

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM**



Disusun Oleh :

HARIS KRISTANTO

NIT : 30621035

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM



Disusun Oleh :

HARIS KRISTANTO

NIT : 30621035

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM

Disusun oleh :
HARIS KRISTANTO
NIT : 30621035

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan sebagai
syarat penilaian *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh :

Supervisi OJT



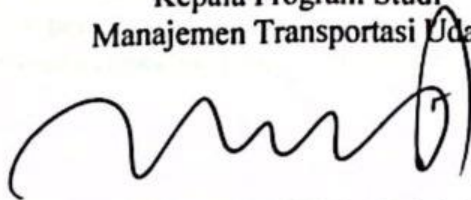
ARNOLD MARANTINO DANISWARA
NIP. CE186-1722

Dosen Pembimbing



FAOYAN AGUS F, S.Pd.Ing., M.Pd.
NIP. 19840819 201902 1 001

Mengetahui,
Kepala Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT.
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 09 Januari 2023 sampai dengan 31 Maret 2023 di Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado.

Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampumencapai tujuan yang di inginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kamimengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan karunia dan nikmatnya kepada kami semua.
2. Kedua orang tua saya yang selalu memberikan dukungan, kasih sayang, bantuan serta doa.
3. Bapak Pikri Ilham Kurniawaan, selaku Chief Executive Officer PT Bandara Internasional Batam.
4. Bapak Agus Pramuka, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Faoyan Agus F, S.Pd.Ing., M.Pd selaku Pembimbing OJT
7. Seluruh *team leader* AMC, AVSEC, *Commercial*, Terminal Landside, Informasi, Safety Quality Management & Environment.
8. Seluruh senior Politeknik Penerbangan Surabaya & Politeknik Penerbangan Indonesia di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam yang telah membimbing dan membantu penyelenggaraan OJT dan menyelesaikan laporan ini.
9. Rekan Peserta OJT MTU VII Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Batam, 28 Februari 2024

Penyusun

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
BAB II GAMBARAN UMUM LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara.....	5
2.2 Data Umum Bandar Udara	6
2.3 Stuktur Organisasi Perusahaan.....	11
BAB III TINJAUAN TEORI	13
3.1 Bandar Udara.....	13
3.2 Apron.....	14
3.3 Terminal	14
3.4 Apron Movement Control (AMC)	14
3.5 Terminal & <i>Landside</i>	15
3.6 Customer Service	17

3.7	Unit Commercial	17
3.8	Safety Quality Management & Environment	19
3.9	Aviation Security (AVSEC)	20
3.10	Informasi	20
BAB IV PELAKSANAAN OJT		22
4.1	Lingkup Pelaksanaan OJT	22
4.2	Jadwal OJT	22
4.3	Permasalahan	23
4.3.1	Permasalahan 1	23
4.3.2	Permasalahan 2	23
4.3.3	Permasalahan 3	24
4.4	Penyelesaian Masalah	24
4.4.1	Penyelesaian Masalah 1	24
4.4.2	Penyelesaian Masalah 2	25
4.4.3	Penyelesaian Masalah 3	25
BAB V PENUTUP		26
5.1	Kesimpulan	26
5.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab IV	26
5.1.2	Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT	26
5.2	Saran	27
5.2.1	Saran Terhadap Bab IV	27
5.2.2	Saran Terhadap Pelaksanaan OJT	27
DAFTAR PUSTAKA		28
LAMPIRAN		29

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam	6
Gambar 2. 2 Layout Apron	11
Gambar 2. 3 Layout Lantai 1 Terminal.....	11
Gambar 2. 4 Layout Lantai Dasar Terminal	11
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi.....	12
Gambar 4. 1 Kantor Customer Service	23
Gambar 4. 2 Ruang Kerja Customer Service	24



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.....	7
Tabel 4. 1 Jadwal OJT 2024.....	22



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Form Penilaian OJT	29
Lampiran 2 Pedoman Mutu Bandar Udara Hang Nadim Batam	30
Lampiran 3 Standart Operational AMC	31
Lampiran 4 Pedoman Mutu Pelayanan Pananganan Pengguna Jasa Bandara	32
Lampiran 5 Sertifikat <i>On the Job Training</i>	33
Lampiran 6 Foto Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	34



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

On the Job Training (OJT) merupakan sebuah kegiatan pendidikan yang berlandaskan terhadap Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) yang berguna untuk dapat terjun secara langsung serta mengenal pekerjaan pada bidang tertentu, menambah wawasan dari pada peserta serta memberikan kesempatan bagi para taruna untuk dapat merasakan situasi sebenarnya daripada pekerjaan itu sendiri. Dunia penerbangan sendiri memiliki cakupan yang cukup luas dan juga melibatkan banyak pihak di dalamnya. Dengan berkembangnya zaman saat ini, inovasi dan teknologi di dalamnya memberikan kesempatan bagi banyak pihak untuk ikut serta didalamnya. Ini menjadi hal yang positif dan baik bagi taruna dalam proses belajar sehingga dapat membuka wawasan dan bermanfaat bagi pengembangan diri.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Unit Pelaksana Tugas (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang memiliki wewenang untuk menyelenggarakan kegiatan Pendidikan guna melatih dan menghasilkan sumber daya manusia yang professional pada bidang teknik dan keselamatan penerbangan. Dengan tersedianya tenaga pendidik yang baik serta ditunjang dengan fasilitas yang mumpuni. Politeknik Penerbangan Surabaya membuka beberapa jurusan pendidikan dengan Program Studi Diploma III , diantaranya Diploma III Teknik Listrik Bandara (TLB), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Teknik Navigasi Udara (TNU), Diploma III Teknik Bangunan Landasan (TBL), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), dan juga Diploma III Komunikasi Penerbangan.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang

didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

Istilah *On the Job Training* (OJT) atau dikenal dengan istilah magang terdapat dalam Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu pada pasal 21-30 dan diatur dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.Per.22/Men/IX/2009 tentang Penyelenggaraan Pemagangan di Dalam Negeri. Sebagai syarat utama daripada kelulusan taruna, *On the Job Training* (OJT) dimaksudkan untuk menerapkan ilmu yang telah diberikan dari masing-masing program studi ke dalam dunia pekerjaan baik pada bandar udara maupun perusahaan di bidang terkait. Dengan dilaksanakan praktek kerja lapangan, para taruna diharapkan dapat menyalurkan ilmu yang didapat selama melaksanakan pendidikan, mengetahui permasalahan terkait langsung pada sumbernya, belajar mengambil keputusan pada lingkungan pekerjaan, serta mampu bersosialisasi dan bekerjasama pada bidang pekerjaan yang menjadi tempat dari praktek yang dilaksanakan itu sendiri.

Revolusi Industri 4.0 baik di dunia maupun Indonesia saat ini telah merubah konsep dari banyak pekerjaan itu sendiri yaitu melalui automasi atau tanpa memerlukan tenaga manusia dan melahirkan mesin dalam proses bekerjanya. Industri yang ikut serta mengikuti perkembangan tersebut salah satunya yaitu industri penerbangan yang menerapkan transformasi digital. Salah satu transformasi digital yang diterapkan oleh Bandar Udara Hang Nadim Batam salah satunya terdapat kantor *Airport Control Center* (AOCC) yang berfungsi sebagai pusat dari pada kegiatan di bandara untuk memantau seluruh aktivitas baik itu penumpang maupun pesawat. Dengan melihat perkembangan yang ada saat ini, Maka perlu adanya suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktifitas serta etos kerja yang tinggi terhadap Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada.

Dengan materi dan pengalaman yang didapatkan selama *On the Job Training* (OJT) diharapkan para taruna dapat mempersiapkan diri guna menjadi SDM yang terampil dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan. Serta menjadi pionir dari pada pimpinan di masa yang

akan datang dan memberikan kemajuan di bidang transportasi Indonesia khususnya matra udara.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Tujuan dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional Manajemen Transportasi Udara 10 Politeknik Penerbangan Surabaya

3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).
2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar Udara lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo.

BAB II

GAMBARAN UMUM LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam merupakan salah satu pintu masuk baik domestik maupun internasional ke Pulau Batam. Bandara ini diambil dari nama tokoh dari Kesultanan Malaka yakni Laksamana Hang Nadim. Dengan panjang runway 4.025 meter bandar ini menjadi bandara dengan runway terpanjang di Indonesia dan kedua di Asia Tenggara setelah Kuala Lumpur, Malaysia.

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam beroperasi pertama kali pada hari Minggu, 1 Januari 1984. Lebih lanjut setelah setahun bandara beroperasi, pada tahun 1985 bandara mulai melayani rute penerbangan langsung seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Lampung, Pekanbaru, Medan, Palembang dan Padang. Kemudian berlanjut di tahun 1994 memulai penerbangan internasional pertama dengan melayani rute Malaysia dan Singapura. Saat ini Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dapat menampung sebanyak 26 pesawat dengan krisis maksimal yang dapat mendarat yaitu Boeing-747.

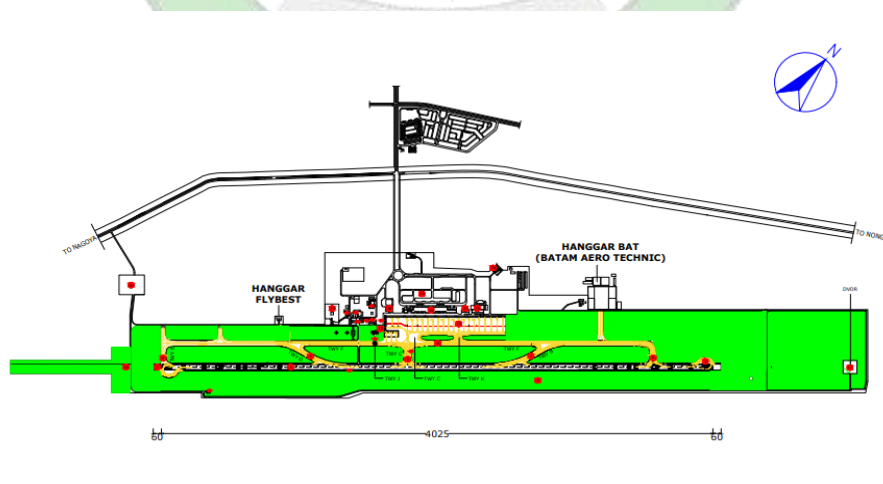
Bandar Udara Internasional Hang Nadim pada awalnya merupakan bandara milik pemerintah yaitu melalui BP Batam. Yang kemudian pada tanggal 20 Desember 2021 dialihkan menjadi kepemilikan PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) dan menandatangani perjanjian KPBU selama 25 tahun. Dan berhak untuk mengelola, mengembangkan, mengoptimalkan dan mengoperasikan Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) adalah badan usaha yang didirikan berdasar pada hukum Republik Indonesia yang berlokasi di Kota Batam, Kepulauan Riau. Yang bertempat di Jl. Hang Nadim No. 1, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau. Di dalam perusahaan ini terdapat tiga pemegang saham yaitu PT Angkasa Pura I dengan 51%, Incheon Internasional Airport Corporation dengan 30%, dan PT Wijaya Karya (Persero)

Tbk dengan 19% saham yang dimiliki. Melalui skema kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang diprakarsai oleh BP Batam, PT Angkasa Pura I, Incheon Internasional Airport Corporation dan PT Wijaya Karya (Persero) dan membentuk sebuah konsorsium. Berdasarkan ketentuan peraturan KPBU berhak melaksanakan proyek berdasarkan surat No. B-31/KA/BU.01/3/2021 tanggal 30 Maret 2021. Konsorsium tersebut membentuk Badan Usaha Pelaksana untuk proyek KPBU Bernama PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) pada tanggal 20 Desember 2021 dan kemudian menandatangani perjanjian KPBU dengan BP Batam No. 47/SPJ/KA/12/2021 dan 0001/BIB 2021 pada tanggal 21 Desember 2021.

Dengan pengelolaan selama 25 tahun kedepan, selama periode tersebut PT BIB berhak mengelola, mengembangkan dan mengoperasikan Bandar Udara Internasional Batam. Sebagai salah satu pintu masuk jalur udara ke Pulau Batam. Terdapat beberapa layanan maskapai yang melayani penerbangan domestic diantaranya Garuda Indonesia, Lion Air, Batik Air, Wings Air, Citilink, Nam Air, Super Air Jet dan beberapa maskapai kargo seperti My Indo Airlines dan Angkasa Pura Logistik. Rute internasional saat ini dilayani oleh Malindo dengan tujuan Subang, Malaysia.

2.2 Data Umum Bandar Udara



Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
(sumber, dokumen PT BIB)

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

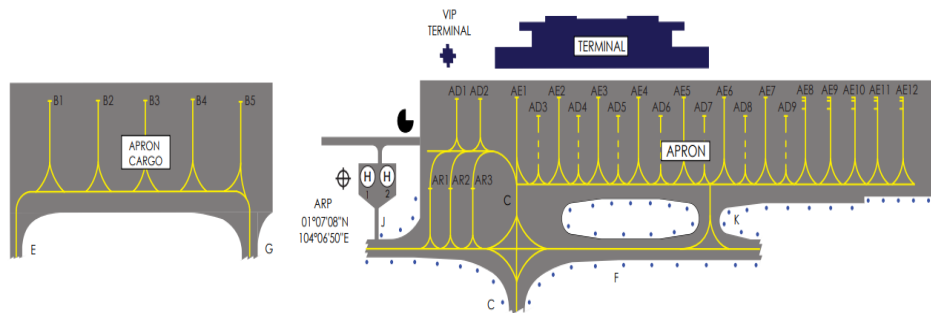
a.	Nama Organisasi	PT Bandara Internasional Batam
b.	Alamat	Jl. Hang Nadim No.1 Batu Besar, Batam, Kepulauan Riau
c.	Telepon	(0778) 7630660
d.	Fax	-
e.	Kelas Bandara	Kelas 4E
f.	Status Bandara	Civil
g.	Kode Bandara	BTH/WIDD
h.	Lokasi	01°07'08.47"N; 104°06'50.24"
i.	Elevasi	MSL : THR 04 = 123 ft MSL : THR 22 = 67 ft
j.	Jam Operasi	24 jam/hari
k.	Landasan	R/W 04 – R/W 22 4.025 M X 45 M PCN 85/F/C/X/T Stopway R/W 04 : 60m x 45m R/W 22 : 60m x 45m RESA R/W 04 : 120m x 280m R/W 22 : 90m x 280m
m.	Apron	Parking Stand No. AD1 - AD9 & AE1 - AE 7 PCN 75/R/C/X/T Parking Stand No. AR1 - AR3 PCN 85/F/C/X/T Parking Stand No. AE8 - AE12 PCN 85/R/B/X/T

		Flybest PCN 5/R/C/2/U Batam Aero Technic PCN 69/R/C/X/T Cargo PCN 85/R/B/X/T
l.	Taxiway	TW A,B,C,D,F(Asphalt) : 23m -23,50m PCN 85/F/C/X/T TW E,F(Concrete),G : 23m PCN 85/R/B/X/T TW H: 5m PCN 5/R/C/Z/U TW J: 10m PCN 5/F/C/Z/U TW K : 36m PCN 85/F/C/X/T TW L: 24m PCN 69/R/C/X/T
n.	Terminal	31.024 m ²
o.	Rescure & Fire Fighting	KATEGORI IX Foam Tender Type I : 3 unit Foam Tender Type II: 1 unit Foam Tender Type IV : 1 unit Commando Car: 1 unit Utility Car: 1 unit Ambulance: 3 unit 36 orang Basic PKP-PK 2 orang Junior PKP-PK

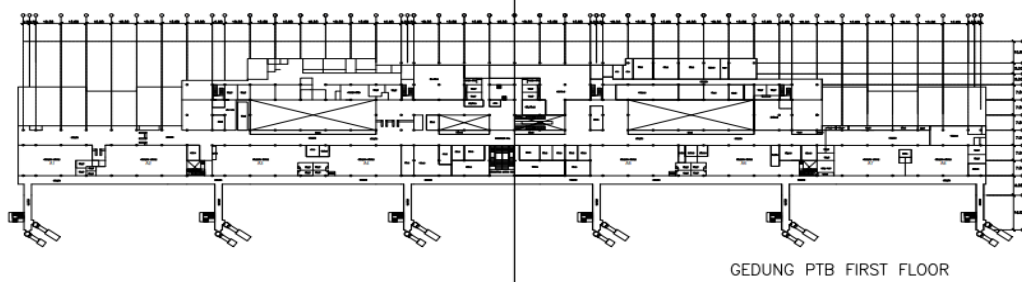
		33 orang Senior PKP-PK
p.	Power Supply	Genset Mitsubishi : 2x770 KVA Genset Dutsz: 1x450 KVA Genset Perkins: 1x800 KVA SOT : 15 s UPS 200 KVA & SOT: 0 s
q.	Navigasi Udara	VOR/DME, NDB, ILS/LLZ, GP, T-DME, MM
r.	Air Field Lighting	Lampu Runway: Runway Edge Light, Threshold Lights, Runway End Lights, Stop Way Lights, Approach Lights Runway 04 (PALS CAT 1), Approach Lights Runway 22 (MALS), PAPI Runway 04/22. Lampu Taxiway : Taxiway Edge Light, Taxiway Guidance Sign Lampu Apron : Apron Edge Lights, Apron Flood Lights.
s.	Peralatan Mekanikal	Timbangan : 24 unit Conveyor : 9 unit Air Conditioning System CHILLER : 8 unit SPLIT DUCT : 8 unit FREE STANDING: 8 unit
t.	Fasilitas Pengamanan	X-Ray : 19 unit WTMD : 16 unit Explosive Detector : 3 unit

		Liquid Detector : 1 unit
		CCTV : 1 unit
		PIDS : 1 unit
		HHMD : 12 unit
		Access Door Control : 32 Pintu
		System
		Body Scanner : 1 unit SCP2
		Etalase Prohibited : 2 box di SCP
		Disposal Box : 7 box di SCP
		Under Mirro : 2 Pcs
		Bomb Container : 1 Unit
		Tray / Baki / Keranjang : 226 pcs
		Radio Komunikasi (HT) : 36 unit
		Radio Base : 4 unit
		Radio Mobile (on car) : 2 unit
		Mobil Patroli : 2 unit
		Motor Patroli : 4 unit
		Lampu Lalu Lintas : 11 Pcs
		Pengeras Suara : 6 unit
		Senter : 7 unit
		Senapan Angin + : 1set
		Kompresoer
		Teropong : 2 unit
		Alat Setrum Kejut : 3 unit

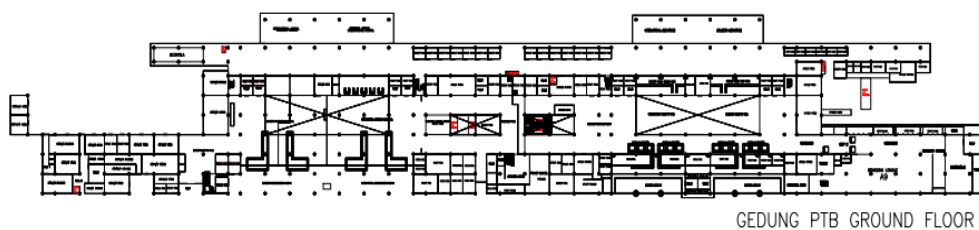
Sumber : Pedoman Mutu PT BIB



Gambar 2. 2 Layout Apron
(sumber, AIP WIDD)



Gambar 2. 3 Layout Lantai 1 Terminal
(sumber, dokumen PT BIB)



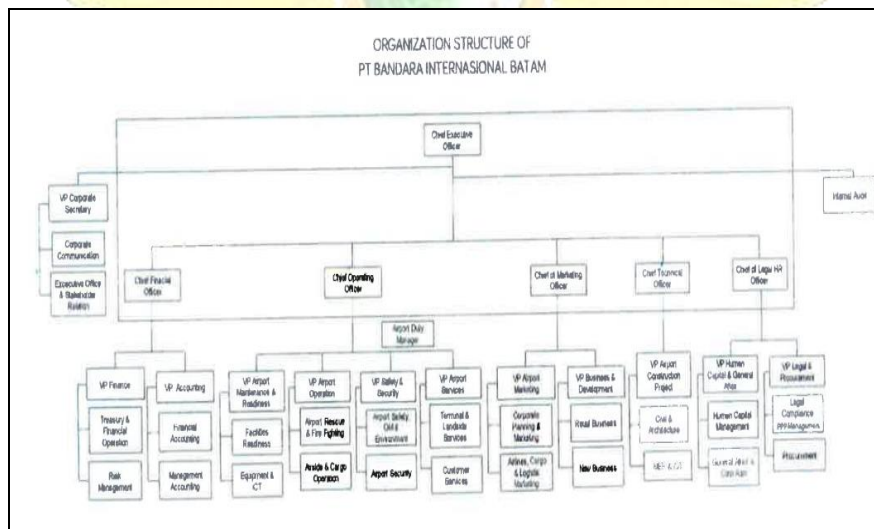
Gambar 2. 4 Layout Lantai Dasar Terminal
(sumber, dokumen PT BIB)

2.3 Stuktur Organisasi Perusahaan

Susunan Organisasi PT Bandara Internasional Batam, Terdiri dari:

- Direktur Utama atau disebut Chief Executive Officer;
- Direktur Hukum dan Sumber Daya Manusia atau disebut Chief of Legal and Human Resource Officer;
- Direktur Keuangan atau disebut Chief of Financial Officer;
- Direktur Pemasaran atau disebut Chief of Marketing Officer;
- Direktur Teknik atau disebut Chief Technical Officer;

- f. Direktur Operasi atau disebut Chief Operation Officer;
- g. Vice President Internal Audit;
- h. Vice President Corporate Secretary;
- i. Vice President Human Capital Management;
- j. Vice President Legal;
- k. Vice President Finance;
- l. Vice President Accounting;
- m. Vice President Aviation Marketing;
- n. Vice President Business Development;
- o. Vice President Maintenance & Facility;
- p. Vice President Airport Construction Projects;
- q. Vice President Airport Services;
- r. Vice President Airport Operation Management;
- s. Vice President Safety & Security Management.



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi
(sumber, Pedoman Mutu PT BIB)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menjelaskan bahwasannya Bandar Udara adalah Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut PP RI No.70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Pasal 1 Ayat 1, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Pada PM 39 tahun 2014 mengenai Kriteria Klasifikasi Organisasi Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjelaskan pada pasal 21. Klasifikasi organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara terdiri atas

- a. Bandar Udara Kelas I Utama;
- b. Bandar Udara Kelas I;
- c. Bandar Udara Kelas II; dan
- d. Bandar Udara Kelas III.

Sebagai salah satu unsur penyelenggara penerbangan bandara mempunyai peran strategis dan penting dengan tujuan yang dibangun oleh negara dan dijalankan pemerintah untuk penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan berdayaguna, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional. Sebagai salah satu gerbang masuknya

seseorang ataupun barang tersebut, bandar udara memiliki peran dalam upaya guna menyelaraskan pembangunan nasional dan daerah setempat yang dijadikan lokasi dari kegiatan di Bandar Udara tersebut.

3.2 Apron

Berdasarkan PM 55 tahun 2015, Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan naik turun penumpang, bongkar muat kargo, penumpang, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara. Dijelaskan juga menurut Annex 14 chapter 1.1, *A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance*. Jika diterjemahkan berarti Suatu kawasan tertentu, pada bandar udara darat, yang dimaksudkan untuk menampung pesawat udara untuk keperluan bongkar muat penumpang, surat atau kargo, pengisian bahan bakar, parkir atau pemeliharaan.

3.3 Terminal

Menurut Kalakou & Moura, definisi terminal bandar udara adalah fasilitas yang menyediakan berbagai kegiatan atau fungsi yang berkaitan dengan penyiapan penumpang untuk perjalanan dengan pesawat udara (aeronautical) dan kegiatan penanganan di terminal bandar udara (non-aeronautical) (Kalakou & Moura, 2021). Ada juga yang mendefinisikan terminal penumpang sebagai penghubung yang utama dalam system transportasi darat dengan sistem transportasi udara yang memiliki tujuan untuk menampung semua kegiatan transisi antara akses dari darat menuju pesawat udara ataupun sebaliknya, memproses penumpang yang datang, berangkat maupun transit dan transfer, hingga perpindahan penumpang dan bagasi dari/dan ke dalam pesawat.

3.4 Apron Movement Control (AMC)

PM 10 Tahun 2018 pasal 12 bagian 2 menjelaskan Seksi Operasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 huruf b, mempunyai tugas melakukan pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat besar bandar udara, serta fasilitas penunjang, dan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/ AMC*) serta

penyusunan jadwal penerbangan (slot time). *Apron Movement Control (AMC)* adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Tugas dan fungsinya telah tertuang pada Manual of Standard CASR – 139 Volume I Aerodrome diantaranya:

1. Pembinaan terhadap personel peralatan / kendaraan dan pesawat di *apron*.
2. Pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*.
3. Pengaturan parkir pesawat di *apron*.
4. Menjamin kebersihan di *apron*.
5. Menjamin *apron* dalam kondisi baik.
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*.
7. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat peak hour / peak season.
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal / darurat.
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*.
10. Melakukan investigasi terhadap incident / accident di *apron* dan melakukan pelaporan.
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar incident / accident tidak terulang lagi.

3.5 Terminal & Landside

Unit terminal & landside merupakan unit yang bertugas sebagai pengawasan serta pelayanan pada wilayah landside dan terminal atau biasa dikenal dengan istilah sisi darat. Berdasarkan PM 41 Tahun 2023. tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, personel Terminal & Landside memiliki tugas dan tanggung jawab atas pengawasan fasilitas Bandar Udara. Pengawasan

dilakukan 31 personel secara berkala setiap harinya dilakukan untuk memastikan setiap fasilitas Bandar Udara berfungsi dengan baik dan aman untuk digunakan agar tidak terjadi *Zero Accident*. Pada PM Perhubungan No 41 Tahun 2023, pasal 4 terdapat beberapa fasilitas yang menjadi fokus daripada unit untuk diperhatikan diantaranya:

1. Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf a meliputi:
 - a) Pemeriksaan penumpang dan bagasi;
 - b) Pelayanan check-in;
 - c) Imigrasi Keberangkatan;
 - d) Imigrasi Kedatangan;
 - e) Pelayanan Bea Cukai;
 - f) Ruang Tunggu Keberangkatan;
 - g) Pelayanan Bagasi.
2. Fasilitas yang memberikan kenyamanan pada penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf b meliputi:
 - a) Pengkondisian Suhu;
 - b) Pengkondisian Cahaya;
 - c) Kemudahan Pengangkutan Bagasi;
 - d) Kebersihan;
 - e) Pelayanan Informasi;
 - f) Toilet;
 - g) Tempat Parkir;
 - h) Fasilitas bagi Pengguna Berkebutuhan Khusus.
3. Fasilitas yang memberikan nilai tambah sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf c meliputi:
 - a) Musholla;
 - b) Nursery;
 - c) Fasilitas Berbelanja;
 - d) Restoran;

- e) Ruang Merokok;
- f) Ruang Bermain Anak;
- g) ATM / Money Changer;
- h) Internet/Wifi.

3.6 Customer Service

Merupakan layanan yang dimiliki perusahaan untuk menerima saran, keluhan, maupun informasi yang berkaitan dengan pelayanan kepada customer. Penanganan pengaduan, saran, dan masukan merupakan salah satu komponen standar dalam penyelenggaraan pelayanan. Oleh karena itu perlu adanya pengetahuan terkait kondisi pengelolaan pengaduan, saran, dan masukan pada unit/satker untuk jenis layanan tertentu saat ini. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 76 Tahun 2013 pada pasal 2, menjelaskan dalam pengelolaan pengaduan, penyelenggara wajib untuk:

1. Mengumumkan nama dan alamat kantor pcnanggung jawab pengelola pengaduan;
2. Mensosialisasikan mekanisme dan prosedur pengelolaan pengaduan;
3. Menerima, menanggapi, memproses, dan menyelesaikan setiap pengaduan;
4. Menyalurkan pengaduan yang bukan kewenangannya kepada penyelenggara yang berwenang;
5. Melakukan pencatatan dan pelaporan pengelolaan pengaduan;
6. Melakukan pemantauan dan evaluasi atas pengelolaan pengaduan

3.7 Unit Commercial

Merupakan unit yang bertanggung jawab terhadap pendapatan di bandar udara. Berdasarkan pengertiannya, pendapatan dibagi menjadi 2 yaitu *aeronautical* dan *non-aeronautical*.

1. Pendapatan Aeronautical

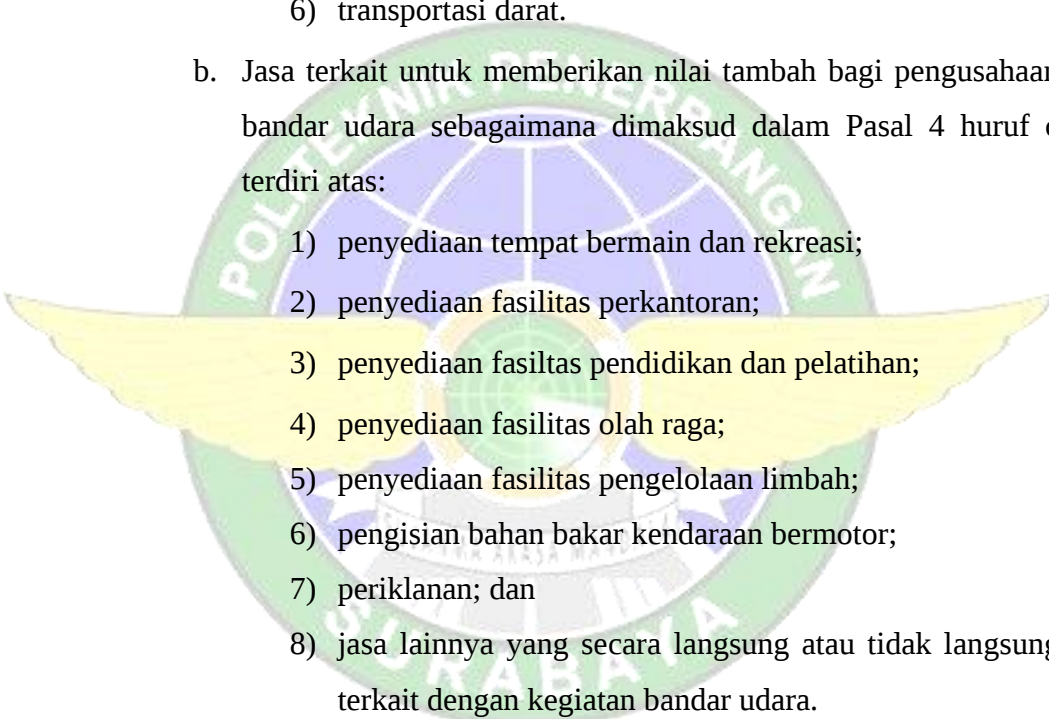
Pendapatan yang didapatkan melalui kegiatan kebandarudaraan. Kebandarudaraan merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam

melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas Pesawat Udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan / atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. Diantara pendapatan tersebut antara lain :

- a. Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U), diantaranya
 - 1) Jasa pendaratan pesawat udara;
 - 2) Jasa penempatan pesawat udara;
 - 3) Jasa penyimpanan pesawat udara.
- b. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U), yaitu pelayanan jasa yang diberikan kepada penumpang Pesawat Udara dalam bentuk penggunaan fasilitas bandar udara, sejak memasuki beranda (*Curb*) keberangkatan, pintu keberangkatan, sampai dengan pintu kedatangan (*arrival gate*) dan beranda (*curb*) kedatangan penumpang.
- c. Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U) adalah pelayanan jasa kebandarudaraan yang terdiri atas penyediaan SDM, Fasilitas dan Peralatan penunjang operasional Terminal Kargo dan Pos. Terminal Kargo dan Pos adalah salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam Bandar Udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan bandar udara domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo dan pos serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.

2. Pendapatan *Non-Aeronautical*

Merupakan pendapatan yang berasal dari kegiatan komersil di bandar udara. Jasa tersebut dapat berupa pelayanan tambahan bagi penumpang dan barang maupun nilai tambah bagi Perusahaan. Diantara jasa yang diberikan menurut PM 56 Tahun 2015 ialah

- 
- a. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b terdiri atas:
- 1) penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel;
 - 2) penyediaan toko dan restoran;
 - 3) penyimpanan kendaraan bermotor;
 - 4) pelayanan kesehatan;
 - 5) perbankan dan/atau penukaran uang; dan
 - 6) transportasi darat.
- b. Jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi pengusaha bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf c terdiri atas:
- 1) penyediaan tempat bermain dan rekreasi;
 - 2) penyediaan fasilitas perkantoran;
 - 3) penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan;
 - 4) penyediaan fasilitas olah raga;
 - 5) penyediaan fasilitas pengelolaan limbah;
 - 6) pengisian bahan bakar kendaraan bermotor;
 - 7) periklanan; dan
 - 8) jasa lainnya yang secara langsung atau tidak langsung terkait dengan kegiatan bandar udara.

3.8 Safety Quality Management & Environment

Merupakan unit yang bertanggung jawab untuk mengelola keselamatan penerbangan termasuk bertanggung jawab dalam melakukan *acceptance* dan pengawasan terhadap pelaksanaan *safety management system*. Berdasarkan hal tersebut, unit safety quality manajement & environment memiliki beberapa agenda diantaranya:

1. Pengendalian hama;
2. Monitoring *wildlife hazard*;
3. Pengetesan water treatment

4. Pengangkutan limbah;
5. Jasa konsultan SML ISO 14001 : 2015;
6. Workshop Wildlife Hazard Management Plan;
7. Audit, sertifikasi dan training SML ISO 14001 : 2015.

3.9 Aviation Security (AVSEC)

Dalam International Civil Aviation Organization (ICAO) doc 9136 tertulis bahwa Aviation Security adalah pengamanan terhadap penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9 “Personil Aviation Security adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan”. Sesuai dengan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP Nomor 129 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Keamanan Penerbangan menyebutkan bahwa “Pemeriksaan Keamanan (Security Screening) adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (Prohibited Items) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum”.

Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki :

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

3.10 Informasi

Unit informasi merupakan bagian dari pada bandara yang memiliki tugas sebagai perantara informasi dari satu pihak ke pihak lain. Melalui monitoring yang dilakukan baik itu melalui system komputerisasi dan juga telepon yang

tersambung dengan unit lainnya. Diantara tugas dan fungsi yang dilakukan antara lain:

1. Berkoordinasi dengan pihak airlines untuk melakukan informasi terhadap penumpang terkait *to waiting room, boarding, dan last call*;
2. Berkoordinasi dengan unit lain terkait barang hilang guna dilakukan pemberitahuan;
3. Berkoordinasi dengan unit lain terkait himbauan dan larangan pada wilayah bandara;
4. Melakukan monitoring kehadiran pesawat udara melalui *flight radar* guna memberikan gambaran *estimate* kehadiran daripada pesawat kepada penumpang.



PELAKSANAAN OJT

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam merupakan bandar udara yang melayani rute penerbangan domestik dan internasional dimana terdapat banyak pergerakan penumpang dan petugas di dalam maupun di luar bandara sehingga pelayanan yang profesional dan prima merupakan tujuan yang perlu diterapkan oleh seluruh aspek pada unit yang tersedia. Pada unit *customer service* penulis menemukan banyak kekurangan yang perlu untuk dibenahi. Diantara kekurangan tersebut diantaranya seperti:

4.3.1 Permasalahan 1

Lokasi yang ada saat ini dinilai kurang strategis dikarenakan menggunakan ruangan lama yang masih terkesan tertutup. Kemudian untuk kaca pada ruangan terlihat gelap tampak dari luar



Gambar 4. 1 Kantor Customer Service
(sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.2 Permasalahan 2

Demi menunjang aktivitas pekerjaan, saat ini dibutuhkan peralatan yang memadai guna menunjang pengaruh yang optimal dalam pekerjaan. Pada kantor customer service saat ini dirasa masih memerlukan peralatan kantor tambahan untuk membantu operasional pegawai dalam pekerja. Seperti penambahan alat kantor yaitu printer dan flight display.



Gambar 4. 2 Ruang Kerja Customer Service
(sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.3 Permasalahan 3

Berdasarkan prosedur mutu yang tertuang dalam PM/BTH-ASS/CS-01. Petugas diharapkan dalam melakukan pelayanan terhadap pengguna jasa bandar udara dengan melakukan tindakan yang sesuai dengan pedoman tersebut. Namun hal tersebut jarang untuk di implementasikan seperti memberikan gambaran informasi secara lengkap dan cenderung melemparkan pertanyaan tersebut kepada unit lain. Selain itu peralihan perusahaan dari BP Batam menjadi PT BIB membuat beberapa personel yang tidak sesuai kualifikasinya ikut andil pada pelayanan tersebut.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Penyelesaian Masalah 1

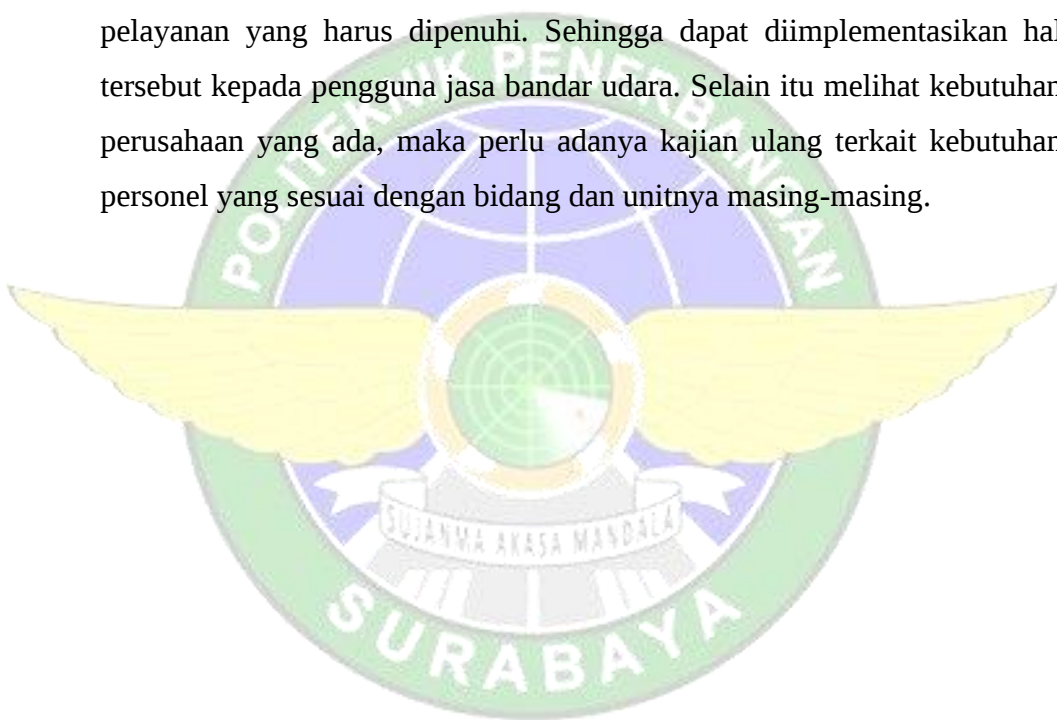
Dengan melihat keberadaan kantor yang ada saat ini. Dan juga *customer service* sebagai unit yang berhadadapan langsung dengan pengguna jasa penerbangan. Ada baiknya untuk perusahaan dapat mengusahakan atau memberikan tempat yang lebih terlihat oleh penumpang. Mulai dari kaca yang tidak gelap hingga ruangan yang mudah untuk dilihat oleh penumpang. Sehingga pengguna jasa tidak kebingungan terkait dengan lokasi yang ada.

4.4.2 Penyelesaian Masalah 2

Dengan memberikan tambahan alat penunjang kantor berupa printer dan flight display. Hal tersebut akan membantu kinerja yang lebih baik dari para personel di unit customer service. Terlebih ketika ada pengguna jasa yang menanyakan perihal penerbangan, para personel hanya perlu untuk melihat informasi melalui display tanpa harus menelfon ke unit yang. Yang hal tersebut tentu akan memakan waktu.

4.4.3 Penyelesaian Masalah 3

Memberikan pelatihan kepada personel terkait aturan dan standar pelayanan yang harus dipenuhi. Sehingga dapat diimplementasikan hal tersebut kepada pengguna jasa bandar udara. Selain itu melihat kebutuhan perusahaan yang ada, maka perlu adanya kajian ulang terkait kebutuhan personel yang sesuai dengan bidang dan unitnya masing-masing.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah salah satu bandar udara terbesar di Indonesia. Dengan demikian sudah sepantasnya Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam memiliki tingkat keamanan yang tinggi, SDM yang bermutu dan berkualitas serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standart internasional. Dari permasalahan tersebut, selama melaksanakan On The Job Training terutama di Unit Customer Service di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam masih perlu untuk dievaluasi Kembali terutama mengenai peralatan penunjang di kantor, pemilihan lokasi yang lebih layak dan sesuai, serta pemilihan SDM yang lebih mumpuni kedepannya.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Dengan adanya kegiatan on the job training bagi taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya, diharapkan para taruna/i dapat mengambil informasi dan pengalaman sebanyak-banyaknya. Serta memahami mengenai situasi dan keadaan di lapangan kerja nantinya. Dengan bekal tersebut nantinya diharapkan para taruna/i mendapat bekal yang sesuai sehingga dikemudian hari ilmu yang didapat pada unit-unit terkait yaitu Commercial, Terminal & Landside, AVSEC, AMC, Informasi dan Safety Quality Management & Environment dapat bermanfaat sekaligus diaplikasikan dan diterapkan di dalam dunia pekerjaan nantinya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Dari permasalahan selama melakukan *On the Job Training* di Unit Commercial, Terminal & Landside, AVSEC, AMC, Informasi dan Safety Quality Management & Environment di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Maka diperlukan dukungan terhadap fasilitas teknologi dan fasilitas bandar udara yang lebih baik dari sebelumnya. Karena menurut penulis ada beberapa alat-alat yang di gunakan sudah terlalu tua dan perlu di perbaharui lagi agar pelayanan lebih maksimal. Tidak hanya fasilitas alat, SOP yang digunakan juga perlu di perbaharui lagi karena setiap tahun perkembangan terus meningkat di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap taruna/i dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu lapangan;
2. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja, dan mengoperasikan sebuah peralatan (machine) untuk keamanan alat dan tentunya yang lebih penting teknisi/orang lain;
3. Dalam pelaksanaan OJT tiap taruna/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih perlu dipahami, selain itu setiap kali melaksanakan tugas harus ada koordinasi lapangan.
4. Mengkaji ulang materi perkuliahan pada saat taruna/i berada di kampus terkait pengembangan softskill terutama berkaitan pada bidang IT sehingga dapat menyesuaikan dengan lingkungan perkantoran di lokasi kerja nanti.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jemderal Perhubungan Udara. (2019). KP 129 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Dan Investigasi Keamanan Penerbangan.
- Direktorat Jemderal Perhubungan Udara. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome).
- Direktorat Jemderal Perhubungan Udara. (1999). SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara. Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan. (2017). KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service.
- Kementerian Perhubungan. (2018). PM No 39 tahun 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 115 Tahun 2018, 1–8.
- Kementerian Perhubungan. (2021). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang Aerodrome. 3, 1–62.
- Kementerian Perhubungan. (2023). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara.
- Menteri Perhubungan RI. (2014). PM 36 Tahun 2014 Tentang Tata Cara dan Prosedur Pengenaan Tarif Jasa Kebandarudaraan. 1–11.
- Menteri Perhubungan RI. (2017). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Nomor 1 , Tambahan Lembaran Negara Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2017 tentang Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan. 1–46.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Form Penilaian OJT



Lampiran 2 Pedoman Mutu Bandar Udara Hang Nadim Batam

 PT BANDARA INTERNASIONAL BATAM BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM	PEDOMAN MUTU	
	HALAMAN PENGESAHAN	
	No. Bagian : A	Revisi : 00

	JABATAN	TANDA TANGAN
DIBUAT OLEH	 VICE PRESIDENT SAFETY AND SECURITY	
DIPERIKSA OLEH	CHIEF OPERATION OFFICER (DIREKTUR OPERASI)	
DISETUJUI OLEH	CHIEF EXECUTIVE OFFICER (DIREKTUR UTAMA)	

Status	
---------------	--

No Salinan	
-------------------	--

Isi Dokumen ini sepenuhnya merupakan rahasia dan tidak boleh diperbanyak baik sebagian maupun seluruhnya kepada pihak lain tanpa izin dari Chief Executive Officer PT Bandara Internasional Batam.

Lampiran 3 Standart Operational AMC

 HANG NADIM INTERNATIONAL AIRPORT STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL	PENGAWASAN SISI UDARA	
	Doc. No : 01	Revisi No : 01
	01 Agustus 2020	Page 16
menemukan FOD di sisi udara wajib untuk mengambilnya atau melaporkan hal tersebut. 6.3 Petugas AMC memastikan petugas / instansi terkait untuk segera membuang sampah pada tempatnya. 6.4 Jika pihak yang mengotori tidak sanggup untuk membersihkan dengan baik maka pihak yang mengotori wajib menghubungi pihak Bandara (AMC) dan mengisi Formulir Permohonan Pembersihan, Berita Acara. Petugas AMC selanjutnya menghubungi Unit Landasan. 6.5 Apabila ketahuan dengan sengaja membuang sampah disembarang tempat akan dikenakan sanksi sesuai dengan SOP AMC Bab Razia dan Sanksi 7.0 RINCIAN PROSEDUR PENGAWASAN TERHADAP PERORANGAN DI SISI UDARA 7.1 Awasi penggunaan PAS & TIM bandara agar sesuai peruntukannya 7.2 Awasi setiap orang yang memakai PAS & TIM Bandara yang kadaluarsa yang masuk ke sisi udara, tanpa surat keterangan dari Direktur BUBU Hang Nadim Batam 7.3 Awasi setiap orang yang masuk ke sisi udara tanpa Pas Bandara atau izin dari pejabat yang berwenang 7.4 Awasi penggunaan APD di sisi udara 7.5 Koordinasikan dengan unit <i>Aviation Security</i> (Pengamanan Bandara) jika ditemukan seseorang berada di sisi udara dengan memakai Pas Bandara bukan atas namanya, memalsukan masa berlaku Pas Bandara, Pas Bandara kadaluarsa atau tidak sesuai peruntukkannya agar yang bersangkutan ditahan dan diproses oleh <i>Aviation Security</i> 7.6 Awasi, larang dan tertibkan setiap orang yang merokok di sisi udara termasuk area shelter GSE		

Lampiran 4 Pedoman Mutu Pelayanan Pananganan Pengguna Jasa Bandar Udara

	AIRPORT SERVICES	No. Dokumen	PM/BTH-ASS/CS-01
	PROSEDUR MUTU	Berlaku Efektif	13 Maret 2023
	PENANGANAN PELAYANAN PENGGUNA JASA BANDAR UDARA		

	JABATAN	TANDA TANGAN
DIBUAT OLEH	PPS. CUSTOMER SERVICES MANAGER	
DIPERIKSA OLEH	VICE PRESIDENT AIRPORT SERVICES	
	 VICE PRESIDENT SAFETY & SECURITY	
DISETUJUI OLEH	CHIEF OPERATION OFFICER	

STATUS	
---------------	--

NO. SALINAN	
--------------------	--

Revisi : 01	Halaman : 1-8
Dokumen yang diunduh/dicetak/digandakan dalam bentuk apapun merupakan dokumen TIDAK DIKENDALIKAN	

Lampiran 5 Sertifikat *On the Job Training*



Lampiran 6 Foto Pelaksanaan *On the Job Training*



Pengecekan Barang di PSCP



Praktek pagging name pax



Random Check Kendaraan di
Apron



Pengecekan kendaraan di
Main Gate



Pelayanan informasi bagi penumpang



Inspeksi rutin Apron



Pengecekan suhu terminal



Pengecekan fasilitas toilet di terminal



Pengecekan PJP2U

