

**PENGAWASAN PETUGAS *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP
PENEMPATAN PARKIR *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) PADA
EQUIPMENT STORAGE BANDAR UDARA INTERNASIONAL
I GUSTI NGURAH RAI BALI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 Desember 2025-27 Februari 2026**



Disusun Oleh :

FAHRUNNISA ANANDA
NIT. 30623012

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**PENGAWASAN PETUGAS *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP
PENEMPATAN PARKIR *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) PADA
EQUIPMENT STORAGE BANDAR UDARA INTERNASIONAL**

I GUSTI NGURAH RAI BALI

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 01 Desember 2025-27 Februari 2026



Disusun Oleh :

FAHRUNNISA ANANDA

NIT. 30623012

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PENGAWASAN PETUGAS *APRON MOVEMENT CONTROL* TERHADAP
PENEMPATAN PARKIR *GROUND SUPPORT EQUIPMENT* (GSE) PADA
EQUIPMENT STORAGE BANDAR UDARA INTERNASIONAL
I GUSTI NGURAH RAI BALI**

Oleh :
FAHRUNNISA ANANDA
NIT. 30623012

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On the Job Training* (OJT).

Disetujui oleh :

Supervisor



ADE HERMAWAN
NIP.20244220

Dosen Pembimbing



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui
Airside Operation Services
Department Head



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIP.20240760

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 23 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIP.20240760

Sekretaris



ADE HERMAWAN
NIP.20244220

Anggota



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas Rahmat dan karunia-Nya sehingga laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan program *On The Job Training* yang telah penulis laksanakan mulai tanggal 01 Desember 2025 sampai dengan 27 Februari 2026 di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Selama Proses penyusunan laporan *On The Job training*, penulis banyak menerima bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini, penulis mengucapkan Terima Kasih kepada :

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Gede Adicahya Krisna, selaku *Airside Operation Services Department Head*.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.MT., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ade Hermawan, selaku *Supervisor On The Job Training*.
5. Bapak Ahmad Musadek, ST, M. MT, selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
6. Kedua orang tua penulis, Bapak Adnan dan Ibu Ernawati yang telah memberikan dukungan, doa, kasih sayang, inspirasi dan motivasi serta dorongan semangat sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) dengan lancar dan menyelesaikan laporan ini dengan baik.
7. Rekan-rekan MTU 9 dan adik-adik tingkat yang telah memberikan semangat dan motivasi untuk menyelesaikan laporan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun untuk penulis sangat diharapkan demi karya yang lebih baik.

Bali, 01 Januari 2026

Fahrunnisa Ananda

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT.....	5
2.1 Sejarah Singkat Lokasi OJT	5
2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	5
2.1.2 Sejarah Singkat Angkasa Pura.....	7
2.2 Data Umum Lokasi OJT	11
2.2.1 Data Aerodrome Bandara	11
2.2.2 <i>Aprons, Taxiways, and Check Locations Data</i>	12
2.2.3 <i>Layout</i> Bandara	14
2.3 Struktur Organisasi	15
BAB 3 PELAKSANAAN OJT.....	16
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	16
3.1.1 Wilayah Kerja OJT	16
3.1.2 Lingkup Pelayanan.....	20
3.2 Jadwal	23
3.3 Tinjauan Teori	24
3.3.1 Bandar Udara.....	24
3.3.2 <i>Apron</i>	25

3.3.3 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	27
3.3.4 <i>Ground Support Equipment (GSE)</i>	28
3.3.5 <i>Jenis Jenis Ground Support Equipment (GSE)</i>	29
3.3.6 <i>Equipment Storage</i>	31
3.3.7 <i>Marka Equipment Storage</i>	33
3.4 <i>Permasalahan</i>	34
3.5 <i>Penyelesaian Masalah</i>	37
.BAB 4 PENUTUP	41
4.1 <i>Kesimpulan</i>	41
4.2 <i>Saran</i>	41
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN	44



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Injourney	9
Gambar 2.2 Layout Bandara.....	14
Gambar 2.3 Struktur Organisasi	15
Gambar 2.4 Layout Apron	15
Gambar 3.1 Jadwal Dinas Unit AMC	23
Gambar 3.2 Jadwal Dinas Unit AVSEC	23
Gambar 3.3 Marka Equipment Storage	34
Gambar 3.4 Equipment Storage A24	35
Gambar 3.5 Equipment Storage Barat	35
Gambar 3.6 Tow Bar yang diletakkan tidak sesuai marka	36
Gambar 3.7 BTT yang parkir diluar Equipment Storage	36
Gambar 3.8 Tidak Ada Marka Equipment Storage.....	38
Gambar 3.9 Standing Sign.....	39



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandara	11
Tabel 2. 2 Data Apron.....	13
Tabel 2. 3 Data Taxiway	13



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Kegiatan OJT di Angkasa Pura Bandara I Gusti Ngurah Rai.....	44
--	----



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Bandara merupakan simpul vital dalam sistem transportasi udara yang berfungsi sebagai pintu gerbang utama pergerakan manusia dan barang, baik pada tingkat nasional maupun internasional. Sebagai infrastruktur transportasi strategis, bandara memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas, kegiatan ekonomi, serta pelayanan publik di sektor penerbangan. Tingginya jumlah pergerakan pesawat udara, penumpang, dan kargo menuntut terselenggaranya kegiatan operasional bandar udara yang aman, tertib, efisien, dan berkesinambungan. Dalam mendukung kelancaran operasional tersebut, peran kegiatan *ground handling* menjadi sangat penting, khususnya dalam pemanfaatan dan pengelolaan *ground support equipment (gse)*.

Ground Support Equipment (GSE) adalah seluruh peralatan pendukung yang digunakan untuk melayani pesawat udara selama berada di darat, mulai dari proses kedatangan, turnaround, hingga keberangkatan pesawat. Peralatan ini meliputi berbagai jenis, seperti baggage cart, belt conveyor, passenger stairs, aircraft towing tractor, ground power unit (GPU), dan peralatan pendukung lainnya. Ketersediaan, kesiapan, serta penataan GSE yang baik sangat berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan, ketepatan waktu operasional (*on time performance*), dan kenyamanan pelayanan.

Salah satu aspek penting dalam pengelolaan GSE adalah penempatan dan parkir peralatan pada area equipment storage yang telah ditetapkan oleh pengelola bandara. *Equipment storage* berfungsi sebagai area penyimpanan dan parkir GSE ketika peralatan tidak digunakan, sehingga penataannya harus sesuai dengan ketentuan, marka, dan standar operasional prosedur (SOP) yang berlaku. Penempatan parkir GSE yang tertib akan memudahkan pengawasan, mempercepat mobilisasi peralatan, serta meminimalkan potensi kerusakan dan risiko keselamatan kerja.

Sebagai lembaga pendidikan tinggi vokasi di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki peran strategis dalam mencetak sumber daya manusia yang kompeten di bidang penerbangan. Salah satu bentuk implementasi pembelajaran terapan di lingkungan kampus adalah melalui program *On the Job Training* (OJT). Program ini menjadi bagian integral dari kurikulum pendidikan yang berfungsi sebagai sarana bagi taruna/i untuk mengaplikasikan teori yang diperoleh di kelas ke dalam praktik nyata di dunia kerja. Melalui OJT, peserta didik diharapkan mampu memahami secara langsung dinamika operasional, etika kerja, serta tanggung jawab profesional di lingkungan industri penerbangan.

Program *On the Job Training* (OJT) diselenggarakan berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.03/MEN/IV/2011, yang mendefinisikan pelatihan kerja di tempat kerja sebagai bentuk kegiatan untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang telah dipelajari di lembaga pendidikan. Dalam Program Studi Manajemen Transportasi Udara, OJT dilaksanakan selama enam bulan pada semester V dengan tujuan membentuk kemampuan teknis operasional, meningkatkan soft skills dalam komunikasi dan kerja sama tim, serta menumbuhkan sikap profesional yang sesuai dengan standar industri penerbangan nasional dan internasional.

Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, penulis melaksanakan *On the Job Training* di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, yang merupakan salah satu bandara dengan aktivitas terpadat di Indonesia. Selama pelaksanaan OJT, penulis ditempatkan pada unit *Apron Movement Control (AMC)* dan unit *Aviation Security (AVSEC)*. Pemilihan Lokasi dan unit ini sangat relevan dengan kompetensi yang diajarkan pada Program Studi Manajemen Transportasi Udara, dimana peserta OJT dapat secara langsung menerapkan pembelajaran yang didapatkan selama ini pada kondisi *real* operasional bandara.

Selama pelaksanaan OJT, penulis menemukan permasalahan terkait kepatuhan penempatan parkir GSE pada area *equipment storage*. Kondisi tersebut dapat menimbulkan dampak negatif terhadap kelancaran dan keselamatan operasional

bandar udara. Penempatan GSE yang tidak tertib berpotensi menghambat akses peralatan lain, memperlambat proses pelayanan pesawat, serta meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja (*ground incident*), seperti benturan antarperalatan atau dengan kendaraan operasional.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun maksud dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Memahami secara teoritis Standar Operasional Prosedur (SOP) pengawasan pergerakan pesawat udara, kendaraan, dan *Ground Support Equipment* (GSE) di area apron, termasuk ketentuan penempatan dan parkir GSE pada area *equipment storage*.
2. Mengimplementasikan pemahaman terkait SOP *Apron Movement Control* (AMC) dalam kegiatan operasional secara langsung, khususnya dalam pengendalian, pengawasan, dan penertiban penempatan parkir GSE sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan.
3. Mempersiapkan tenaga kerja yang memiliki kompetensi dasar, disiplin, dan kesiapan kerja di bidang pengawasan sisi udara melalui pengalaman OJT, khususnya pada fungsi *Apron Movement Control* (AMC).

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan pemahaman praktis mengenai tugas dan tanggung jawab *Apron Movement Control* (AMC) dalam mengawasi pergerakan pesawat, kendaraan, dan *Ground Support Equipment* (GSE) di area apron, termasuk penerapan aturan penempatan parkir GSE di *equipment storage*.
2. Menumbuhkan kemampuan bekerja secara profesional dan koordinatif dengan berbagai pihak terkait, seperti petugas *ground handling*, unit keselamatan dan keamanan bandar udara, serta instansi terkait lainnya, guna memastikan kelancaran dan keselamatan operasional di sisi udara.

3. Meningkatkan kesadaran terhadap aspek keselamatan dan keamanan penerbangan (*aviation safety*) melalui identifikasi potensi bahaya (*hazard identification*), pengendalian risiko, serta penerapan budaya keselamatan (*safety culture*) dalam pengawasan aktivitas apron.



BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Lokasi OJT

2.1.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan salah satu bandar udara terbesar dan tersibuk di Indonesia. Bandara ini terletak di bagian selatan Pulau Bali, tepatnya di Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, sekitar 13 kilometer dari pusat Kota Denpasar. Bandar udara ini berperan penting sebagai pintu gerbang utama bagi penerbangan domestik maupun internasional, serta menjadi simpul transportasi udara yang strategis di kawasan Indonesia bagian tengah dan timur.

Pembangunan bandar udara ini dimulai pada tahun 1930 oleh Departemen Pekerjaan Umum. Pada tahap awal, fasilitas yang tersedia masih sangat sederhana, berupa landasan udara sepanjang 700 meter yang terbuat dari rumput dan terletak di antara area ladang serta pemakaman di Desa Tuban. Pada masa pendudukan Jepang tahun 1942, bandara yang saat itu dikenal dengan nama *South Bali Airstrip* sempat mengalami serangan udara. Setelah dikuasai, pihak Jepang melakukan perbaikan landasan menggunakan pelat baja. Dalam kurun waktu antara tahun 1942 hingga 1947, panjang landasan pacu diperpanjang menjadi 1,2 kilometer dari panjang sebelumnya yang hanya 700 meter.

Setelah berakhirnya Perang Dunia II, bandar udara ini mengalami renovasi dan pengembangan yang cukup signifikan. Pada tahun 1949, dibangun terminal sederhana serta menara pengawas yang terbuat dari kayu. Sistem komunikasi penerbangan pada masa itu masih menggunakan *transceiver* dengan kode Morse. Dalam rangka mendukung perkembangan sektor pariwisata di Pulau Bali, pemerintah Indonesia pada tahun 1963 memulai proyek besar bernama Proyek Bandara Tuban, yaitu proyek modernisasi dan perluasan fasilitas bandara. Pada proyek ini, landasan pacu

diperpanjang ke arah barat hingga mencapai panjang 2,7 kilometer, dengan tambahan *overrun* masing-masing sepanjang 100 meter di kedua ujungnya.

Perkembangan signifikan terjadi pada tanggal 1 Agustus 1969, ketika Presiden Soeharto meresmikan bandara tersebut dan secara resmi mengubah namanya menjadi Bandar Udara Internasional Ngurah Rai. Pergantian nama ini dilakukan sebagai bentuk penghormatan kepada pahlawan nasional asal Bali, I Gusti Ngurah Rai, yang gugur dalam perjuangan melawan Belanda pada tahun 1946. Meskipun sempat mengalami kerusakan akibat letusan Gunung Agung pada tahun 1963, upaya perbaikan terus dilakukan hingga bandara dapat beroperasi kembali secara normal.

Sebagai respons terhadap meningkatnya jumlah penumpang dan volume kargo, pemerintah Indonesia kembali melakukan pembangunan antara tahun 1975 hingga 1978. Pada masa tersebut, dibangun berbagai fasilitas penerbangan baru, termasuk terminal khusus penerbangan internasional. Terminal lama kemudian dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sedangkan terminal domestik sebelumnya digunakan untuk aktivitas kargo, layanan katering, dan kebutuhan operasional lainnya.

Secara teknis, Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali memiliki kode IATA DPS dan kode ICAO WADD. Bandara ini berada pada ketinggian sekitar 4 meter di atas permukaan laut dan memiliki satu landasan pacu aktif dengan arah 09/27 sepanjang 3.000 meter. Berdasarkan klasifikasi ICAO, bandara ini termasuk dalam kategori 4E, yang berarti mampu melayani pesawat berbadan lebar seperti Boeing 747, Airbus A330, hingga Airbus A380. Sejak tahun 2023, bandara ini telah menjadi salah satu dari sedikit bandara di Indonesia yang dapat melayani pesawat superjumbo Airbus A380 milik maskapai Emirates secara reguler.

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali telah meraih berbagai penghargaan, salah satunya adalah predikat sebagai Bandara Terbaik di Dunia versi Airport Council International (ACI) pada tahun 2015 atas

kualitas pelayanan dan kenyamanan penumpang. Hingga kini, bandara ini melayani lebih dari 50 maskapai domestik dan internasional yang menghubungkan Bali dengan berbagai kota besar di Asia, Australia, Timur Tengah, dan Eropa.

Dengan sejarah panjang, fasilitas modern, serta kapasitas operasional yang terus meningkat, Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai tetap menjadi kebanggaan Indonesia. Bandara ini memainkan peran strategis dalam mendukung perkembangan sektor pariwisata, perdagangan, serta perekonomian nasional. Sebagai gerbang utama bagi wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Indonesia, Bandara Ngurah Rai tidak hanya menjadi simbol kemajuan infrastruktur transportasi udara, tetapi juga representasi budaya dan keramahan khas Bali di mata dunia.

2.1.2 Sejarah Singkat Angkasa Pura

PT Angkasa Pura merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang jasa kebandarudaraan dan memiliki peran penting dalam pengelolaan serta pengembangan bandar udara di Indonesia. Sejarah Angkasa Pura bermula pada tahun 1962 dengan didirikannya Perusahaan Negara Angkasa Pura Kemayoran, yang bertugas mengelola Bandar Udara Kemayoran di Jakarta. Pembentukan perusahaan ini dilatarbelakangi oleh meningkatnya kebutuhan pengelolaan bandar udara secara profesional seiring berkembangnya transportasi udara nasional dan internasional.

Seiring dengan perkembangan industri penerbangan, pemerintah Indonesia melakukan penataan organisasi pengelola bandar udara. Pada tahun 1965, dibentuk Perusahaan Negara Angkasa Pura II untuk mengelola Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Selanjutnya, melalui berbagai kebijakan pemerintah, pengelolaan bandar udara dibagi berdasarkan wilayah operasional. Pada tahun 1986, pengelolaan bandara nasional dipisahkan menjadi dua entitas, yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) yang mengelola bandar udara di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur, serta PT Angkasa Pura II (Persero) yang mengelola bandar udara di wilayah Indonesia bagian barat.

PT Angkasa Pura I (Persero) secara resmi berdiri berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1992. Perusahaan ini diberi mandat untuk mengelola sejumlah bandar udara strategis nasional, termasuk Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Dalam menjalankan tugasnya, Angkasa Pura I berfokus pada peningkatan keselamatan penerbangan, kualitas pelayanan, serta pengembangan infrastruktur bandar udara berstandar internasional. Berbagai proyek modernisasi terminal dan fasilitas sisi udara dilakukan guna mendukung pertumbuhan pariwisata dan perekonomian nasional.

Menghadapi tantangan global dan tuntutan peningkatan efisiensi, pemerintah Indonesia melakukan restrukturisasi pengelolaan bandar udara. Pada tahun 2022, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi digabungkan (merger) menjadi satu entitas bernama PT Angkasa Pura Indonesia. Penggabungan ini bertujuan untuk menciptakan sistem pengelolaan bandara yang terintegrasi, meningkatkan daya saing global, serta memperkuat tata kelola perusahaan. Dengan merger tersebut, seluruh pengelolaan bandar udara komersial di Indonesia berada di bawah satu manajemen terpadu.

Selanjutnya, pada tahun 2023, PT Angkasa Pura Indonesia resmi menjadi bagian dari PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) atau yang dikenal dengan nama InJourney, sebagai holding BUMN sektor aviasi dan pariwisata. InJourney dibentuk oleh pemerintah untuk mengintegrasikan ekosistem aviasi dan pariwisata nasional, yang meliputi bandara, maskapai, destinasi wisata, serta layanan pendukung lainnya. Melalui InJourney, pengelolaan bandar udara tidak hanya berfokus pada aspek operasional penerbangan, tetapi juga pada penguatan pengalaman penumpang, pengembangan destinasi, dan peningkatan nilai ekonomi pariwisata Indonesia.

Dengan bergabungnya Angkasa Pura ke dalam holding InJourney, pengelolaan bandar udara di Indonesia diharapkan menjadi lebih efektif, berdaya saing global, dan berkelanjutan. InJourney berperan sebagai penggerak utama transformasi industri aviasi dan pariwisata nasional.

Keberadaan holding ini memperkuat peran Angkasa Pura sebagai pengelola bandara kelas dunia yang mendukung konektivitas udara, pertumbuhan pariwisata, serta perekonomian Indonesia secara menyeluruh.



Gambar 2.1 Logo InJourney

A. Makna Logo

Logo InJourney merepresentasikan semangat transformasi dan integrasi ekosistem aviasi serta pariwisata Indonesia. Secara filosofis, kata “Journey” menggambarkan perjalanan berkelanjutan dalam menciptakan pengalaman terbaik bagi wisatawan dan pengguna jasa transportasi udara. Awalan “In” memiliki makna *Indonesia*, *Integrated*, dan *Inclusive*, yang mencerminkan komitmen InJourney untuk mengintegrasikan seluruh potensi nasional dalam satu ekosistem pariwisata dan aviasi yang kuat.

Bentuk logo InJourney menampilkan elemen dinamis yang melambangkan pergerakan, konektivitas, dan kesinambungan. Garis dan simbol yang saling terhubung menggambarkan integrasi antara bandara, maskapai, destinasi wisata, serta layanan pendukung lainnya. Warna yang digunakan mencerminkan profesionalisme, kepercayaan, dan semangat inovasi sebagai holding BUMN kelas dunia. Secara keseluruhan, logo InJourney mencerminkan visi perusahaan sebagai penggerak utama perjalanan dan pengalaman pariwisata Indonesia yang berdaya saing global.

B. Visi Perusahaan

Visi “Menjadi penggerak utama ekosistem aviasi dan pariwisata Indonesia yang berkelas dunia, berkelanjutan, dan memberikan nilai tambah bagi bangsa” mencerminkan peran strategis InJourney sebagai holding BUMN yang tidak hanya berfokus pada pengelolaan bandara dan destinasi wisata, tetapi juga sebagai penggerak utama integrasi sektor aviasi dan pariwisata nasional. InJourney bertanggung jawab membangun sinergi antarlembaga dan entitas usaha agar tercipta sistem perjalanan yang terhubung, efisien, dan mampu meningkatkan kualitas pengalaman pengguna jasa. Dengan pendekatan ekosistem, bandara diposisikan sebagai pintu gerbang utama pariwisata yang berperan penting dalam membentuk citra Indonesia di mata dunia.

Makna “berkelas dunia” dalam visi tersebut menunjukkan komitmen InJourney untuk menerapkan standar internasional dalam aspek keselamatan, keamanan, pelayanan, dan pengelolaan infrastruktur. Hal ini diwujudkan melalui penerapan praktik terbaik global, pemanfaatan teknologi modern, serta peningkatan kompetensi sumber daya manusia di bidang aviasi dan pariwisata. Upaya ini bertujuan agar bandara dan destinasi wisata di Indonesia mampu bersaing secara global serta menjadi pilihan utama bagi wisatawan dan pelaku industri internasional.

Sementara itu, aspek “berkelanjutan dan memberikan nilai tambah bagi bangsa” menegaskan bahwa pengembangan yang dilakukan InJourney harus memperhatikan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, pelestarian lingkungan, dan tanggung jawab sosial. InJourney mendorong konsep pembangunan berkelanjutan melalui pengelolaan operasional yang ramah lingkungan serta pemberdayaan masyarakat sekitar bandara dan destinasi wisata. Dengan demikian, keberadaan InJourney diharapkan mampu meningkatkan kontribusi sektor aviasi dan pariwisata terhadap perekonomian nasional sekaligus memperkuat kesejahteraan masyarakat dan daya saing Indonesia secara jangka panjang.

C. Misi Perusahaan

Untuk mewujudkan visi tersebut, InJourney memiliki beberapa misi utama, yaitu:

1. Mengintegrasikan ekosistem aviasi dan pariwisata nasional melalui pengelolaan yang terkoordinasi antara bandara, maskapai, destinasi wisata, dan layanan pendukung.
2. Meningkatkan kualitas layanan dan pengalaman pelanggan dengan mengedepankan standar keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan keramahan khas Indonesia.
3. Mendorong transformasi dan inovasi berkelanjutan dalam pengelolaan bandara dan destinasi wisata melalui digitalisasi dan penerapan praktik terbaik internasional.
4. Meningkatkan nilai ekonomi dan daya saing pariwisata Indonesia guna mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan kesejahteraan masyarakat.
5. Menerapkan tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance) serta memperhatikan aspek keberlanjutan lingkungan dan sosial.

2.2 Data Umum Lokasi OJT

2.2.1 Data Aerodrome Bandara

Tabel 2. 1 Data Umum Bandara

1.	Nama Bandar Udara	BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI
2.	Lokasi Bandar Udara	KAB. BADUNG- BALI
3.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA: DPS; ICAO: WADD
4.	Koordinat	8°44'51.0"S 115°10'09.0"E
5.	Pengelola	PT. ANGKASA PURA

6.	Kelas/Klasifikasi	Non Kelas/4E
7.	Status Operasi/ Penggunaan	Umum/Internasional
8.	Parking Stand	49 Parking Stand
9.	Aviobridge	19 Aviobridge
10.	PKP-PK	Kategori 9 3 unit Foam Tender Tipe I 3 unit Foam Tender Tipe II 2 unit Commando Car 4 unit Ambulance 1 unit Nurse Tender 2 unit Utility Car 6 unit Rescue Boat 4 unit Airboat 1 unit Rapid Equipment Truck 1 unit Mobile Command Post
11.	Email	dps@angkasapura1.co.id
12.	Telepon/Fax	62361751011/62361751032



2.2.2 Aprons, Taxiways, and Check Locations Data

1. Permukaan Apron dan Kekuatan

Data permukaan *apron* dan kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.2 sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Data Apron

Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
<i>Parking Stand A1-A4</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 010/R/B/X/U	164 m x 98.70 m
<i>Parking Stand A5-A10</i>	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U	246 m x 98.70 m
<i>Parking Stand A11-A14</i>	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U	164 m x 125.60 m
<i>Parking Stand A15-A17</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 160/R/C/X/U	225.20 m x 125.60 m
<i>Parking Stand A18-A21</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U	290.40 m x 125.60 m
<i>Parking Stand A22-A25</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 160/R/C/X/U	290.40 m x 125.60 m
<i>Parking Stand A26-A34</i>	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U	746.30 m x 125.60 m
<i>Parking Stand A35-A36</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U	82 m x 59.30 m
<i>Parking Stand A37-Aa40</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U	215 m x 59.30 m
<i>Parking Stand A41-A46</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 180/R/C/X/U	249 m x 89.60 m
<i>Parking Stand G1-G16</i>	<i>Concrete</i>	PCR 990/R/B/X/U	548.60 m x 69.80 m

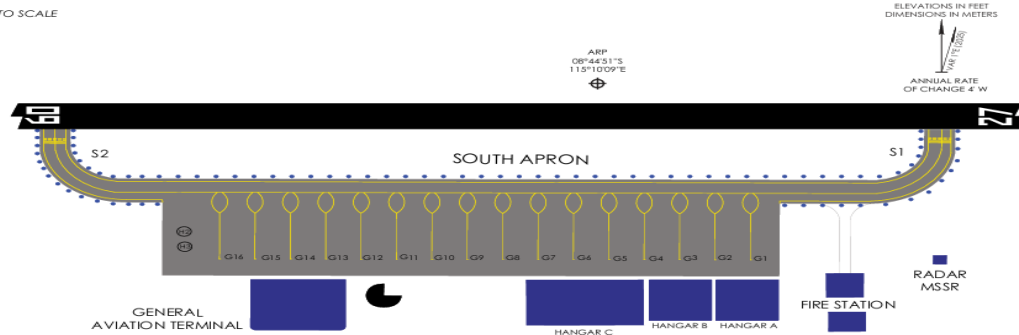
2. Permukaan Taxiway dan Kekuatan

Data permukaan *Taxiway* dan Kekuatan dapat dilihat pada tabel 2.3 sebagai berikut :

Tabel 2. 3 Data Taxiway

<i>Taxiway</i>	Permukaan	Kekuatan	Lebar
<i>Taxiway N1,N7</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	26.5 m
<i>Taxiway N2,N3,N4,N5</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	30 m
<i>Taxiway N6</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	23 m
<i>Taxiway Np, Np7</i>	<i>Ashpalt</i>	PCR 770/F/C/X/U	23 m
<i>Taxiway S1</i>	<i>Concrete</i>	PCR 860/R/B/X/U	30 m
<i>Taxiway S2</i>	<i>Concrete</i>	PCR 860/R/B/X/U	30 m

NOT TO SCALE



Gambar 2.4 Layout Apron

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2.3 Struktur Organisasi

BAB 3

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali dilaksanakan selama tiga bulan, dimulai pada tanggal 01 Desember 2025 hingga 28 Februari 2025. Selama periode tersebut, Taruna ditempatkan di dua unit kerja utama, yaitu *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSEC). Pelaksanaan OJT ini bertujuan untuk memberikan pengalaman nyata di lingkungan kerja bandara serta menumbuhkan kemampuan profesional taruna dalam memahami operasional pelayanan penumpang dan operasional pelayanan kegiatan pesawat di *apron*.

3.1.1 Wilayah Kerja OJT

a) *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan personel bandar udara yang memiliki sertifikat kompetensi dan kewenangan untuk melaksanakan tugas pengawasan utama terhadap kegiatan operasional penerbangan di area sisi udara (*airside*), khususnya di wilayah apron. AMC berperan sebagai unit yang bertanggung jawab dalam memastikan seluruh aktivitas di apron berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan, keamanan, dan standar operasional yang berlaku. Lingkup wilayah kerja yang diperkenankan untuk peserta *Apron Movement Control* (AMC) mencakup beberapa area kerja strategis, yaitu *Airport Operation Control Center* (AOCC), area *aviobridge*, *apron* utara, dan area *cargo*, guna memastikan seluruh aktivitas di sisi udara dapat terpantau secara menyeluruh dan terkoordinasi.

Penempatan tugas AMC di AOCC berfokus pada fungsi koordinasi dan pengendalian operasional penerbangan secara terpusat.

Petugas AMC di AOCC bertanggung jawab memantau data penerbangan yang tercatat dalam sistem operasional bandara, termasuk jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat, perubahan operasional, serta kondisi lapangan terkini. Selain itu, AMC di AOCC berperan dalam menyampaikan informasi dan melakukan koordinasi dengan unit terkait seperti ground handling, maskapai, avsec, dan unit teknis bandara untuk memastikan kesiapan parking stand, pengaturan apron, serta penanganan apabila terjadi keterlambatan atau perubahan jadwal penerbangan.

Pada area *aviobridge*, lingkup kerja AMC difokuskan pada pengawasan penggunaan dan pengoperasian garbarata sebagai sarana penghubung antara terminal dan pesawat udara. Petugas AMC memastikan posisi pesawat sesuai dengan garis panduan parking stand agar proses docking dan undocking *aviobridge* dapat dilakukan dengan aman. Selain itu, AMC mengawasi agar pengoperasian *aviobridge* dilakukan sesuai prosedur keselamatan, seperti memastikan pesawat dalam kondisi aman, mesin mati, dan *chock* telah terpasang sebelum garbarata dioperasikan, guna mencegah potensi kerusakan peralatan maupun risiko keselamatan bagi penumpang dan petugas.

Penempatan AMC di area apron utara berfokus pada pengawasan langsung terhadap pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan *Ground Support Equipment* (GSE). Petugas AMC memastikan seluruh aktivitas di apron berjalan sesuai dengan jalur, zona keselamatan, serta prosedur operasional yang telah ditetapkan. Selain itu, AMC juga melakukan pemantauan kondisi fasilitas *apron*, seperti marka, kebersihan area, permukaan apron, serta potensi *Foreign Object Debris* (FOD). Apabila ditemukan pelanggaran atau kondisi yang berpotensi membahayakan keselamatan, petugas AMC wajib segera melakukan tindakan pengamanan dan melaporkannya kepada pihak terkait.

Sementara itu, lingkup kerja AMC di area cargo meliputi pengawasan pergerakan pesawat kargo serta aktivitas bongkar muat barang di sisi udara. AMC memastikan kargo ditempatkan pada area yang telah ditentukan dan seluruh aktivitas operasional kargo dilakukan sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan. Pengawasan juga dilakukan terhadap pergerakan kendaraan dan peralatan kargo agar tidak mengganggu jalur pergerakan pesawat maupun aktivitas apron lainnya. Melalui pengawasan dan koordinasi yang dilakukan di seluruh area penempatan tugas tersebut, AMC berperan penting dalam menjaga keselamatan, kelancaran, dan efisiensi operasional apron secara keseluruhan.

b) *Aviation Security (AVSEC)*

Lingkup kerja *Aviation Security (AVSEC)* mencakup seluruh kegiatan pengamanan bandar udara guna menjamin keselamatan, keamanan, dan ketertiban penerbangan sesuai dengan regulasi nasional dan internasional yang berlaku. AVSEC memiliki peran penting dalam mencegah terjadinya tindakan melawan hukum, gangguan keamanan, serta ancaman yang dapat membahayakan penumpang, pesawat udara, personel, dan fasilitas bandara. Dalam pelaksanaan OJT pada unit AVSEC, peserta OJT ditempatkan pada beberapa bagian kerja, yaitu bagian Sumber Daya Manusia (SDM), Investigasi, Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen), dan Dokumen, yang masing-masing memiliki fungsi saling mendukung dalam sistem keamanan bandar udara.

Pada bagian Sumber Daya Manusia (SDM), berfokus pada pengelolaan personel keamanan penerbangan. Kegiatan yang dilakukan meliputi pendataan personel Avsec, pengaturan jadwal tugas, pemantauan masa berlaku lisensi dan Sertifikat Kecakapan Personel (SKP), serta pengelolaan pelatihan dan sertifikasi. Selain itu, bagian SDM AVSEC juga berperan dalam meningkatkan kompetensi personel melalui pembinaan, evaluasi kinerja, serta koordinasi pelatihan guna

memastikan seluruh petugas AVSEC memiliki kualifikasi dan kesiapan operasional sesuai standar keamanan penerbangan.

Lingkup kerja bagian Investigasi Avsec mencakup penanganan dan penelusuran terhadap kejadian atau pelanggaran keamanan yang terjadi di lingkungan bandara. Petugas Avsec pada bagian ini bertugas melakukan pengumpulan data dan informasi, pemeriksaan awal, serta penyusunan laporan terkait insiden keamanan, pelanggaran prosedur, atau temuan barang berbahaya dan terlarang. Selain itu, bagian Investigasi juga berkoordinasi dengan pihak terkait seperti manajemen bandara, aparat penegak hukum, dan instansi terkait lainnya dalam rangka penyelesaian kasus serta pencegahan kejadian serupa di masa mendatang.

Pada bagian Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen), lingkup kerja AVSEC difokuskan pada pengelolaan, pengawasan, dan pemeliharaan peralatan serta fasilitas keamanan bandara. Fasilitas tersebut meliputi peralatan pemeriksaan keamanan seperti *X-ray*, *walk through metal detector* (WTMD), *hand held metal detector* (HHMD), CCTV, *access control system*, serta peralatan pendukung keamanan lainnya. Petugas AVSEC memastikan seluruh peralatan keamanan berfungsi dengan baik, siap digunakan, dan memenuhi standar operasional, serta melakukan koordinasi dengan unit teknis apabila ditemukan kerusakan atau gangguan pada fasilitas keamanan.

Sementara itu, lingkup kerja bagian Dokumen AVSEC berkaitan dengan pengelolaan administrasi dan dokumentasi keamanan penerbangan. Kegiatan yang dilakukan meliputi pencatatan dan pengarsipan dokumen keamanan, laporan hasil pemeriksaan, laporan kejadian keamanan, serta dokumen perizinan dan sertifikasi personel AVSEC. Selain itu, bagian Dokumen juga bertanggung jawab dalam penyusunan laporan berkala, evaluasi keamanan, serta penyediaan data dan dokumen yang dibutuhkan dalam proses audit keamanan

penerbangan. Melalui pengelolaan dokumen yang tertib dan terstruktur, AVSEC dapat memastikan sistem keamanan bandara berjalan secara akuntabel dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3.1.2 Lingkup Pelayanan

a) *Apron Movement Control (AMC)*

Prosedur operasional AMC dimulai dari perencanaan dan pengawasan pergerakan pesawat di apron. AMC bertugas mengoordinasikan penggunaan parking stand, taxi lane, serta area apron lainnya agar seluruh pergerakan pesawat berjalan aman, tertib, dan efisien. Dalam tahap ini, petugas AMC menerima data penerbangan dari AOCC atau AODB terkait jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat, jenis pesawat, serta kebutuhan operasional khusus. Informasi tersebut digunakan untuk menetapkan posisi parkir pesawat yang sesuai dengan kapasitas apron, jenis layanan ground handling, dan kondisi operasional bandara.

Setelah perencanaan dilakukan, AMC melaksanakan pengendalian pergerakan pesawat di apron dengan memastikan seluruh aktivitas mengikuti prosedur keselamatan. Pada saat pesawat tiba, AMC memverifikasi kesiapan parking stand, termasuk kebersihan area, ketersediaan peralatan keselamatan, dan status FOD (Foreign Object Debris). AMC juga memastikan bahwa petugas marshaller, wing walker, serta peralatan Ground Support Equipment (GSE) berada pada posisi yang aman sebelum pesawat diarahkan menuju parking stand. Seluruh pergerakan pesawat di apron harus berada di bawah pengawasan AMC untuk mencegah potensi konflik antar pesawat maupun dengan kendaraan apron.

Dalam pelaksanaan operasional harian, AMC juga menjalankan pengawasan aktivitas ground handling. AMC memastikan bahwa proses bongkar muat bagasi, pengisian bahan bakar, catering, pembersihan kabin, serta pelayanan penumpang dilakukan sesuai

dengan waktu dan zona keselamatan yang telah ditetapkan. Apabila terjadi perubahan jadwal, keterlambatan penerbangan, atau pergantian parking stand, AMC bertugas mengoordinasikan informasi tersebut kepada pihak terkait seperti ground handling, maskapai, avsec, dan unit operasional lainnya agar tidak terjadi gangguan operasional di apron.

Prosedur operasional AMC selanjutnya mencakup pengendalian kendaraan dan personel di apron. AMC mengatur lalu lintas kendaraan operasional agar tidak mengganggu pergerakan pesawat, serta memastikan seluruh pengemudi dan personel apron mematuhi aturan keselamatan seperti penggunaan APD (Alat Pelindung Diri), batas kecepatan, dan jalur yang telah ditentukan. Pengawasan ini dilakukan secara langsung di lapangan maupun melalui sistem pemantauan untuk menjaga keselamatan kerja dan mencegah insiden di area apron.

Selain itu, AMC melaksanakan pemantauan kondisi fasilitas apron secara berkala. Petugas AMC melakukan inspeksi terhadap kondisi permukaan apron, marking, lighting, drainase, serta fasilitas penunjang lainnya. Apabila ditemukan kerusakan atau potensi bahaya, AMC wajib segera melaporkan dan mengoordinasikan tindakan perbaikan dengan unit teknis atau airport maintenance. Langkah ini penting untuk memastikan apron selalu dalam kondisi laik operasi dan memenuhi standar keselamatan penerbangan.

Pada tahap akhir operasional, AMC bertanggung jawab atas pelaporan dan evaluasi kegiatan apron. Setiap aktivitas pergerakan pesawat, perubahan operasional, serta kejadian tidak normal dicatat dalam log operasional AMC. Laporan ini digunakan sebagai bahan evaluasi, audit keselamatan, dan perbaikan prosedur ke depan. Dengan penerapan prosedur operasional AMC yang konsisten dan terintegrasi, keselamatan, kelancaran, dan efisiensi operasional apron dapat terjaga secara optimal.

b) *Aviation Security (AVSEC)*

Di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, peran petugas AVSEC menjadi sangat strategis mengingat bandara ini melayani penerbangan domestik dan internasional dengan tingkat pergerakan penumpang yang tinggi. Petugas AVSEC bertanggung jawab dalam menjaga keamanan bandar udara dari berbagai potensi ancaman yang dapat mengganggu keselamatan dan kelancaran proses penerbangan. Pengamanan dilakukan secara menyeluruh pada seluruh area bandara, baik di sisi darat (*landside*) maupun sisi udara (*airside*), dengan menerapkan prosedur keamanan yang ketat dan terstandarisasi.

Tugas dan tanggung jawab petugas AVSEC meliputi pengawasan terhadap penumpang, awak pesawat, barang bawaan, kargo, serta kendaraan dan peralatan operasional yang memasuki area terbatas bandara. Petugas AVSEC melakukan pemeriksaan keamanan melalui penggunaan peralatan keamanan, seperti *walk-through metal detector*, *hand-held metal detector*, *X-ray machine*, dan sistem pengawasan lainnya. Pemeriksaan ini bertujuan untuk mencegah masuknya barang berbahaya, benda terlarang, maupun ancaman lain yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan.

Selain pemeriksaan keamanan, petugas AVSEC di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali juga bertugas melakukan pengamanan terhadap fasilitas vital bandara, seperti terminal penumpang, *apron*, *runway*, *taxiway*, serta area terbatas lainnya. Dalam pelaksanaan tugasnya, petugas AVSEC harus mampu berkoordinasi secara efektif dengan unit terkait, seperti *Apron Movement Control (AMC)*, *Air Traffic Control (ATC)*, *ground handling*, serta aparat penegak hukum, guna memastikan sistem keamanan bandara berjalan secara terpadu dan optimal.

Petugas AVSEC juga memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban dan kenyamanan pengguna jasa bandar udara. Dalam situasi

tertentu, AVSEC dituntut untuk bersikap tegas namun tetap mengedepankan pelayanan yang humanis sesuai dengan prinsip security service. Selain itu, petugas AVSEC wajib memiliki kemampuan dalam menangani kondisi darurat dan situasi khusus, seperti ancaman keamanan, gangguan ketertiban, maupun kejadian yang berpotensi mengganggu operasional penerbangan. Hal ini dilakukan guna menjamin terciptanya keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan, serta menjaga kepercayaan masyarakat dan pengguna jasa terhadap layanan keamanan bandar udara.

3.2 Jadwal

Berikut merupakan jadwal *On the Job Training* yang dilaksanakan di PT. JAS *Airport Service* Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali :

[illegible]

Gambar 3.1 Jadwal Dinas Unit AMC

[illegible]

Gambar 3.2 Jadwal Dinas Unit AVSEC

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara menurut UU No. 1 Tahun 2009 pada Bab 1 Pasal 1 Ayat 33 adalah kawasan di daratan 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. Bandar Udara menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Keputusan Menteri Pehubungan Nomor KM Nomor 36 tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara dibagi menjadi dua sisi, yaitu sisi udara dan sisi darat. Fasilitas sisi udara berupa *apron*, *runway strip*, *parking stand*, landas pacu (*runway*), *stopway*, *clearway*, *taxiway*, marka dan rambu, dan taman meteo. Sedangkan sisi darat berupa bangunan terminal kargo, menara pengatur lalu lintas penerbangan, bangunan operasional penerbangan, *access road*, parkir kendaraan bermotor, dan lain sebagainya. Salah satu bangunan di sisi darat yang mengatur perihail penumpang adalah terminal penumpang.

Menurut Peraturan Menteri Pehubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan adalah salah satu sistem di transportasi udara yang memiliki fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan maupun menurunkan penumpang dan barang hingga tiba di tujuan akhir dari suatu perjalanan. Terminal juga dapat dijadikan sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian system arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk

melancarkan arus angkutan penumpang atau barang. Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan yang lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan yang terjadi akibat adanya perpindahan kendaraan penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman, dan nyaman.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pehubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan bahwasannya terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan dibandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan. Bangunan yang menyediakan akses ke pesawat (melalui gerbang) disebut “*concourse*” tetapi, sebutan “terminal” dan “*concourse*” kadang- kadang digunakan berganti-ganti, tergantung konfigurasi bandara. Bandara kecil memiliki sebuah terminal sementara bandara besar memiliki beberapa terminal dan/atau *concourse*. Di bandara kecil, bangunan terminal tunggal melayani semua fungsi sebuah terminal dan *concourse*. Beberapa bandara besar memiliki terminal yang terhubung dengan banyak *concourse* melalui jalan setapak, jembatan layang, atau terowongan bawah tanah.

3.3.2 Apron

Apron merupakan salah satu fasilitas utama pada sisi udara (*airside*) bandar udara yang memiliki peranan strategis dalam mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan. *Apron* digunakan sebagai area parkir pesawat udara untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat bagasi dan kargo, pengisian bahan bakar, serta pelaksanaan pelayanan pesawat udara lainnya selama berada di

darat. Keberadaan *apron* menjadi sangat penting karena seluruh aktivitas pelayanan pesawat di darat berlangsung di area ini dan melibatkan interaksi langsung antara pesawat udara, kendaraan operasional, *Ground Support Equipment* (GSE), serta personel bandara.

Menurut *International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 14 – Aerodromes*, apron didefinisikan sebagai area yang ditetapkan di bandar udara yang dimaksudkan untuk menampung pesawat udara guna keperluan naik turun penumpang, bongkar muat, pengisian bahan bakar, dan pelayanan pesawat lainnya. Definisi ini menegaskan bahwa apron merupakan bagian dari infrastruktur keselamatan penerbangan yang harus dirancang, dioperasikan, dan diawasi sesuai dengan standar internasional. Di Indonesia, pengertian dan fungsi apron juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa fasilitas sisi udara bandar udara, termasuk apron, merupakan bagian dari sarana keselamatan dan keamanan penerbangan yang wajib memenuhi persyaratan teknis dan operasional.

Apron dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan marka operasional untuk mengatur pergerakan dan penempatan pesawat serta peralatan pendukung. Ketentuan mengenai marka *apron* diatur dalam ICAO Annex 14 dan dipertegas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 tentang Tata Nal Kbandarudaraan Nasional, yang menyebutkan bahwa setiap fasilitas sisi udara harus memiliki marka dan rambu yang jelas guna menjamin keselamatan dan kelancaran operasional. Marka parkir pesawat, jalur pergerakan kendaraan, garis keselamatan (*safety line*), serta area penempatan dan parkir GSE disediakan untuk meminimalkan risiko benturan dan kesalahan operasional.

Pengawasan terhadap aktivitas di apron dilakukan oleh *Apron Movement Control* (AMC) sebagai unit pengendali utama di sisi udara. Peran AMC dalam pengawasan apron diatur dalam Peraturan Direktur

Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang Pedoman Pengawasan Operasi Sisi Udara Bandar Udara, yang menyatakan bahwa AMC bertanggung jawab dalam mengawasi pergerakan pesawat, kendaraan, dan *Ground Support Equipment* (GSE) agar sesuai dengan prosedur keselamatan dan tidak menimbulkan potensi bahaya. AMC juga memiliki kewenangan dalam pengawasan penempatan dan parkir GSE di area apron dan equipment storage. Dengan pengelolaan apron yang sesuai dengan regulasi nasional dan standar internasional, diharapkan tercipta kondisi operasional yang aman, tertib, dan efisien. Hal ini tidak hanya mendukung keselamatan penerbangan, tetapi juga meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara secara keseluruhan,

3.3.3 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit kerja bandar udara yang memiliki peran strategis dalam pengawasan dan pengendalian kegiatan operasional di area sisi udara, khususnya di wilayah apron. AMC bertindak sebagai pengawas utama (*primary supervisor*) terhadap pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta *Ground Support Equipment* (GSE) agar seluruh aktivitas di *apron* berjalan sesuai dengan prosedur keselamatan dan ketentuan operasional yang berlaku. Keberadaan AMC menjadi sangat penting mengingat apron merupakan area dengan tingkat risiko tinggi akibat padatnya aktivitas dan keterbatasan ruang operasional.

Dalam ICAO Annex 14 – *Aerodromes*, disebutkan bahwa pengelola bandar udara wajib menyediakan sistem pengawasan *apron* guna menjamin keselamatan pergerakan pesawat dan kendaraan di area tersebut. AMC hadir sebagai perwujudan dari sistem pengawasan tersebut dalam praktik operasional bandar udara. Di Indonesia, peran dan fungsi AMC diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menegaskan bahwa penyelenggara bandar udara bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan operasional sisi udara.

Ketentuan ini dipertegas melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139, yang menyebutkan bahwa *Apron Movement Control* bertugas melakukan pengawasan terhadap pergerakan pesawat udara, kendaraan, dan peralatan pendukung di apron.

Secara operasional, AMC memiliki tugas dan tanggung jawab yang meliputi pengawasan kedatangan dan keberangkatan pesawat udara, pengaturan penggunaan parking stand, serta pemanduan parkir pesawat melalui kegiatan marshaller atau pemantauan sistem *Visual Docking Guidance System* (VDGS). Selain itu, AMC juga berwenang mengawasi lalu lintas kendaraan operasional dan pergerakan *Ground Support Equipment* (GSE) agar tidak mengganggu jalur pergerakan pesawat dan tetap berada pada area yang telah ditentukan. AMC juga memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban dan kebersihan apron, termasuk pengawasan terhadap *Foreign Object Debris* (FOD) yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan.

Dalam aspek keselamatan penerbangan, AMC merupakan bagian integral dari penerapan *Safety Management System* (SMS) di bandar udara. Sesuai dengan ICAO Annex 19 – *Safety Management* dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional (PKPN), AMC berperan dalam melakukan identifikasi potensi bahaya (*hazard identification*), pelaporan kejadian keselamatan, serta penerapan tindakan pengendalian risiko di area *apron*. Peran ini menjadikan AMC sebagai garda terdepan dalam pencegahan insiden di sisi udara.

3.3.4 Ground Support Equipment (GSE)

Menurut *International Civil Aviation Organization* (ICAO), Ground Support Equipment adalah peralatan yang digunakan untuk mendukung pelayanan pesawat udara di darat, termasuk penanganan

penumpang, bagasi, kargo, pengisian bahan bakar, penyediaan tenaga listrik dan udara, serta pemindahan dan pemanduan pesawat. ICAO menekankan bahwa seluruh peralatan tersebut harus dioperasikan dan ditempatkan sesuai dengan standar keselamatan untuk mencegah terjadinya insiden di apron (ICAO, Annex 14 dan Doc 9137). Sejalan dengan pendapat ICAO, Ashford, Mumayiz, dan Wright (2011) menyatakan bahwa GSE merupakan komponen utama dalam sistem *airport ground operations* yang berfungsi sebagai penghubung antara pesawat udara dan fasilitas bandar udara. Pengelolaan GSE yang tidak tertib dapat menyebabkan keterlambatan operasional, kerusakan pesawat, serta meningkatkan risiko kecelakaan kerja di apron. Oleh karena itu, pengoperasian dan penataan GSE harus dilakukan secara disiplin dan terkontrol.

Menurut Wells dan Young (2019) dalam *Airport Planning and Management*, penataan GSE yang baik akan meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi risiko konflik antara pesawat, kendaraan, dan personel. Parkir GSE yang tidak sesuai dengan area yang telah ditetapkan dapat menghambat pergerakan pesawat dan berpotensi menimbulkan insiden keselamatan. Pengawasan terhadap penggunaan dan penempatan GSE di area apron menjadi bagian dari tugas *Apron Movement Control* (AMC) sebagaimana diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139. Dalam regulasi tersebut disebutkan bahwa AMC bertanggung jawab memastikan pergerakan dan parkir GSE tidak mengganggu jalur pergerakan pesawat, memenuhi ketentuan keselamatan, serta mematuhi marka dan area yang telah ditetapkan.

3.3.5 Jenis Jenis *Ground Support Equipment* (GSE)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2019 Pasal 2, peralatan penunjang pelayanan darat pesawat

udara atau *Ground Support Equipment* (GSE) dan kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara diklasifikasikan menjadi dua jenis utama, yaitu *Ground Support Equipment motorized* dan *Ground Support Equipment non-motorized*. Klasifikasi ini bertujuan untuk mempermudah pengaturan operasional, pengawasan, serta penerapan standar keselamatan di area apron.

A. *Ground Support Equipment motorized*

Ground Support Equipment motorized merupakan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara yang digerakkan oleh mesin atau motor penggerak. Jenis GSE ini digunakan untuk mendukung kegiatan operasional yang memerlukan tenaga mekanis, mobilitas tinggi, serta efisiensi waktu di area apron. GSE *motorized* memiliki potensi risiko yang lebih tinggi sehingga pengoperasiannya harus dilakukan oleh personel bersertifikat dan sesuai prosedur keselamatan. Adapun jenis GSE bermotor meliputi:

1. *Aircraft Towing Tractor* (ATT)
2. *Baggage Towing Tractor* (BTT)
3. *Conveyor Belt Loader* (CBL)
4. *Ground Power Unit* (GPU)
5. *Towbarless Tractor* (TBT)
6. *Air Starter Unit* (ASU)
7. *Lavatory Service Truck/Cart* (LST/LSC)
8. *Main Deck Loader* (MDL)
9. *Catering Truck* (CTT)
10. *High Lift Catering Truck* (HCT)
11. *Water Service Truck* (WST)
12. *Cargo Transporter Loader* (CTL)
13. *Passenger Boarding Stairs* (PBS)
14. *Air Starter* (ASR)
15. *Refuelling and Defuelling Truck* (RDT)

16. *Lift Loader (LLD)*

17. *Forklift*

B. *Ground Support Equipment Non-Motorized*

Ground Support Equipment Non-Motorized merupakan peralatan penunjang yang tidak menggunakan mesin penggerak dan biasanya ditarik atau didorong secara manual maupun menggunakan kendaraan penarik. Jenis GSE ini umumnya digunakan untuk mendukung kegiatan pelayanan bagasi, penumpang, dan inspeksi pesawat dengan risiko operasional yang relatif lebih rendah. Meskipun tidak bermotor, penempatan dan penggunaan GSE jenis ini tetap harus mengikuti prosedur keselamatan dan area parkir yang telah ditentukan. Adapun jenis GSE tidak bermotor meliputi:

1. *Baggage Cart (BCT)*
2. *Container Dollies (CDL)*
3. *Pallet Dollies (PDL)*
4. *Towed Passenger Stair (TPS)*
5. *Airside Aircraft Inspection Stair (AAIS)*
6. *Aircraft Tail Jack (ATJ)*
7. *Aircraft Towing Bar (ATB)*
8. *Passenger Wheelchair (PWC)*
9. *Aircraft Passenger Canopy (APC)*

3.3.6 *Equipment Storage*

Equipment storage merupakan area atau fasilitas yang disediakan di bandar udara untuk tempat penyimpanan dan parkir *Ground Support Equipment (GSE)* ketika peralatan tersebut tidak sedang digunakan dalam kegiatan operasional. Keberadaan *equipment storage* bertujuan untuk menjaga keteraturan, keselamatan, serta efisiensi pergerakan kendaraan dan pesawat udara di area apron. Menurut Wells dan Young (2019), penataan fasilitas pendukung seperti *equipment storage* merupakan bagian penting dari perencanaan dan manajemen apron guna menghindari konflik

lalu lintas antara pesawat, kendaraan, dan personel. Dengan adanya *equipment storage* yang terorganisir, risiko terjadinya kecelakaan di area sisi udara dapat diminimalkan.

Dari perspektif keselamatan penerbangan, *equipment storage* berfungsi sebagai zona aman untuk memisahkan peralatan darat dari jalur pergerakan pesawat udara. *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dalam Annex 14 tentang *Aerodromes* menegaskan bahwa seluruh kendaraan dan peralatan yang beroperasi di sisi udara harus diparkir pada area yang telah ditetapkan agar tidak mengganggu keselamatan operasional. Penempatan GSE di luar area *equipment storage* dapat menimbulkan bahaya seperti *foreign object damage* (FOD), gangguan visibilitas, dan hambatan jalur taxi pesawat. Oleh karena itu, pengelolaan *equipment storage* harus mengikuti standar keselamatan yang ketat.

Secara operasional, *equipment storage* harus dirancang dengan mempertimbangkan aksesibilitas, kapasitas, serta kedekatan dengan area pelayanan pesawat. Menurut Ashford, Mumayiz, dan Wright (2011), lokasi *equipment storage* yang strategis akan meningkatkan efisiensi waktu pelayanan pesawat dan mengurangi jarak tempuh kendaraan di apron. Selain itu, pengaturan marka, rambu, dan jalur keluar masuk *equipment storage* sangat diperlukan untuk mencegah terjadinya kemacetan dan tabrakan antarperalatan. Dengan desain yang baik, *equipment storage* dapat mendukung kelancaran proses *turnaround* pesawat.

Di Indonesia, pengaturan terkait penggunaan dan penempatan GSE pada *equipment storage* mengacu pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2019. Regulasi tersebut menegaskan bahwa setiap peralatan operasional sisi udara wajib ditempatkan pada lokasi yang telah ditentukan oleh pengelola bandar udara. Selain itu, pengawasan terhadap kepatuhan penggunaan *equipment storage* menjadi bagian dari

tugas unit Apron Movement Control (AMC). Hal ini bertujuan untuk memastikan seluruh peralatan berada pada posisi yang aman dan tidak mengganggu pergerakan pesawat.

3.3.7 Marka *Equipment Storage*

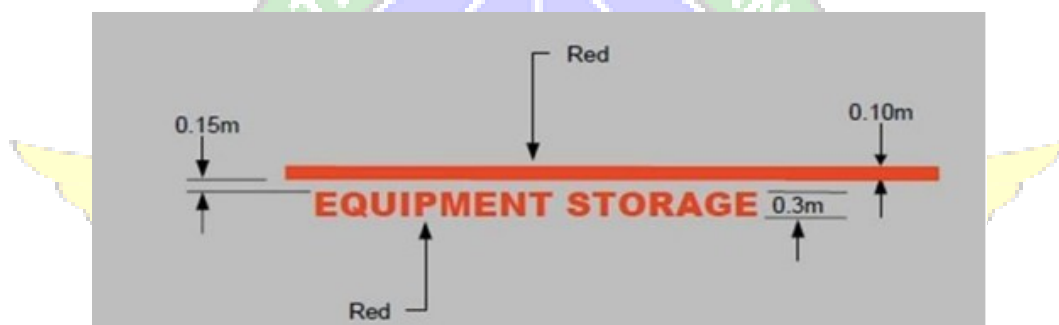
Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023, marka *equipment storage* digunakan untuk menunjukkan area khusus yang diperuntukkan sebagai tempat parkir atau penyimpanan kendaraan dan Ground Support Equipment (GSE) di sisi udara. Area ini dirancang agar peralatan dapat ditempatkan secara aman tanpa melanggar alokasi area parkir pesawat (*aircraft stand*), taxiway, maupun permukaan *taxiway strip*. Penetapan marka *equipment storage* bertujuan untuk menjaga keteraturan operasional serta mencegah gangguan terhadap pergerakan pesawat udara di apron. Dengan adanya marka yang jelas, personel operasional dapat memahami batas area parkir GSE yang diperbolehkan.

Ketentuan teknis marka *equipment storage* diatur secara rinci dalam regulasi tersebut untuk menjamin keseragaman dan visibilitas di lapangan. Marka harus berupa garis tidak terputus yang dicat menggunakan warna merah dengan lebar garis 0,1 meter. Selain itu, tulisan “EQUIPMENT STORAGE” wajib dicat berwarna merah pada sisi area tempat peralatan ditempatkan. Penempatan tulisan ini harus dapat dibaca dengan jelas dari arah peralatan berada agar memudahkan identifikasi area oleh operator GSE.

Ukuran dan tata letak tulisan pada marka *equipment storage* juga telah ditentukan secara spesifik. Tinggi huruf pada tulisan “EQUIPMENT STORAGE” harus 0,3 meter dengan jarak 0,15 meter dari garis batas marka. Ketentuan ini bertujuan untuk memastikan keterbacaan tulisan dari jarak pandang operasional di apron. Selain itu, marka tulisan harus diulang dengan interval tidak lebih dari 50 meter di sepanjang garis batas area

equipment storage. Pengulangan ini berfungsi agar batas area tetap jelas meskipun area storage memiliki bentang yang panjang.

Penerapan marka *equipment storage* sesuai regulasi tersebut merupakan bagian dari upaya keselamatan dan ketertiban operasional sisi udara. Ketidakpatuhan terhadap marka dapat menyebabkan parkir GSE di area terlarang yang berpotensi mengganggu jalur pergerakan pesawat dan meningkatkan risiko keselamatan penerbangan. Oleh karena itu, seluruh personel operasional wajib mematuhi ketentuan marka *equipment storage* yang berlaku. Pengawasan terhadap penerapan marka ini menjadi tanggung jawab pengelola bandar udara dan unit terkait seperti *Apron Movement Control* (AMC).



Gambar 3.3 Marka Equipment Storage

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, tingginya frekuensi penerbangan menyebabkan meningkatnya aktivitas dan pergerakan kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) di area sisi udara. Kondisi ini menuntut pengelolaan lalu lintas *apron* yang tertib dan sesuai dengan prosedur keselamatan yang berlaku. Namun, dalam pelaksanaannya masih ditemukan beberapa permasalahan terkait kepatuhan operasional GSE di lapangan.



Gambar 3.4 Equipment Storage A24



Gambar 3.5 Equipment Storage Barat

Permasalahan utama yang ditemukan penulis masih sering ditemukan *Ground Support Equipment* (GSE) yang diparkir di area *service road*, dan tidak diletakkan sesuai dengan marka yang tertera, yang seharusnya digunakan sebagai area parkir atau penyimpanan peralatan lainnya. Tindakan tersebut tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023. Pelanggaran terhadap marka ini berpotensi mengganggu keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.



Gambar 3.6 Tow Bar yang diletakkan tidak sesuai marka



Gambar 3.7 BTT yang parkir diluar Equipment Storage

Salah satu faktor penyebab terjadinya permasalahan ini yang ditemukan adalah kurangnya penandaan visual yang jelas, seperti tulisan “EQUIPMENT STORAGE” atau rambu pendukung lainnya pada area tersebut. Kondisi ini menyebabkan sebagian pengemudi GSE tidak menyadari batas area yang seharusnya tidak dilalui. Akibatnya, marka yang telah tersedia tidak dimanfaatkan secara optimal sebagai pedoman operasional.

Selain itu, kurangnya pemahaman dan kesadaran pengemudi GSE terhadap ketentuan dan fungsi marka equipment storage juga menjadi

penyebab terjadinya pelanggaran. Dan juga belum diterapkannya tindak tegas pemberian punishment ketika melakukan pelanggaran membuat banyak operator *Ground Support Equipment* (GSE) yang abai akan aturan terkait peletakan *Ground Support Equipment* (GSE). Sehingga mereka tidak memahami dampak dan risiko dari pelanggaran marka dan cenderung mengabaikan aturan yang berlaku.

Selain faktor-faktor tersebut, permasalahan lain yang turut berkontribusi adalah keterbatasan kapasitas area *equipment storage* yang tersedia di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Jumlah *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi tidak sebanding dengan luas dan daya tampung area *equipment storage* yang ada. Kondisi ini menyebabkan sebagian GSE tidak tertampung di area yang semestinya, sehingga operator memilih untuk memarkir peralatan di area *service road* atau lokasi lain yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Keterbatasan kapasitas ini memperbesar potensi pelanggaran marka dan meningkatkan risiko gangguan terhadap keselamatan serta kelancaran operasional sisi udara apabila tidak segera dilakukan penataan ulang atau penambahan fasilitas penyimpanan *Ground Support Equipment* (GSE).

3.5 Penyelesaian Masalah

Permasalahan tersebut memerlukan pengawasan yang lebih optimal dari unit yang bertanggung jawab, yaitu unit *Apron Movement Control* (AMC) di sisi udara, khususnya dalam mengendalikan pergerakan, penempatan, serta kepatuhan operasional *Ground Support Equipment* (GSE). Tingginya intensitas aktivitas di area apron menuntut peran AMC tidak hanya sebagai pengawas lalu lintas apron, tetapi juga sebagai pengendali keselamatan dan ketertiban operasional sesuai regulasi yang berlaku. Untuk memastikan seluruh pengguna jasa dan personel operasional disiplin terhadap aktivitas di sisi udara, pengawasan harus dilakukan secara aktif, terstruktur, dan berkelanjutan oleh personel AMC melalui pemantauan langsung maupun koordinasi dengan unit terkait. Dalam rangka menyelesaikan permasalahan pelanggaran marka

equipment storage, diperlukan langkah-langkah korektif dan preventif yang terintegrasi agar kejadian serupa tidak terulang di kemudian hari.

Untuk mengatasi pelanggaran marka equipment storage oleh *Ground Support Equipment* (GSE), maka diberikan beberapa penyelesaian sebagai berikut:

1. Pengadaan marka penandaan area *equipment storage*. Unit AMC perlu memastikan bahwa seluruh area *equipment storage* dilengkapi dengan marka “EQUIPMENT STORAGE”. Penanda tersebut sebaiknya menggunakan warna kontras. Penandaan yang jelas akan membantu pengemudi memahami batas area parkir dan penyimpanan peralatan secara lebih efektif.



Gambar 3.8 Tidak Ada Marka Equipment Storage

2. Menempatkan penanda visual berupa *standing* marka yang mencolok disekitar area apron dan *equipment storage*. Kemudian melakukan sosialisasi prosedur operasional secara berkala kepada seluruh operator GSE mengenai ketentuan marka equipment storage sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 serta *standing* marka terbaru sehingga para operator GSE dapat lebih mengetahui dan menyadari terkait aturan yang berlaku.



Gambar 3.9 Standing Sign

3. Penyusunan schedule pengawasan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC). Pengawasan dilakukan secara terencana dan rutin berdasarkan jadwal yang telah ditetapkan, khususnya pada area *equipment storage* yang memiliki tingkat pelanggaran tinggi, sehingga aktivitas pengawasan dapat berjalan lebih teratur dan berkesinambungan. Melalui penerapan schedule pengawasan yang jelas, personel AMC dapat memastikan seluruh GSE ditempatkan sesuai ketentuan setelah digunakan. Selain itu, penegakan disiplin tetap dilaksanakan secara tegas dan konsisten terhadap setiap pelanggaran, baik berupa teguran lisan, teguran tertulis, maupun sanksi sesuai peraturan yang berlaku. Konsistensi pengawasan dan penegakan aturan tersebut diharapkan mampu menciptakan efek jera serta meningkatkan kepatuhan seluruh pengguna jasa bandara.
4. Penambahan unit CCTV di area *equipment storage* guna mendukung efektivitas pengawasan dan penegakan aturan. Diperlukan penambahan unit CCTV di area *equipment storage*. Dengan adanya CCTV, personel AMC dapat melakukan pengawasan dan *monitoring* secara lebih optimal, mengidentifikasi potensi pelanggaran marka secara cepat, serta menyediakan bukti pendukung dalam proses evaluasi dan penegakan disiplin. Penambahan CCTV ini diharapkan mampu meningkatkan kepatuhan operator *Ground Support Equipment* (GSE) terhadap ketentuan marka *equipment storage* serta mendukung terciptanya keselamatan dan ketertiban di area apron.

5. Koordinasi peningkatan *awareness* terkait keselamatan dan pengelolaan apron dengan unit terkait. AMC perlu meningkatkan koordinasi dengan unit *ground handling*, *operator* GSE, serta manajemen bandara untuk memastikan keseragaman pemahaman dan penerapan prosedur di sisi udara. Koordinasi ini penting agar setiap pihak memiliki tanggung jawab yang sama dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional apron. Dengan kerja sama yang baik antarunit, pengendalian pergerakan dan penempatan GSE dapat berjalan lebih efektif.



BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, dapat disimpulkan bahwa tingginya aktivitas penerbangan berdampak pada meningkatnya pergerakan *Ground Support Equipment* (GSE) di area sisi udara. Kondisi tersebut menuntut pengelolaan apron yang tertib dan sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan. Namun, dalam pelaksanaannya masih ditemukan GSE yang tidak ditempatkan sesuai dengan marka *equipment storage*, sehingga berpotensi mengganggu keselamatan dan kelancaran operasional.

Secara keseluruhan, penerapan pengawasan yang konsisten oleh unit AMC, didukung dengan penandaan visual yang jelas, peningkatan pemahaman pengemudi GSE, serta penegakan disiplin operasional merupakan solusi yang efektif dalam menyelesaikan permasalahan pelanggaran marka *equipment storage*. Melalui pengawasan rutin, sosialisasi prosedur, serta penempatan GSE sesuai dengan area yang telah ditetapkan, risiko terjadinya gangguan operasional dan potensi kecelakaan di area apron dapat diminimalkan. Langkah-langkah tersebut sekaligus menjadi upaya peningkatan keselamatan, ketertiban, dan efisiensi operasional di sisi udara Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

4.2 Saran

Untuk meningkatkan keselamatan dan ketertiban operasional *Ground Support Equipment* (GSE) di area *apron*, khususnya terkait kepatuhan terhadap marka *equipment storage*, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Menyusun dan menerapkan prosedur operasional dan *punishment* yang lebih tegas terkait penempatan *Ground Support Equipment* (GSE). Diperlukan penegasan prosedur operasional dan *punishment* yang mengatur

kewajiban pengemudi *Ground Support Equipment* (GSE) dalam mematuhi marka *equipment storage*, sehingga setiap personel memiliki acuan yang sama dalam menjalankan aktivitas di sisi udara.

2. Melakukan penambahan atau penataan ulang area penyimpanan *Ground Support Equipment* (GSE) agar seluruh peralatan dapat ditempatkan sesuai marka dan peruntukannya. Upaya ini diharapkan dapat mengurangi praktik parkir *Ground Support Equipment* (GSE) di area *service road* serta meningkatkan penataan yang sesuai pada *Equipment Storage* agar keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan dapat terwujud.
3. Melengkapi area *equipment storage* dengan penandaan visual yang jelas dan mudah dikenali. Perlu ditambahkan marka “EQUIPMENT STORAGE” serta rambu pendukung lainnya sesuai regulasi agar batas area penyimpanan peralatan dapat terlihat jelas dan tidak menimbulkan kesalahan persepsi bagi pengemudi *Ground Support Equipment* (GSE).
4. Meningkatkan kesadaran dan pemahaman pengemudi *Ground Support Equipment* (GSE) terhadap keselamatan apron dengan mengadakan sosialisasi dan *refreshment* secara berkala. Diperlukan pelatihan dan sosialisasi rutin terkait fungsi marka, risiko pelanggaran, serta prosedur keselamatan di area *apron*.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Pelayanan Ground Handling*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Horonjeff, R., McKelvey, F. X., Sproule, W. J., & Young, S. B. (2010). *Planning and Design of Airports (5th ed.)*. New York: McGraw-Hill.
- International Civil Aviation Organization. (2013). *Airport Services Manual (Doc 9137), Part 8: Apron Management*. Montreal: ICAO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2009). *Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta.
- PT Angkasa Pura Indonesia. (2024). *Standar Operasional Prosedur (SOP) Apron Movement Control Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali*. Bali: PT Angkasa Pura.
- Wells, A. T., & Young, S. B. (2019). *Airport Planning and Management (7th ed.)*. New York: McGraw-Hill Education.

LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Kegiatan OJT di Angkasa Pura Bandara I Gusti Ngurah Rai

