

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



Disusun Oleh:

SILVIA SRI WINDARTI
NIT. 30621043

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

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



Disusun Oleh :

SILVIA SRI WIDARTI
NIT. 30621043

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

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

Oleh:

SILVIA SRI WINDARTI
NIT. 30621043

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisi OJT



ARNOLD MARANTINO DANISAWARA
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 syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat serta hidayahNya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) pada tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 28 Februari 2024 di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

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

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

1. Tuhan Yang Maha Esa,
2. Kedua orang tua dan saudara – saudara penulis yang telah memberikan doa, semangat dan dukungan.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Faoyan Agus Furyanto, S.Pd., M.Pd selaku dosen Pembimbing Laporan OJT.
6. Bapak Arnold Marantino selaku Pembimbing Supervisi OJT.
7. Seluruh pihak PT. Bandara Internasional Batam yang sangat berjasa bagi penulis yang tidak dapat dituliskan satu persatu.
8. Rekan – Rekan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam

Penyusun menyadari bahwa Laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan dari pembaca. Akhir kata penulis berharap Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dapat memberi manfaat bagi penyusun khususnya dan pembaca umumnya.

Batam, 28 Februari 2024



Silvia Sri Windarti
30621043

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	1
1.2 Maksud & Manfaat	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat	5
2.2 Data Umum	5
2.3 Struktur Organisasi	7
BAB III TINJAUAN TEORI.....	9
3.1 Fasilitas Bandar Udara	9
3.1.1 Fasilitas Keselamatan dan Keamanan.....	10
3.1.2 Fasilitas di Sisi Udara	11
3.1.3 Fasilitas Sisi Darat	12
3.2 Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	14
BAB IV PELAKSANAAN OJT	16
4.1 Lingkup On the Job Training (OJT)	16
4.1.1 Apron Movement Control (AMC)	16
4.1.2 Aviation Security (AVSEC)	18
4.1.3 Terminal & Landside Service	20
4.1.4 Informasi	22
4.1.5 Airport Safety.....	23
4.1.6 Airport Customer Service	25
4.1.7 Marketing Aviiasi	25
4.2 Jadwal On the Job Training (OJT).....	27
4.3 Analisis Permasalahan	28
4.3.1 Permasalahan 1	30
4.3.2 Permasalahan 2	31
4.3.3 Permasalahan 3	31
4.4 Penyelesaian Permasalahan.....	31
4.4.1 Permasalahan 1	32
4.4.2 Permasalahan 2	32
4.4.3 Permasalahan 3	33

BAB V PENUTUP	35
5.1 Kesimpulan	35
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	35
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT.....	35
5.2 Saran	36
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV	36
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT.....	36
DAFTAR PUSTAKA	38
LAMPIRAN.....	40



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Hang Nadim Batam	6
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Pt. Bandara Internasional Batam.....	8
Gambar 3. 1 Sistem Bandar Udara.....	9
Gambar 4. 1 Jadwal Shift Personel AMC	17
Gambar 4. 2 Jadwal Shift Unit Avsec.....	20
Gambar 4. 3 Jadwal Shift Personel Terminal	22
Gambar 4. 4 Jadwal Shift Unit Customer Service	25
Gambar 4. 5 Jadwal On The Job Training	27
Gambar 4. 6 Ruang Rapat Aocc	30
Gambar 4. 7 Monitor Cctv Unit Amc	31
Gambar 4. 8 Layout Apron Bandar Udara Hang Nadim Batam.....	33
Gambar 4. 9 Speed Gun & Binocular (Teropong).....	34



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Hang Nadim Batam.....	6
---	---



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 UU No 1 Tahun 2009	40
Lampiran 2 Standar Operational Apron Movement Control	41
Lampiran 3 PM 179 Tahun 2017	43
Lampiran 4 PM 41 Tahun 2023	44
Lampiran 5 PM 62 Tahun 2017	45
Lampiran 6 Keputusan BP Batam No 230 Tahun 2022.....	46
Lampiran 7 Formulir Nilai Praktek Kerja Lapangan	47
Lampiran 8 Dokumentasi Kegiatan On The Job Training.....	53



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan sekolah kedinasan dibawah Kementerian Perhubungan. Menjadi salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang bertugas dalam pelaksanaan pendidikan profesional diploma pada bidang Teknik, Keselamatan dan Manajemen Penerbangan. Berdasarkan visi yang diemban yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global, Politeknik Penerbangan Surabaya berperan penting dalam mencetak insan – insan perhubungan udara untuk mencapai perkembangan serta keselamatan penerbangan. Komitmen yang kuat diwujudkan dengan adanya fasilitas akademik untuk menunjang kegiatan pembelajaran serta tenaga pengajar yang profesional dan berlisensi.

Sekolah kedinasan yang terletak di Jl. Jemur Andayani I No. 73, Siwalankerto, Kec. Wonocolo, Surabaya, Jawa Timur ini menyelenggarakan 7 Program Studi Diploma III salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Program diklat yang menyiapkan personil yang terampil di bidang manajemen transportasi udara dan menguasai operasi transportasi udara yang mencakup sisi darat dan sisi udara. Dalam penyelenggaraan pendidikan, menganut Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Implementasi pemenuhan dari Tridarma Perguruan Tinggi adalah dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) merupakan kegiatan praktik lapangan dengan terjun langsung di dalam dunia penerbangan yang berkaitan dengan kompetensi ilmu yang dipelajari pada Program Studi Manajemen Transportasi Udara.

On the Job Training (OJT) menjadi syarat kelulusan bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bertujuan untuk mengukur tingkat pemahaman Taruna

dalam menerapkan ilmu teori pada proses pendidikan di kampus, untuk kemudian diaplikasikan dengan praktik secara langsung di lapangan. Pada kegiatan ini Taruna juga akan mendapatkan gambaran terkait dinamika dalam dunia kerja pada lingkup pelayanan jasa transportasi udara. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah didapatkan serta mendapatkan ilmu baru selama pelaksanaan praktik lapangan, mengembangkan ilmu – ilmu *soft skill* diantaranya komunikasi, sosialisasi, *networking*, *leadership*, berpikir kritis dan *problem solving*, manajemen waktu dan skill – skill yang lain guna menunjang persiapan memasuki dunia kerja setelah lulus dari Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pada kegiatan *On the Job Training* (OJT), penulis berkesempatan melaksanakannya di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Selama proses *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan selama kurang lebih 3 bulan, penulis menjalankan praktik lapangan di 7 unit kerja meliputi *Apron Movement Control* (AMC), Terminal, Informasi, *Airport Customer Service*, *Aviation Security* (AVSEC), *Safety* dan *Marketing Aviasi*.

Pada ke-7 unit tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ada beberapa permasalahan yang ditemukan, diantaranya permasalahan yang berada di unit *Apron Movement Control* (AMC) yaitu kurangnya fasilitas dan peralatan yang ada meliputi jumlah kursi kerja yang tidak sesuai dengan jumlah personel, ruang rapat atau *class room* yang tidak memadai, peralatan CCTV yang rusak, tidak adanya *binocular* (teropong), *speed gun* dan *marshaller bat/flash flight*. Dengan ditemukannya permasalahan – permasalahan diatas penulis berharap dapat merumuskan pemecahan untuk mengatasi permasalahan yang ada sehingga dapat menunjang optimalisasi kinerja unit *Apron Movement Control* (AMC).

1.2 Maksud & Manfaat

1.2.1 Maksud

Adapun tujuan dari dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) dan harapan dari penelitian permasalahan yang ditemukan sebagai berikut:

1. Bagi Taruna, *On the Job Training* (OJT) bertujuan untuk mengimplementasikan teori yang diperoleh dengan praktik secara langsung. Mengetahui kondisi fisik, operasional dan struktur organisasi serta lingkungan sosial di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Mengetahui dan memahami permasalahan – permasalahan yang ada serta melatih penalaran dan *problem solving* dalam upaya pemecahan permasalahan yang ada.
2. Bagi Politeknik Penerbangan Surabaya, *On the Job Training* (OJT) bertujuan untuk pemenuhan Tridarma Perguruan Tinggi meliputi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian. Mencetak lulusan yang berkompeten di bidangnya dan bersertifikat serta memiliki daya saing tinggi pada taraf nasional maupun internasional.
3. Bagi bandar udara, bertujuan untuk peningkatan kualitas pelayanan bandar udara khususnya pada unit *Apron Movement Control* (AMC) agar fasilitas dan perlengkapan yang ada dapat di optimalkan sesuai standar fasilitas dan peralatan yang terdapat pada *Apron Movement Control Manual* Bandara Internasional Hang Nadim Batam.

1.2.2 Manfaat

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan mempunyai manfaat dalam pendidikan baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat:

- a. Bagi penulis, dapat mengimplementasikan ilmu yang telah di dapat selama mengikuti kegiatan perkuliahan, menambah wawasan serta pengalaman, mengetahui cara kerja dan kebutuhan kerja di tempat *On the Job Training* (OJT),

penyesuaian diri dalam menghadapi dinamika di lingkungan kerja.

- b. Bagi para peneliti yang tertarik terhadap permasalahan ini diharapkan dapat menjadi acuan dan referensi untuk melakukan penelitian lebih luas terkait variabel lain yang terkait dengan optimalisasi fasilitas dan peralatan unit *Apron Movement Control* (AMC).
- c. Bagi Lembaga Politeknik Penerbangan Surabaya, dapat digunakan sebagai tambahan pustaka nantinya yang berguna bagi mahasiswa umumnya dan Taruna / taruni Politeknik Penerbangan Surabaya khususnya.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat:

- a. Bagi pihak *Apron Movement Control* (AMC), diharapkan dapat memberikan masukan untuk mencapai optimalisasi dalam pemenuhan fasilitas dan peralatan guna menunjang kinerja operasional.
- b. Bagi pihak bandar udara, diharapkan dapat menjadi evaluasi serta masukan untuk melakukan optimalisasi dalam pengadaan fasilitas dan peralatan untuk mencapai optimalisasi dalam pemberian layanan penerbangan.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

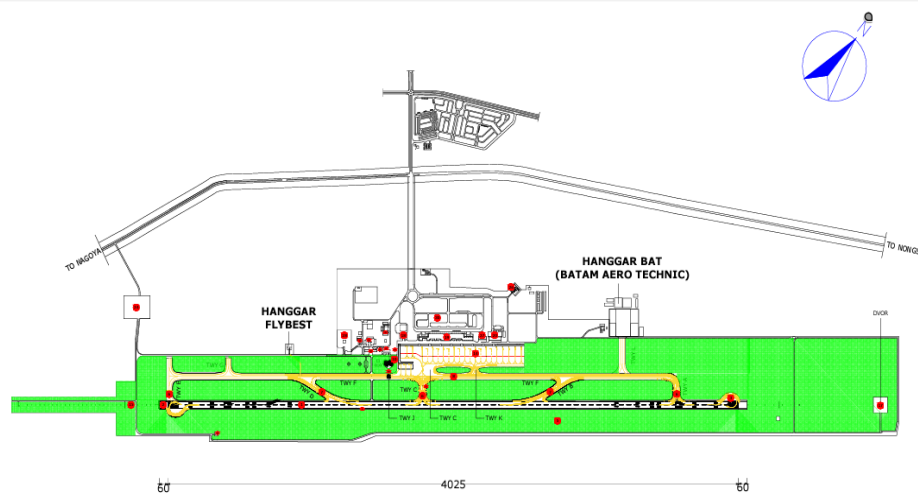
Bandar Udara Hang Internasional Hang Nadim Batam merupakan bandar udara yang terletak di Jl. Hang Nadim No.01, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau 29466. Nama Hang Nadim sendiri diambil dari nama Lasmana Hang Nadim dari Kesultanan Malaka. Bandara ini dengan kode IATA BTH dan kode ICAO WIDD memiliki landasan pacu sepanjang 4.025 m, merupakan *runway* terpanjang di Indonesia dan kedua di Asia Tenggara setelah Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur.

Bandara ini pertama kali beroperasi pada 1 Januari 1984 dan secara resmi dibuka pada 1 Januari 1985. Pada awal pembukaan penerbangan yang dilayani merupakan penerbangan domestik dengan *direct flight* menuju Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Palembang dan Padang. Selam 5 tahun beroperasi pada tanggal 1 Januari 1990 Bandar Udara Internasional Hang Nadim resmi membuka penerbangan nasional rute Batam – Singapore dan Batam – Malaysia dengan *direct flight*. Tahun 1995 presiden Soeharto yang menjabat pada saat itu meresmikan Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam untuk dioperasikan secara umum. Peresmian ditandai dengan penandatanganan batu prasasti.

Dimulai pada 4 Juli 2019, bandara ini diresmikan menjadi Pangkalan Udara Hang Nadim tipe C yang berada dibawah kendali Komando Operasi Udara I. Didirikannya pangkalan udara ini bertujuan untuk memperkuat dan mengamankan wilayah NKRI melihat dari letak Bandar Udara Internasional Hang Nadim yang berdekatan dengan negara tetangga yaitu Singapore dan Malaysia. Aktifitas penerbangan militer berbagi landasan pacu dengan penerbangan sipil di Bandar Udara Internasional Hang Nadim.

2.2 Data Umum

Bandar Udara Internasional Hang Nadim memiliki layout Bandar Udara seperti gambar dibawah.



Gambar 2. 1 Layout Bandar Udara Hang Nadim Batam
(Sumber: Dokumen Bandar Udara Hang Nadim)

Informasi umum terkait Bandara Udara Internasional Hang Nadim Batam sebagai tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Hang Nadim Batam

1.	Kode ICAO	:	WIDD
2.	Kode IATA	:	BTH
3.	Nama Bandara Udara	:	HANG NADIM
4.	Kantor Otoritas	:	OTORITAS WILAYAH II
5.	Kelas Bandara	:	4E
6.	Kategori Bandara	:	Internasional
7.	Pengelola Bandara	:	PT. Bandara Internasional Batam
8.	Lokasi Bandara	:	Jl. Hang Nadim No.01, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau 29466.
9.	Lokasi (ARP)	:	1.7.24,33LU/104.6.55,34BT
10.	Telepon	:	(0778) 7630660

11.	Email	:	datinkomp.hangnadim@gmail.com
12.	Critical Aircraft	:	B-747
13.	Bandara Terdekat	:	1. Raja Haji Fisabilillah (TNJ) 2. Dabo (SIQ) 3. Tempuling (TBH) 4. Bengkalis (SEQ) 5. Pulai
14.	Rute Domestik	:	1. BTH – PLM 2. BTH – KNO 3. BTH – PNK 4. BTH – PDG 5. BTH – CGK 6. BTH – SUB 7. BTH – SRG 8. BTH – DTB 9. BTH – YIA 10. BTH – NTX 11. BTH - LMU
15.	Rute Internasional	:	BTH - SZB

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

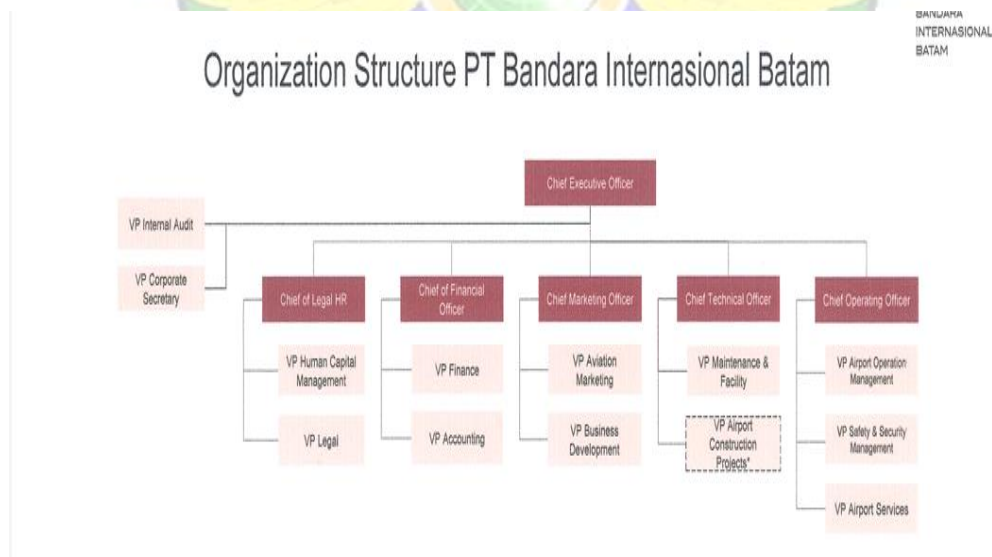
2.3 Struktur Organisasi

Pada tanggal 1 Juli 2022 dengan tujuan pengoptimalan pengelolaan operasional kebandarudaraan Bandara Udara Internasional Hang Nadim resmi dikelola oleh PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) konsorsium yang terdiri atas PT. Angkasa Pura I. Incheon Internasional Airport dan PT. Wijaya Karya dari awalnya dikelola oleh BP Batam. Pengelolaan oleh PT BIB sendiri akan berlangsung selama 25 tahun ke depan.

Dasar dari pembentukan PT. Bandara Internasional Batam adalah Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No.AHU-0081615.AH.01.01 Tahun 2021. Keputusan tersebut ditetapkan di Jakarta pada 21 Desember 2021. Visi dari PT. BIB adalah *“Transform Hang Nadim Airport to the Next Level and Provide a Pleasant Experience for Passengers”* dengan misi perusahaan sebagai berikut:

1. Mewujudkan infrastruktur bandara modern melalui renovasi terminal yang ada dan pengembangan terminal baru.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan bandara secara progresif untuk memenuhi standar internasional
3. Mengoptimalkan sinergi dengan pemegang saham untuk menciptakan nilai melalui intensifikasi bisnis yang sudah ada dan pengembangan bisnis baru.
4. Menjadi panutan praktik terbaik KPBU bandara di Indonesia.
5. Meningkatkan kemitraan dan sinergi dengan seluruh pemangku kepentingan untuk merevitalisasi pembangunan ekonomi batam.

PT. Bandara Internasional Batam menyadari pelaksanaan manajemen korporat semakin menjadi tuntutan, karena keberhasilannya merupakan faktor kunci sukses pencapaian tujuan dan kemenangan persaingan di tingkat global. Mengacu dari hal tersebut, berdasarkan Keputusan Direksi PT Bandara Internasional Batam Nomor : KEP.DP.31/2022/BIB struktur organisasi dari PT. Bandara Internasional Batam sebagai berikut:

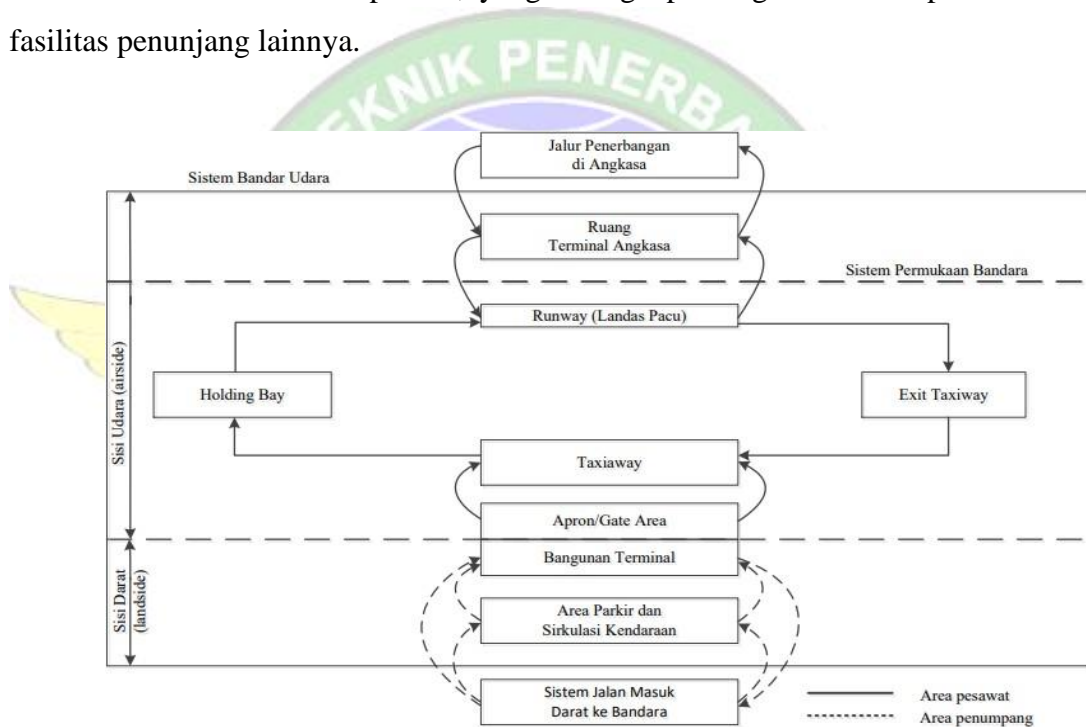


Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT. Bandara Internasional Batam
(Sumber: KEP.DP.31/2022/BIB)

BAB 3 TINJAUAN TEORI

3.1 Fasilitas Bandar Udara

Berdasarkan Undang – Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar Udara didefinisikan sebagai 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 antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.



Gambar 3. 1 Sistem Bandar Udara
(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

Fasilitas pokok bandara udara merupakan fasilitas utama yang ada di bandara meliputi fasilitas keselamatan dan keamanan, fasilitas sisi udara (*air side*) serta fasilitas sisi darat (*land side*). Sisi udara (*air side*) berfokus pada pemberian layanan dan fasilitas yang berkaitan langsung dengan *movement* dan *maneuver* pesawat udara sedangkan sisi darat (*land side*) berfokus pada pelayanan yang diberikan kepada penumpang.

3.1.1 Fasilitas Keselamatan dan Keamanan

Bertujuan sebagai penunjang keselamatan dan keamanan penerbangan meliputi Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran (PKP-PK), salvage, alat bantu pendaratan visual (Airfield Lighting System), sistem catu daya kelistrikan, dan pagar. Pada Bandara Udara Internasional Hang Nadim Batam fasilitas Keselamatan dan Keamanan yang tersedia meliputi:

1. Rescue & Fire Fighting atau Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran (PKP-PK).
 - a. Foam Tender Type I : 3 unit
 - b. Foam Tender Type II : 1 unit
 - c. Foam Tender Type IV : 1 unit
 - d. Commando Car : 1 unit
 - e. Utility Car : 1 unit
 - f. Ambulance : 3 unit
 - g. 36 orang Basic PKP-PK
 - h. 2 orang Junior PKP-PK
 - i. 33 orang Senior PKP-PK
2. Air Field Lighting merupakan lampu penerangan di sisi udara untuk mempermudah pergerakan pesawat udara.
 - a. 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.
 - b. Lampu Taxiway: Taxiway Edge Light, Taxiway Guidance Sign
 - c. Lampu Apron : Apron Edge Lights, Apron Flood Lights.
3. Pagar perimeter disepanjang kawasan Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam

3.1.2 Fasilitas di Sisi Udara

Fasilitas sisi udara merupakan semua fasilitas yang berada di sisi udara yang berkaitan langsung dengan pergerakan dan perpindahan pesawat udara dari mendarat (*landing*) sampai lepas landas (*take off*) begitu pula sebaliknya. Sisi udara merupakan daerah terbatas (*nonpublic area*) dimana tidak semua orang dapat masuk daerah ini kecuali memiliki kartu pas bandara yang sesuai dan menggunakan perlengkapan yang sudah ditentukan. Pada Bandara Udara Internasional Hang Nadim Batam fasilitas sisi udara yang tersedia meliputi:

1. Runway adalah daerah persegi panjang di daratan yang disiapkan untuk *take off* dan *landing* pesawat udara.
 - a. Azimuth : 04/22
 - b. Dimensi : 4025 x 45m
 - c. Kekuatan : PCN 85 F/C/X/T
 - d. Stopway R/W 04 : 60 m x 45 m
R/W 22 : 60 m x 45 m
 - e. RESA R/W 04 : 120 m x 280 m
R/W 22 : 90 m x 280 m
2. Taxiway merupakan penghubung antara landasan pacu dan *apron*.
 - a. TW A, B, C, D, F (Asphalt) : 23 m – 23,5 m
PCN 85/F/C/X/T
 - b. TW E, F, G (Concrete) : 23 m
PCN 85/R/B/X/T
 - c. TW H : 5 m (PCN 5/R/C/Z/U)
 - d. TW J : 10 m (PCN 5/F/C/X/T)
 - e. TW K : 36 m (PCN 85/F/C/X/T)
 - f. TW L : 24 m (PCN 69/R/C/X/T)
3. Apron adalah daerah di bandar udara yang digunakan pesawat udara untuk kegiatan *loading*, *unloading*, *cargo*, *fueling*, *parking*, penumpang dan pemeliharaan (*maintenance*).

- a. Ukuran Apron : 255 m x 59 m
 - b. Paking Stand No. AD1 – AD9 & AE1 – AE7
PCN 75/R/C/X/T
 - c. Parking Stand No. AR1 – AR3
PCN 85/F/C/X/T
 - d. Parking Stand No. AE8 - AE12
PCN 85/R/B/X/T
 - e. Flybest : PCN 5/R/C/2/U
 - f. Batam Aero Technic : PCN 69/R/C/X/T
 - g. Cargo : PCN 85/R/B/X/T
4. Alat Bantu Navigasi merupakan seperangkat alat yang berguna untuk menunjukkan arah pesawat udara.
- a. NDB : “BM” Freq 370 MHz
 - b. VOR : “BTM” Freq 116.0 MHz 3
 - c. DME : “BM” Freq Ch 107 X
 - d. Localizer : Freq 110.10 MHz
 - e. Glide Slope : Freq 334.40 MHz
 - f. T.DME : Freq Ch 38 X
5. Garbarata atau *aviobridge* adalah jembatan berdingding penghubung pintu pesawat dengan pintu terminal. Garbarata berjumlah 6 unit.
6. Kantor Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG).

3.1.3 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Bandar Udara sisi darat adalah seperangkat fasilitas yang berada di sisi udara yang merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sisi darat terdiri atas jaringan jalan masuk dan keluar bandar udara termasuk tempat parkir dan terminal sebagai bagian pembatas antara sisi darat dan sisi udara. Area sisi darat juga digunakan sebagai zona pergerakan penumpang

sebelum masuk ke pesawat udara. Pada Bandara Udara Internasional Hang Nadim Batam fasilitas sisi udara yang tersedia meliputi:

1. Terminal penumpang merupakan bangunan di bandar udara dimana penumpang melakukan *check in* sampai dengan *boarding*. Terdapat bangunan operasional penerbangan, perkantoran dan tenant

Total luas area : 31.024 m²

2. Terminal kargo merupakan bangunan penyimpanan kargo sebelum masuk pesawat udara.

Total luas area : 1.685 m²

3. Tersedia parkir kendaraan bermotor roda 2 dan roda 4.

4. Tersedia jalan masuk (*access road*)

5. Bangunan Pertamina sebagai depo pengisian bahan bakar pesawat udara

6. Power Supply yaitu pemasok daya listrik.

a. Genset Mitsubishi : 2x770 KVA

b. Genset Dutsz : 1x450 KVA

c. Genset Perkins : 1x800 KVA

d. SOT : 15 s

e. UPS 200 KVA & SOT : 0 s

7. Peralatan Mekanikal.

a. Timbangan : 24 Unit

b. Conveyer : 9 Unit

c. Air Conditioning System : 20 Unit

d. Escalator : 5 Unit

e. Elevator : 2 penumpang,
1 barang

8. Fasilitas Pengaman.

a. X-Ray : 19 Unit

b. WTMD : 16 Unit

c. Explosive Detector : 3 Unit

d. Liquid Detector	: 1 Unit
e. Body Scanner	: 1 Unit
f. HHMD	: 8 di SCP 12 di Mako AVSEC
7. Mobil Patroli	: 2 Unit
8. Motor Patroli	: 4 Unit

3.2 Pelayanan Jasa Kebandarudaraan

Berdasarkan PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara. Pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang meliputi penyediaan dan pengembangan fasilitas diantaranya:

- a. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
- b. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos;
- c. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
- d. Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.

Dalam pelaksanaan pelayanan jasa kebandarudaraan diperlukannya standar pelayanan. Standar pelayanan menurut PM 41 Tahun 2023 adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur. Bandar udara harus memenuhi 3 standar pelayanan jasa kebandarudaraan yang telah ditentukan meliputi standar pelayanan terhadap Pesawat Udara, standar pelayanan terhadap penumpang dan standar pelayanan di area/wilayah kargo dan pos.

Dalam pelayanan di sisi udara standar yang harus dipenuhi adalah standar pelayanan terhadap pesawat udara, karena segala aktifitas operasional pesawat udara akan ditangani di sisi udara seperti kegiatan *loading unloading* di apron bandar udara. Dari pesawat lepas landas (*take off*) sampai tinggal landas (*landing*)

fasilitas dan penanganan yang diberikan harus sesuai standar untuk mencapai *on time performance* dan *service excellent* sesuai dengan perjanjian tingkat pelayanan (*service level agreement*) yang telah disepakati.



BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup *On the Job Training* (OJT)

Terdapat 7 unit kerja yang menjadi tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) penulis selama kurang lebih 3 bulan di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam. Ketujuh unit tersebut berkaitan dengan program studi yang sedang ditempuh yaitu Diploma III Manajemen Transportasi Udara Unit – unit yang dimaksud meliputi *Apron Movement Control* (AMC), Terminal, Informasi, *Airport Customer Service*, *Aviation Security* (AVSEC), *Safety* dan *Marketing Aviasi*. Berikut gambaran umum seputar unit kerja yang menjadi tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

4.1.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Mengacu pada *International Civil Aviation Organization*, Layanan Pengatur Apron adalah pelayanan yang diberikan untuk mengatur kegiatan dan pergerakan pesawat dan kendaraan di apron. Berdasarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 038 Tahun 2017 tentang *Apron Management Service*, *Apron Movement Control* (AMC) adalah staf bandar udara yang melakukan layanan pengendalian lalu lintas bandar udara di airside terutama apron, yang pengoperasiannya menjadi tanggung jawab pengelola bandar udara.

Apron Movement Control (AMC) dalam struktur organisasi PT Bandara Internasional Batam bekerja di bawah *Airside Operations Management SM* yang berada di bawah *VP Airport Operation Management*.

Apron Movement Control (AMC) bertanggung jawab dalam:

- a. Melaksanakan kegiatan pelayanan operasi penerbangan.
- b. Pengawasan pergerakan pesawat udara.
- c. Pengawasan lalu lintas kendaraan di apron.
- d. Kebersihan sisi udara.

e. Pencatatan data penerbangan dan pelaporan tugas.

Fungsi *Apron Movement Control* (AMC) meliputi:

- a. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindari adanya tabrakan antara pesawat udara dengan pesawat udara yang lain.
- b. Mengatur pergerakan pesawat udara untuk menghindari tabrakan antara pesawat dan kendaraan.
- c. Mengatur keluar/masuknya pesawat udara dari dan ke apron dengan berkoordinasi dengan ATC.
- d. Menjamin keselamatan serta kelancaran pergerakan kendaraan dan pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatan operasional.

Mengacu pada aturan yang terdapat di *Apron Movement Control* (AMC) Manual PT. Angkasa Pura 1 Tahun 2016, tupoksi kerja pada unit ini dialokasikan menjadi beberapa meliputi:

- a. Team Leader, sebagai penanggung jawab dari pemenuhan tanggung jawa dan fungsi *Apron Movement Control* (AMC).
- b. Pelayanan Plotting Parkir Pesawat Udara
- c. Pelayanan Garbarata atau Aviobridge
- d. Pelayanan Pengawasan di Wilayah Apron Bandar Udara

Personel AMC berjumlah 15 orang, dimana pada setiap hari pelaksanaan kerja dibagi menjadi 3 shift yaitu shift pagi, siang dan malam, setiap shift berjumlah 4 orang.

No.	NAMA	TANGGAL HARI																																						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30									
1	SAPRIANUS	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN									
2	SAPRI FATMAWATI	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN									
3	ARNOSSIMBARANDIRO	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN									
4	DEE ELIAN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN									
5	FIRDAUS	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN	DN									
6	AHMAD FARIZI	S	P	PH	PH	P	P	S	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P							
7	FANDY PRADKA	S	S	PH	PH	P	S	S	P	PH	PH	CT	CT	CT	CT	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S				
8	GUNTURIT	S	S	PH	PH	S	M	S	P	PH	PH	P	M	S	S	PH	PH	CT	CT	CT	PH	PH	S	S	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S				
9	BUDI PRASETIONO	P	P	S	PH	PH	S	P	S	PH	PH	S	S	P	PH	PH	P	S	S	P	PH	PH	P	S	S	P	PH	PH	P	S	S	P	PH	PH	P	S				
10	AGAM YUDA KULUMA	S	P	P	PH	PH	P	P	CT	CT	PH	PH	P	P	S	S	PH	PH	P	P	S	S	PH	PH	P	P	S	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P			
11	HERMANTO	M	S	M	S	PH	PH	S	S	S	M	PH	PH	P	S	S	M	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	M	M	M	PH	PH	M	M	PH	PH	M	M			
12	AHMAD ZANUDDIN	P	P	S	S	PH	PH	P	S	P	S	PH	PH	S	P	S	PH	PH	S	P	S	S	PH	PH	P	S	S	P	PH	PH	P	S	S	P	PH	PH	P	S		
13	RAZIBAR AMRULLAH	M	M	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	M	P	PH	PH	S	M	P	PH	PH	M	M	M	M	M	PH	PH	M	M	PH	PH	M	M			
14	JARI PRIFORNO	PH	P	P	P	S	PH	PH	P	S	S	PH	PH	S	S	PH	PH	S	P	S	PH	PH	P	S	P	PH	PH	S	P	PH	PH	S	P	PH	PH	S	P			
15	M FARIZ ARDELLAN ROTO	PH	M	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	S	PH	PH	S	P	PH	PH	S	P	PH	PH	S	P	PH	PH	S	P	PH	PH	S	P				
16	MAKINA	PH	PH	P	S	S	PH	PH	M	S	S	PH	PH	P	S	S	M	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	S	S	P	PH	PH	S	S		
17	DEVANDIRA FINARITRA	PH	PH	P	M	M	S	PH	PH	P	S	M	S	PH	PH	M	M	S	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S	S	P	PH	PH	M	S
18	EDDY TRI HANDOKO	PH	PH	CT	CT	CT	CT	PH	PH	P	P	S	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	S	P	S	M	PH	PH	P	S	M	PH	PH	S	S	P	PH	PH	S	S		
19	ARDI ZULFIKAR	P	PH	PH	S	S	S	P	PH	PH	M	S	S	S	PH	PH	S	S	P	P	PH	PH	CT	CT	M	P	PH	PH	S	S	P	PH	PH	S	S	P	PH	PH	S	S
20	SARLAN	P	PH	PH	P	P	P	M	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P	PH	PH	P	P	P		

DN : DINAS NORMAL PH : LIBUR
 P : 06.30 - 13.30 WIB SK : SAKT
 S : 13.30 - 18.30 WIB CT : CUTI
 M : 18.30 - 06.30 WIB

SETIAP ANGGOTA AMC HARUS BERADA DI TEMPAT SEKURANG-KURANGNYA 15 MENIT SEBELUMNYA

Gambar 4. 1 Jadwal Shift Personel AMC (sumber: Dokumen Apron Movement Control)

4.1.2 *Aviation Security (AVSEC)*

Mengacu pada *International Civil Aviation Organization (ICAO) doc 9136* tertulis bahwa *Aviation Security* adalah pengamanan terhadap penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum. 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”.

Termuat dalam 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”.

Unit *Aviation Security (AVSEC)* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam bekerja di bawah *Aviation Security Management SM* yang berada di bawah *VP Safety & Security Management*.

Sesuai dengan aturan SKEP 2765 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Pasal 23 beberapa tugas dan tanggung jawab Petugas *Aviation Security* meliputi:

- a. Pemeriksaan Dokumen
- b. Pemeriksaan penumpang, bagasi, dan bagasi kabin
- c. Pelaporan (*Check –In*)
- d. Pemeriksaan awak pesawat
- e. Pemeriksaan penumpang Transit & Transfer
- f. Penanganan senjata
- g. Penanganan bagasi kabin & bagasi
- h. Penanganan penumpang khusus
- i. Pemeriksaan Jamaah haji, bagasi kabin dan bagasinya
- j. Pengawasan jalur *Check-In* ke ruang tunggu dan ke sisi udara

- k. Pengawasan jalur menuju ke dan dari pesawat udara
- l. Penertiban kargo
- m. Penggolongan
- n. Pengiriman
- o. Pengawasan
- p. Penanganan bahan dan/atau barang berbahaya
- q. Kiriman Pos
- r. Kiriman Diplomatik

Pada Bandara Internasional Hang Nadim Batam lingkup kerja *Aviation Security* meliputi:

- a Handling Baggage Security Check Point (HBSP) merupakan lingkup kerja yang memeriksa bagasi – bagasi tercatat. Dalam unit kerja ini terdapat ruang rekonsiliasi sebagai tempat pemeriksaan bagasi penumpang yang membawa barang – barang terlarang atau yang dicurigai.
- b Passenger Security Check Point (PSCP) adalah lingkup kerja *Aviation Security* yang bertugas dalam pemeriksaan penumpang sebelum memasuki ruang tunggu.
- c Protection, bertugas dalam penjagaan sekitar bandara udar baik penjagaan barang, orang dan kendaraan yang masuk dan keluar wilayah Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

Dalam pelaksanaan fungsi, *aviation security* di bagi menjadi 4 regu yaitu regu Alpha, Bravo, Charlie dan Delta. Setiap regu dipimpin oleh *team leader* dengan 3 pembagian shift kerja shift pagi, siang dan malam.

JABATAN	NAMA	NIP BIR	SHIFT																												NET		
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28			
TEAM LEADER	TRIG HARTONO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	IL SCREENING (PESUP)	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	PRINSA PRASANTIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
IL SCREENING (PESUP)	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	ILIRIA	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
ALPHA	IL PROTECTION	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ALBERTO	PN6903-1722	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Gambar 4. 2 Jadwal Shift Unit AVSEC
Sumber: Dokumen Aviation Security

4.1.3 Terminal & Landside Service

Unit Terminal & Landside Service memiliki tugas utama dalam melakukan pengawasan serta pengecekan berkala terhadap seluruh fasilitas penunjang operasional di area sisi darat (*landside*) agar dapat berfungsi dengan optimal. Sebelum bandar udara mulai beroperasi, petugas Terminal & Landside Service harus memastikan atau mengecek terlebih dahulu apakah seluruh fasilitas yang berada di area *landside* sudah siap untuk beroperasi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 pasal 4 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, peran dari personil Terminal & Landside Service melakukan pengawasan pada:

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/Wi-Fi;
 - i. Fasilitas pembelian tiket;
 - j. Charging Station;
 - k. Fasilitas Air Minum;
 - l. Lounge Eksekutif.

Dalam menjalankan fungsinya unit Terminal & Landside Service harus memenuhi Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023. Pengertian standar pelayanan pengguna jasa bandar udara adalah acuan

dalam memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan bagi badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara.

Unit Terminal & Landside Service di Bandara Udara Internasional Hang Nadim Batam bekerja dibawah Terminal & Landside Services Senior Manager pada struktur organisasi Airport Service. Dalam tugasnya dibagi menjadi 3 tim dengan 2 shift pagi dan siang. Dengan masing – masing 2 personel terminal dan 2 personel landside yang dipimpin oleh Terminal & Landside Services Team Leader.

JADWAL DINAS PEGAWAI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM
BULAN FEBRUARI 2024

UNIT KERJA : TERMINAL & LANDSIDE SERVICE

NO	NAMA	UNIT	Jadwal Shift																												JUMLAH HARI KERJA					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		29				
1	RESATHANA SULISTIYA	ADMIN	S	S	P	PR	PR	DN	DN	S	S	DN	DN	PR	PR	DN	DN	PR	PR	DN	DN	PR	PR	DN	DN	PR	PR	DN	DN	PR	PR	DN	DN	21		
REGU A																																				
1	ARIE TRIASTUTIK	TERMINAL & LANDSIDE SERVICES TEAM LEADER	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
2	SAPARUDIN	TERMINAL	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
3	JHONNI INDRA BUTAS	TERMINAL	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
4	MUSTOFA	LANDSIDE	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
5	DEFRIANTO	LANDSIDE	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
6	DEDI SUPRIADI	LANDSIDE	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
7	PRIA PRAPANCA	INFORMASI	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19	
8	CICI SYOPIANA	INFORMASI	C	C	PR	PR	C	C	C	C	PR	PR	C	C	C	C	PR	PR	C	C	C	C	PR	PR	C	C	C	C	PR	PR	C	C	C	C	15	
REGU B																																				
1	HARTO WIBOWO	TERMINAL & LANDSIDE SERVICES TEAM LEADER	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	19			
2	SUITARNO	TERMINAL	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
3	IKRAM	TERMINAL	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
4	EDDY GUNAWAN	LANDSIDE	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
5	ALBERT MARULI SIANTURI	LANDSIDE	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
6	YUSE REZA BATHRA	LANDSIDE	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
7	FEBRI NARTULUJ	INFORMASI	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
8	ADINTHA MEI RENA	INFORMASI	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	S	S	P	P	PR	PR	19	
REGU C																																				
1	AGUS SETIA PRAMANA	TERMINAL & LANDSIDE SERVICES TEAM LEADER	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	20
2	DWI CHAHYANDA	TERMINAL	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	20
3	SUTRISNO	TERMINAL	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	20
4	SYAMSUL HADI	LANDSIDE	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	20
5	SYAHRUDIN HARAHAP	LANDSIDE	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	20
6	SUKASH	INFORMASI	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	PR	PR	S	S	P	20
7	EVIDA DWI PERMATASARI	INFORMASI	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	CH	0

KETERANGAN
D N : 08.00 WIB S/D 17.00 WIB
SHIFT I : 05.00 WIB S/D 13.30 WIB
SHIFT II : 13.00 WIB S/D 22.00 WIB
PR/L : LIBUR / LIBUR NASIONAL
S : SAKIT
C / CH / CN : CUTI / CUTI HAMIL / CUTI NIKAH
D L : DINAS LUAR (PENDIDIKAN / MPP)
DH I : DINAS MASA HAMIL (07.00-15.00 WIB)
DH 2 : DINAS MASA HAMIL (11.00-19.00 WIB)

KETERANGAN DINAS SAAT PERSONIL CUTI
S1 : 05.00 WIB S/D 12.00 WIB
S2 : 10.00 WIB S/D 17.00 WIB
S3 : 15.00 WIB S/D 22.00 WIB

NOTE:
Daftar hadir yang telah diisikan oleh pimpinan unit kerja wajib ditaati setiap perubahan yang diisikan tanpa sepengetahuan uraian kepegawaian dipertanggungjawabkan sebagai tindakan Mangkir.

VP AIRPORT SERVICES: 
BAMBANG SOEPRIONO

TERMINAL & LANDSIDE SERVICES SENIOR MANAGER: 
NOVITA MILANA

Gambar 4. 3 Jadwal Shift Personel Terminal (Sumber: Dokumen unit Terminal)

4.1.4 Informasi

Unit Informasi di Bandar Internasional Hang Nadim Batam bertugas untuk menyampaikan pengumuman terkait informasi penerbangan kepada seluruh penumpang yang berada di Terminal. Fungsi dari unit Informasi diantaranya:

- a. *Announcement* waktu *too waiting room*, *boarding*, dan *last call*.
- b. Paging name penumpang pesawat udara yang dimana 15 menit sebelum *boarding* belum melakukan check in
- c. Pengumuman kendaraan yang parkir sembarang
- d. Pengumuman *lost and found*
- e. Pengumuman rekonsiliasi
- f. Input data penerbangan
- g. Menentukan *conveyer belt*

Dalam menjalankan fungsinya unit informasi tergabung di dalam unit kerja Terminal & Landside Service yang di bawah oleh Terminal & Landside Operations Management SM. Merupakan unit operasi pada divisi Airport Operation Management.

4.1.5 Airport Safety

Unit di Bandara Udara Internasional Hang Nadim Batam yang bertanggung akan security level dan pengelolaan keamanan, keselamatan dan mutu operasional bandar udara, guna menjamin bandar udara yang dikelola Perusahaan dapat beroperasi dengan selamat, sehat, aman, lancar, nyaman, dan efisien berjalan sesuai dengan standar layanan serta patuh terhadap peraturan, sistem, dan standar yang berlaku.

Unit ini berkerja dengan berlandaskan Safety, Security, Service yang berpedoman pada standar dan peraturan yang berlaku berdasarkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP), serta melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internal Perusahaan, dan melaksanakan proses manajemen risiko di unit kerjanya.

Untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan unit safety juga berperan dalam penyusunan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) di dalam wilayah bandar udara, berdasarkan PM 62 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil

Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*). Sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) merupakan suatu pendekatan atau upaya yang sistematis untuk mengelola keselamatan dan keamanan penerbangan termasuk di dalamnya adalah organisasinya, kewajiban, kebijakan, dan prosedur, serta fasilitas yang diperlukan untuk terbebas dari bahaya/gangguan penerbangan pada tingkat yang masih dapat diterima.

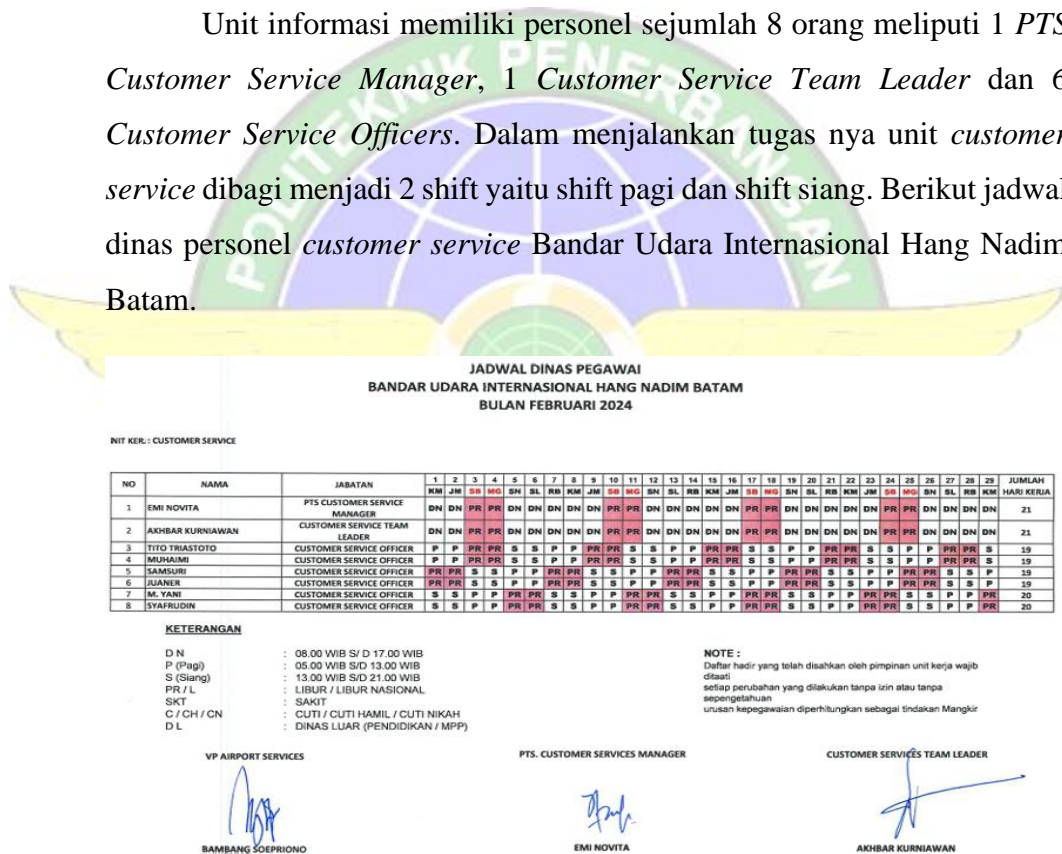
Terdapat 4 pilar pada penerapan *Safety Management System* meliputi:

1. Kebijakan dan Tujuan Keselamatan referensi Doc 9859, Chapter 2 and 12:
 - a. Komitmen dan tanggung jawab manajemen
 - b. Safety accountabilities of managers
 - c. Appointment of key safety personnel
 - d. SMS implementation plan
 - e. Documentation
2. Identifikasi Bahaya Keselamatan & Manajemen Risiko referensi Doc, 9859, Chapter 7 and 8:
 - a. Proses identifikasi bahaya
 - b. Risk assessment and mitigation processes
 - c. Internal safety investigations
3. Penjaminan Keselamatan referensi Doc 9859, Chapter 9 and 10
 - a. Pengukuran dan pengawasan kinerja keselamatan
 - b. Audits and surveys
 - c. The Management of change
 - d. Continuous improvement of the safety system
4. Promosi Keselamatan referensi Doc 9859, Chapter 15
 - a. Pelatihan dan Pendidikan
 - b. Safety communication

4.1.6 Airport Customer Service

Pelayanan pelanggan di Bandar Udara Hang Nadim Batam merupakan unit kerja operasional yang bertugas memberikan bantuan dan solusi kepada penumpang terkait segala pertanyaan yang menjadi permasalahan pelanggan. Bantuan yang diberikan dapat berupa panduan teknis, penanganan keluhan pelanggan terkait fasilitas bandar udara, informasi lokasi di sekitar bandar udara atau informasi terkait penerbangan.

Unit informasi memiliki personel sejumlah 8 orang meliputi 1 *PTS Customer Service Manager*, 1 *Customer Service Team Leader* dan 6 *Customer Service Officers*. Dalam menjalankan tugas nya unit *customer service* dibagi menjadi 2 shift yaitu shift pagi dan shift siang. Berikut jadwal dinas personel *customer service* Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.



Gambar 4. 4 Jadwal Shift Unit Customer Service (Sumber: Dokumen Customer Service)

4.1.7 Marketing Aviasi

Merupakan unit yang bertanggung jawab dalam pemenuhan aspek bisnis jasa kebandarudaraan sesuai tujuan dan sasaran Perusahaan berdasarkan Rancangan Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP) serta

melaksanakan kepatuhan sesuai dengan peraturan perundang -undangan dan peraturan internal Perusahaan.

Dalam pemenuhan tugas sebagai pengelolaan tarif layanan jasa kebandarudaraan, unit marketing aviasi mengacu pada Keputusan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 230 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 104 Tahun 2022 Tentang Tarif Layanan Bandar Udara Hang Nadim Batam dalam Penyelenggaraan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha. Jenis dan tarif pelayanan kebandarudaraan yang ditangani meliputi:

1. 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.
2. Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan Dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U), jasa yang diberikan meliputi:
 - a. Jasa pendaratan pesawat udara;
 - b. Jasa penempatan pesawat udara;
 - c. Jasa penyimpanan pesawat udara.
3. Pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U), merupakan pelayanan yang 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.

- Jasa Pemakaian Garbarata (Aviobridge), merupakan pelayanan pemakaian garbarata dari proses *docking* (pemasangan garbarata) dan *undocking* (pelepasan garbarata)

4.2 Jadwal *On the Job Training* (OJT)

Jadwal kegiatan *On the Job Training* (OJT) pada jang waktu kurang lebih 3 bulan sebagai berikut:

JADWAL ON JOB TRAINING (UNIT AMC)																																					
POLTEKBANG SURABAYA																																					
NO	NAMA	NIM	DESEMBER																													JANUARI				PAGI : 06:30-14:00	SIANG : 14:00-21:00
			13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4												
1	HARIS KRISTANTANTO	30621035	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L						
2	SILVIA SRI WINDARTI	30621043	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L						
3	M. RAFI ADE PUTRA. P	30621013	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P						
4	DENNY ASYARI	30621005	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P						
5	FIKRI AMAL. J	30621055	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S						
6	ISLA NUR AUDY	30621057	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S	S	L	L	P	P	S						

JADWAL ON JOB TRAINING BULAN JANUARI																																															
POLTEKBANG SURABAYA																																															
NO	NAMA	NIM	JANUARI																													INFORMASI	TERMINAL	AVSEC	KOMERSIL AERO	SAFETY	DINAS NORMAL										
			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31																		
1	HARIS KRISTANTANTO	3.1E+07	L	L								L	L																																		
2	SILVIA SRI WINDARTI	3.1E+07	L	L								L	L																																		
3	M. RAFI ADE PUTRA. P	3.1E+07	L	L								L	L																																		
4	DENNY ASYARI	3.1E+07	L	L								L	L																																		
5	FIKRI AMAL. J	3.1E+07	L	L								L	L																																		
6	ISLA NUR AUDY	3.1E+07	L	L								L	L																																		

JADWAL ON JOB TRAINING BULAN FEBRUARI																																								
POLTEKBANG SURABAYA																																								
NO	NAMA	NIM	FEBRUARI																																					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
1	HARIS KRISTANTANTO	3.1E+07	L	L								L	L																											
2	SILVIA SRI WINDARTI	3.1E+07	L	L								L	L																											
3	M. RAFI ADE PUTRA. P	3.1E+07	L	L								L	L																											
4	DENNY ASYARI	3.1E+07	L	L								L	L																											
5	FIKRI AMAL. J	3.1E+07	L	L								L	L																											
6	ISLA NUR AUDY	3.1E+07	L	L								L	L																											

Gambar 4. 5 Jadwal *On the Job Training*
(Sumber: Dokumentasi penulis)

4.3 Analisis Permasalahan

Mengacu pada permasalahan yang telah dirumuskan, fokus dari permasalahan yang akan dianalisis oleh penulis selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah permasalahan yang ditemukan selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC). Sebagai salah satu unit operasional Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam *Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas di apron, parkir atau penempatan pesawat udara. Dalam upaya optimalisasi kinerja unit *Apron Movement Control* (AMC) pemenuhan standar fasilitas dan perlengkapan sangatlah penting. Mengacu pada *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Hang Nadim Manual standar fasilitas dan perlengkapan yang harus dipenuhi meliputi:

1. *Apron Movement Control* (AMC)

Dalam rangka memberikan pelayanan pengawasan di wilayah *apron* maka itu *apron movement control* harus memiliki ruangan kerja, yakni *Apron Movement Control Room*. Persyaratan AMC Room meliputi:

- a. Memiliki luasan yang cukup untuk menampung jumlah personel, kelengkapan peralatan, dan kegiatan pelayanan yang dilakukan.
- b. Berlokasi di wilayah *airside* dengan posisi yang strategis untuk melakukan pengawasan.
- c. Berlokasi di wilayah *airside* dengan posisi yang strategis untuk melakukan pengawasan.
- d. Dilengkapi dengan fasilitas kerja, antara lain:
 - 1) Meja kerja
 - 2) Loker sesuai dengan jumlah personel
 - 3) Kursi kerja sesuai dengan jumlah personel
 - 4) Pendingin ruangan
 - 5) Air minum

- 6) Kelengkapan alat kerja administratif, seperti alata tulis, form dan lain sebagainya
- e. *Rest Room*, yaitu tempat beristirahat bagi unit AMC yang bekerja *overnight* / menginap di bandara, beserta fasilitasnya. Ruang rapat atau *class room*, digunakan untuk melakukan koordinasi dengan *airline*, *ground handling*, atau instansi lainnya, atau dapat juga digunakan sebagai *class room* dalam melakukan pelayanan pengujian Tanda Izin Mengemudi (TIM)
- f. Alat Pemadam Api

2. Peralatan

Peralatan yang harus tersedia di AMC Room antara lain:

- a. System / alat penyampaian informasi alokasi parkir pesawat dari AMC ke ATC.
- b. Komputer.
- c. Printer yang dilengkapi dengan photocopy dan scanner.
- d. Radio VHF (Guna memonitor percakapan Pilot – ATC).
- e. Monitor CCTV dengan kualitas yang jelas, baik pada saat siang maupun malam hari.
- f. Telepon / PABX untuk komunikasi dari/ ke Tower.
- g. Telepon / PABX untuk komunikasi dari/ke *Ground handling/Airlines*
- h. Radio Base
- i. Binocular /teropong
- j. Speed gun (alat ukur kecepatan kendaraan)
- k. Handy Talkie sesuai dengan jumlah personel
- l. *Marshaller Bat* dan *Marshaller Flash Light*

3. Alat Pelindung Diri (APD)

Berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi nomor: PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri. Kelengkapan APD yang harus dipenuhi meliputi:

- a. Rompi Keselamatan (*safety vest*)

- b. Jas Hujan
- c. Sepatu safety
- d. Sepatu Boots
- e. Alat pelindung pendengaran (Ear Muff atau Ear Plug)

Melihat dari standar fasilitas dan perlengkapan pada unit *Apron Movement Control* (AMC) masih ditemukan fasilitas dan perlengkapan yang tidak ada dan tidak sesuai standar. Permasalahan kurangnya fasilitas dan perlengkapan pada unit *Apron Movement Control* (AMC) diantaranya:

4.3.1 Permasalahan 1

Pemenuhan fasilitas berupa ruang rapat atau *class room* yang tidak memadai. Hal ini dapat terlihat pada gambar dibawah jumlah kursi dan meja yang kurang bagi seluruh personel *Apron Movement Control* (AMC). Serta ruang rapat yang ada tidak dilengkapi fasilitas penunjang ruang rapat. Letak ruang rapat yang berdekatan dengan area *pantry* menjadikan lokasi tersebut tidak difokuskan untuk digunakan sebagai ruang rapat. *Dalam fungsi menjadi class room* juga tidak dilengkapi fasilitas penunjang untuk pelayanan pengujian Tanda Izin Mengemudi (TIM).



Gambar 4. 6 Ruang Rapat AOCC
(Sumber: Dokumentasi penulis)

4.3.2 Permasalahan 2

Ditemukan Closed – Circuit Television (CCTV) di area apron yang mati dan kurang jelas, di beberapa titik di wilayah apron movement control juga tidak terpasang Closed – Circuit Television (CCTV) sehingga tidak mendapat pengawasan dari jarak jauh. Hal ini mempengaruhi tingkat pengawasan wilayah *apron* oleh unit *Apron Movement Control* (AMC).



Gambar 4. 7 Monitor CCTV unit AMC
(Sumber: Dokumentasi penulis)

4.3.3 Permasalahan 3

Beberapa peralatan yang harus dimiliki *Apron Movement Control* (AMC) tidak tersedia diantaranya binocular (teropong), speed gun dan marshaller bat/flash flight. Mengacu pada Mengacu pada *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Hang Nadim Manual peralatan – peralatan tersebut harus dimiliki guna menunjang fungsi dari *Apron Movement Control* (AMC).

4.4 Penyelesaian Permasalahan

Berdasarkan analisis masalah yang telah dipaparkan beberapa penyelesaian yang dapat penulis rumuskan untuk digunakan sebagai evaluasi bagi unit *Apron*

Movement Control (AMC), dan pihak Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

4.4.1 Permasalahan 1

Meninjau dari permasalahan yang ada ruang rapat *Apron Movement Control* (AMC) yang tidak memadai disebabkan lokasi unit AMC yang berada di kantor AOCC menjadi satu dengan unit terminal-landside, sehingga space ruangan tidak terlalu luas untuk menyediakan ruangan terpisah yang berfungsi sebagai ruang rapat. Tetapi melihat dari space ruangan yang ada, tempat rapat dapat diletakkan ditempat yang sama tetapi harus dilengkapi beberapa hal sebagai berikut:

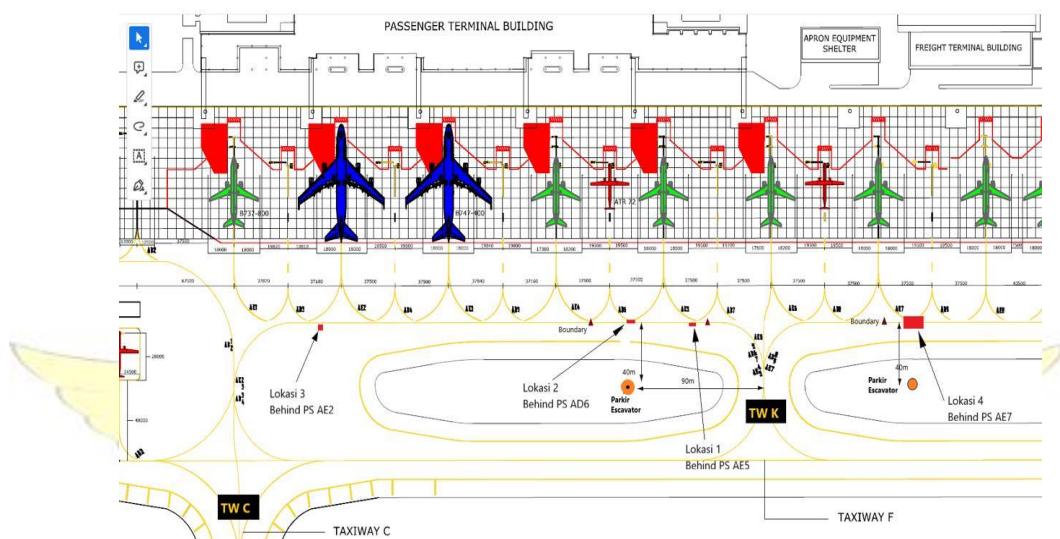
- a. LCD Projector dan sound system
- b. Papan tulis beserta kelengkapannya
- c. Penambahan meja berjumlah 2
- d. Kursi rapat sejumlah minimal 8 buah

4.4.2 Permasalahan 2

Melihat dari permasalahan yang ada kerusakan Closed Circuit Television (CCTV) akan berdampak pada kinerja pengawasan *Apron Movement Control* (AMC) di area *apron*. Hal tersebut dapat terjadi karenanya kurangnya pembaruan/perbaikan peralatan Closed Circuit Television (CCTV) di area *apron*. Pemecahan permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Petugas *Apron Movement Control* (AMC) harus memastikan fasilitas Closed Circuit Television (CCTV) dapat berfungsi seluruhnya.
- b. Apabila ada kerusakan atau error pihak AMC melapor kepada unit Electrical untuk dilakukan pengecekan dan perbaikan.
- c. Perlu adanya pengecekan secara berkala setiap bulan untuk memastikan kondisi Closed Circuit Television (CCTV) baik agar memaksimalkan dalam pengawasan.

Dalam hal kurangnya Closed Circuit Television (CCTV) di area *apron*, unit *Apron Movement Control (AMC)* dapat melakukan pelaporan kepada pihak electrical untuk kekurangan CCTV di wilayah Apron ditinjau dari jumlah parkir stand yang ada. Dimana pada parking stand AE 7 – AE 12 tidak terdapat *Apron Movement Control (AMC)*. Diharapkan dari unit electrical dapat meninjau hal tersebut untuk segera dilakukan pengadaan dan pemasangan CCTV.



Gambar 4. 8 Layout Apron Bandar Udara Hang Nadim Batam
(Sumber: Dokumen Bandara Hang Nadim Batam)

4.4.3 Permasalahan 3

Tidak adanya peralatan – peralatan yang harusnya ada di ruang *Apron Movement Control (AMC)* diantaranya binocular (teropong) dan speed gun dapat disebabkan oleh kurangnya pembaruan dan pengecekan peralatan secara berkala. Beberapa hal yang dapat dirumuskan untuk pemecahan permasalahan diatas meliputi:

- a. *Apron Movement Control (AMC)* melaksanakan pengecekan peralatan secara berkala.
- b. Apabila ditemukan kekurangan pada peralatan unit *Apron Movement Control (AMC)* melakukan pendataan dan pelaporan

kepada unit pengadaan perlengkapan di Bandar Udara Hang Nadim Batam.

- c. Pengadaan peralatan yang kurang meliputi binocular (teropong), speed gun dan marshaller bat/flash flight



Gambar 4. 9 Speed Gun & Binocular (teropong)
(Sumber: google)



BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Penulis masih menemukan permasalahan – permasalahan terkait kurangnya fasilitas dan peralatan di unit *Apron Movement Control* (AMC), sehingga perlu adanya evaluasi terkait pengecekan dan audit fasilitas dan peralatan *Apron Movement Control* (AMC) secara berkala. Padahal mengacu pada Standar Operasional *Apron Movement Control* di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam sudah terdapat standar fasilitas dan peralatan yang harus dimiliki *Apron Movement Control* (AMC).

Mengacu pada permasalahan – permasalahan yang ditemukan, penulis merumuskan beberapa solusi penyelesaian masalah yaitu dengan dilakukannya audit rutin terkait fasilitas dan perlengkapan unit *Apron Movement Control* (AMC). Kemudian melakukan pelaporan secepat mungkin ke unit terkait apabila ditemukan kekurangan atau kerusakan pada fasilitas dan perlengkapan yang ada.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna Manajemen Transportasi Udara di Bandara Internasional Hang Nadim Batam berada di unit *Apron Movement Control* (AMC), Terminal, Informasi, *Airport Customer Service*, *Aviation Security* (AVSEC), *Safety* dan *Marketing Aviasi*. Dimana Taruna mendapatkan pengalaman terjun secara langsung untuk belajar dan prater tugas dan tupoksi pada setiap unit. Dengan pelaksanaan kegiatan selama 3 bulan penulis mendapat banyak ilmu bermanfaat yang sebelumnya belum di selama proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) juga memberikan gambaran mengenai dinamika di dunia kerja serta mengembangkan *soft skill* Taruna secara tidak langsung.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Besar harapan penulis dengan adanya penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dapat memberikan informasi mengenai permasalahan – permasalahan yang ada pada unit – unit di Bandar Udara Internasional Hang Nadim umumnya dan unit *Apron Movement Control* (AMC) khususnya. Penulis berharap adanya tidak lanjut baik itu dari unit *Apron Movement Control* (AMC) maupun dari pihak Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dengan mempertimbangkan perumusan penyelesaian masalah yang ada. Agar fasilitas dan peralatan unit *Apron Movement Control* (AMC) segera terlengkapi. Sebagai bandara udara yang sudah bertaraf internasional sudah seharusnya Bandar Udara Internasional Hang Nadim memaksimalkan fasilitas dan peralatan dari setiap unit operasionalnya, agar tercipta pelayanan maksimal dan optimal dalam pelayanan jasa kebandarudaraan.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Untuk menjadi bahan evaluasi dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ke depannya beberapa hal yang dapat disampaikan oleh penulis secara khususnya ditunjukkan kepada Program Studi Manajemen Transportasi Udara dan umumnya kepada Politeknik Penerbangan Surabaya.

1. Pembekalan ilmu yang lebih maksimal untuk mempersiapkan Taruna dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sesuai dengan unit yang akan menjadi tempat *On the Job Training* (OJT).
2. Waktu dalam pelaksanaan OJT yang diharapkan dapat lebih dari 3 bulan, mengingat unit pelaksanaan OJT yang lebih dari satu dan pengoptimalan dalam praktek di lapangan.
3. Dalam pelaksanaan OJT penting bagi Taruna untuk mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di setiap unit

di Bandar Udara sehingga dapat menjadi pedoman dalam menjalankan praktek secara langsung.

4. Selama pelaksanaan OJT tiap Taruna diharapkan dapat berperan aktif bertanya terkait hal – hal yang belum dipahami, serta selalu berkoordinasi setiap kali melaksanakan tugas lapangan.



DAFTAR PUSTAKA

- Almer, J. I., Fathin, I., Martanti, R., Tinggi, S., & Kedirgantaraan, T. (2023). Analisis Peran Unit Safety & Risk Management Dalam Mengidentifikasi Potensi Hazard Di Area Sisi Udara (Airside) Bandar Udara Internasional Husein. 5(1), 70–81.
- Dyahjatmayanti, D., & Putri, D. S. (2020). Analisis Kualitas Pelayanan Customer Service Pada Industri Penerbangan Menggunakan Model Servqual. Jurnal Manajemen Dirgantara, 13(2), 98–105.
- ICAO. (2006). Security. Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. In Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (Issue April).
- Ismail, M. H. (2022). Analisis Implementasi Standart Operating Procedur (SOP) Unit Apron Movement Control (AMC) Di Bandar Udara Adi Soemarmo Muhammad Hanif Ismail – Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. Kewarganegaraan, 6(1), 844–850.
- Dikjen Perhubungan Udara. (2019). KP 129 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Dan Investigasi Keamanan Penerbangan.
- Dikjen Perhubungan Udara. (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..
- Dikjen 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). Kementerian Perhubungan, I.
- 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.
- Maheswara, R., & Rachmawati, D. (2022). Analisis Fasilitas Apron Movement Control Dalam Mendukung Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Frans Kaiseipo-Biak Papua Indonesia. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(1), 1876–1881.
- Menteri Perhubungan RI. (2014). PM 36 Tahun 2014 Tentang Tata Cara dan Prosedur Pengenaan Tarif Jasa Kebandarudaraan. 1–11.
- Rahimuddin, & Eri Suryanti. (2023). Peran Unit Terminal Inspection Service Dalam Pelaksanaan Pengawasan Terhadap Fasilitas Landside Di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. *Jurnal Mahasiswa: Jurnal Ilmiah Penalaran Dan Penelitian Mahasiswa*, 5(2), 374–386.
- Septian, A. D. (2022). Analisis Pengaruh Pendapatan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) Pada Masa Pandemi Covid-19 Terhadap Operasional Bandar Udara Kalimantan Berau. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 4(2), 253–260.
- Yudiyansyah, H. (2023). Analisis Ketersediaan Fasilitas Petugas Apron Movement Control Dalam Mendukung Operasional Di Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang. 1(3), 96–103.

LAMPIRAN

Lampiran 1 UU No 1 Tahun 2009

Yang dimaksud dengan "fasilitas" adalah:

a. fasilitas pokok meliputi:

- 1) fasilitas keselamatan dan keamanan, antara lain Pertolongan Kecelakaan Penerbangan - Pamadam Kebakaran (PKP-PK), salvage, alat bantu pendaratan visual (*Airfield Lighting System*), sistem catu daya listrik, dan pagar.
- 2) fasilitas sisi udara (*airside facility*), antara lain:
 - a) landas pacu (*runway*);
 - b) *runway strip*, *Runway End Safety Area (RESA)*, *stopway*, *clearway*;
 - c) landas hubung (*taxiway*);
 - d) landas parkir (*apron*);
 - e) marka dan rambu; dan
 - f) taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca).
- 3) fasilitas . . .

- 59 -

- 3) fasilitas sisi darat (*landside facility*) antara lain:
 - a) bangunan terminal penumpang;
 - b) bangunan terminal kargo;
 - c) menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*);
 - d) bangunan operasional penerbangan;
 - e) jalan masuk (*access road*);
 - f) parkir kendaraan bermotor;
 - g) depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
 - h) bangunan hanggar;
 - i) bangunan administrasi/perkantoran;
 - j) marka dan rambu; serta
 - k) fasilitas pengolahan limbah.

- b. fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang secara langsung dan tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara dan memberikan nilai tambah secara ekonomis pada penyelenggaraan bandar udara, antara lain fasilitas penyelenggaraan pesawat udara, fasilitas pergudangan, penginapan/hotel, toko, restoran, dan lapangan golf.

Lampiran 2 Standar Operasional *Apron Movement Control*

BAB III STANDAR FASILITAS & PERALATAN

1. *APRON MOVEMENT CONTROL ROOM*

Dalam rangka memberikan pelayanan pengawasan di wilayah *apron* maka unit *apron movement control* harus memiliki ruangan kerja, yakni *Apron movement control Room*. Persyaratan AMC Room antara lain :

- a. Memiliki luasan yang cukup untuk menampung jumlah personel, kelengkapan peralatan, dan kegiatan pelayanan yang dilakukan.
- b. Berlokasi di wilayah *airside* dengan posisi yang strategis untuk melakukan pengawasan.
- c. Dilengkapi dengan fasilitas kerja, antara lain :
 - Meja kerja.
 - Loker, sesuai dengan jumlah personel.
 - Kursi kerja sesuai dengan jumlah personel.
 - Pendingin ruangan.
 - Air minum.
 - Kelengkapan alat kerja administratif, seperti : alat tulis, form, dan lain sebagainya.
- d. *Rest Room*, yakni tempat untuk beristirahat bagi unit AMC yang bekerja *over night* / menginap di bandara, beserta fasilitasnya.
- e. Ruang rapat atau *class room*.

Ruangan ini digunakan untuk melakukan koordinasi dengan *airlines*, *ground handling agent*, atau instansi lainnya, atau dapat juga digunakan sebagai *class room* dalam melakukan pelayanan pengujian Tanda Izin Mengemudi (TIM).

Bagi bandar udara yang tidak dapat menyediakan ruangan ini, harus memberikan lokasi alternatif lainnya.

f. Alat pemadam api.

2. PERALATAN

Peralatan yang harus tersedia di AMC Room antara lain :

- a. System / alat penyampaian informasi alokasi parkir pesawat dari AMC ke ATC.
- b. Komputer.
- c. Printer yang dilengkapi dengan fotocopy & scanner.
- d. Radio VHF (Guna memonitor percakapan Pilot – ATC).
- e. Monitor CCTV dengan kualitas yang jelas, baik pada saat siang maupun malam hari.
- f. Telepon / PABX untuk komunikasi dari/ke Tower.
- g. Telepon / PABX untuk komunikasi dari/ke *Ground handling/Airlines*.
- h. Radio Base.
- i. Binocular/teropong.
- j. Speed gun (alat pengukur kecepatan kendaraan).
- k. Handy Talkie sesuai dengan jumlah personel.
- l. *Marshaller Bat* dan *Marshaller Flash Light*.

3. SERAGAM APRON MOVEMENT CONTROL

Berikut ini adalah ketentuan seragam unit apron movement control :

a. Jenis Pakaian Dinas

Jenis pakaian dinas personel Apron Movement Control terdiri atas :

- 1) Pakaian Dinas Harian (PDH).
- 2) Pakaian Dinas Lapangan (PDL).

Lampiran 3 PM 179 Tahun 2017

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PETUNJUK TEKNIS PENGAWASAN DAN INVESTIGASI KEAMANAN PENERBANGAN.

Passal 1

- (1) Untuk menjamin keamanan penerbangan, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Penyedia Jasa Pengamanan Kargo dan Pos, Penyedia Jasa Pendidikan dan Pelatihan Bidang Keamanan Penerbangan, Penyedia Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan, dan badan hukum yang kegiatannya berkaitan dengan keamanan penerbangan harus dilakukan pengawasan keamanan penerbangan secara berkelanjutan.
- (2) Pengawasan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan Petunjuk Teknis pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan.
- (3) Petunjuk Teknis Pengawasan Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) termuat dalam lampiran I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, dan X peraturan ini dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Direktur Jenderal ini.

Passal 2

Untuk menjamin keamanan penerbangan, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Penyedia Jasa Pengamanan Kargo dan Pos, Penyedia Jasa Pendidikan dan Pelatihan Bidang Keamanan Penerbangan, Penyedia Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan, dan badan hukum yang kegiatannya berkaitan dengan keamanan penerbangan wajib menyusun *Standard Operating Procedure (SOP)* pengawasan internal dengan berpedoman kepada Peraturan ini.

Passal 3

Direktur Keamanan Penerbangan dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

3

Passal 4

Pada saat keputusan ini mulai berlaku, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 505 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Keamanan Penerbangan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Passal 5

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Lampiran 4 PM 41 Tahun 2023

Bagian Ketiga Standar Pelayanan Terhadap Penumpang

Pasal 12

Standar Pelayanan terhadap penumpang sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 6 huruf b meliputi:

-6-

- a. pelayanan pada fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang;
- b. pelayanan pada fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang;
- c. pelayanan pada fasilitas yang memberikan nilai tambah; dan
- d. kapasitas terminal Bandar Udara dalam menampung penumpang waktu sibuk.

Pasal 13

- (1) Pelayanan pada fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf a meliputi pelayanan pada fasilitas:
 - a. pelaporan keberangkatan penumpang (*check-in*);
 - b. pemeriksaan penumpang dan bagasi;
 - c. imigrasi keberangkatan, untuk Bandar Udara yang melayani penerbangan luar negeri;
 - d. imigrasi kedatangan, untuk Bandar Udara yang melayani penerbangan luar negeri;
 - e. pelayanan bea cukai, untuk Bandar Udara yang melayani penerbangan luar negeri;
 - f. ruang tunggu keberangkatan;
 - g. pelayanan bagasi pada terminal kedatangan; dan
 - h. area sirkulasi.
- (2) Pelayanan pada fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.

Pasal 14

- (1) Pelayanan pada fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf b, meliputi pelayanan pada fasilitas:
 - a. pengkondisian suhu ruangan;
 - b. pengkondisian cahaya;
 - c. kemudahan pengangkutan bagasi;
 - d. kebersihan;
 - e. pelayanan informasi;
 - f. toilet;
 - g. ruang laktasi (*nursery*); dan
 - h. fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus.

Lampiran 5 PM 62 Tahun 2017

- 3 -

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS PART 19*) TENTANG SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN (*SAFETY MANAGEMENT SYSTEM*).

Pasal 1

- (1) Memberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*).
- (2) Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 2

Ketentuan lebih lanjut mengenai Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Lampiran 6 Keputusan BP Batam No 230 Tahun 2022

-4-

MEMUTUSKAN:

- MENETAPKAN** : KEPUTUSAN KEPALA BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM TENTANG PERUBAHAN ATAS KEPUTUSAN KEPALA BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM NOMOR 104 TAHUN 2022 TENTANG TARIF LAYANAN BANDAR UDARA HANG NADIM BATAM DALAM PENYELENGGARAAN KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA.
- KESATU** : Menghapus Diktum KETUJUH Keputusan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 104 Tahun 2022 tentang Tarif Layanan Bandar Udara Hang Nadim Batam dalam Penyelenggaraan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha.
- KEDUA** : Menetapkan layanan Izin Masuk Daerah Keamanan Terbatas dan layanan Flight Approval sebagai layanan yang dikelola oleh PT Bandara Internasional Batam sesuai dengan Addendum Perjanjian Kerja Sama antara Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dengan PT Bandara Internasional Batam Nomor 26/SP/IKAS/2022 dan Nomor SP.05/V/2022/BIB.
- KETIGA** : Mengubah Lampiran I Keputusan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor 104 Tahun 2022 tentang Tarif Layanan Bandar Udara Hang Nadim Batam dalam Penyelenggaraan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha menjadi sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini.
- KEEMPAT** : Ketentuan lain yang tidak diubah dalam Keputusan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETIGA dinyatakan tetap berlaku.
- KELIMA** : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.
- Salinan Keputusan ini disampaikan kepada:
1. Kepala Badan Pengusahaan Batam;
 2. Wakil Kepala Badan Pengusahaan Batam;
 3. Anggota Bidang Administrasi dan Keuangan;
 4. Anggota Bidang Kebijakan Strategis;
 5. Anggota Bidang Pengelolaan Kawasan dan Investasi;
 6. Anggota Bidang Pengusahaan;
 7. Kepala Biro Hukum dan Organisasi;

-5-

8. Kepala Satuan Pemeriksaan Intern;
9. Kepala Pusat Harmonisasi Kebijakan dan Manajemen Kinerja;
10. Kepala Biro Keuangan; dan
11. Dirksi PT Bandara Internasional Batam.

Ditetapkan di Batam
pada tanggal 19 Desember 2022


KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

td.

MUHAMMAD RUDI



Lampiran 7 Formulir Nilai Praktek Kerja Lapangan



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA


Nama : Silvia Sri Windarti
 NIT : 30621043
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Apron Movement Control
 Periode PKL : 13 Desember 2023 - 4 Januari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	95	19,0
2	Disiplin	15%	98	14,7
3	Inisiatif	10%	94	9,4
4	Tanggungjawab	15%	95	14,3
5	Kerjasama	10%	92	9,2
6	Kerajinan	10%	92	9,2
7	Sikap	20%	95	19,0
JUMLAH				94,8


Keterangan :

Sangat Baik	: 85 – 100
Baik	: 70 – 84
Cukup	: 60 – 69
Kurang	: 40 – 59
Buruk	: 0 – 39

Mengetahui,
PTS. Airside & Cargo Operations
Manager


Firdaus Faizal
NIP. PNS047-1722

Batam, 28 Februari 2024
Penilai,
Supervisi OJT


Arnold Marantino Daniswara
NIP. CE186-1722



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA


Nama : Silvia Sri Windarti
 NIT : 30621093
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Aviation Security
 Periode PKL : 5 - 16 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	91	18,8
2	Disiplin	15%	92	13,8
3	Inisiatif	10%	93	9,3
4	Tanggungjawab	15%	90	13,5
5	Kerjasama	10%	92	9,2
6	Kerajinan	10%	90	9,0
7	Sikap	20%	93	18,6
JUMLAH				92,2

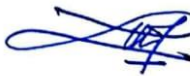
Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
 Baik : 70 – 84
 Cukup : 60 – 69
 Kurang : 40 – 59
 Buruk : 0 – 39

Mengetahui,
 Airport Security Senior Manager


Sudirman
 NIP. PNS001-1722

Batam, 26 Februari 2024
 Penilai,
 Supervisi OJT


M. Amin Arsyadi S
 NIP. CE037-1722



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

Nama : Silvia Sri Windarti
 NIT : 30621043
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Terminal & Informasi
 Periode PKL : 15 Januari - 2 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	93	18,6
2	Disiplin	15%	94	14,1
3	Inisiatif	10%	92	9,2
4	Tanggungjawab	15%	94	14,1
5	Kerjasama	10%	95	9,5
6	Kerajinan	10%	92	9,2
7	Sikap	20%	93	18,6
JUMLAH				93,3

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
 Baik : 70 – 84
 Cukup : 60 – 69
 Kurang : 40 – 59
 Buruk : 0 – 39

Mengetahui,
Terminal & Landside Services
Team Leader

Harto Wibowo
NIP. 197811212009011011

Batam, 25 Februari 2024
Penilai,
Supervisi OJT

Arie Triastutik
NIP. 197804072005022001



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Silvia Sri Windarti
NIT : 30621093
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Safety
Periode PKL : 26 - 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	95	19,0
2	Disiplin	15%	96	14,4
3	Inisiatif	10%	95	9,5
4	Tanggungjawab	15%	94	14,1
5	Kerjasama	10%	98	9,8
6	Kerajinan	10%	94	9,4
7	Sikap	20%	96	19,2
JUMLAH				95,4

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Batam, 26 Februari 2024

Mengetahui,
Airport Safety, Quality Management &
Environment Senior Manager

Suginarno
NIP. PE042-18722

Penilai,
Supervisi OJT

Robert T Pasaribu
NIP. PNS057-1722



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Silvia Sri Windarti
NIT : 30621043
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Marketing - Aviasi
Periode PKL : 19 - 23 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	92	18,4
2	Disiplin	15%	90	13,5
3	Inisiatif	10%	94	9,4
4	Tanggungjawab	15%	92	13,8
5	Kerjasama	10%	93	9,3
6	Kerajinan	10%	90	9,0
7	Sikap	20%	92	18,4
JUMLAH				91,8

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Batam, 26 Februari 2024

Mengetahui,
Arline Marketing Corporate Specialis

Sunarsi Tobing
NIP. 197005052007012002

Penilai,
Supervisi OJT

Ganta Afrian, S.E
NIP. 197904132009121001



**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA


Nama : Silvia Sri Windarti
 NIT : 30621043
 Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Customer Services
 Periode PKL : 8 - 12 Januari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	20%	88	17,6
2	Disiplin	15%	86	12,9
3	Inisiatif	10%	87	8,7
4	Tanggungjawab	15%	89	13,35
5	Kerjasama	10%	86	8,6
6	Kerajinan	10%	88	8,8
7	Sikap	20%	90	18,0
JUMLAH				87,95

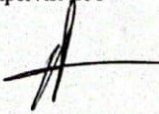
Keterangan :

Sangat Baik : 85 - 100
 Baik : 70 - 84
 Cukup : 60 - 69
 Kurang : 40 - 59
 Buruk : 0 - 39

Mengetahui,
PTS Customer Services Manager


Emi Novita
 NIP. PNS181-1722

Batam, 26 Februari 2024
 Penilai,
 Supervisi OJT


Akhbar Kurniawan Rafzal
 NIP. CE176-1772

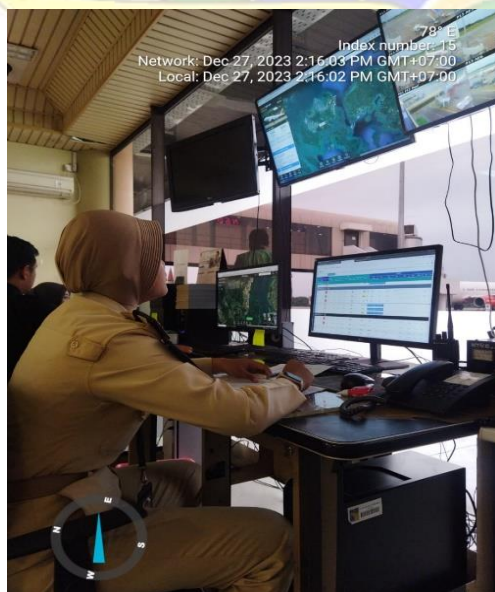
Lampiran 8 Dokumentasi Kegiatan *On the Job Training*



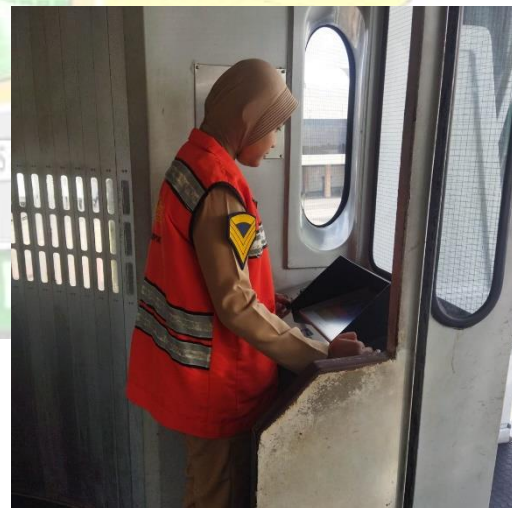
Pengarahan persiapan OJT oleh supervisor



Random Check TIM dan
Kendaraan di Apron



Kegiatan plotting *Parking stand*



Kegiatan *undocking* pada pesawat



Pelayanan informasi kepada penumpang



Body screening di PSCP



Pengecekan kendaraan di Main Gate



Perhitungan LOS di baggage claim



Pegging name penumpang



Pengecekan Pembayaran PJP4U