

**KURANGNYA KEPATUHAN TERHADAP PENGGUNAAN
ALAT PELINDUNG DIRI (APD) OLEH PETUGAS
MARSHALLER DI BLU UPBU KELAS I HALUOLEO
KENDARI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun oleh:

ERDIANA FINDA RAMADHANI

NIT. 30622083

**PROGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**KURANGNYA KEPATUHAN TERHADAP PENGGUNAAN
ALAT PELINDUNG DIRI (APD) OLEH PETUGAS
MARSHALLER DI BLU UPBU KELAS I HALUOLEO
KENDARI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun oleh:

ERDIANA FINDA RAMADHANI

NIT. 30622083

**PROGRAM STUDI D III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN LAPORAN

KURANGNYA KEPATUHAN TERHADAP PENGGUNAAN ALAT
PELINDUNG DIRI (APD) OLEH PETUGAS MARSHALLER DI BLU UPBU
KELAS I HALUOLEO KENDARI

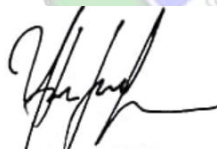
Oleh :
ERDIANA FINDA RAMADHANI
NIT. 30622083

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan On The Job Training telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian On The Job Training

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJTI



AYU ASMIRA NASIR

NIP. 19920101 201012 2 002

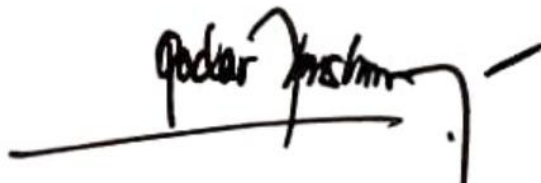
Dosen Pembimbing



ARNAZ OLIEVE, SE

NIP. 19880309 201012 2 005

Mengetahui,
General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



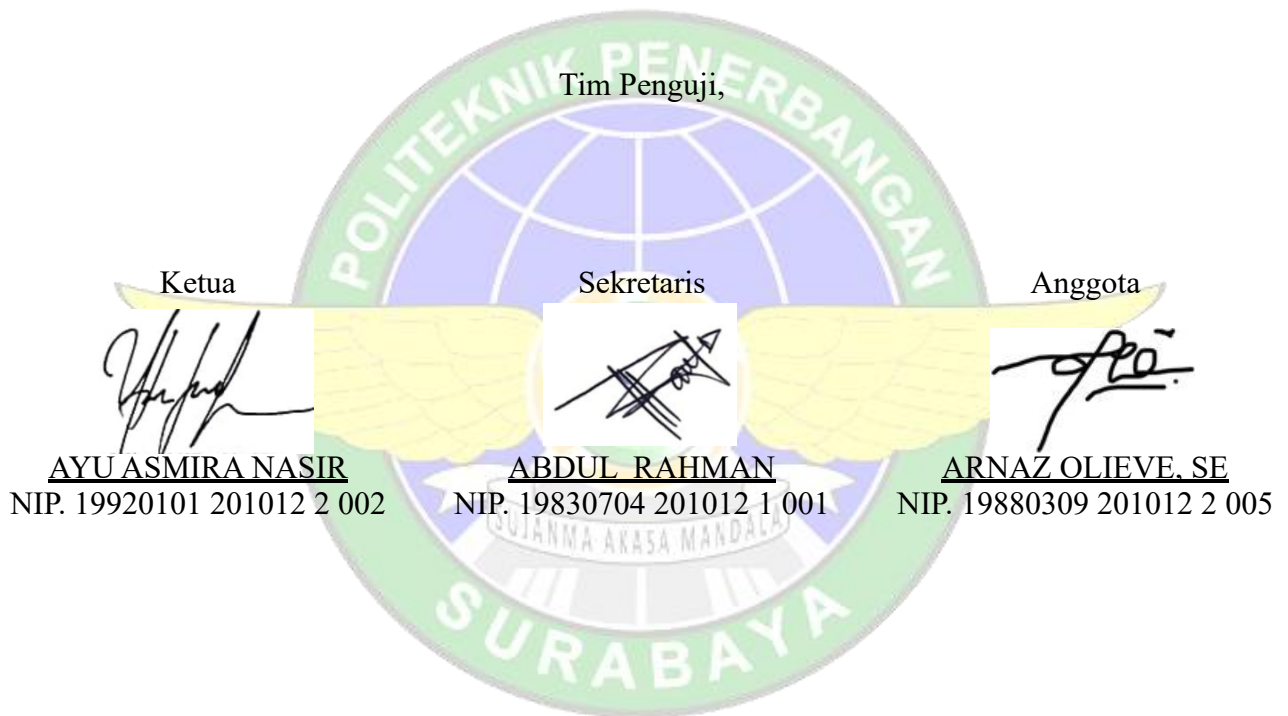
QODAR ANSHORY

NIP. 19810616 200212 1 004

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji
pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat
sebagai

salah satu komponen penilaian On the Job Training



Mengetahui,
Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom, MT
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, penulis dapat melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Haluoleo Kendari dan menyelesaikan Laporan On the Job Training (OJT) ini dengan sangat baik dan lancar sesuai dengan waktu yang ditetapkan sebagai syarat menyelesaikan mata kuliah On the Job Training di Bandar Udara Haluoleo Kendari pada program Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Dengan diadakannya On the Job Training (OJT), taruna ataupun mahasiswa diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan, antara lain taruna mampu mengenal dunia kerja secara langsung dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dan dapat diimplementasikan di dunia kerja, mampu menerapkan materi melalui praktek yang sesungguhnya, serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan yang hanya bisa didapatkan dalam pengalaman saat praktek langsung

Laporan *On the Job Training (OJT)* ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawabnya selama melaksanakan *OJT* yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan *OJT* dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

Selama pelaksanaan kegiatan On the Job Training (OJT) dan proses penyusunan Laporan On the Job Training ini penulis banyak menerima dukungan, bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih, terutama kepada :

1. Allah SWT
2. Kedua orang tua dan keluarga saya yang selalu memberi dukungan, doa, dan juga motivasi sehingga saya dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training (OJT)* dengan baik dan lancar
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara
5. General Manager/Kepala Cabang Bandar Udara Haluoleo, Kendari
6. Ibu Ayu Asmirah, selaku *On the Job Training Instructor*
7. Mbak Arnaz Olieve, S.E., selaku pembimbing *On the Job Training* yang selalu membantu penulisan dan memberikan bimbingan dalam menyelesaikan Laporan *On the Job Training (OJT)*

8. Seluruh senior di Bandar Udara Haluoleo Kendari yang senantiasa membantu dan memberikan bimbingan saat di bandar udara serta membantu penulisan dalam menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT)
9. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MTU
10. Pihak Bandara Haluoleo Kendari sebagai lokasi *On the Job Training* (OJT) yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
11. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara angkatan 8 yang senantiasa menemani dan memberi semangat dalam menyelesaikan laporan ini.
12. Rekan-rekan *On the Job Training*, atas kebersamaan dan kerjasamanya saat berlangsungnya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini.

Penulis mengakui bahwa laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kata sempurna dan tentunya memiliki banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca demi karya serupa yang lebih baik dan berkualitas. Akhir kata, semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca maupun bagi penulis.

Kendari, 25 Februari 2025

Penyusun



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN LAPORAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
1.2.1 Maksud pelaksanaan on the job training (OJT)	3
1.2.1.1 Maksud pelaksanaan OJT bagi kampus	3
1.2.1.2 Maksud pelaksanaan bagi taruna	3
1.2.2 Manfaat kegiatan on the job training (OJT).....	4
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	5
2.1 Sejarah Bandar Udara Haluoleo Kendari	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Haluoleo Kendari	7
2.2.1 Lokasi dan nama bandar udara.....	7
2.2.2 Data geografis dan data administrasi bandar udara.....	8
2.2.3 Jam operasi bandar udara	8
2.2.4 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara.....	9
2.2.5 Fasilitas penumpang pesawat udara	10
2.2.6 Peralatan dan pemadam kebakaran	10
2.2.7 Sisi darat.....	11
2.2.8 Sisi udara.....	11
2.2.9 Apron, taxi way, dan lokasi cek data.....	11
2.2.10 Sistem panduan dan kontrol gerakan permukaan dan tanda	12
2.2.11 Karakteristik fisik landasan pacu	13
2.2.12 Jarak yang dinyatakan	14
2.2.13 Wilayah pendaratan helikopter.....	14
2.2.14 Layout bandar udara.....	15
2.3 Struktur Organisasi.....	15

BAB III TINJAUAN TEORI	19
3.1 Bandar Udara	19
3.2 Apron	20
3.3 Apron Movement Control (AMC)	22
3.3.1 Fungsi pelayanan.....	24
3.3.2 Fungsi pengawasan	24
3.4 Marshaller	25
3.5 Alat Pelindung Diri (APD)	28
3.6 Safety Awareness.....	31
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	35
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan On the Job Training (OJT).....	35
4.1.1 Apron Movement Control (AMC)	35
4.1.1.1 Personil AMC.....	35
4.1.1.2 Fasilitas pendukung pada unit apron movement control (AMC)	36
4.1.2 Aviation security (AVSEC)	36
4.1.2.1 Tugas Pokok Aviation Security	36
4.1.2.2 Jadwal Dinas AVSEC	37
4.1.2.3 Fasilitas pendukung.....	38
4.1.2.4 Tugas dan Fungsi AVSEC	38
4.2 Jadwal.....	40
4.2.1 Jadwal pelaksanaan	40
4.3 Permasalahan.....	41
4.4 Penyelesaian Masalah	47
BAB V PENUTUP.....	51
5.1 Kesimpulan	51
5.2 Saran.....	51

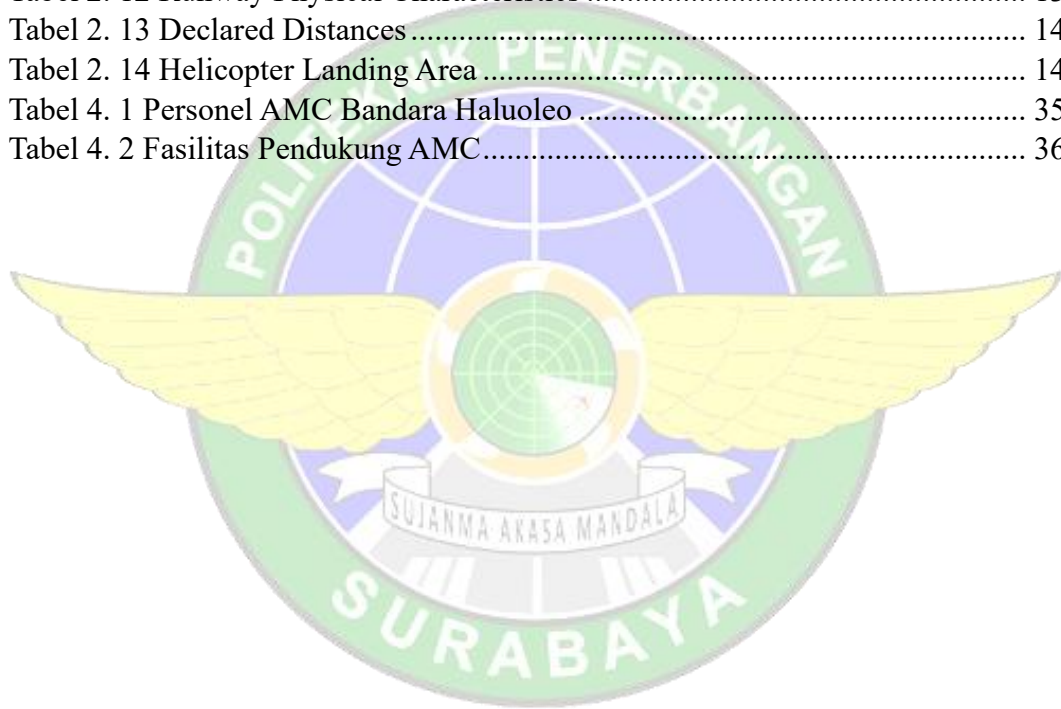
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Haluoleo.....	15
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Haluoleo.....	15
Gambar 4. 1 Jadwal pelaksanaan on the job training.....	41
Gambar 4. 2 Penggunaan APD pada Marshaller.....	43
Gambar 4. 3 Proses Pemarkiran Pesawat oleh Marshaller.....	43
Gambar 4. 4 Pemanduan parkir pesawat.....	44
Gambar 4. 5 Rompi Marshaller.....	44
Gambar 4. 6 Sarung Tangan Marshaller.....	44
Gambar 4. 7 Bet Marshaller untuk Siang hari	45
Gambar 4. 8 Flash Light untuk Malam Hari	45
Gambar 4. 9 Earmuff Marshaller	46



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Maskapai di Bandara Haluoleo	7
Tabel 2. 2 Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara.....	7
Tabel 2. 3 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	8
Tabel 2. 4 Jam Operasi Bandar Udara.....	8
Tabel 2. 5 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	9
Tabel 2. 6 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)	10
Tabel 2. 7 Peralatan dan Pemadam Kebakaran (Rescue and Fire Fighting)	10
Tabel 2. 8 Sisi Darat (Landside).....	11
Tabel 2. 9 Sisi Udara (Airside).....	11
Tabel 2. 10 Apron, taxi way, dan lokasi cek data	11
Tabel 2. 11 Surface Movement Guidance And Control System And Markings ...	12
Tabel 2. 12 Runway Physical Characteristics	13
Tabel 2. 13 Declared Distances	14
Tabel 2. 14 Helicopter Landing Area	14
Tabel 4. 1 Personel AMC Bandara Haluoleo	35
Tabel 4. 2 Fasilitas Pendukung AMC.....	36



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) atau praktek kerja lapangan merupakan kesempatan bagi mahasiswa maupun taruna untuk langsung terlibat dalam dunia kerja yang sesungguhnya. Tujuan dari OJT adalah untuk meningkatkan keterampilan dan etika kerja, serta menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang relevan dengan kurikulum pendidikan. Dengan perkembangan zaman, kebutuhan akan transportasi, khususnya transportasi udara, semakin meningkat. Hal ini terlihat dari pesatnya perkembangan penerbangan, yang ditandai dengan banyaknya bandara baru yang dibangun di berbagai pulau di Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah institusi yang bertanggung jawab untuk menyelenggarakan pendidikan diploma di bidang Teknik, Manajemen, dan Keselamatan Penerbangan. Institusi ini berkomitmen untuk menyediakan fasilitas dan pengajar yang berkualitas. Salah satu syarat kelulusan bagi mahasiswa adalah mengikuti OJT, yang disesuaikan dengan kurikulum masing-masing Program Studi. OJT bertujuan untuk dapat menerapkan dan mengaplikasikan pengetahuan maupun keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan di kampus ke dalam praktik di dunia kerja, baik di bandara maupun di perusahaan terkait.

Sebagai mahasiswa D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU), mengikuti OJT adalah suatu kewajiban. OJT ini dilaksanakan di Bandar Udara Haluoleo Kendari, khususnya di unit *Apron Movement Control* (AMC), *Aviation Security* (AVSEC) dan juga unit Kargo. Namun, seringkali materi yang diajarkan di kampus tidak sepenuhnya sejalan dengan praktik di lapangan. Oleh, karena itu dibutuhkan suatu pelatihan di dunia kerja yang sesungguhnya. Kegiatan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan pengaplikasian dan juga penerapan dari ilmu yang didapatkan saat berada di perkuliahan, baik teori maupun praktik. OJT didefinisikan sebagai pelatihan kerja bagi para taruna, sekaligus bertujuan untuk mencetak sumber daya manusia yang terampil dan ahli sesuai dengan bidang masing-masing.

Bandar Udara Halu Oleo terletak di Kabupaten Konawe Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara. Bandara ini sebelumnya dikenal sebagai Bandar Udara Wolter Monginsidi, namun pada tanggal 13 Februari 2010, namanya diubah menjadi Halu Oleo untuk menghormati seorang pahlawan Konawe. Bandara ini termasuk dalam Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 yang melayani penerbangan domestik. Pertumbuhan industri penerbangan yang pesat di Halu Oleo memberikan tantangan baru dalam pengelolaan efisiensi layanan, dan bandara ini selalu mengalami peningkatan jumlah penumpang secara konsisten pada setiap tahunnya, sehingga menjadi indikator perkembangan positif tetapi harus diimbangi dengan pelayanan yang optimal.

Dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi, keselamatan penerbangan menjadi faktor yang sangat penting. Ini mencakup sertifikasi pesawat dan pengembangan infrastruktur bandar udara, yang memerlukan usaha untuk mengembangkan mutu secara berkelanjutan, produktif, dan profesional pada sumber daya manusia. Melalui OJT, para taruna akan dilatih untuk menerapkan segala aspek ilmu dan teori guna menyelesaikan berbagai permasalahan yang ada di lapangan, serta berkomitmen maupun berkontribusi dalam aspek keamanan dan keselamatan transportasi udara di masa depan.

Oleh karena itu, diharapkan pelaksanaan OJT di bidang yang sama ini dapat memberikan pengalaman nyata. Melalui OJT, mahasiswa diharapkan dapat memperoleh ilmu dan pengalaman kerja yang sesungguhnya sebelum bergabung ke dalam dunia profesional. Selain itu, OJT juga diharapkan dapat memperkuat kerjasama antara Politeknik Penerbangan Surabaya dan perusahaan tempat mahasiswa melakukan OJT. Melalui OJT, diharapkan mahasiswa mampu mengimplementasikan pengetahuan dan menemukan solusi dalam berbagai tantangan yang akan dihadapi saat di lingkungan kerja. OJT merupakan metode penting untuk mempersiapkan mahasiswa manajemen transportasi udara menjadi manajer yang handal dan bertanggung jawab dalam pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud pelaksanaan on the job training (OJT)

1.2.1.1 Maksud pelaksanaan OJT bagi kampus

Maksud dari pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5 adalah sebagai berikut:

1. Memberikan keterampilan praktis sesuai dengan standar kompetensi nasional dan internasional agar taruna memperoleh sertifikat kompetensi yang diakui.
2. Meningkatkan daya saing taruna di industri transportasi udara di tingkat nasional dan internasional.
3. Memberikan pemahaman tentang budaya kerja di industri jasa dan membangun pengalaman nyata di dunia industri penerbangan.
4. Mengembangkan kemampuan komunikasi taruna dalam menyampaikan materi secara lisan dan tertulis melalui laporan OJT.
5. Melatih kerjasama antar taruna dan personil lain untuk menciptakan suasana kerja yang harmonis, disiplin, dan penuh tanggung jawab.

1.2.1.2 Maksud pelaksanaan bagi taruna

Berikut adalah rincian maksud pelaksanaan OJT bagi taruna :

1. Memenuhi salah satu syarat pendidikan yang harus dilalui di Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Mendapatkan pemahaman tentang kondisi fisik, operasional, dan struktur organisasi serta lingkungan sosial di Bandar Udara tempat OJT dilaksanakan.
3. Memahami tantangan yang dihadapi oleh Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja, serta cara-cara untuk mengatasi masalah tersebut. Ini adalah kesempatan untuk mendapatkan pengalaman yang tidak bisa diperoleh di bangku kuliah.
4. Melatih kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan, sehingga dapat bekerja dengan baik dan benar serta memahami struktur organisasi di masing-masing unit.

5. Mendapatkan pemahaman tentang budaya kerja dan pengalaman langsung di dunia industri penerbangan, yang penting untuk memasuki dunia kerja.

1.2.2 Manfaat kegiatan on the job training (OJT)

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bagi Politeknik Penerbangan Surabaya :

1. Mahasiswa dapat memperoleh pemahaman mendalam tentang kebutuhan dan tuntutan pekerjaan di lokasi praktik.
2. Mempersiapkan diri secara komprehensif untuk menghadapi tantangan lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Melakukan pengamatan langsung terhadap penerapan teknologi modern dalam konteks pekerjaan sebenarnya.
4. Mengenal secara detail berbagai fasilitas dan peran strategis di lingkungan Bandar Udara tempat praktik.
5. Mengembangkan hubungan kerja sama yang saling menguntungkan antara perguruan tinggi dan berbagai institusi profesional untuk membuka kesempatan karier di masa mendatang.

Oleh karena itu *On the Job Training* (OJT) dirancang bukan sekadar sebagai wahana pembelajaran teoritis, melainkan sebagai jembatan efektif yang memungkinkan mahasiswa memasuki dunia profesional dengan bekal pengetahuan, keterampilan, dan kepercayaan diri yang memadai.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Bandar Udara Haluoleo Kendari

Bandar Udara Internasional Haluoleo terletak di wilayah Konawe Selatan, Provinsi Sulawesi Tenggara, Bandar Udara Internasional Haluoleo merupakan infrastruktur transportasi udara penting yang sebelumnya dikenal dengan nama Bandar Udara Wolter Monginsidi. Dengan kode identifikasi internasional (IATA: KDI dan ICAO: WAWW), bandara ini dikategorikan sebagai bandar udara kelas 1 untuk melayani penerbangan domestik. Lokasi strategis bandara berada di Jalan Wolter Monginsidi, Desa Ambaipua, Kecamatan Ranomeeto, Kabupaten Konawe Selatan. Sebagai bandar udara terbesar di Sulawesi Tenggara, fasilitas ini memainkan peran krusial dalam mendukung mobilitas transportasi di wilayah tersebut. Wilayah sekitar bandara memiliki keunggulan geografis yang signifikan, dengan potensi sumber daya alam yang melimpah. Kekayaan alam berupa hasil tambang, gas, dan komoditas pertanian menjadi faktor pendorong pengembangan dan peningkatan layanan transportasi udara di kawasan ini. Keberadaan bandar udara ini tidak sekadar menjadi pintu gerbang transportasi, melainkan juga berperan strategis dalam mendukung pengembangan ekonomi dan aksesibilitas wilayah Sulawesi Tenggara.

Segera setelah Proklamasi Kemerdekaan pada 17 Agustus 1945, seluruh aset peninggalan Jepang secara resmi beralih menjadi milik Pemerintah Republik Indonesia, termasuk Pangkalan TNI Angkatan Udara yang berlokasi di Kendari. Pada rentang waktu 1950 hingga 1958, terbentuklah Detasemen Angkatan Udara yang bemarkas di Pangkalan TNI Angkatan Udara Kendari. Kemudian, pada tanggal 27 Mei 1958, pangkalan tersebut mengalami perubahan nama resmi menjadi Pangkalan TNI Angkatan Udara Wolter Monginsidi Kendari, yang menandai babak baru dalam sejarah kelembagaan pertahanan udara di wilayah tersebut.

Pada tahun 1975, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara membentuk Satuan Kerja baru berdasarkan Surat Perintah Nomor SPRINT/23/VIII/1975 tertanggal 1 Agustus 1975. Unit kerja ini mulai beroperasi secara efektif pada 1 April 1976,

berlokasi di wilayah TNI Angkatan Udara pada Pangkalan Udara Wolter Monginsidi di Kendari. Periode selanjutnya ditandai dengan serangkaian perubahan kelembagaan. Pada tahun 1979, status pejabat perwakilan di Kendari dimodifikasi. Kemudian pada 1985, melalui Instruksi Menteri Perhubungan Nomor 379/PLX/PHB/VIII/1985 tanggal 28 Agustus, terjadi perubahan terminologi signifikan - istilah "Pelabuhan Udara" resmi diganti menjadi "Bandar Udara" atau disingkat "BANDARA", efektif mulai 1 September 1985. Puncak transformasi terjadi pada 1995 dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.4, yang meningkatkan status Bandar Udara Wolter Monginsidi dari Kelas III menjadi Kelas II. Perubahan ini menjadikannya Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Proses penyempurnaan terakhir dilakukan melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2008, yang ditandatangani pada 28 Januari 2010, melengkapi rangkaian evolusi kelembagaan bandar udara tersebut.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 43 Tahun 2010, Bandar Udara Wolter Monginsidi Kendari mengalami perubahan nama menjadi Bandar Udara Haluoleo Kendari, nama yang masih berlaku hingga saat ini. Seluruh aspek pengelolaan bandar udara sepenuhnya diatur oleh kebijakan dan peraturan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pada tahun 2014, melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 tanggal 12 September, terjadi perubahan terminologi signifikan - istilah "Bandar Udara" resmi digantikan dengan "Unit Penyelenggara Bandar Udara" (UPBU). Melalui regulasi tersebut, Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo Kendari mengalami peningkatan status kelembagaan, naik dari Bandar Udara Kelas II menjadi Bandar Udara Kelas I, yang menandakan pengembangan kapasitas dan kualitas layanan infrastruktur transportasi udara di wilayah tersebut.

Seiring dengan peningkatan status menjadi bandara kelas I dan pertumbuhan ekonomi di wilayah Sulawesi Tenggara, Bandara Haluoleo mengalami perkembangan signifikan dalam hal operasional penerbangan dan maskapai yang beroperasi. Berbagai maskapai penerbangan nasional telah membuka rute reguler ke dan dari Bandara Haluoleo, menjadikannya sebagai salah satu hub penerbangan

penting di kawasan Indonesia timur. Saat ini, Bandara Haluoleo melayani berbagai penerbangan dari maskapai besar nasional.

Tabel 2. 1 Maskapai di Bandara Haluoleo

Operator	Armada
Garuda Indonesia	Boeing 737 Series
Citilink	Airbus A320 Series
Lion Air	Boeing 737 Series
Batik Air	Airbus A320 Series
Rimbun air	Boeing 737 Series
Trigana Air	Boeing 737 Series
Super Air Jet	Airbus A320 Series
Wings Air	ATR 72 Series

Peningkatan layanan penerbangan ini didukung oleh infrastruktur bandara yang memadai, termasuk runway sepanjang 2.500 meter yang mampu menampung berbagai jenis pesawat komersial. Fasilitas pendukung seperti terminal penumpang modern, sistem navigasi canggih, dan peralatan ground handling yang lengkap turut mendukung kelancaran operasional penerbangan di Bandara Haluoleo.

Rute-rute penerbangan yang dilayani saat ini mencakup beberapa kota besar seperti Surabaya, Jakarta, Makassar, dan berbagai kota lainnya di Indonesia. Frekuensi penerbangan yang terus meningkat mencerminkan pertumbuhan permintaan transportasi udara di wilayah ini, yang didorong oleh aktivitas bisnis, pariwisata, dan mobilitas penduduk yang semakin tinggi.

2.2 Data Umum Bandar Udara Haluoleo Kendari

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo Kendari adalah sebagai berikut:

2.2.1 Lokasi dan nama bandar udara

Tabel 2. 2 Indikator Lokasi dan Nama Bandar Udara

1.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Haluoleo
2.	Nama Kota	Konawe Selatan/Kendari
3.	Provinsi	Nusa Tenggara Timur
4.	Kode IATA/ ICAO	KDI/ WAWW

2.2.2 Data geografis dan data administrasi bandar udara

Tabel 2. 3 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1.	Koordinat ARP Aerodrome	04° 05' 03" S 122° 24' 47"E
2.	Arah dan Jarak ke Kota	222°, 32 km from Kendari
3.	Magnetic Var/Annual Change	1°E (2020) / 0.09° Decreasing
4.	Elevasi/ Referensi Temperatur	189 <i>feet</i> diatas permukaan laut MSL / 32° C
5.	Elevasi Masing-Masing Threshold	Runway 08 : 040500.95S 1222431.13E Runway 26 : 040446.61S 1222550.93E
6.	Elevasi Tertinggi Touchdown Zone Pada Precision Approach Runway	NIL
7.	Penyelenggara Bandar Udara	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara - Halu Oleo
8.	Alamat Bandar Udara	Jl. Lanud WMI Desa Ambaipua, Kec.Ranomeeto, Kab. Konawe Selatan, Sulawesi Tenggara 93371
9.	Nomor Telepon	(0401) 3121980
10.	Telefax	(0401) 3121833
11.	Telex	-
12.	E-Mail	bandarawmi@yahoo.co.id
13.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan Yang Diizinkan	IFR/VFR
14.	Status	Domestik
16.	Keterangan	NIL

2.2.3 Jam operasi bandar udara

Tabel 2. 4 Jam Operasi Bandar Udara

1.	Pelayanan Pesawat Udara (AD Operational)	<i>Everyday</i> 06.00-20.00 WITA
----	---	----------------------------------

2.	Bea Cukai dan Imigrasi	NIL
3.	Kesehatan dan Sanitasi	06.00-20.00 WITA
4.	Kantor Pengarahan AIS	NIL
5.	Kantor Pelaporan ATS (ARO)	06.00-20.00 WITA
6.	Kantor Informasi MET	06.00-20.00 WITA
7.	ATS	24 Hours
8.	Pengisian Bahan Bakar Pesawat	06.00-20.00 WITA
9.	Penanganan	06.00-20.00 WITA
10.	Keamanan	24 Jam
11.	De-icing	<i>Not Aplicable</i>
12.	Remarks	- Waktu setempat : UTC+8 HR - AIS Tersedia di Kantor Regional AIS Makassar 24 Jam - Jam Operasional Diperpanjang Berdasarkan Permintaan

2.2.4 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara

Tabel 2. 5 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara
(*Handling Service and Facilities*)

4	<i>Cargo Handling Facilities</i>	<i>Available</i>
2.	<i>Fuel/Oil/Type</i>	JET A-1 (Avtur)
3.	<i>Fuelling Facilities/ Capacity</i>	1 truk 12.000L 2 truk 16.000L
4.	<i>De-icing facilities</i>	Not Applicable
5.	<i>Hangar space for visiting aircraft</i>	NIL
6.	<i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NIL

7.	Remarks	NIL
----	---------	-----

2.2.5 Fasilitas penumpang pesawat udara

Tabel 2. 6 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1.	Hotel	Di kota
2.	Restauran	Di kota
3.	Transportasi	Taxi, bus, sewa mobil
4.	Fasilitas Kesehatan	Di kota
5.	Bank and Kantor Pos	Di kota
6.	Kantor Pariwisata	Di kota
7.	Remarks	NIL

2.2.6 Peralatan dan pemadam kebakaran

Tabel 2. 7 Peralatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

1.	Kategori PKP-PK	7
2.	Peralatan PKP-PK	1 unit Foam Tender Type II 1 unit Foam Tender Type III 1 unit Foam Tender Type IV 1 unit Commando Car 1 unit Nurse Tender 3 units Ambulance
3.	Peralatan Pemindahan Pesawat udara yang rusak	NIL
4.	Remarks	Pemindahan pesawat yang rusak tersedia di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, Telp: (+62411) 3656000 ext. 6917

2.2.7 Sisi darat

Tabel 2. 8 Sisi Darat (*Landside*)

1.	Bangunan <i>Terminal Existing</i>	1.350 M^2
2.	Kantor Administrasi	500 M^2
3.	Area Parkir Kendaraan	3.250 M^2
4.	Gedung Power House	96 M^2
5.	Gedung Main Power House	360 M^2
6.	<i>Hand Held Metal Detektor</i>	5 Unit
7.	<i>Walk Through Metal Detektor</i>	2 Unit
8.	<i>X-Ray Cabin</i>	2 Unit
9.	<i>X-Ray Baggage</i>	1 Unit

2.2.8 Sisi udara

Tabel 2. 9 Sisi Udara (*Airside*)

1.	Runway (27/09)	: 1.650 M x 30 M : PCN 30/F/C/X/T
2.	Apron (A)	: 220 M x 40 M : PCN 30/F/C/X/T
3.	Apron (B)	: 108 M x 40 M : PCN 32/F/C/X/T
4.	Taxiway (A)	: 30 M x 15 M : PCN 30/F/C/X/T
5.	Taxiway (B)	: 35 M x 32 M : PCN 30/F/C/X/T
6.	Taxiway (C)	: 29 M x 28,9 M : PCN 34/F/C/X/T
7.	Turning Area	: 10 M x 150 M (Dua Sisi)
8.	Gedung PKP-PK	: 550 M^2

2.2.9 Apron, taxi way, dan lokasi cek data

Tabel 2. 10 Apron, taxi way, dan lokasi cek data

1.	Apron Surface And Strength	Designation = North Apron Surface = Concrete
----	----------------------------	---

		Strength = PCN 69/R/C/X/T Designation = South Apron Surface = Asphalt Strength = PCN 35/F/C/X/T
2.	Taxiway Width, Surface And Strength	Designation = TWY A Width = 23 m Surface = Asphalt Strength = PCN 56/F/C/X/T Designation = TWY B Width = 23 m Surface = Asphalt Strength = PCN 50/F/C/X/T Designation = TWY C Width = 23 m Surface = Asphalt Strength = PCN 35/F/C/X/T
3.	Lokasi dan ketinggian titik pemeriksaan altimeter	164 feet
4.	VOR checkpoints	NIL
5.	INS checkpoints	See AD Char
6.	<i>Remark</i>	Dimension of Aprons : North Apron : 373 x 113 m South Apron : 177 x 60 m

2.2.10 Sistem panduan dan kontrol gerakan permukaan dan tanda

Tabel 2. 11 *Surface Movement Guidance And Control System And Markings*

1.	Penggunaan tanda pengenalan tempat parkir pesawat, garis panduan TWY, dan	Aircraft Stand ID Signs : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
----	---	---

	sistem panduan visual parkir/ dok di tempat parkir pesawat	TWY Guidelines : See AD Chart Visual Docking Guidance System : Available at Aircraft Stand 2 and 3
2.	RWY and TWY markings and LGT	Marking RWY : RWY End, THR, Designation, Centre line, Aiming Point, TDZ, Side Stripe, Turn Pad TWY : Centre line, RWY Holding Position, Edge Light RWY : Edge, THR, RWY End, RTIL TWY : Edge
3.	Stop bars and Runway guard lights	NIL
4.	Other runway protection measures	NIL
5.	Remarks	NIL

2.2.11 Karakteristik fisik landasan pacu

Tabel 2. 12 *Runway Physical Characteristics*

Designations RWY NR	True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation
1	2	3	4	5

1	08	079.86°	2 500 x 45	44/F/C/X/T Asphalt	040500.95S 1222431.13E
2	26	259.85°	2 500 x 45	44/F/C/X/T Asphalt	040446.61S 1222550.93E

2.2.12 Jarak yang dinyatakan

Tabel 2. 13 *Declared Distances*

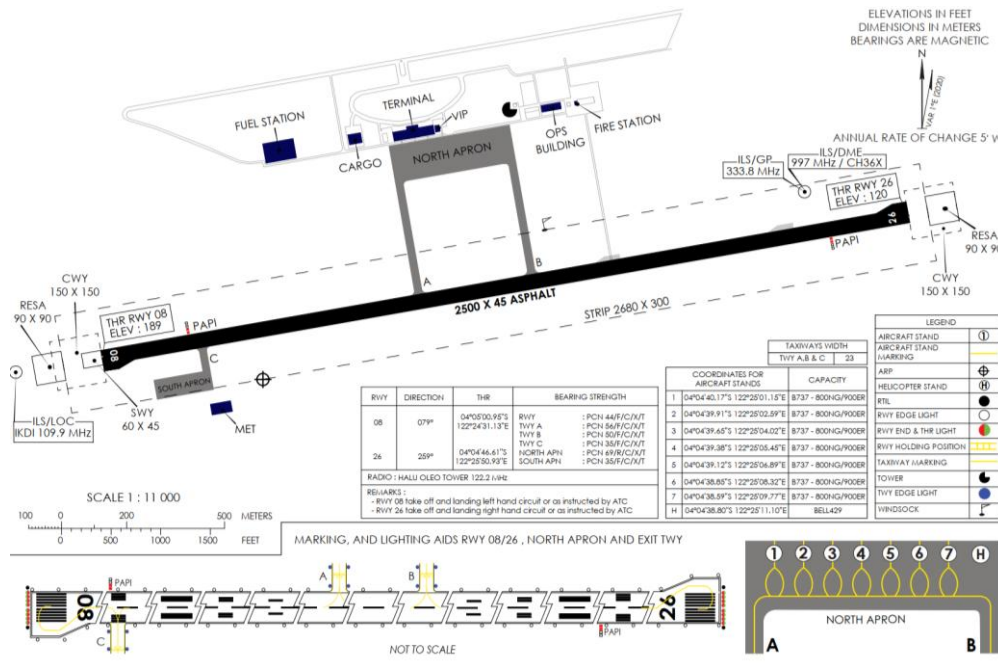
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
08	2500	2650	2500	2500	NIL
26	2500	2650	2500	2500	NIL

2.2.13 Wilayah pendaratan helikopter

Tabel 2. 14 *Helicopter Landing Area*

1.	Coordinates TLOF or THR of FATO	TLOF : 040438.80S 1222511.10E
2.	Geoid undulation	NIL
3.	TLOF and/or FATO elevation M / FT	214 feet
4.	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF : 16 x 16 m, Concrete, PCN 69/R/C/X/T
5.	True BRG of FATO	NIL
6.	Declared distance available	NIL
7.	APP and FATO lighting	NIL
8.	Remarks	NIL

2.2.14 Layout bandar udara



Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Haluoleo

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Haluoleo

Kepala Bandar Udara memiliki peran strategis sebagai koordinator utama dalam pengelolaan kompleks kegiatan bandara. Posisi ini membawa tanggung

jawab signifikan dalam menjalankan fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan.

1. Kepala Bandar Udara bertindak sebagai koordinator utama dalam pelaksanaan kegiatan bandara., fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang :
 - a. Melakukan koordinasi berperan aktif dalam mengkoordinasikan seluruh kegiatan fungsi pemerintahan dan layanan jasa kebandarudaraan. Tujuan utamanya adalah menjamin kelancaran operasional di kawasan bandara, memastikan setiap unit dan instansi dapat berinteraksi secara efektif dan efisien.
 - b. Melakukan penyelesaian masalah kompleks memiliki kewenangan khusus untuk menyelesaikan permasalahan operasional yang bersifat rumit dan tidak dapat diselesaikan secara mandiri oleh masing-masing instansi pemerintah, badan hukum indonesia, atau unit kerja terkait.
2. Kepala Sub Bagian Keuangan dan Tata Usaha mempunyai beberapa tugas diantaranya adalah:
 - a. Melaksanakan penyusunan rencana dan program
 - b. Rencana strategis bisnis dan rencana bisnis dan anggaran
 - c. Pengelolaan keuangan dan barang milik negara
 - d. Pengelolaan kepegawaian
 - e. Pengelolaan ketatausahaan dan kerumahtanggaan
 - f. Pengelolaan hukum
 - g. Pengelolaan hubungan dengan masyarakat
 - h. Koordinasi dengan instansi/lembaga terkait
 - i. Penyelenggaraan Bandar Udara
 - j. Evaluasi dan pelaporan.

Kepala Sub Bagian Keuangan dan Tata Usaha juga membawahi beberapa kornit dan unit, diantaranya adalah :

1. Penanggung Jawab Keuangan
2. Penanggung Jawab Perlengkapan
3. Penanggung Jawab Kepegawaian
4. Penanggung Jawab Tata Usaha

3. Kepala Seksi Teknik dan Operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas seluruh kegiatan teknis dan operasional di lingkungan bandara. Dalam menjalankan tugasnya, Kepala Seksi Teknik dan Operasi dibantu oleh beberapa ketua kelompok jabatan fungsional, antara lain:

- a. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
- b. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
- c. Pimpinan Kelompok Teknisi Apron Movement Control (AMC)
- d. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
- e. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan
- f. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan

Kepala Seksi bertugas melakukan pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar Bandar Udara. Selain itu, tugas tersebut mencakup pengelolaan fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara, penyusunan jadwal penerbangan, serta penyiapan penyusunan rencana induk Bandar Udara dan aerodrome manual.

4. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat bertugas melaksanakan kegiatan operasional keamanan bandar udara dan angkutan udara, serta melakukan pengawasan dan pengendalian keamanan penerbangan. Dalam menjalankan tanggung jawabnya, Bidang Keamanan Penerbangan memiliki fungsi strategis untuk menjamin keselamatan dan keamanan seluruh aktivitas di kawasan bandara. :

- a. Penyusunan program pengamanan bandar udara dan program penanganan keadaan tidak terduga atau darurat
- b. Pelayanan pengangkutan dan pengamanan penumpang, awak pesawat udara, barang, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata
- c. Pengawasan dan rekomendasi pemberian izin masuk orang dan kendaraan (Person Area Service/PAS dan Tanda Izin Mengemudi/TIM) di daerah terbatas
- d. Penyediaan home base dalam rangka keadaan darurat
- e. Pengawasan dan pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja bandar udara

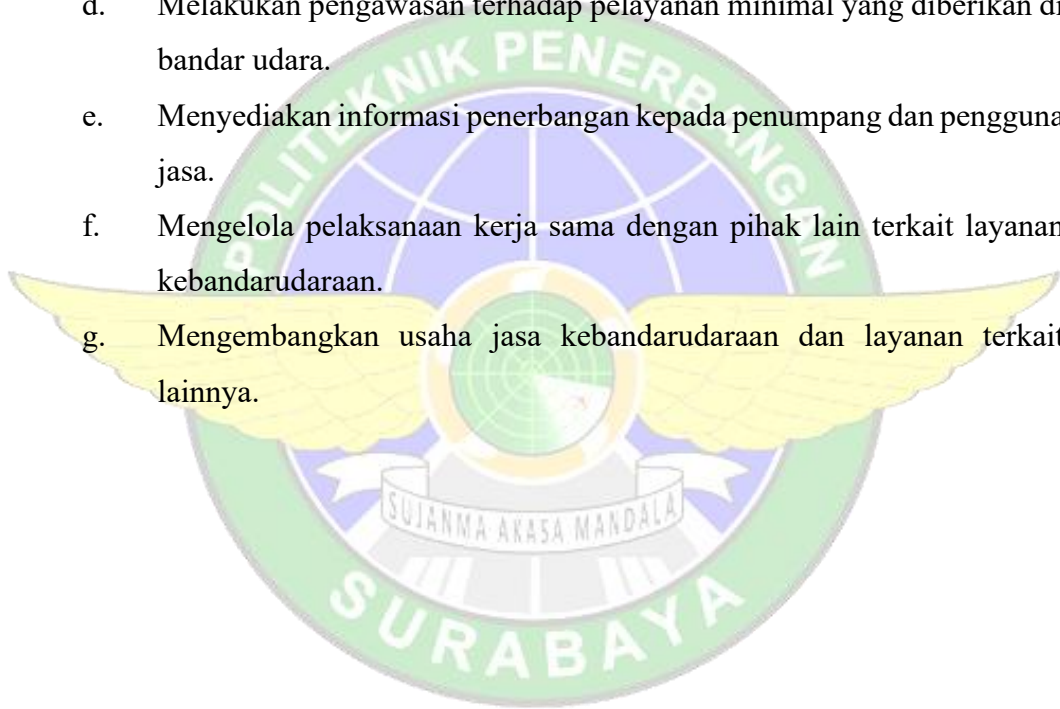
- f. Penyusunan program keamanan Bandar Udara, program penanggulangan keadaan darurat, dan rencana kontinjensi

Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari:

- a. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
- b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)

5. Ketua Seksi Pelayanan dan Kerja Sama mempunyai tugas yaitu :

- a. Melaksanakan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang.
- b. Mengelola dan mengawasi fasilitas kargo serta penunjang lainnya.
- c. Mengendalikan higiene dan sanitasi di area bandar udara.
- d. Melakukan pengawasan terhadap pelayanan minimal yang diberikan di bandar udara.
- e. Menyediakan informasi penerbangan kepada penumpang dan pengguna jasa.
- f. Mengelola pelaksanaan kerja sama dengan pihak lain terkait layanan kebandarudaraan.
- g. Mengembangkan usaha jasa kebandarudaraan dan layanan terkait lainnya.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara, atau yang lebih dikenal dengan sebutan bandara, merupakan fasilitas krusial yang mendukung operasional pesawat terbang, baik pesawat fixed-wing maupun helikopter, dalam proses lepas landas dan pendaratan. Lebih dari sekadar tempat naik turun pesawat, bandara berfungsi sebagai penghubung vital antara sistem transportasi udara dan darat. Di bandara, berbagai layanan esensial disediakan, mulai dari penanganan keberangkatan dan kedatangan pesawat, pengelolaan bongkar muat barang, hingga pengaturan pergerakan penumpang

Menurut standar internasional yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), bandar udara didefinisikan sebagai wilayah khusus yang mencakup daratan atau perairan. Area ini dilengkapi dengan berbagai bangunan, instalasi, dan perangkat yang secara khusus dirancang untuk mendukung aktivitas pesawat, meliputi proses kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di kawasan bandara (International Civil Aviation Organization, 2018). Dari perspektif nasional, PT Angkasa Pura I (Persero) memberikan definisi yang lebih komprehensif. Menurutnya, bandar udara merupakan lapangan udara yang telah dilengkapi dengan infrastruktur dan peralatan canggih. Tujuan utamanya adalah menjamin tersedianya fasilitas yang memadai untuk mendukung transportasi udara dan memenuhi kebutuhan masyarakat.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33, Bandar udara merupakan kawasan spesifik di daratan atau perairan dengan batasan yang jelas, dipergunakan sebagai arena pesawat udara melaksanakan pendaratan dan lepas landas, proses naik turun penumpang, kegiatan bongkar muat barang serta perpindahan antarmode transportasi, yang dilengkapi dengan infrastruktur keselamatan, sistem keamanan penerbangan dan fasilitas pendukung esensial lainnya (Undang-Undang Nomor 1, 2009). Berdasarkan definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah fasilitas fundamental tempat pesawat terbang melakukan proses lepas landas dan pendaratan.

3.2 Apron

Apron merupakan area di bandar udara yang difungsikan untuk serangkaian kegiatan operasional pesawat, mencakup bongkar muat penumpang dan barang, pengisian bahan bakar, parkir, dan pemeliharaan. Merujuk pada SKEP/100/XI/1985 perihal Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, apron dimaknai sebagai kawasan khusus di bandar udara yang diperuntukkan guna penempatan pesawat, fasilitasi naik turun penumpang, penanganan kargo dan pos, pengisian bahan bakar, serta sebagai lokasi parkir dan perawatan pesawat (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 1985).

Dalam Annex 14 "Aerodromes" Volume I, apron dijelaskan sebagai area tertentu di bandar udara yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat dengan tujuan memuat atau membongkar penumpang, surat, atau kargo, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan (International Civil Aviation Organization, 2018). Sementara itu, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara menyebutkan bahwa apron merupakan fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo, pengisian bahan bakar, parkir, dan perawatan pesawat (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2005). Daerah sisi udara (airside) terdapat 2 area yaitu:

1. Maneuvering Area dan,
2. Movement Area berkaitan dengan keselamatan penerbang.

Menurut PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan SIpII Bagian 139 disebutkan bahwa manajemen keselamatan apron harus mencakup perlindungan terhadap berbagai bahaya, termasuk perlindungan dari jet blast dan pembersihan apron. Selain itu, semua pekerja di apron harus dilengkapi dengan perlengkapan yang tepat, seperti alat komunikasi, pakaian visibilitas tinggi, dan peralatan pemadam kebakaran yang sesuai untuk tindakan awal dalam kecelakaan kebakaran bahan bakar latihan dan Penggunaan APD, Pada bagian 9.5.5, disebutkan bahwa semua orang yang terlibat dalam kegiatan di apron harus terlatih dan dilengkapi dengan perlengkapan yang sesuai. Ini termasuk pakaian visibilitas tinggi dan peralatan keselamatan lainnya

untuk mendukung operasional yang aman, terutama dalam hal perawatan dan pemeliharaan fasilitas apron .

Berikut tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Kep.Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 1999) pasal 28 bahwa setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:

- 1 Di luar apron (access road) 40 km/jam;
- 2 Pada jalan-jalan lingkungan perparkiran pesawat udara (service road) 25 km/jam;
- 3 Di daerah make-up / break down area 15 km/jam;
- 4 Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (apron) 10 km/jam.

Berikut beberapa hal yang dilarang jika berada di kawasan sisi udara atau apron:

1. Meninggalkan kendaraan dalam kondisi tidak diawasi
2. Melakukan tindakan mendahului kendaraan yang bergerak pada jalur yang sama
3. Memarkir kendaraan pada area pergerakan, jalur lalu lintas kendaraan, atau lintas garbarata di luar zona yang diizinkan, kecuali untuk keperluan pelayanan pesawat udara
4. Mengemudikan atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor, atau badan pesawat udara, kecuali untuk tujuan memberikan layanan khusus
5. Menghidupkan mesin kendaraan dengan jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang melakukan pengisian bahan bakar
6. Memundurkan atau menyebabkan kendaraan bergerak mundur menuju pesawat udara, kecuali dalam proses pelayanan dan dipandu petugas berwenang
7. Menjalankan kendaraan mendekati pesawat udara yang mesinnya masih aktif
8. Menarik kendaraan lain tanpa menggunakan sarana khusus yang diperuntukkan
9. Melakukan pengisian bahan bakar pada area yang tidak ditentukan
10. Mengemudikan kendaraan dengan cara yang membahayakan kendaraan atau individu di sekitarnya

11. Menempatkan atau menggerakkan kendaraan di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau dalam proses pemindahan
12. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang aktif
13. Melaksanakan perbaikan kendaraan pada area yang dilarang

3.3 *Apron Movement Control (AMC)*

Pada fasilitas apron, dibutuhkan personel dengan tingkat kesiapan dan responsivitas optimal, mengingat kompleksitas tugas operasional seperti penentuan lokasi parkir pesawat udara. Personel tersebut dikenal sebagai AMC (Apron Movement Control). AMC merupakan tenaga profesional Bandar Udara yang telah memperoleh lisensi dan rating resmi untuk menjalankan sejumlah tanggung jawab kritis, mencakup pengoperasian penerbangan, pengawasan, pemantauan pergerakan pesawat udara, pengendalian lalu lintas kendaraan, pengawasan pergerakan penumpang, pemeliharaan kebersihan kawasan sisi udara, serta pendokumentasian data penerbangan di area apron. Aktivitas pengawasan yang dilaksanakan oleh AMC memiliki fokus utama menjamin aspek keamanan dan keselamatan pada seluruh rangkaian aktivitas penerbangan, serta membangun budaya kedisiplinan di kalangan pengguna jasa yang berimplikasi terhadap kelancaran operasional di sisi udara.

Dalam konteks yang lebih menyeluruh, AMC (Apron Movement Control) difokuskan pada pelaksanaan pengawasan komprehensif terhadap dinamika lalu lintas di kawasan apron. Ruang lingkup pengawasan meliputi tiga domain utama: pergerakan pesawat di udara, mobilitas kendaraan, serta aktivitas seluruh personel di area bandara. Konsep pengawasan yang diterapkan bertujuan mencegah potensi insiden tabrakan antara ketiga komponen lalu lintas yang beroperasi secara bersamaan di ruang terbatas. Lebih lanjut, mekanisme pengawasan dirancang untuk memastikan sistem manajemen lalu lintas dapat berjalan dengan tingkat efisiensi dan efektivitas maksimal. Secara struktural, unit AMC diposisikan di bawah supervisi Kepala Seksi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat, dengan seorang Kepala Unit AMC yang mengendalikan operasional.

Sistem operasional AMC meliputi pemberian instruksi serta pelaksanaan pengawasan terhadap seluruh kendaraan dan personel yang berdasarkan fungsinya memang memerlukan akses operasional di kawasan pergerakan pesawat udara. Selain itu, cakupan tugasnya juga meliputi pemberian asistensi terhadap pesawat udara yang sedang menuju lokasi parkir yang telah ditetapkan. Perlu ditambahkan bahwa dalam pelaksanaan operasional, AMC turut berpartisipasi dalam mencegah kemungkinan masuknya kendaraan yang tidak memiliki otorisasi atau tidak menerapkan prinsip kehati-hatian di area sisi udara.

Penyelenggaraan fungsi AMC dilaksanakan dengan memperhatikan faktor-faktor keselarasan dan integrasi operasional antar unit-unit yang terlibat dalam sistem pengaturan lalu lintas pesawat udara di apron, khususnya dengan operasi lalu lintas terminal. Unit AMC memiliki tanggung jawab sebagai penanggung jawab utama dalam kegiatan penyediaan layanan operasi penerbangan, pengelolaan fasilitas apron, dan pengawasan terhadap seluruh pihak yang memiliki kepentingan di kawasan sisi udara (air side).

Unit AMC memiliki tanggung jawab komprehensif dalam melaksanakan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara dan kendaraan di kawasan sisi udara. Fungsinya mencakup pengawasan dan koordinasi pemeliharaan kebersihan, serta monitoring aktivitas pergerakan lalu lintas kendaraan, personel pekerja, dan penumpang di wilayah sisi udara (airside). Dalam implementasi Manajemen Operasi Sisi Udara, AMC menyelenggarakan koordinasi layanan yang meliputi:

1. Pengaturan sistem parkir pesawat udara
2. Prosedur Push Back dan Start Engine
3. Pelaksanaan marshalling
4. Pengawasan operasional kendaraan di sisi udara
5. Penerbitan dokumen izin kendaraan operasional dan Ground Support Equipment (GSE)
6. Penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) apron
7. Pemeliharaan kebersihan apron
8. Penanganan insiden tumpahan bahan bakar (fuel spillage)

Dalam pelaksanaan tugasnya, unit Apron Movement Control (AMC) berfungsi sebagai unit pelayanan dan pengawasan di sisi udara (air side).

3.3.1 Fungsi pelayanan

Fungsi pelayanan operasional meliputi:

- 1 Pelayanan marshalling bagi pesawat yang membutuhkan.
- 2 Pemberian pelayanan pencatatan data penerbangan untuk kebutuhan FDI (Flight Data Information).
- 3 Pelayanan BCB (*Baggage Conveyor Belt*).
- 4 Pengkoordinasian tugas-tugas untuk pelayanan operasional berbagai unit sewaktu-waktu diperlukan.

3.3.2 Fungsi pengawasan

Fungsi pengawasan AMC meliputi:

1. Penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
2. Pemberian tanda stiker/logo bagi kendaraan operasional yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
3. Pengawasan atas jalannya lalu-lintas kendaraan dan personil di sisi udara (air side).

Unit AMC memiliki tugas yang diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan SIpII Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Aerodrome Daratan (Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2023) Bab 9 poin 9.5.6, yang mencakup:

1. Melaksanakan pembinaan terhadap personel, peralatan/kendaraan, dan pesawat udara di area apron
2. Menyelenggarakan pengawasan dan pengendalian lalu lintas pergerakan di apron
3. Mengatur dan menata sistem parkir pesawat di apron
4. Menjamin standar kebersihan di kawasan apron
5. Memastikan kondisi fasilitas apron tetap optimal

6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan, dan pesawat udara di apron
7. Menganalisis seluruh aktivitas di apron pada periode peak hour/peak normal/peak season
8. Merancang rencana parkir pesawat pada kondisi tidak normal/darurat
9. Menganalisis dan berkoordinasi terhadap kegiatan operasional di apron
10. Melakukan investigasi dan pelaporan insiden di apron
11. Menganalisis, merekomendasikan, dan mencegah terulangnya incident/accident
12. Melaksanakan monitoring visual terhadap aircraft stand

3.4 Marshaller

Marshaller adalah personel yang bertanggung jawab untuk mengarahkan pesawat saat berada di darat, terutama selama proses parkir dan pushback. Menurut ICAO pada Annex 14 marshaller adalah personel yang bersertifikasi untuk memberikan sinyal standar kepada operator pesawat untuk membantu pergerakan aman pesawat di area pergerakan bandara (International Civil Aviation Organization, 2018). Marshalling pesawat adalah proses yang melibatkan panduan dan pengarahan pesawat oleh petugas marshaller yang bertugas memastikan pesawat parkir dengan benar di area apron bandara. Marshalling merupakan bagian penting dari pengelolaan lalu lintas udara di bandara dan memiliki peran yang sangat vital dalam menjaga keselamatan operasional pesawat. Proses ini melibatkan keterampilan visual dan pengendalian jarak dekat antara petugas dan pesawat, yang berfungsi untuk memberikan instruksi yang jelas kepada pilot untuk memarkir pesawat dengan aman.

Menurut International Civil Aviation Organization (International Civil Aviation Organization, 2018), marshaller adalah personel terlatih yang bertugas memandu pesawat untuk parkir dengan aman menggunakan sinyal standar yang dikenali secara internasional. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/04/I/1997 tentang Sertifikat Kecakapan Pemandu Parkir Pesawat Udara, Sertifikat Kecakapan Operator Garbarata, dan Sertifikat Kecakapan

Operator Peralatan Pelayanan Darurat Pesawat Udara bahwa marshaller atau pemandu parkir pesawat adalah personil yang bertugas memandu pesawat udara saat akan melakukan parkir di apron, saat menghidupkan mesin, dengan menggunakan aba-aba yang sesuai dengan ketentuan (Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 1997). Marshaller ini harus memiliki sertifikat kecakapan atau lisesnsi yang sesuai.

Fungsi utama seorang marshaller adalah untuk memastikan bahwa pesawat parkir di tempat yang telah ditentukan dengan aman, menjaga jarak yang cukup antara pesawat dan objek lainnya, serta menghindari terjadinya tabrakan atau kerusakan fasilitas bandara. Hal ini memerlukan koordinasi yang baik antara marshaller, pengendali lalu lintas udara, dan pilot. Selain itu, petugas marshaller harus memahami tata letak apron, tanda-tanda panduan, serta alat yang digunakan untuk memandu pesawat. Keberhasilan marshalling bergantung pada ketepatan sinyal yang diberikan dan kemampuan untuk membaca situasi dengan cepat dan tepat. Peran marshaller menjadi semakin penting di bandara modern dengan layout kompleks dan lalu lintas padat, di mana risiko tabrakan antara pesawat dengan kendaraan darat atau infrastruktur meningkat (Federal Aviation Administration, 2016).

Tanggung jawab utama marshaller meliputi memberikan instruksi kepada pilot mengenai posisi pesawat, memastikan bahwa area di sekitar pesawat aman dari rintangan, dan mengawasi pergerakan pesawat di apron. Marshaller juga harus berkoordinasi dengan petugas lain, seperti pengemudi *Aircraft Towing Tractor* dan petugas pemeliharaan, untuk memastikan bahwa semua prosedur keselamatan diikuti. Keterampilan komunikasi yang baik dan pemahaman yang mendalam tentang prosedur operasional bandara adalah kunci untuk menjalankan tugas ini dengan efektif.

Untuk menjadi marshaller harus menjalani pelatihan khusus yang mencakup teknik pengendalian lalu lintas pesawat, penggunaan alat bantu visual, dan pemahaman tentang prosedur keselamatan. Pelatihan ini sering kali mencakup simulasi situasi nyata di bandara untuk mempersiapkan marshaller menghadapi berbagai kondisi yang mungkin terjadi. Selain itu, marshaller harus memiliki

pengetahuan tentang berbagai jenis pesawat dan karakteristiknya untuk memberikan instruksi yang tepat.

Marshaller menggunakan berbagai alat dan sinyal visual untuk memberikan petunjuk kepada pilot, terutama pada saat kondisi visibilitas terbatas. Sinyal-sinyal yang digunakan umumnya berbentuk gerakan tangan yang terstandarisasi, yang mengindikasikan pergerakan pesawat, baik itu maju, mundur, atau berhenti. Penggunaan sinyal visual ini sangat penting untuk menghindari kesalahan yang dapat terjadi jika hanya bergantung pada komunikasi radio, mengingat jarak antara marshaller dan pesawat terkadang sangat dekat.

Keselamatan adalah aspek paling penting dalam pekerjaan marshaller, dikarenakan marshaller harus selalu waspada terhadap lingkungan sekitar dan potensi bahaya, seperti pergerakan kendaraan lain dan pesawat. Kecelakaan yang melibatkan marshaller sering kali disebabkan oleh kurangnya komunikasi atau kesalahan dalam memberikan instruksi. Oleh karena itu, penting bagi marshaller untuk memiliki pemahaman yang kuat tentang prosedur keselamatan dan untuk selalu mengikuti protokol yang telah ditetapkan.

Dengan kemajuan teknologi, peran marshaller juga mulai beradaptasi. Penggunaan sistem komunikasi radio dan perangkat lunak manajemen lalu lintas pesawat dapat meningkatkan efisiensi dan keselamatan. Beberapa bandara telah mengimplementasikan sistem otomatisasi yang membantu marshaller dalam mengarahkan pesawat, meskipun peran manusia tetap sangat penting dalam situasi yang kompleks.

Salah satu tantangan utama yang dihadapi marshaller adalah bekerja dalam kondisi cuaca yang buruk, seperti kabut, hujan, atau salju. Kondisi ini dapat mengurangi visibilitas dan meningkatkan risiko kecelakaan. Oleh karena itu, marshaller harus dilatih untuk tetap tenang dan efektif dalam situasi yang menantang, serta mampu beradaptasi dengan cepat terhadap perubahan kondisi. Kualitas pelatihan marshaller sangat mempengaruhi efisiensi dan keselamatan operasi bandara. Pelatihan yang mencakup pemahaman tentang sinyal visual, prosedur keselamatan, serta keterampilan komunikasi dapat mengurangi potensi

kesalahan dalam pengarahan pesawat. Kemudian, pentingnya pengetahuan marshaller mengenai prosedur darurat dan kemampuan untuk merespons dengan cepat dalam situasi kritis juga mulai diperhatikan..

Berdasarkan pandangan dari (Civil Aviation Authority, 2018), *marshalling* pesawat juga berperan dalam mendukung keselamatan penerbangan secara keseluruhan. *Marshalling* bekerja dengan pengendali lalu lintas udara dan tim ground handling untuk memastikan bahwa pesawat diparkir dengan benar, dan fasilitas di sekitar apron tetap aman dari potensi bahaya. *Marshalling* yang tepat tidak hanya menghindari kecelakaan yang melibatkan pesawat, tetapi juga dapat mengurangi risiko cedera pada staf bandara dan kerusakan pada infrastruktur fasilitas bandara.

3.5 Alat Pelindung Diri (APD)

Alat Pelindung Diri (APD) merupakan komponen penting dalam menjamin keselamatan dan kesehatan personel yang bekerja di lingkungan bandara, khususnya bagi marshaller yang bertugas memberikan panduan visual kepada pilot saat manuver pesawat di darat. Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri, APD didefinisikan sebagai suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja (Kementrian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, 2010).

Federal Aviation Administration (Federal Aviation Administration & Division, 2010) mendefinisikan APD sebagai peralatan yang digunakan untuk melindungi pekerja dari bahaya yang dapat menyebabkan cedera atau gangguan kesehatan di lingkungan kerja. Khusus untuk marshaller, APD dirancang untuk memberikan perlindungan terhadap bahaya spesifik seperti kebisingan tinggi, paparan bahan bakar, cuaca ekstrem, dan visibilitas rendah.

Berdasarkan penelitian Occupational Safety and Health Administration (Occupational Safety and Health Administration, 2025), komponen utama APD untuk marshaller terdiri dari:

1. Rompi reflektif: Pentingnya rompi reflektif dengan strip retro-reflektif yang memenuhi standar untuk memastikan visibilitas optimal dalam berbagai kondisi pencahayaan. Rompi ini umumnya berwarna oranye terang atau hijau-kuning fluorescent untuk memaksimalkan kontras dengan lingkungan sekitar.
2. Pelindung pendengaran: Mengingat tingkat kebisingan di apron dapat mencapai 140 dB saat pesawat beroperasi, maka marshaller harus menggunakan ear muff atau ear plug dengan Noise Reduction Rating (NRR) minimal 25 dB untuk mencegah kerusakan pendengaran.
3. Sarung tangan sinyal : menjelaskan bahwa sarung tangan yang digunakan marshaller harus memiliki karakteristik khusus berupa warna yang kontras (biasanya oranye atau hijau fluorescent) dan material retro-reflektif untuk meningkatkan visibilitas sinyal tangan, terutama dalam kondisi pencahayaan rendah.
4. Alas kaki keselamatan: Sepatu keselamatan (*Safety Shoes*) untuk marshaller harus memenuhi standar dengan fitur anti-slip, tahan minyak, dan toe cap untuk melindungi dari bahaya tumpahan bahan bakar dan peralatan berat di apron.
5. Pelindung mata: Dalam lingkungan dengan potensi paparan debu, debris, dan silau, maka penggunaan kacamata keselamatan dengan rating UV protection dan anti-fog untuk marshaller.
6. Pakaian tahan cuaca: Mengingat marshaller bekerja di luar ruangan dalam berbagai kondisi cuaca, maka penggunaan jaket tahan air, tahan angin, dan berinsulasi yang tidak mengganggu pergerakan saat memberikan sinyal.

Menurut PT. Global Sky Aviation dalam prosedur operasional marshaller atau pemandu parkir pesawat, petugas marshaller diwajibkan mengenakan seragam yang sesuai dengan standar keselamatan dan operasional (Global Sky Aviation, 2023) yang berlaku maka diperlukan ketentuan untuk seragam dan pemberian aba-aba sebagai berikut:

1. Pakaian
 - Bentuk pakaian berupa rompi untuk cuaca cerah dan jaket untuk musim hujan.

- Ukuran pakaian all size.
- Warna seragam dapat berupa merah jingga, hijau stabil, atau warna lain yang disesuaikan.
- Terdapat tulisan "Marshaller" dengan huruf cetak berwarna abu-abu metalik di bagian punggung yang dapat memantulkan cahaya dalam cuaca gelap atau malam hari.
- Terdapat nomor di bagian dada sebelah kiri dan di bagian punggung bawah.
- Bahan seragam disesuaikan dengan kondisi cuaca.

2. Alat Bantu Pemberian Aba-aba

- Sarung tangan ukuran besar, terbuat dari bahan kulit, tahan air dan panas, dengan warna terang.
- Bats ukuran sedang, terbuat dari bahan ringan, tahan air dan panas, berwarna merah jingga.
- Senter, ukuran sedang, terbuat dari bahan yang tahan air dan panas, digunakan dalam cuaca gelap atau hujan

Dalam prosedur safety and ramp (Global Sky Aviation, 2023) dijelaskan juga bahwa Alat pelindung diri (APD) sangat penting untuk memastikan keselamatan petugas yang bekerja di Ramp Area, mengingat adanya risiko tinggi seperti kebisingan, semburan mesin jet, dan bahaya fisik lainnya. Penggunaan penutup telinga (ear plugs) yang disetujui oleh Departemen Kesehatan sangat diperlukan untuk melindungi pendengaran dari kebisingan mesin jet yang berpotensi merusak telinga dalam jangka panjang. Selain itu, petugas juga harus menjaga jarak aman dari mesin yang sedang beroperasi, mengingat semburan dan suhu yang tinggi dapat membahayakan keselamatan fisik.

Berdasarkan SOP Marshalling di Bandar Udara Haluoleo, petugas Apron Movement Control (AMC) harus menggunakan alat pelindung diri (APD) yang lengkap dan sesuai standar keselamatan selama proses pemandu parkir pesawat. Alat pelindung diri yang digunakan adalah:

1. Safety Vest: Untuk memastikan petugas terlihat dengan jelas di area apron, baik pada siang hari maupun malam hari.

2. Safety Shoes: Sepatu pelindung yang digunakan untuk melindungi kaki petugas dari potensi bahaya seperti benda tajam atau berat yang jatuh.
3. Safety Gloves: Sarung tangan untuk melindungi tangan petugas dari cedera akibat kontak dengan peralatan atau benda tajam.
4. Ear Muff: Alat pelindung telinga yang digunakan untuk melindungi pendengaran dari kebisingan tinggi, terutama di dekat mesin pesawat yang sedang beroperasi.
5. Bet Marshaller/Flash Light: Alat bantu untuk memberikan sinyal panduan kepada pilot, baik pada siang maupun malam hari, agar pesawat dapat diparkir dengan aman.

3.6 Safety Awareness

Safety Awareness adalah pemahaman dan perhatian individu terhadap keselamatan di lingkungan kerja. Ini mencakup pengetahuan tentang potensi bahaya, risiko yang mungkin dihadapi, serta tindakan pencegahan yang perlu diambil untuk mengurangi kemungkinan kecelakaan atau cedera. Kesadaran ini sangat penting dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman dan produktif. Meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di lingkungan bandar udara adalah langkah penting untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat (Nurul Widi Anggraeni et al., 2021). Pengembangan model integratif yang menghubungkan kesadaran keselamatan dengan iklim keselamatan organisasi, mendemonstrasikan bagaimana persepsi individu dan norma kelompok saling berinteraksi dalam membentuk perilaku keselamatan (Casey et al., 2017).

Safety awareness atau kesadaran keselamatan dalam penerbangan merujuk pada tingkat perhatian, pengetahuan, dan sikap terhadap aspek-aspek keselamatan yang dimiliki oleh seluruh pihak yang terlibat dalam industri penerbangan—mulai dari penumpang, awak kabin, pilot, hingga staf bandara. Dalam konteks ini, kesadaran keselamatan bukan hanya tentang memahami prosedur keselamatan, tetapi juga mencakup kesiapan mental untuk mengantisipasi, mengenali, dan merespons potensi bahaya (Liao, 2015). Safety awareness bukan hanya tentang menghindari hal-hal yang salah, tetapi juga memastikan hal-hal yang benar terjadi di bawah berbagai kondisi. Pendekatan ini menekankan adaptabilitas dan resiliensi

sebagai komponen penting dari kesadaran keselamatan modern. Penelitian oleh Dekker (Dekker, 2019) juga menunjukkan bahwa safety awareness kini dipahami sebagai fenomena sosio-teknis yang kompleks, di mana kesadaran individu terjalin dengan sistem organisasi, teknologi, dan budaya.

Berdasarkan penelitian terkini, beberapa faktor utama yang menyebabkan kurangnya kesadaran keselamatan meliputi:

1. Kurangnya pengawasan, salah satu faktor utama adalah kurangnya pengawasan yang ketat dari manajemen terhadap penggunaan APD (Nurul Widi Anggraeni et al., 2021). Penelitian menunjukkan bahwa tanpa pengawasan yang memadai, pekerja cenderung mengabaikan kewajiban untuk menggunakan APD secara lengkap.
2. Rendahnya pengetahuan dan sikap, banyak pekerja memiliki pengetahuan yang terbatas mengenai jenis-jenis APD yang harus digunakan dan dampak dari tidak menggunakannya. Hal ini berkontribusi pada sikap negatif terhadap kepatuhan penggunaan APD. Penelitian menunjukkan bahwa pekerja yang tidak memahami pentingnya penggunaan APD cenderung tidak mematuhi peraturan.
3. Ketersediaan APD, ketidaktersediaan APD yang lengkap juga menjadi masalah. Dalam beberapa kasus, pekerja hanya diberikan akses kepada jenis APD tertentu, seperti rompi dan masker, sementara alat pelindung lainnya seperti earplug atau kacamata keselamatan sering kali tidak tersedia.
4. Budaya kerja dan kebiasaan, budaya kerja di lingkungan penerbangan dapat mempengaruhi perilaku pekerja. Jika penggunaan APD tidak menjadi bagian dari kebiasaan sehari-hari atau jika pekerja merasa tidak perlu menggunakan APD karena sudah terbiasa dengan situasi berisiko, maka kesadaran akan pentingnya keselamatan akan menurun.
5. Faktor Kenyamanan: Beberapa pekerja merasa bahwa penggunaan APD dapat mengganggu kenyamanan saat bekerja. Ketidaknyamanan ini sering kali menjadi alasan untuk tidak menggunakan APD secara konsisten, meskipun para pekerja menyadari pentingnya alat tersebut untuk keselamatan (Febriani, 2023).

Kesadaran keselamatan sangat penting karena berkontribusi langsung pada pengurangan kecelakaan dan cedera. Lingkungan kerja yang aman juga berdampak positif pada produktivitas karyawan. Dengan membangun kesadaran kolektif terhadap keselamatan, organisasi dapat menciptakan budaya keselamatan yang berkelanjutan, yang pada akhirnya akan melindungi kesejahteraan semua individu yang terlibat. Budaya keselamatan adalah konsep yang menunjukkan bahwa keselamatan adalah tanggung jawab bersama dalam suatu organisasi. Kesadaran keselamatan akan meningkat jika ada kebijakan, nilai, dan norma yang mendukung keselamatan di tempat kerja. Budaya keselamatan yang kuat dapat menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan produktif, di mana setiap individu merasa bertanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain.

Pentingnya Safety Awareness tidak dapat diremehkan, karena kesadaran ini berkontribusi langsung pada pengurangan kecelakaan dan cedera. Selain itu, lingkungan kerja yang aman juga berdampak positif pada produktivitas karyawan. Dengan membangun kesadaran kolektif terhadap keselamatan, organisasi dapat menciptakan budaya keselamatan yang berkelanjutan, yang pada akhirnya akan melindungi kesejahteraan semua individu yang terlibat

3.7 PT Global Sky Aviation

PT Global Sky Aviation didirikan pada 21 November 2007, di Bandara Wolter Monginsidi Kendari yang sekarang dikenal dengan nama Bandara Udara Haluoleo. PT Global Sky Aviation adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa terkait bandar udara, meliputi:

- Pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat
- Pelayanan penumpang dan bagasi
- Pelayanan penanganan kargo dan pos

Latar belakang berdirinya PT Global Sky Aviation adalah:

- Bertambahnya jumlah maskapai penerbangan
- Peningkatan secara signifikan pengguna jasa transportasi udara
- Perubahan sarana dan prasarana bandara udara di berbagai wilayah

Peran kehadiran PT Global Sky Aviation sebagai bagian dari kemajuan dan perkembangan bandar udara dalam memberikan dukungan jasa terkait bandar udara guna meningkatkan sistem pelayanan penerbangan sesuai dengan undang-undang

yang berlaku. PT Global Sky Aviation memiliki cabang di beberapa lokasi bandara di Indonesia, yaitu:

1. Haluoleo Airport - Kendari
2. Mutiara SIS Al-Jufri Airport - Palu
3. Toraja Airport - Toraja
4. H. Hasan Aroeboesman Ende Airport - Nusa Tenggara Timur
5. Mopah Airport - Merauke
6. Sugimanuru Airport - Raha
7. Tampa Padang Airport - Mamuju
8. Mathora Airport - Wakatobi
9. Melalan Kutai Barat Airport – Kalimantan



BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Dalam melaksanakan On the Job Training (OJT) Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di berbagai tempat wilayah kerja di Bandara Haluoleo Kendari. Berikut wilayah kerja taruna melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT):

- a. Unit Apron Movement Control (AMC)
- b. Unit Aviation Security (AVSEC)

4.1.1 Apron Movement Control (AMC)

Unit Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit pelaksana structural di lingkungan perusahaan yang berada dibawah Bidang Teknik dan Operasi Bandar Udara. Kegiatan Unit AMC dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Operasi Bandar Udara yang bertugas pada jam kantor dan Kepala Unit AMC. Sedangkan untuk bagian Pelaksana Operasi (Petugas AMC) yang bertugas sesuai jam shift dengan hitungan 2 hari kerja 1 hari libur, yang perharinya bekerja sekitar 8 jam.

4.1.1.1 Personil AMC

Berikut data personil Apron Movement Control (AMC).

Tabel 4. 1 Personel AMC Bandara Haluoleo

No	Nama	Jabatan
1	Qodar Anshori	Kepala Seksi Teknik dan Operasi
2	Ayu Asmira Nasir	Kepala Unit AMC
3	Miswan Rianti	Pelaksana
4	Rury Ramdhan	Pelaksana
5	Risna Handayani Harahap	Pelaksana
6	Rezkhy Amelia Utami	Pelaksana
7	Roy Marteen	Pelaksana
8	Ryan Rivaldy	Pelaksana
9	Moh. Shaum Dhani	Pelaksana
10	Dwi Cahyo Ramadhan	Pelaksana
11	Alqadri Yusuf	Pelaksana
12	Hening Wisnu Pranajaya	Pelaksana
13	Rivaldy Afriansyah	Pelaksana

Unit Apron Movement Control (AMC) juga dapat disebut sebagai Unit Airside Operation adalah unit pelaksana struktural di lingkungan

perusahaan yang berada di bawah Manager Of Airport Operation & Service. Unit Airside Operation memiliki tugas pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE (Ground Support Equipment), pemanduan dan parkir pesawat, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi parking stand pesawat udara, ruang tunggu, dan pengambilan bagasi pada Bandar Udara Internasional Kualanamu dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

4.1.1.2 Fasilitas pendukung pada unit apron movement control (AMC)

Dalam melaksanakan tugasnya, Unit Apron Movement Control (AMC) juga diberikan fasilitas pendukung meliputi:

Tabel 4. 2 Fasilitas Pendukung AMC

No	Nama Fasilitas	Jumlah
1	TV	1 unit
2	Komputer	1 unit
3	Printer	1 unit
4	Meja	2 unit
5	Kursi	3 unit
6	Dispenser	1 unit
7	AC	1 unit
8	Sofa	4 unit
9	Loker	1 unit
10	Lemari	1 unit
11	HT	2 unit
12	Follow Me Car	1 unit
13	Telepon	1 Unit
14	Sepeda	1 Unit
15	Wifi	1 Unit

4.1.2 Aviation security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah serangkaian tindakan dan protokol keamanan yang dilakukan di Bandar Udara Haluoleo Kendari untuk mencegah dan mengurangi risiko terjadinya ancaman keamanan atau tindakan kriminalitas di sekitar area bandara atau dalam penerbangan.

4.2.1.1 Tugas Pokok Aviation Security

Tugas pokok dari Aviation security di Bandara Haluoleo Kendari adalah melindungi keselamatan dan keamanan penumpang, awak

pesawat,serta fasilitas dan aset penting yang ada di dalam dan sekitar bandara. Tugas-tugas tersebut meliputi:

1. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat.
2. Pemantauan lalu lintas pesawat dan kendaraan di sekitar bandara untuk mencegah ancaman keamanan seperti sabotase dan terorisme.
3. Pengawasan dan pemantauan orang yang masuk ke area terminal, seperti pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan barang bawaan, untuk mencegah tindakan kriminalitas di dalam bandar udara.
4. Pelaksanaan tindakan pencegahan dan penanganan dalam situasi darurat seperti kebakaran, ledakan, atau serangan teror.
5. Pelaksanaan kebijakan dan prosedur keamanan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan dan pemerintah untuk mencegah ancaman keamanan dalam penerbangan.
6. Kerjasama dengan pihak berwenang lain seperti kepolisian dan militer untuk memastikan keamanan dan keselamatan di sekitar bandara

4.1.2.2 Jadwal Dinas AVSEC

Jam kerja pesonel AVSEC di Bandar Udara Halu Oleo Kendari:

1. Shift Pagi Regu A/B/C : 05.00 – 13.00 WITA (24 personil)
2. Shift Siang Regu A/B/C : 13.00 – 21.00 WITA (26 personil)
3. Shift Malam : 21.00 – 05.00 WITA (4 Personil)

Dengan pembagian tempat jaga sebagai berikut :

1. Shift Pagi :
 - a. Koja (1 personil)
 - b. SCP 1 (6 personil)
 - c. SCP 2 (6 personil)
 - d. Arrival (1 personil)
 - e. PKM (1 personil)
 - f. CCTV(1 personil)
 - g. Dropzone (1 personil)
 - h. Patroli Parimeter (1 personil)
 - i. Patroli Tenan (1 personil)
 - j. Kargo (2 personil)
 - k. Sierra 8 (1 personil)
 - l. Sierra 9 (1 personil)

2. Shift Siang

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| a. Koja (1 personil) | h. Patroli Parimeter (1 personil) |
| b. SCP 1 (6 personil) | |
| c. SCP 2 (6 personil) | i. Patroli Tenan (1 personil) |
| d. Arrival (1 personil) | |
| e. PKM (1 personil) | j. Kargo (3 personil) |
| f. CCTV(1 personil) | k. Sierra 8 (1 personil) |
| g. Dropzone (2 personil) | l. Sierra 9 (1 personil) |

3. Shift Malam (4 personil)

4.1.2.3 Fasilitas pendukung

Fasilitas Pendukung pada Unit AVSEC Bandar Udara Haluoleo Kendari:

- 
- 1 Mesin X-ray
 - 2 Hand Held Metal Detector (HHMD)
 - 3 Walk Through Metal Detector (WTMD)
 - 4 Handly Talky (HT)
 - 5 CCTV
 - 6 Mobil Patroli
 - 7 Secway
 - 8 Telepon Local

4.1.2.4 Tugas dan Fungsi AVSEC

Di area Terminal Bandar Udara Haluoleo Kendari terdapat 2 Security Check Point (SCP). SCP 1 terletak di depan pintu masuk bandara sebelum memasuki area check in dan untuk SCP 2 terletak pada pintuk masuk ruang tunggu keberangkatan. Dalam hal ini peserta On The Job Training (OJT) melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area SCP Terminal Bandar Udara Haluoleo Kendari. Pada daerah SCP 1 dan SCP 2 taruna On The Job Training (OJT) melaksanakan pemeriksaan barang bawaan penumpang dan personil pesawat udara, serta orang perseorangan yang memasuki daerah kewanaman tidak membawa barang dilarang (prohibited items) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum. Berdasarkan SKEP 2765/XII/2010, bahwa setiap tempat pemeriksaan

keamanan (Security Check Point) harus memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) jalur pemeriksaan yang menggunakan peralatan keamanan penerbangan dan mempunyai peralatan keamanan paling sedikit meliputi:

- a. Mesin x-ray bagasi kabin
- b. Gawang detektor logam (walk through metal detector / WTMD)
- c. Detektor logam genggam (Hand Held Metal Detector / HHMD).

Pada pelaksanaan On the Job Training (OJT) Taruna akan diawasi oleh personel AVSEC yang bertugas mengatur serta mengawasi penumpang dan personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya.

Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan.

1. Memeriksa boarding pass, kartu identitas penumpang, dan Pass ID
2. Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (flow control)
3. Operator mesin x-ray
4. Pemeriksa bagasi
5. Pemeriksa penumpang menggunakan Hand Held Metal Detector (HHMD).

Selain kegiatan pemeriksaan di terminal penumpang, AVSEC juga melakukan kegiatan pemeriksaan terhadap barang di terminal kargo. Kegiatan pemeriksaan tersebut bertujuan memeriksa barang yang akan dikirimkan melalui pesawat udara bukan merupakan barang berbahaya (Dangerous Goods), barang yang dikirimkan harus merupakan barang yang aman dan layak untuk dikirimkan.

Tahapan-tahapan pemeriksaan barang di terminal kargo adalah sebagai berikut:

1. Barang yang diterima dari jasa pengirim kargo akan disertai dengan Pemberitahuan Tentang Isi (PTI), yang memuat informasi mengenai nama dan alamat pengirim, nama dan alamat penerima, deskripsi

barang, berat barang, jumlah satuan barang (koli), satuan barang, serta surat muatan udara (SMU) atau airway bill, yang kemudian diserahkan kepada pihak kargo, yaitu Angkasa Pura Logistics.

- 2 Angkasa Pura Logistics kemudian membuat Cargo Security Declaration (CSD) yang terhubung dengan website yang dapat diakses oleh AVSEC.
- 3 PTI diserahkan kepada AVSEC untuk memastikan kesesuaian data dengan CSD yang terdapat pada website di komputer.
- 4 Data CSD di komputer berisi informasi terkait status barang, SMU, isi barang kiriman, jumlah koli, berat barang, dan tujuan pengiriman.
- 5 Jika PTI dan data CSD sesuai, maka CSD akan dicetak pada selembar kertas.
- 6 Kertas CSD tersebut kemudian digabungkan dengan PTI dan ditandatangani oleh AVSEC sebagai tanda bahwa barang tersebut aman dan layak (released) untuk dikirim melalui angkutan udara.
- 7 Setelah digabungkan dan ditandatangani, PTI dan CSD diserahkan kembali kepada pihak Angkasa Pura Logistics.
- 8 Setelah dinyatakan released, barang akan dimasukkan ke dalam mesin x-ray untuk memeriksa kesesuaian isi barang dengan informasi pada PTI yang telah diterima.
- 9 Setelah barang terbukti sesuai, AVSEC akan memberi label "SECURITY CHECK" untuk menandakan bahwa barang tersebut telah melewati pemeriksaan keamanan dan dinyatakan aman untuk diangkut di pesawat udara.

4.2 Jadwal

Jadwal dan kegiatan yaitu berisi jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VIII di Bandar Udara Hluoleo Kendari adalah sebagai berikut:

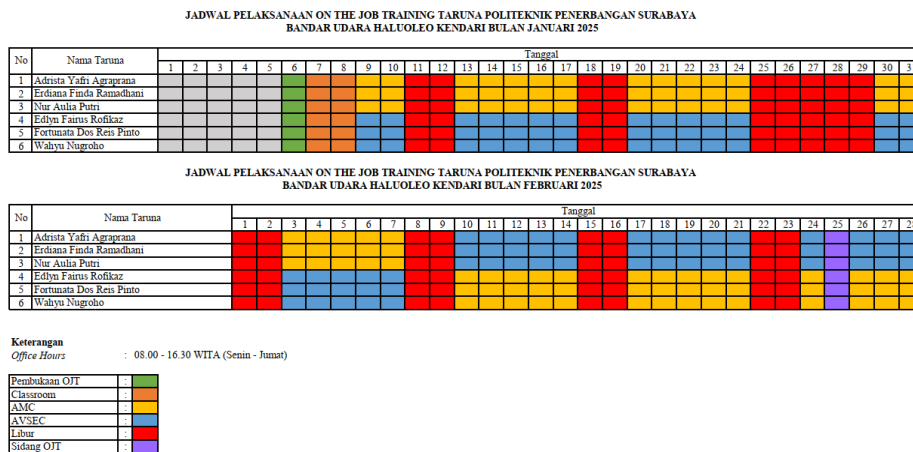
4.2.1 Jadwal pelaksanaan

Pelaksanaan On The Job Training dilakukan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 di Unit Penyelenggara Bandara Udara Haluoleo Kendari. Dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT)

waktu pelaksanaan OJT Commercial dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (Office Hours) pada :

- Masuk :
 - Hari : Senin – Kamis
 - Pukul : - 08.00 WITA s.d 16.30 WITA
 - Hari : Jumat
 - Pukul : 08.00 WITA s.d 17.00 WITA
- Libur : Sabtu dan Minggu

Berikut adalah jadwal dari Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Haluoleo Kendari selama pelaksanaan On the Job Training :



Gambar 4. 1 Jadwal pelaksanaan *on the job training*

4.3 Permasalahan

Kurangnya kepatuhan dalam menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada petugas marshaller di BLU UPBU Kelas I Kendari menjadi masalah serius yang bisa membahayakan keselamatan kerja. Observasi awal di lapangan menunjukkan bahwa banyak petugas marshaller sering mengabaikan penggunaan APD lengkap seperti sarung tangan, kacamata pelindung, dan ear plugs saat bertugas di apron. Hal ini terjadi meskipun sudah ada aturan atau regulasi keselamatan yang mengharuskan penggunaan APD lengkap bagi petugas di area pergerakan pesawat.

Dalam PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan SIppll Bagian 139 disebutkan pekerja di apron harus diberikan perlindungan terhadap berbagai bahaya, termasuk perlindungan dari jet blast dan pembersihan apron. Selain itu, semua pekerja di apron harus dilengkapi dengan perlengkapan yang tepat, seperti alat komunikasi, pakaian visibilitas tinggi, dan peralatan pemadam kebakaran yang sesuai untuk tindakan awal dalam kecelakaan kebakaran bahan bakar latihan dan Penggunaan APD, kemudian disebutkan bahwa semua orang yang terlibat dalam kegiatan di apron harus terlatih dan dilengkapi dengan perlengkapan yang sesuai untuk mendukung operasional yang aman, terutama dalam hal perawatan dan pemeliharaan fasilitas apron.

Petugas marshaller di bandara ini adalah pihak ketiga yang dipekerjakan oleh PT Global Sky Aviation yang memiliki regulasi khusus terkait keselamatan. Menurut PT. Global Sky Aviation, dalam prosedur operasional marshaller, petugas wajib mengenakan seragam sesuai dengan standar keselamatan dan operasional (Global Sky Aviation, 2023). Peraturan tersebut mencakup rompi untuk cuaca cerah dan jaket untuk cuaca hujan dengan warna merah jingga, hijau stabil, atau warna lain yang sesuai. Seragam juga harus bertuliskan "Marshaller" dengan huruf cetak abu-abu metalik di bagian punggung yang dapat memantulkan cahaya di kondisi gelap. Selain itu, alat pemberi aba-aba seperti sarung tangan besar berbahan kulit tahan air dan panas, bats ukuran sedang, serta senter juga diatur dalam prosedur ini.

Prosedur safety and ramp (Global Sky Aviation, 2023) juga menekankan pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) untuk menjaga keselamatan petugas di Ramp Area yang memiliki risiko tinggi seperti kebisingan, semburan mesin jet, dan bahaya fisik lainnya. Penggunaan ear plugs yang disetujui oleh Departemen Kesehatan sangat penting untuk melindungi pendengaran dari kebisingan mesin jet yang dapat merusak telinga dalam jangka panjang. Petugas juga perlu menjaga jarak aman dari mesin yang sedang beroperasi untuk menghindari semburan dan suhu tinggi yang berbahaya.

Berdasarkan SOP Marshalling di Bandara Haluoleo, petugas Apron Movement Control (AMC) harus mengenakan APD lengkap dan sesuai dengan standar keselamatan selama proses pemarkiran pesawat. APD yang diwajibkan

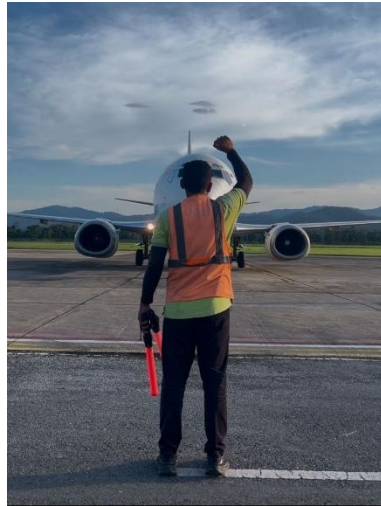
termasuk *Safety Vest* (Rompi keselamatan) untuk memastikan petugas terlihat jelas di apron, *Safety Shoes* untuk melindungi kaki dari benda tajam atau berat, *Safety Gloves* untuk melindungi tangan dari cedera, *Ear Muff* atau Ear Plug untuk melindungi pendengaran dari kebisingan tinggi, serta Bet Marshaller/Flash Light untuk memberi sinyal kepada pilot.



Gambar 4. 2 Penggunaan APD pada Marshaller



Gambar 4. 3 Proses Pemarkiran Pesawat oleh Marshaller



Gambar 4. 4 Pemanduan parkir pesawat



Gambar 4. 5 Rompi Marshaller



Gambar 4. 6 Sarung Tangan Marshaller



Gambar 4. 7 Bet Marshaller untuk Siang hari



Gambar 4. 8 *Flash Light* untuk Malam Hari



Gambar 4. 9 *Earmuff* Marshaller

Berdasarkan pengamatan dan wawancara yang dilakukan, ditemukan bahwa petugas marshaller sering tidak menggunakan APD secara lengkap, yaitu seperti penggunaan kacamata pelindung, sarung tangan, ear muff, atau earplug. Meskipun ada regulasi yang jelas mengenai penggunaan APD yang dikeluarkan oleh PT Global Sky Aviation, masalah utama yang ditemukan adalah ketidaktersediaan APD yang memadai. Pengadaan APD yang seharusnya dilaksanakan setiap enam bulan sekali tidak dilakukan secara konsisten oleh pihak perusahaan. Hal ini menyebabkan petugas marshaller tidak memiliki akses yang cukup terhadap perlengkapan APD yang wajib digunakan sesuai dengan standar keselamatan yang berlaku.

Beberapa faktor yang dapat menyebabkan rendahnya kepatuhan terhadap penggunaan APD antara lain adalah kurangnya pemahaman tentang risiko kerja, ketidaknyamanan saat memakai APD dalam waktu lama, terbatasnya ketersediaan APD berkualitas, serta lemahnya pengawasan dan penegakan aturan. Selain itu, kurangnya kesadaran akan pentingnya penggunaan APD juga menjadi faktor yang berkontribusi terhadap ketidakpatuhan tersebut. Salah satunya adalah ketidakmampuan sebagian petugas marshaller untuk memahami perlunya penggunaan sarung tangan saat menjalankan tugas marshaller. Beberapa petugas merasa bahwa sarung tangan tidak diperlukan dalam kegiatan pemarkiran pesawat, meskipun perlindungan tangan sangat penting untuk mencegah cedera akibat kontak dengan benda tajam, peralatan yang panas, atau material berbahaya di area

apron. Sementara itu, petugas marshaller juga pernah menerima teguran terkait penggunaan rompi dari Apron Movement Control (AMC), yang menunjukkan bahwa meskipun ada pengawasan, penegakan aturan terkait penggunaan APD masih perlu diperkuat.

Masalah lain yang perlu diperhatikan adalah gangguan pendengaran yang dialami oleh petugas marshaller akibat paparan kebisingan mesin pesawat. Meskipun tidak ada kecelakaan yang terjadi, petugas marshaller sering kali tidak menggunakan earplug atau ear muff untuk melindungi pendengaran dari kebisingan yang bisa merusak telinga dalam jangka panjang. Mesin pesawat yang menghasilkan kebisingan hingga 120 dB dapat menyebabkan gangguan pendengaran permanen jika tidak ada perlindungan yang memadai. Oleh karena itu, meskipun saat ini belum terjadi kecelakaan atau cedera serius, dampak jangka panjang dari kebisingan yang tidak diatasi bisa berdampak buruk pada kesehatan petugas marshaller. Bekerja tanpa sarung tangan pelindung juga meningkatkan risiko cedera akibat kontak dengan permukaan panas, bahan kimia, atau benda tajam di area kerja. Ketiadaan kacamata pelindung juga membuka peluang cedera mata akibat debu, benda asing (FOD), atau cahaya silau dari lampu pesawat.

4.4 Penyelesaian Masalah

Kurangnya kepatuhan dalam menggunakan Alat Pelindung Diri petugas marshaller apron Bandara Haluoleo Kendari merupakan satu kondisi yang sangat serius yang dapat membahayakan keamanan kerja. Petugas marshaller yang tidak menggunakan APD yang utuh dan sesuai standar berisiko tinggi mengalami cedera akibat kebisingan mesin pesawat, semburan mesin jet, serta bahaya fisik lainnya. Maka diperlukan adanya penyelesaian masalah yang relevan dengan permasalahan yang ada sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya.

4.4.1 Solusi jangka pendek

Berikut merupakan penyelesaian masalah jangka pendek :

1. Peningkatan pengawasan dan penegakan aturan
 - a. Tindak tegas terhadap pelanggaran, yaitu bisa dilakukan oleh unit AMC perlu memastikan adanya sanksi yang jelas bagi petugas yang tidak

mematuhi penggunaan APD. Ini dapat berupa peringatan terlebih dahulu baik melalui teguran atau melaporkan kepada pihak ketiga yaitu PT. Global Sky Aviation

- b. Peningkatan pengawasan, yaitu dengan adanya petugas pengawas atau supervisor khusus yang melakukan inspeksi secara rutin di area apron untuk memastikan penggunaan APD oleh petugas marshaller sesuai dengan regulasi yang ada

2. Penyediaan APD yang memadai

- a. Penyediaan APD berkualitas, yaitu dengan memastikan setiap petugas marshaller dilengkapi dengan APD yang sesuai standar keselamatan, seperti sarung tangan, ear plugs, kacamata pelindung, dan ear muff. Untuk penyediaan ini bisa disarankan kepada pihak ketiga sebagai penyelenggara jasa marshaller yaitu PT. Global Sky Aviation
- b. Distribusi dan pengelolaan APD yang baik, dengan memastikan setiap petugas marshaller memiliki akses mudah terhadap APD yang diperlukan. Hal ini bisa dilakukan dengan menyediakan tempat penyimpanan yang strategis di area kerja sehingga petugas dapat segera mengambil dan menggunakan APD ketika bertugas

3. Pelatihan dan sosialisasi

- a. Pelatihan keamanan dan kesehatan kerja (K3), yaitu dengan mengadakan pelatihan rutin terkait pentingnya penggunaan APD, khususnya tentang risiko yang dihadapi seperti kebisingan tinggi, bahaya fisik, dan cedera akibat benda tajam atau panas. Pelatihan ini bisa disampaikan oleh pihak yang berkompeten, seperti tenaga medis atau ahli K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja).
- b. Peningkatan kesadaran, dengan membuat kampanye internal di lingkungan bandara mengenai pentingnya keselamatan kerja, khususnya penggunaan APD. Hal ini bisa berupa poster, brosur, atau bahkan sesi pertemuan yang mengedukasi petugas marshaller mengenai dampak jangka panjang dari ketidakpatuhan terhadap peraturan keselamatan.

4. Pemantauan kesehatan telinga

- a. Pemeriksaan kesehatan periodik, dikarenakan pada petugas marshaller mungkin mendapatkan akibat dari tidak digunakannya ear plug atau ear muff maka seharusnya disediakan pemeriksaan rutin terhadap kesehatan telinga para petugas marshaller untuk mendeteksi dini gangguan pendengaran akibat paparan kebisingan tinggi. Jika ditemukan gangguan, maka harus segera diberikan perawatan medis dan evaluasi perlindungan pendengaran yang lebih baik.

4.4.2 Solusi jangka panjang

Berikut merupakan penyelesaian masalah jangka panjang :

1. Peningkatan infrastruktur dan ketersediaan APD
 - a. Perbaikan rutin pada APD, dengan melakukan pengadaan dan pemeliharaan APD dengan jadwal yang konsisten, misalnya setiap enam bulan sekali. Pastikan standar kualitas APD selalu terjaga dengan bekerja sama dengan supplier yang terpercaya.
 - b. Penyediaan fasilitas penunjang, membangun ruang khusus di area apron untuk menyimpan APD dan alat perlindungan lainnya, serta fasilitas untuk membersihkan dan merawat peralatan secara berkala.
2. Perbaikan sistem pengawasan dan evaluasi
 - a. Sistem pengawasan berbasis teknologi, dengan mengimplementasikan sistem digital atau aplikasi untuk memantau kepatuhan petugas marshaller terhadap penggunaan APD. Misalnya, dengan mengintegrasikan sistem pelaporan secara real-time melalui aplikasi yang dapat langsung mengirimkan laporan pelanggaran penggunaan APD kepada supervisor atau manajer.
 - b. Evaluasi kinerja secara berkala, melakukan evaluasi kinerja dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan secara berkala, dengan fokus pada tingkat penggunaan APD, serta dampaknya terhadap keselamatan dan kesehatan petugas.
3. Peningkatan kesadaran jangka panjang dan budaya keselamatan
 - a. Budaya keselamatan kerja yang kuat, dengan menciptakan budaya keselamatan yang berkelanjutan dengan melibatkan seluruh level

karyawan, mulai dari petugas marshaller hingga manajer senior. Hal ini dapat dilakukan dengan menciptakan forum diskusi atau workshop mengenai keselamatan kerja yang diadakan secara rutin.

- b. Pendidikan dan pelatihan berkelanjutan, dengan memperkuat pelatihan keselamatan dengan mengintegrasikan materi tentang risiko kerja dan penggunaan APD dalam setiap tahap karir petugas marshaller, dengan memberikan sertifikasi bagi peserta yang lulus dari pelatihan keselamatan.

4. Kemitraan dengan pihak ketiga dan pemerintah

- a. Kolaborasi dengan PT Global Sky Aviation, melakukan kerja sama yang lebih erat antara pihak bandara dan PT Global Sky Aviation dapat membantu memperbaiki pelaksanaan regulasi keselamatan, terutama dalam memastikan distribusi dan pengawasan terhadap APD yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.
- b. Koordinasi dengan Dinas Kesehatan dan K3, dengan memastikan koordinasi yang baik dengan pihak-pihak terkait dalam kesehatan dan keselamatan kerja untuk memastikan bahwa regulasi mengenai APD dan perlindungan pekerja di area apron dijalankan secara maksimal.

Ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD di kalangan petugas marshaller merupakan masalah yang serius dan memerlukan penanganan yang cepat dan tepat. Dengan langkah-langkah solusi di atas, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang, diharapkan dapat memperbaiki tingkat keselamatan dan kesehatan kerja bagi petugas marshaller, serta mengurangi potensi risiko kecelakaan dan cedera yang dapat timbul akibat kelalaian dalam menggunakan APD.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil observasi dan analisis yang dilakukan dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT), ditemukan bahwa kurangnya kesadaran dalam penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) pada petugas marshaller di BLU UPBU Kelas I Kendari merupakan permasalahan serius yang dapat membahayakan keselamatan kerja. Meskipun regulasi keselamatan telah ditetapkan oleh PT Global Sky Aviation dan prosedur keselamatan di apron telah diatur dalam SOP Marshalling Bandara Haluoleo, kepatuhan terhadap penggunaan APD masih rendah. Peraturan mengenai kewajiban penggunaan APD, seperti sarung tangan, ear plugs, kacamata pelindung, dan ear muff masih sering diabaikan.

Faktor utama penyebab ketidakpatuhan ini meliputi kurangnya pemahaman tentang risiko yang ada, ketidaknyamanan saat mengenakan APD, serta ketidaksesuaian penyediaan APD yang memadai. Selain itu, pengawasan yang lemah dan kurangnya penegakan aturan turut memperburuk masalah ini. Risiko yang dihadapi petugas marshaller akibat tidak menggunakan APD dengan lengkap dapat menimbulkan cedera fisik yang dapat disebabkan tidak menggunakan sarung tangan, gangguan pendengaran permanen akibat kebisingan mesin pesawat, serta kerusakan mata akibat debu atau benda asing. Oleh karena itu, meskipun belum terjadi kecelakaan fatal, dampak jangka panjang dari ketidakpatuhan terhadap peraturan keselamatan dapat berpotensi membahayakan kesehatan petugas marshaller.

5.2 Saran

Untuk mengatasi masalah kurangnya kepatuhan terhadap penggunaan APD oleh petugas marshaller di Bandara Haluoleo Kendari, beberapa langkah penyelesaian perlu dilakukan, antara lain:

1. Peningkatan Pengawasan dan Penegakan Aturan:

- a. Menetapkan sanksi yang jelas bagi petugas yang tidak mematuhi aturan penggunaan APD, seperti teguran atau laporan kepada pihak ketiga (PT Global Sky Aviation) sebagai penyelenggara jasa marshaller.
 - b. Meningkatkan pengawasan dengan melibatkan petugas pengawas atau supervisor yang bertugas secara rutin untuk memeriksa kepatuhan terhadap penggunaan APD di area apron.
2. Penyediaan dan Pengelolaan APD yang Memadai:
 - a. Menjamin pengadaan dan distribusi APD berkualitas, sehingga petugas marshaller selalu memiliki akses terhadap peralatan yang dibutuhkan sesuai dengan standar keselamatan yang berlaku.
 - b. Memastikan pengelolaan APD dengan cara menyediakan tempat penyimpanan yang mudah dijangkau di area kerja, agar petugas dapat langsung mengambil APD saat diperlukan.
3. Pelatihan dan Sosialisasi Keamanan Kerja (K3):
 - a. Menyelenggarakan pelatihan rutin terkait pentingnya penggunaan APD dan risiko-risiko keselamatan yang dapat dihindari dengan mengenakan APD dengan benar.
 - b. Mengadakan kampanye internal untuk meningkatkan kesadaran petugas marshaller mengenai bahaya yang dapat ditimbulkan akibat ketidakpatuhan terhadap aturan keselamatan kerja, seperti kerusakan pendengaran dan cedera fisik.
4. Pemantauan Kesehatan Pendengaran:
 - a. Menyediakan pemeriksaan kesehatan telinga secara berkala untuk mendeteksi potensi gangguan pendengaran yang disebabkan oleh paparan kebisingan tinggi, yang umum terjadi di area apron.
 - b. Memberikan perawatan medis yang diperlukan jika ditemukan adanya gangguan pendengaran akibat ketidakpatuhan terhadap penggunaan ear muff atau ear plug.

Dengan penerapan langkah-langkah di atas, diharapkan kepatuhan terhadap penggunaan APD di kalangan petugas marshaller dapat meningkat, sehingga keselamatan dan kesehatan kerja marshaller dapat terjamin. Keamanan di area

apron harus menjadi prioritas utama sehingga dapat mencegah cedera serius yang dapat merugikan individu, perusahaan, atau bandar udara.



DAFTAR PUSTAKA

- Casey, T., Griffin, M. A., Harrison, H. F., & Neal, A. (2017). *Journal of Occupational Health Psychology and Systems Perspectives Systems Perspectives*.
- Civil Aviation Authority. (2018). *Airside Safety Management*.
- Dekker, S. (2019). *Foundations of Safety Science A Century of Understanding Accidents and Disasters*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1985). *SKEP/100/XI/1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (1999). *KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR: SKEP/ 140/ VI/ 1999 TENTANG PERSYARATAN DAN PROSEDUR PENGOPERASIAN KENDARAAN DI SISI UDARA*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2005). *PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR: SKEP/77/VI/2005 TENTANG PERSYARATAN TEKNIS PENGOPERASIAN FASILITAS TEKNIK BANDAR UDARA*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (1997). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/04/I/1997 tentang Sertifikat Kecakapan Pemandu Parkir Pesawat Udara, Sertifikat Kecakapan Operator Garbarata, dan Sertifikat Kecakapan Operator Peralatan Pelayanan Darurat Pesawat Udara*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2023). *PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume 1 Bandar Udara (Aerodrome)*.
- Febriani, A. (2023). *FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEPATUHAN PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD) PADA PEKERJA BAGIAN APRON BANDAR UDARA SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR*.
- Federal Aviation Administration. (2016). *Aircraft Ground Handling and Servicing (Advisory Circular 00-34A)*.
- Federal Aviation Administration, & Division, A. E. (2010). *Advisory Circular- Painting, Marking, and Lighting of Vehicles Used on an Airport*.
- Global Sky Aviation. (2023a). *Prosedur operasi marshaller*.
- Global Sky Aviation. (2023b). *Prosedur safety and ramp*.
- International Civil Aviation Organization. (2018). *Annex 14-Aerodromes: Vol. I (Issue November)*.
- Kementrian Tenaga Kerja dan Transmigrasi. (2010). *Menteri tenaga kerja dan*

transmigrasi republik indonesia.

Liao, M. (2015). Safety Culture in commercial aviation : Differences in perspective between Chinese and Western pilots. *SAFETY SCIENCE*, 79, 193–205. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.05.011>

Nurul Widi Anggraeni, Lalu Muhammad Saleh, & A. Muflihah Darwis et al. (2021). *STUDI PERILAKU PEKERJA TERHADAP PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI APRON BANDAR UDARA TAMPA PADANG MAMUJU.*

Occupational Safety and Health Administration. (2025). *General Industry Standards for Personal Protective Equipment*. 71(12), 9–83.

Undang-Undang Nomor 1. (2009). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN.*



LAMPIRAN

FOTO KEGIATAN ON THE JOB TRAINING

1. Pembukaan Kegiatan OJT



Classroom AMC



Gambar 2.2 Classroom AVSEC

2. Unit Apron Movement Control (AMC)



Inspeksi Pagi Sebelum Penerbangan



Pengawasan Peralatan Bongkar Muat di Apron



Inspeksi Malam Sesudah Penerbangan



Pengawasan Penumpang di Apron



Pemarkiran Pesawat (Marshaller)



Pengisian Logbook Inspeksi



Menginput Data Movement Sheet ke Komputer



Pengoperasian Garbarata

3. Unit Aviation Security (AVSEC)



Pemeriksaan Barang Penumpang



Inspeksi Parimeter

