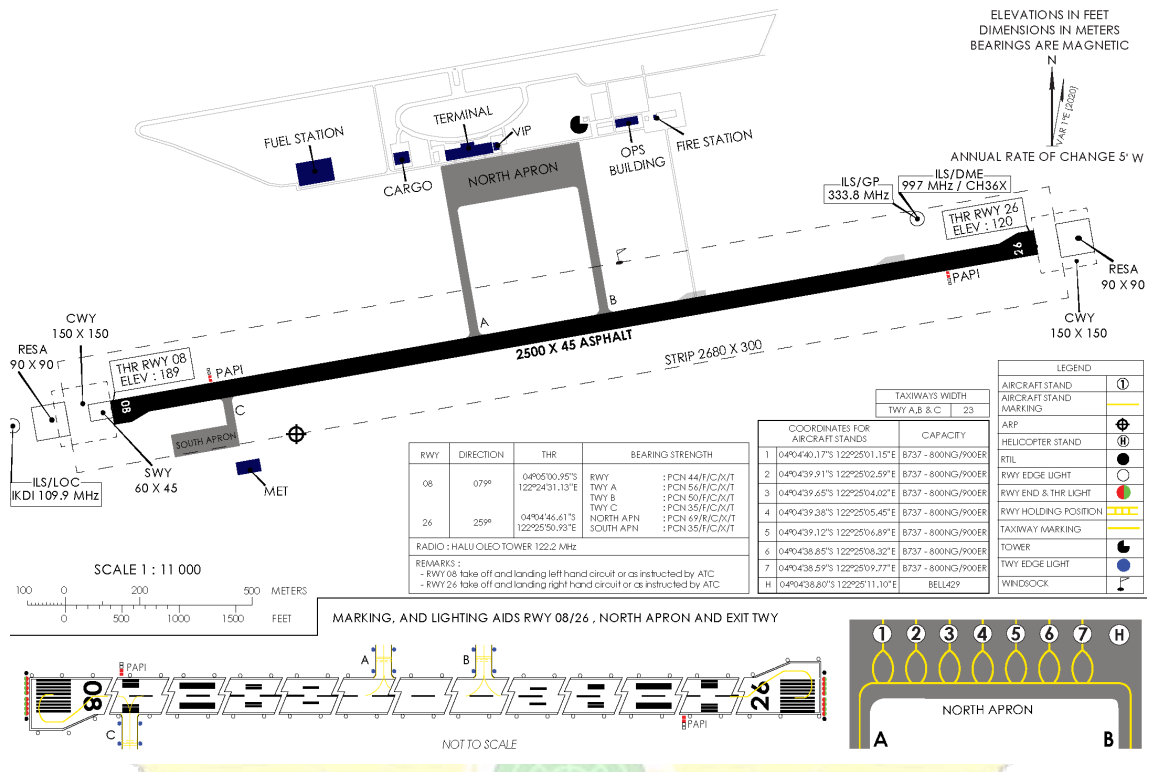


Gambar 2.8 Gedung PKP-PK



Gambar 2.9 Main Office

2.2.4. Layout Bandar Udara Halu Oleo Kendari



Gambar 2.10 Layout Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.3. Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari



Gambar 2.11 Struktur Organisasi Bandar Udara Halu Oleo Kendari

2.3.1. Tugas dan Fungsi

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Halu Oleo, dijelaskan tentang tugas dan fungsi kerja setiap jabatan yang diduduki pada diagram struktur organisasi di atas.

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan, dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang:
 - a. Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
 - b. Menyelesaikan masalah – masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Indonesia atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri – sendiri.
2. Subbagian Keuangan dan Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana dan program, rencana strategis bisnis dan rencana bisnis dan anggaran, pengelolaan keuangan dan barang milik negara, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara, serta evaluasi dan pelaporan. Kepala Subbagian Keuangan dan Tata Usaha membawahi:
 - a. Penanggung Jawab Keuangan
 - b. Penanggung Jawab Perlengkapan
 - c. Penanggung Jawab Kepegawaian
 - d. Penanggung Jawab Tata Usaha
3. Seksi Teknik dan Operasi mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat –

alat besar bandar udara, fasilitas penunjang dan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara, penyusunan jadwal penerbangan, dan penyiapan penyusunan rencana induk bandar udara dan *aerodrome* manual. Kepala Seksi Teknik dan Operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional:

- a. Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
 - b. Teknisi Alat – Alat Besar (A2B)
 - c. Teknisi *Apron Movement Control* (AMC)
 - d. Teknisi Listrik
 - e. Teknisi Bangunan
 - f. Teknisi Landasan
4. Seksi Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan dan pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja, pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan program keamanan bandar udara, program penanggulangan keadaan darurat, dan rencana kontingensi. Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat memiliki anggota:
 - a. Unit Pelaksana Keamanan Penerbangan
 - b. Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)
5. Seksi Pelayanan dan Kerja Sama mempunyai tugas melakukan pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian higiene dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan aspek penting dalam setiap lingkungan kerja, terutama di lingkungan operasional seperti terminal kargo bandar udara. Menurut (Ramli, 2010), K3 didefinisikan sebagai upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehat, dan sejahtera, bebas dari kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.

(Tarwaka, 2017) menyatakan bahwa tujuan utama dari implementasi K3 adalah untuk mencegah, mengurangi, atau meniadakan risiko kecelakaan kerja (*zero accident*). Program K3 yang efektif dapat meningkatkan produktivitas kerja karena menurunnya jumlah hari kerja yang hilang akibat kecelakaan kerja.

(Dr. Suma'mur P.K., 1989) menjelaskan bahwa kecelakaan kerja terjadi karena dua faktor utama:

1. *Unsafe action* (tindakan tidak aman), berkaitan dengan perilaku manusia
2. *Unsafe condition* (kondisi tidak aman), berkaitan dengan lingkungan dan fasilitas kerja

Kedua faktor ini sangat relevan dalam menganalisis permasalahan di terminal kargo Bandar Udara Halu Oleo.

3.2. Standar K3 di Bandar Udara

Penerapan K3 di lingkungan bandar udara diatur dalam PM 62 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) Tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*). Peraturan ini mewajibkan setiap penyelenggara bandar udara untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan yang komprehensif, termasuk di area kargo.

International Air Transport Association (IATA) melalui *Airport Handling Manual* menetapkan standar global untuk penanganan kargo di bandar udara, termasuk standar keselamatan dan prosedur operasional. IATA menekankan pentingnya pelatihan yang memadai dan fasilitas yang laik untuk memastikan keselamatan operasional kargo.

Dalam konteks internasional, *Internasional Civil Aviation Organization (ICAO)* dalam *Annex 19* tentang *Safety Management* menetapkan kerangka kerja untuk manajemen keselamatan penerbangan, termasuk di dalamnya penanganan kargo.

3.3. Fasilitas Penanganan Kargo dan Standar Kelaikan

Fasilitas penanganan kargo yang laik adalah prasyarat untuk operasi kargo yang aman dan efisien. Menurut (Norman J. Ashford, 2013), fasilitas kargo bandar udara harus memenuhi standar kelaikan yang mencakup:

1. Struktur bangunan yang kokoh dan aman
2. Sistem pencahayaan yang memadai
3. Sistem ventilasi yang baik
4. Peralatan penanganan kargo (*material handling equipment*) yang terawat
5. Sistem proteksi kebakaran yang berfungsi
6. Jalur evakuasi yang jelas

(Nasution, 2004) mengklasifikasikan peralatan penanganan kargo menjadi beberapa kategori:

1. *Unit Load Devices (ULD)*
2. *Forklift* dan *Pallet Jack*
3. *Conveyor System*
4. *Weighing Scale*
5. *Cargo Scanner*

Setiap peralatan tersebut memiliki standar pemeliharaan dan kelaikan yang harus dipenuhi untuk menjamin keselamatan operasional.

3.4. Kesadaran K3 dan Budaya Keselamatan

Kesadaran K3 merupakan faktor krusial dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman, (Geller, 2001) mendefinisikan budaya keselamatan sebagai nilai – nilai, sikap, persepsi, dan pola perilaku yang menentukan komitmen terhadap keselamatan dalam suatu organisasi.

(Fleming, 2000) mengusulkan model maturitas budaya keselamatan yang terdiri dari lima tingkatan:

1. *Emerging*, keselamatan yang hanya berfokus pada kepatuhan regulasi dan solusi teknis
2. *Managing*, keselamatan sebagai risiko bisnis yang bergantung pada kepatuhan prosedur
3. *Involving*, pegawai dan manajemen mulai memahami pentingnya peran masing – masing agar keselamatan tercapai
4. *Cooperating*, perusahaan berusaha membuat rencana proaktif untuk mencegah kecelakaan
5. *Continuous Improvement*, perusahaan memiliki prioritas untuk mencegah terjadinya kecelakaan kepada pegawai di mana pun mereka berada dengan menggunakan indikator untuk memonitor potensi kecelakaan

(Reason, 1997) mengemukakan teori “*Swiss Cheese Model*” yang menjelaskan bagaimana kecelakaan terjadi ketika kegagalan dalam lapisan pertahanan (*defense layer*) terjadi secara simultan. Model ini menekankan pentingnya membangun lapisan pertahanan ganda melalui kombinasi teknologi, pelatihan, dan budaya keselamatan.

3.5. Pelatihan dan Kompetensi Personel *Cargo Handling*

Kompetensi personel merupakan komponen penting dalam menjamin keselamatan operasional kargo. Menurut (Martono, 2010), personel *cargo handling* harus memiliki kompetensi dalam:

1. Pengetahuan tentang prosedur penanganan kargo yang aman
2. Kemampuan mengoperasikan peralatan penanganan kargo
3. Kemampuan mengidentifikasi bahaya dan risiko
4. Pengetahuan tentang penanganan barang berbahaya (*dangerous goods*)
5. Keterampilan pertolongan pertama

IATA dalam *Dangerous Goods Regulations* mewajibkan pelatihan berkala bagi seluruh personel yang terlibat dalam penanganan kargo, terutama kargo berbahaya. Pelatihan ini mencakup klasifikasi, identifikasi, pengemasan, pelabelan, dan penanganan darurat terhadap kargo berbahaya.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara menetapkan standar kompetensi personel penanganan kargo dan mewajibkan sertifikasi bagi personel tersebut.

3.6. Manajemen Risiko K3 di Terminal Kargo

Manajemen Risiko K3 Merupakan pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengendalikan risiko keselamatan. Menurut (Ridley, 2004), manajemen risiko K3 melibatkan langkah – langkah berikut:

1. Identifikasi bahaya
2. Penilaian risiko
3. Pengendalian risiko
4. Pemantauan dan evaluasi

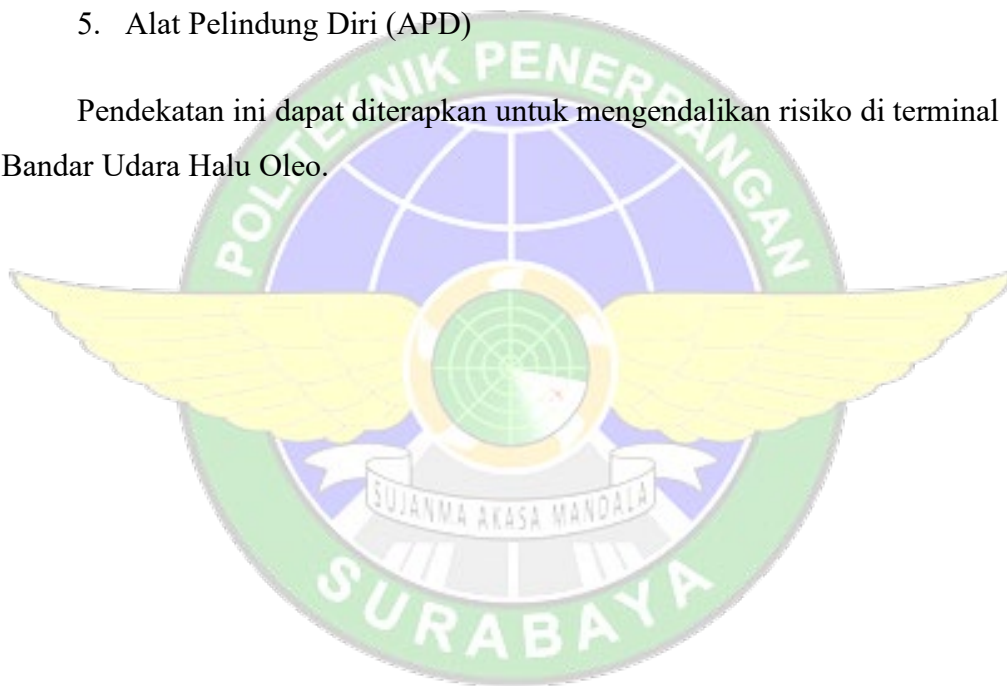
Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Berbasis SNI ISO 45001:2018 memiliki tujuan untuk menyediakan kerangka kerja untuk mengelola

dan mengendalikan risiko K3 yang dapat diadopsi oleh terminal kargo bandar udara (Masjuli, 2019).

Pendekatan hierarki pengendalian risiko (*hierarchy of control*) menurut (U.S. Centers for Disease Control and Prevention, n.d.) meliputi:

1. Eliminasi (menghilangkan bahaya)
2. Substitusi (mengganti dengan yang kurang berbahaya)
3. Pengendalian teknis (rekayasa keselamatan)
4. Pengendalian administratif (prosedur kerja aman)
5. Alat Pelindung Diri (APD)

Pendekatan ini dapat diterapkan untuk mengendalikan risiko di terminal kargo Bandar Udara Halu Oleo.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1. Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), taruna D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Kelas I Halu Oleo. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi:

1. Unit *Aviation Security* (AVSEC)
2. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

4.1.1. Unit Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel keamanan penerbangan yang telah memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/2765/XII/2010 Bab 1 Butir 9, *Aviation Security* adalah sebuah unit kerja yang bertugas sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandar udara.

Personel *Aviation Security* (AVSEC) harus memahami berbagai macam karakter dan sifat-sifat para pengguna jasa, baik dalam masalah penanganan pengamanan maupun pelayanan. *Aviation Security* (AVSEC) harus dapat menangani masalah dengan profesional dan tepat yang mengacu kepada regulasi yang ketat. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu bandar udara harus memiliki:

1. Mesin *X-Ray*
2. Gawang Detector Logam (*Walk-Through Metal Detector* / WTMD)
3. *Detector Logam Genggam* (*Handheld Metal Detector* / HHMD)

Personel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo secara keseluruhan berjumlah 94 orang, terbagi menjadi satu Kepala Unit AVSEC, satu Kepala Unit Fasilitas

Keamanan Penerbangan, lima komandan jaga, dan tiga regu dengan jumlah personel setiap regunya 29 orang.

Jam kerja personel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo:

No	Shift	Keterangan
1	Pagi	05:00 – 13:00 WITA
2	Siang	13:00 – 21:00 WITA
3	Malam	21:00 – 05:00 WITA

Tabel 4.1 Jam Kerja Personel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo

Berikut tempat pemeriksaan keamanan pada Bandar Udara Halu Oleo yang memiliki fasilitas terdiri dari:

1. Mesin *X-Ray*



Gambar 4.1 Mesin X-Ray

2. *Walk-Through Metal Detector (WTMD)*



Gambar 4.2 Walk-Through Metal Detector (WTMD)

3. *Handheld Metal Detector (HHMD)*



Gambar 4.3 Handheld Metal Detector (HHMD)

4.1.2. **Unit Apron Movement Control (AMC)**

Apron Movement Control adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang, dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Fungsi Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut:

1. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dengan *obstacle* di *airside*.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar dari apron dengan ADC
3. Menjamin keselamatan dan kecepatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan lainnya

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 262 Tahun 2017 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*) Volume I

Aerodrome Bab 9 Poin 9.6.6 dijelaskan bahwa tugas personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu:

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan / kendaraan dan pesawat udara di apron
2. Melakukan pengawas dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di apron
4. Menjamin kebersihan di apron
5. Menjamin fasilitas di apron dalam kondisi baik
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan / kendaraan, dan pesawat udara di apron
7. Mengawasi seluruh kegiatan di apron
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat
9. Menganalisis dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
10. Melakukan investigasi terhadap *incident / accident* di apron dan melakukan pelaporan
11. Menganalisis, merekomendasikan, serta menjamin agar *incident / accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan *monitoring* secara visual terhadap *aircraft stand*

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Halu Oleo berjumlah 13 orang yang terdiri dari 1 orang *team leader* dan 12 anggota AMC. Dalam melakukan tugasnya, *Apron Movement Control* dibagi menjadi:

No.	Shift	Keterangan
1	<i>Office Hour</i> (OH)	08:00 WITA – 16:30 WITA
2	Pagi Siang (PS)	1. 06:00 WITA – 14:00 WITA 2. 14:00 WITA – 20:00 WITA

Tabel 4.2 Jadwal Tugas AMC

No.	Nama Petugas	Keterangan
1	Ayu Asmira Nasir	Kepala Unit AMC
2	Miswan Rianti	Pelaksana
3	Rury Ramdhan	Pelaksana
4	Risna Handayani Harahap	Pelaksana
5	Rezkhy Amelia Utami	Pelaksana
6	Al Qadri Yusuf Mahmud	Pelaksana
7	Dwi Cahyo Ramadhan	Pelaksana
8	Hening Wisnu Pranajaya	Pelaksana
9	Muhammad Shaum Ramadhani	Pelaksana
10	Rivaldy Afriansyah	Pelaksana
11	Roey Marten	Pelaksana
12	Ryan Rivaldy	Pelaksana

Tabel 4.3 Nama - Nama Petugas AMC

4.2. Jadwal

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilakukan selama dua bulan, mulai dari 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2022 di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. Selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung, taruna dibimbing oleh Supervisor AMC dan AVSEC.

Waktu pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam dinas atau *Office Hours* pada:

No.	Hari	Keterangan
1	Senin – Jumat	08:00 – 16:30 WITA
2	Sabtu dan Minggu	Libur

Tabel 4.4 Waktu Pelaksanaan OJT

No.	Unit	Keterangan
1	<i>Apron Movement Control</i> (AMC)	9 Januari 2025 – 7 Februari 2025
2	<i>Aviation Security</i>	10 Februari 2025 – 28 Februari 2025

Tabel 4.5 Jadwal Pelaksanaan OJT di Unit

4.3. Permasalahan

Selama pelaksanaan *On the Job Training* mulai dari tanggal 9 Januari 2025 hingga 28 Februari 2025, penulis menemukan beberapa permasalahan yang dapat

mempengaruhi keamanan dan keselamatan personel bandar udara di terminal kargo. Terdapat tiga permasalahan yang penulis temukan, di antaranya:

4.3.1. Permasalahan 1

Tidak berfungsinya *Walk-Through Metal Detector* (melanggar PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara Pasal 27 Ayat (4) “Menjamin kinerja peralatan keamanan sebagaimana dimaksud ayat (2) huruf b dengan melakukan pengujian rutin terhadap: mesin x-ray; dan gawang pendeteksi logam.”)



Gambar 4.4 *Walk-Through Metal Detector Terminal Kargo*

4.3.2. Permasalahan 2

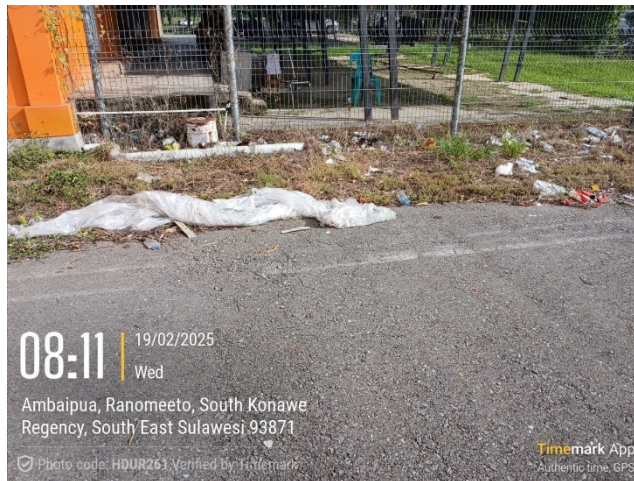
Kurang terjaganya kebersihan fasilitas terminal kargo (melanggar PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara Pasal 52 Ayat (1) Poin f “memenuhi standar fasilitas dan personel yang ditetapkan;”, dan SKEP 100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara Pasal 137 Poin a “mengumpulkan sampah, kertas, atau sisa makanan atau barang-barang lain yang tidak terpakai di sembarang tempat”)



*Gambar 4.5 Tempat Penyimpanan Hewan Hidup
Acceptance*



*Gambar 4.6 Tempat Penyimpanan Barang
Bertahaga Acceptance*



Gambar 4.7 Lahan Airside Sebelah Terminal Kargo

4.3.3. Permasalahan 3

Personel *cargo handling* tidak mengikuti standar K3 (melanggar Aturan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Tempat Kerja “Selalu gunakan alat pelindung diri sesuai dengan jenis pekerjaan”)



Gambar 4.8 Personel Cargo Handling

4.4. Penyelesaian Masalah

4.4.1. Permasalahan 1

Dalam menyelesaikan permasalahan di atas, penulis menemukan beberapa solusi permasalahan:

1. Menugaskan personel *Aviation Security* untuk menjaga di sektor di mana WTMD tidak berfungsi dengan dibantu alat HHMD
2. Melaporkan kerusakan fasilitas keamanan ke Seksi Teknik dan Operasi

4.4.2. Permasalahan 2

Dalam menyelesaikan permasalahan di atas, penulis menemukan beberapa solusi permasalahan:

1. Personel *cargo handling* diberikan peringatan secara lisan dan diarahkan untuk membersihkan dan menjaga fasilitas terminal kargo sesuai standar
2. Menyediakan lahan atau tempat khusus untuk membuang limbah atau barang – barang tidak terpakai di area terminal kargo

4.4.3. Permasalahan 3

Dalam menyelesaikan permasalahan di atas, penulis menemukan beberapa solusi permasalahan:

1. Personel *cargo handling* diberikan teguran dan peringatan secara lisan untuk mematuhi dan mengikuti standar K3
2. Personel *cargo handling* diberikan pelatihan tentang perlunya kesadaran K3

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kelas I Halu Oleo selama dua bulan dari tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan OJT telah memberikan pengalaman dan pemahaman yang mendalam tentang operasional di unit *Aviation Security* (AVSEC) dan *Apron Movement Control* (AMC). Kedua unit ini memiliki peran vital dalam menjamin keamanan dan kelancaran operasional bandara.
2. Terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan selama pelaksanaan OJT di terminal kargo, yaitu:
 - a. *Walk-Through Metal Detector* (WTMD) yang tidak berfungsi dengan baik, yang dapat mengganggu proses pemeriksaan keamanan kargo.
 - b. Kondisi kebersihan fasilitas terminal kargo yang kurang terjaga, termasuk area penyimpanan hewan hidup dan barang berharga.
 - c. Personel *cargo handling* yang tidak mematuhi standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), khususnya dalam penggunaan alat pelindung diri.
3. Permasalahan-permasalahan tersebut telah ditangani dengan solusi-solusi sebagai berikut:
 - a. Penempatan personel AVSEC dengan HHMD untuk menggantikan fungsi WTMD yang rusak
 - b. Pemberian arahan dan peringatan kepada personel *cargo handling* untuk menjaga kebersihan
 - c. Pemberian teguran dan pelatihan K3 kepada personel *cargo handling*

5.2. Saran

Berdasarkan pengalaman selama pelaksanaan OJT dan permasalahan yang ditemukan, berikut beberapa saran yang dapat dipertimbangkan:

1. Terkait fasilitas keamanan:

- a. Perlu dilakukan pemeriksaan dan perawatan berkala terhadap peralatan keamanan, khususnya WTMD
- b. Sebaiknya disediakan unit WTMD cadangan untuk mengantisipasi kerusakan
- c. Perlu dibuat jadwal *maintenance* rutin untuk seluruh peralatan keamanan

2. Terkait kelaikan terminal kargo:

- a. Perlu dibuat *Standard Operating Procedure* (SOP) yang jelas tentang pengelolaan kebersihan terminal kargo
- b. Sebaiknya ditunjuk petugas khusus yang bertanggung jawab atas kebersihan area terminal kargo
- c. Perlu disediakan tempat sampah yang memadai dan area pembuangan yang terorganisir
- d. Perlu dilakukan inspeksi kebersihan secara berkala

3. Terkait kepatuhan K3:

- a. Perlu diadakan pelatihan K3 secara rutin untuk seluruh personel *cargo handling*
- b. Sebaiknya dibuat sistem pengawasan dan evaluasi kepatuhan K3
- c. Perlu diterapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar standar K3
- d. Perlu disediakan APD yang memadai dan mudah diakses oleh personel

4. Saran untuk pelaksanaan OJT ke depan:

- a. Perlu adanya rotasi penempatan yang lebih merata di berbagai sub-unit untuk memberikan pengalaman yang lebih komprehensif
- b. Sebaiknya dibuat program *mentoring* yang lebih terstruktur antara pembimbing dan taruna
- c. Perlu ditingkatkan koordinasi antara pihak institusi pendidikan dengan pihak bandara dalam pelaksanaan OJT



DAFTAR PUSTAKA

- Baker, R. (2010). Bird Strikes: A Review of the Literature. *Aviation Safety Journal*, 45-60.
- Cleary, E. C. (2005). Wildlife Hazards at Airports: A Review of the Literature. *Journal of Airport Management*, 1-10.
- Dr. Suma'mur P.K., M. (1989). *Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: Haji Masagung.
- FAA, F. A. (2019). Wildlife Strike Database.
- Fleming, M. (2000). Safety Culture Maturity Model Prepared by The Keil Centre for the Health and Safety Executive. *OFFSHORE TECHNOLOGY REPORT 2000/049*, 4-6.
- Geller, E. S. (2001). *The Psychology of Safety Handbook*. Boca Raton: CRC Press.
- Harris, J. (2017). Managing Wildlife Hazards at Airports: A Practical Guide. *Airport Safety Review*, 22-30.
- ICAO, I. C. (2018). Wildlife Hazard Management at Airports.
- Martono, A. S. (2010). *Hukum Angkutan Udara: Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Masjuli, A. T. (2019). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Berbasis SNI ISO 45001:2018*. Tangerang Selatan: Badan Standardisasi Nasional.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Norman J. Ashford, H. M. (2013). *Airport Operations*. New York: McGraw-Hill Education.
- Ramli, S. (2010). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja OHSAS 18001*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Reason, J. (1997). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. London: Routledge.
- Ridley, J. R. (2004). *Health and Safety in Brief*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Tarwaka. (2017). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja: Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press.
- U.S. Centers for Disease Control and Prevention. (t.thn.). *About Hierarchy of Controls*. Diambil kembali dari Hierarchy of Controls:
https://www.cdc.gov/niosh/hierarchy-of-controls/about/?CDC_AAref_Val=https://www.cdc.gov/niosh/topics/hierarchy/

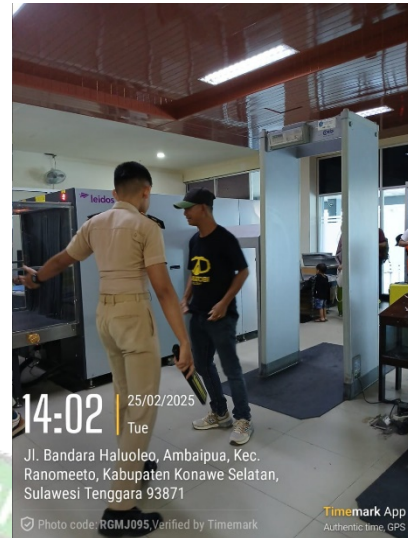


LAMPIRAN

Lampiran 1 Sertifikat OJT



Lampiran 2 Dokumentasi Kegiatan OJT



Lampiran 3 Form Penilaian OJT

