

**EVALUASI PENERAPAN BUDAYA KESELAMATAN KERJA (K3)
DALAM PENGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI BANDAR
UDARA JUANDA SURABAYA**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING
(OJT)**

Tanggal 15 Desember 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh:

ESTELA CARLA SANTOS ALVES

NIT. 30623030

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**EVALUASI PENERAPAN BUDAYA KESELAMATAN KERJA
(K3) DALAM PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD)
DI BANDAR UDARA JUANDA SURABAYA**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING
(OJT)**

Tanggal 15 Desember 2025 – 27 Februari 2026



LEMBAR PERSETUJUAN

EVALUASI PENERAPAN BUDAYA KESELAMATAN KERJA (K3) DALAM PENGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI (APD) DI BANDAR UDARA JUANDA SURABAYA

Disusun Oleh:

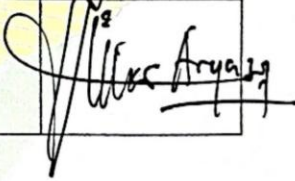
ESTELA CARLA SANTOS ALVES

NIT. 30623030

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:

Supervisor	<u>RIZKI APRIYANTO</u> NIP. 20241726	
Dosen Pembimbing	<u>Dr. DIMAS ARYA</u> <u>SOEADYFA FRIDYATAMA, S.E.,</u> <u>M.M</u> NIP. 19890106 200912 1002	

Mengetahui,
PGS. Airport Operation Airside Department Head

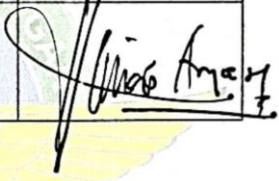


ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA
NIP. 20241732

LEMBAR PERSETUJUAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 27 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji:

Ketua	<u>ASWIN ANZHARI PERDANA</u> <u>PUTRA</u> <u>NIP. 20241732</u>	
Sekretaris	<u>EKA MARYSA Y. S. N</u> <u>NIP. 20244571</u>	
Anggota	<u>Dr. DIMAS ARYA SOEADYFA</u> <u>FRIDYATAMA, S.E., M.M</u> <u>NIP.19890106 200912 1002</u>	

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis Panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berlangsung dari tanggal 15 Desember 2025 sampai dengan 27 Februari 2026 di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dengan baik.

Selama pelaksanaan On The Job Training (OJT), penulis memperoleh kesempatan untuk mempelajari ilmu serta pengalaman kerja yang belum pernah diperoleh selama kegiatan perkuliahan di kampus. Diharapkan setelah mengikuti kegiatan On The Job Training (OJT) ini, penulis mampu mengembangkan daya berpikir, memahami, serta menerapkan praktik kerja di lapangan secara profesional sesuai dengan peraturan, ketentuan, dan prosedur yang berlaku. Adapun manfaat yang penulis peroleh dari bimbingan dan pengarahan selama pelaksanaan serta penyusunan laporan On The Job Training ini diharapkan dapat menjadi pelajaran dan bekal berharga dalam dunia kerja serta acuan dalam proses pembelajaran ke depannya.

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

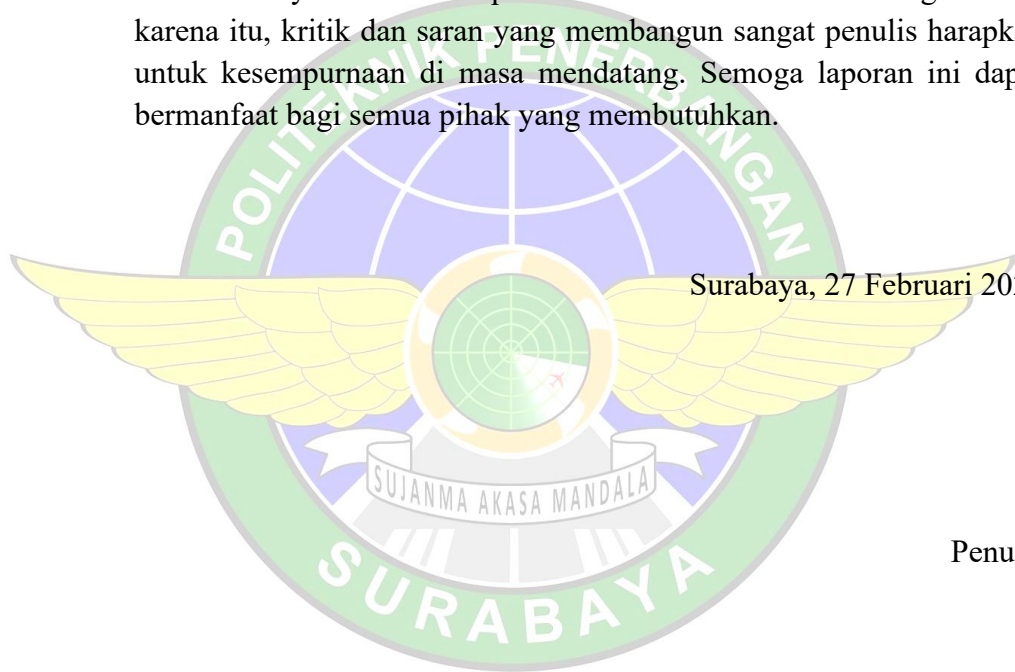
1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Laksamana Pertama (TNI) Muhammad Tohir, General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandara Internasional Juanda Surabaya, beserta seluruh tim, yang telah memberikan kesempatan emas untuk mengikuti OJT di lingkungan yang begitu dinamis.
4. Bapak Aswin Anzhari Perdana Putra sebagai Supervisor OJT, yang memberikan bimbingan dan arahan praktis.
5. Mbak Eka Marsya selaku pembimbing *On The Job Training*.
6. Segenap Staf dan Karyawan Injourney Airport Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya, yang memberikan kerjasama dan Pengalaman berharga selama masa OJT.
7. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
8. Bapak Dr. Dimas Arya Soeadyfa Fridyatama, S.E., M.M selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
9. Mas Rizki Apriyanto selaku supervisor *On The Job Training* (OJT) *Apron Movement Control* (AMC)

10. Seluruh Staff, Senior dan Karyawan di Unit *Apron Movement Control* (AMC)
11. Seluruh Dosen dan Staff Civitas Akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
12. Bapak Serafin Nazario Alves Da Silva dan Ibu Cesaltina Santos Reis, selaku kedua orang tua penulis yang selalu memberikan doa, dukungan, dan semangat.
13. Rekan-rekan *On The Job Training* dan rekan-rekan *course* MTU IX Bravo yang senantiasa mendukung dan bekerjasama.
14. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training*.

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

Surabaya, 27 Februari 2026

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	1
LEMBAR PERSETUJUAN.....	2
LEMBAR PERSETUJUAN.....	3
KATA PENGANTAR	4
DAFTAR ISI	6
DAFTAR GAMBAR.....	8
DAFTAR TABEL	9
BAB I PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang	10
1.1.1 Dasar Pelaksanaan OJT	11
1.1.2 Maksud dan Manfaat	12
1.1.3 Maksud dan Pelaksanaan OJT	12
1.1.4 Manfaat Pelaksanaan OJT	13
1.1.5 Bagi Taruna	13
1.1.6 Bagi Kampus	13
1.1.7 Bagi Instansi Tempat OJT	13
BAB II PROFIL LOKASI OJT	14
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya	14
2.1.2 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia.....	16
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia	18
2.2.2 Visi, Misi dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia	19
2.2.3 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departament Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	20
2.2.4 Profil Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda	6
BAB III TINJAUAN TEORI	7
3.1 Teori-Teori Penunjang	7
3.1.1 Apron	7
3.1.2 Airport Movement Control (AMC)	7
3.1.3 Bandar Udara.....	8
3.1.4 Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)	9

BAB IV PELAKSANAAN OJT	10
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	10
4.2 Airport Operation Control Center (AOCC)	10
4.3 Aviobridge Operator (AO)	11
4.4 Marshaller	12
4.4 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	13
4.5 Permasalahan	14
4.6 Penyelesaian Masalah	19
BAB V PENUTUP	21
5.1 Kesimpulan	21
5.2 Saran	22



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	14
Gambar 2 Layout Bandar Udara Juanda Surabaya	15
Gambar 3 Logo Angkasa Pura Sebelum Perubahan.....	18
Gambar 4 Logo Angkasa Pura Setelah Perubahan	18
Gambar 5 Logo Injourney Airports	19
Gambar 6 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Bandar Udara Juanda Surabaya	20
Gambar 7 Ruang AOCC	10
Gambar 8 Mengantur Parking Stand di Airport Operation Control Center	11
Gambar 9 Mengoperasikan Aviobridge Operator.....	12
Gambar 10 Proses Parkir Pesawat (Marshaller).....	13
Gambar 11 Jadwal OJT	14



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Profile Bandar Udara Juanda Surabaya	6
Tabel 2 Jadwal OJT	14
Tabel 3 Template Tabel Laporan Permasalahan	15



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu bentuk pelaksanaan Tridharma Perguruan Tinggi yang mencakup aspek pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat. Kegiatan ini bertujuan untuk memperluas wawasan serta pemahaman taruna terhadap dunia kerja sesuai bidang keahliannya, sekaligus mendorong terbentuknya pribadi yang kompeten. Perkembangan industri penerbangan baik di tingkat internasional, regional, maupun domestik memberikan dampak besar terhadap pertumbuhan sektor transportasi udara di Indonesia. Di era modern saat ini, industri penerbangan mengalami kemajuan yang sangat pesat, seiring meningkatnya kebutuhan masyarakat akan moda transportasi yang cepat dan efisien. Di Indonesia sendiri, kemajuan ini ditandai dengan terus berkembangnya bandara-bandara, baik yang telah lama beroperasi maupun yang baru dibangun di berbagai wilayah kepulauan.

Salah satu syarat kelulusan taruna adalah melaksanakan On the Job Training, yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum masing-masing program studi. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama masa perkuliahan ke dalam lingkungan kerja nyata, baik di lingkungan bandar udara maupun di perusahaan atau industri yang relevan dengan bidang studi.

Melalui On the Job Training, taruna diharapkan mampu menerapkan pengetahuan secara langsung, mengembangkan kemampuan berpikir kritis, dan menyelesaikan berbagai permasalahan kompleks yang muncul di lapangan. Mereka juga dilatih untuk mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam mendukung penyelenggaraan layanan transportasi udara. On the Job Training dapat diartikan sebagai pelatihan kerja di sebuah bandara yang telah ditentukan, sekaligus menjadi sarana untuk membentuk Sumber Daya Manusia (SDM) yang profesional, terampil, dan sesuai dengan standar yang berlaku. Pembelajaran dilakukan melalui

pertemuan tatap muka di kelas, praktik di laboratorium, serta pengaplikasian teori melalui kegiatan langsung selama On the Job Training.

Pertumbuhan industri penerbangan tidak terlepas dari meningkatnya jumlah penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara, baik untuk keperluan bisnis, wisata, maupun urusan pribadi lainnya. Dalam penyelenggaraan penerbangan, terdapat dua jenis layanan utama, yaitu penerbangan komersial dan non-komersial. Penerbangan komersial merupakan bentuk layanan transportasi udara yang mengenakan tarif kepada pengguna. Aspek keselamatan menjadi prioritas utama dalam industri ini, di mana pemerintah memiliki tanggung jawab dalam sertifikasi armada serta pengembangan infrastruktur pendukung transportasi udara. Oleh karena itu, dibutuhkan langkah nyata untuk meningkatkan mutu, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja dari SDM yang terlibat.

Dengan dilaksanakannya On the Job Training, taruna diharapkan mampu mengaplikasikan seluruh ilmu yang telah dipelajari secara teori ke dalam praktik nyata. Selain itu, mereka juga diharapkan memiliki kemampuan dalam mengatasi permasalahan di lapangan. On the Job Training menjadi salah satu metode strategis dalam mempersiapkan taruna Manajemen Transportasi Udara agar menjadi manajer yang tangguh, kompeten, dan bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan. Pengalaman yang diperoleh selama On the Job Training ini nantinya akan menjadi bekal penting saat taruna terjun langsung ke dunia kerja di instansi terkait.

1.1.1 Dasar Pelaksanaan OJT

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

1. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

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

1.1.2 Maksud dan Manfaat

1.1.3 Maksud dan Pelaksanaan OJT

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

1. Mengetahui lebih dekat dunia kerja di industri penerbangan, khususnya dalam aspek operator penerbangan.
2. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training*.
3. Mengembangkan keterampilan teknik dan non-teknis yang diperlukan untuk berkarir di bidang transportasi udara.
4. Membentuk sikap profesional, tanggung jawab, dan kemampuan beradaptasi dalam lingkungan kerja yang dinamis

1.1.4 Manfaat Pelaksanaan OJT

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

1.1.5 Bagi Taruna

1. Memperoleh pengalaman kerja nyata yang relevan dengan bidang studi.
2. Meningkatkan kompetensi teknis dan non-teknis melalui pembelajaran langsung di lapangan.
3. Memahami proses kerja dan struktur organisasi di industri penerbangan.
4. Memupuk keterampilan komunikasi, kerja sama tim, dan penyelesaian masalah.
5. Memiliki wawasan yang lebih luas tentang budaya kerja profesional.

1.1.6 Bagi Kampus

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

1.1.7 Bagi Instansi Tempat OJT

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

BAB II PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya



Gambar 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

Bandar Udara Internasional Juanda (IATA: SUB, ICAO: WARR) adalah sebuah bandar udara internasional yang terletak di Kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur, Indonesia. Kini bandara ini menjadi bandara tersibuk ketiga di Indonesia setelah Bandara Soekarno-Hatta di Jakarta dan Bandara Ngurah Rai di Denpasar. Bandara ini terletak sekitar 12 km dari pusat Kota Surabaya dan melayani wilayah Surabaya. Bandar Udara Internasional Juanda dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I. Nama bandara ini diambil dari nama Djuanda Kartawijaya, perdana menteri Indonesia terakhir yang menyarankan pengembangan bandara ini.

Bandar udara ini dibuka pada tanggal 7 Februari 1964 sebagai pangkalan udara angkatan laut Indonesia. Bandara ini menggantikan bandara sebelumnya di Morokrembangan dekat pelabuhan Surabaya. Pada awalnya bandara ini digunakan sebagai pangkalan Armada Ilyushin Il-28 dan Fairey Gannet milik TNI Angkatan Laut. Dalam perkembangannya, bandara ini digunakan untuk penerbangan sipil. Sejak Januari 1985 pengoperasian bandara ini ditangani oleh PT Angkasa Pura I. Pada tanggal 28 Desember 1990 Bandara Juanda memperoleh status bandarainternasional setelah dibukanya terminal internasional. Sebelumnya, sejak Desember 1987 bandara

ini melayani penerbangan ke Singapura, Kuala Lumpur, Hongkong, Taipei, dan Mani.

Bandar Udara Internasional Juanda memiliki dua terminal, yaitu terminal 1 dan terminal 2. Bangunan terminal 1 merupakan terminal yang digunakan untuk penerbangan domestik. Terminal 1 merupakan terminal yang baru dibuka pada bulan Oktober 2006. Bangunan ini memiliki kapasitas 8 juta penumpang per tahun. Pada terminal satu ini terdapat 13 garbarata. Maskapai yang beroperasi pada terminal 1, yaitu Garuda Indonesia, Air Asia, Pelita Air, Citilink Indonesia, Batik Air, Lion Air, Super Air Jet, Sriwijaya Air, Wings Air, AIRFAST Indonesia, Susi Air, Pegasus Air Services, dan NAM Air.

Terminal 2 merupakan terminal yang dibangun dengan merobohkan bangunan terminal lama. Terminal 2 dibuka pada 14 Februari 2014. Terminal 2 dapat menampung kapasitas 6 juta penumpang per tahun. Terminal 2 digunakan untuk penerbangan internasional. Maskapai yang beroperasi pada terminal 2, yaitu Garuda Indonesia, Singapore Airline, Citilink Indonesia, Malaysia Airlines, Scoot Air, Cathay Pacific, Batik Air, dll.



Gambar 2 Layout Bandar Udara Juanda Surabaya

2.1.2 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia

Sejarah PT. AngkasaPura Indonesia atau dikenal juga dengan Angkasa Pura Airports sebagai pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula sejak tahun 1962. Ketika itu Presiden RI Soekarno baru kembali dari Amerika Serikat. Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju. Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran.

Tugas pokoknya adalah untuk mengelola Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu satunya bandar udara internasional. Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah RI. Tanggal 20 Februari 1964 ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia.

Secara bertahap, pelabuhan Udara Ngurah Rai (Denpasar), pelabuhan udara Polonia (Medan), pelabuhan Udara Juanda (Surabaya), pelabuhan udara sepinggan (Balikpapan) dan pelabuhan udara Hasanuddin (Ujung pandang) berada dalam pengelolaan PN Angkasa Pura. Berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1986 tanggal 19 Mei 1986, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal ini sejalan dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang sebelumnya bernama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, secara khusus bertugas

untuk mengelola Bandar Udara Soekarno-Hatta Jakarta.

Pada 9 September 2024 PT. Angkasa Pura 1 dan PT. Angkasa Pura 2 bergabung menjadi satu lembaga kebandarudaraan di Indonesia yaitu PT. Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir meresmikan penggabungan dua perusahaan besar pengelola bandar udara di Indonesia, PT Angkasa Pura I (AP I) dan PT Angkasa Pura II (AP II). Penggabungan ini telah berjalan dengan lancar dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam satu entitas yakni PT Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports. InJourney Airports merupakan subholding sektor jasa kebandarudaraan yang juga merupakan anak usaha dari Holding BUMN Aviasi dan Pariwisata, PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney. Penggabungan AP I dan AP II menjadi InJourney Airports sejalan dengan yang telah diungkapkan oleh Menteri BUMN, Erick Thohir bahwa kehadiran InJourney Airports sebagai Subholding InJourney Group, merupakan terobosan besar dalam sektor industri aviasi dan kebandarudaraan sebagai bentuk adaptif BUMN dalam menghadapi perubahan zaman. InJourney Airports akan mengelola 37 bandara komersial di Indonesia.

Transformasi di sektor pengelolaan bandara menjadi keharusan dalam mengoptimalkan tatanan kebandarudaraan nasional, potensi sektor ekonomi, pariwisata, hingga logistik Indonesia. Dengan adanya konsolidasi ini InJourney Airports dapat menangani lebih dari 170 juta penumpang per tahun dan akan berada di urutan kelima perusahaan operator bandara terbesar di dunia. Dengan adanya penggabungan ini, bandara yang dikelola InJourney akan menjadi salah satu dari 5 operator bandar udara terbesar di dunia. Lebih lanjut, transformasi yang dilakukan dengan menghadirkan wajah baru bandara-bandara di Indonesia, di antaranya adalah beautifikasi terminal bandara.

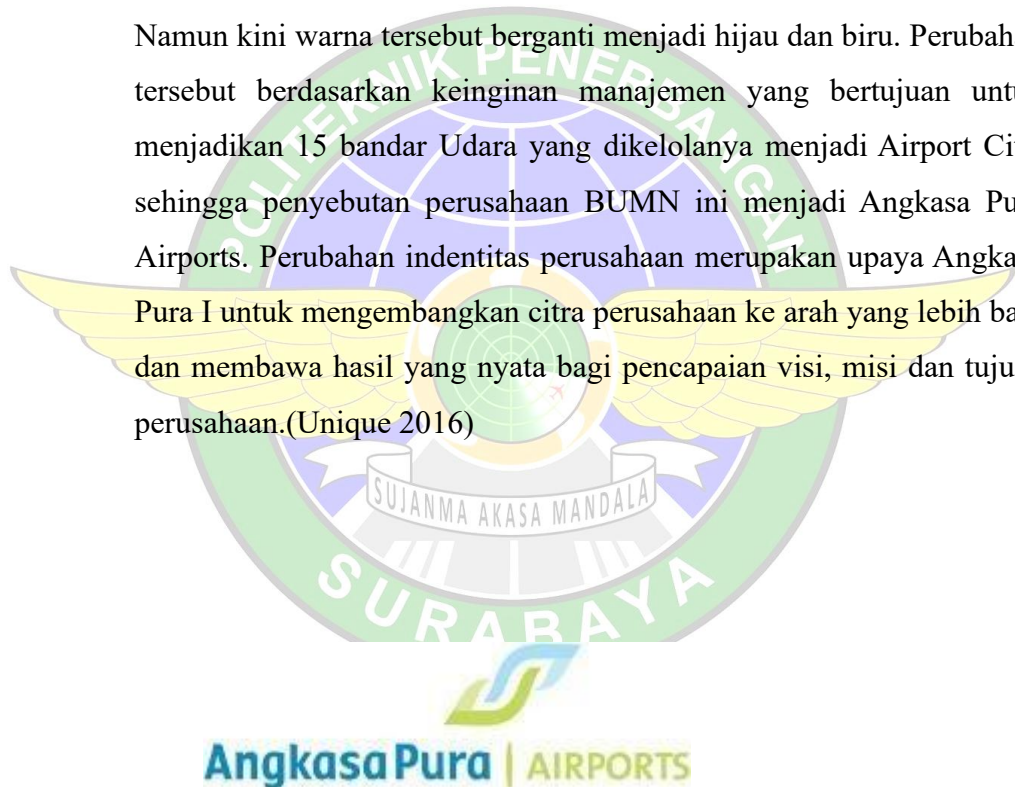
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia

PT. AngkasaPura pernah melakukan perubahan pada logo perusahaannya. Sebelumnya, logo perusahaan di dominasi dengan warna merah dan biru,



Gambar 3 Logo Angkasa Pura Sebelum Perubahan

Namun kini warna tersebut berganti menjadi hijau dan biru. Perubahan tersebut berdasarkan keinginan manajemen yang bertujuan untuk menjadikan 15 bandar Udara yang dikelolanya menjadi Airport City, sehingga penyebutan perusahaan BUMN ini menjadi Angkasa Pura Airports. Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya Angkasa Pura I untuk mengembangkan citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi dan tujuan perusahaan.(Unique 2016)



Gambar 4 Logo Angkasa Pura Setelah Perubahan

Tulisan “Angkasa Pura” berdampingan dengan tulisan “Airports” untuk memperjelas bisnis yang digeluti perusahaan. Logo perusahaan tampil dengan warna yang lebih cerah dan segar yaitu warna hijau memberi makna bagi bisnis yang bumi, berakar, tumbuh dan lestari. Sedangkan warna biru melambangkan langit atau angkasa. Kedua

warna tersebut bersanding dengan simbol yang melambangkan “give and take” yang merupakan prinsip kemuliaan, pelayanan, profesionalisme dan kebersamaan “together stronger”. Simbol tersebut adalah “senyuman” yang melambangkan citra pelayanan yang ramah dan manusiawi sebagai kebanggaan perusahaan. Simbol tersebut juga melambangkan “inter- locking” yang mencerminkan “safety and security concept” yang merupakan unsur terpenting di bandar udara. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang diupayakan demi kemajuan perusahaan. Pada tanggal 9 September 2024, Angkasa Pura I dan II sebelumnya dipisah berdasarkan wilayah yang dilayani resmi digabungkan menjadi PT. Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports untuk mereformasi industri aviasi beserta pariwisata Indonesia dibawah In Journey.(Akhir and Fiqian 2022)



Gambar 5 Logo InJourney Airports

2.2.2 Visi, Misi dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia

1). Visi PT Angkasa Pura Indonesia

Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahtamahan khas Indonesia.(Haoxing and System n.d.)

2). Misi PT Angkasa Pura Indonesia

- Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan dan kenyamanan terbaik.
- Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.

- Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi
- Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
- Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
- Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan

3). Nilai PT Angkasa Pura Indonesia

- Amanah, memegang teguh kepercayaan yang diberikan
- Kompeten, terus belajar dan mengembangkan kapabilitas
- Harmonis, saling peduli dan menghargai perbedaan
- Loyal, berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara.
- Adaptif, terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan
- Kolaboratif, membangun kerja sama yang sinergis.

2.2.3 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departament Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya



Gambar 6 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Bandar Udara Juanda Surabaya

2.2.4 Profil Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda

Tabel 1 Profile Bandar Udara Juanda Surabaya

Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda	
Nama Bandara	Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
Alamat Kantor	Jalan Ir. H. Juanda Surabaya
Kode IATA	SUB
Kode ICAO	WARR
Kode Referensi Bandar Udara	IV E
Telepon/Fax	031-8667506
Letak	Kab. Sidoarjo , Prov. Jawa Timur
Rute Bandara	Domestik dan Internasional
Jam operasi	05.00 – 24.00 WIB (22.00- 07.00 UTC)
Kemampuan Landasan	PCR 890 F/D/X/U
Dimensi Landasan	3000 (P) m x 45 (L) m
Pelayanan Lalu Lintas Udara	ATC/ Aerodrome Control Tower 118,10 MHz, 118,30 MHz
ARFF Categories	Category 8
Aerodrome Reference Point	07° 22' 51"S, 112° 47' 11" E
Aerodrome reference Temperature	11 ft/ 32 °C
Arah dan jarak ke kota	Heading 160,74° dan berjarak ± 15 KM to Surabaya

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Teori-Teori Penunjang

3.1.1 Apron

Apron adalah daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar dan perawatan ringan pesawat udara hal itu berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan (KM No 21 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095- 2005 Mengenai Marka Dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara Di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib, 2005). Apron harus memiliki kemampuan untuk menahan beban pesawat udara dalam keadaan penuh dengan gerakan yang lambat atau berhenti. Idealnya, apron harus menggunakan konstruksi perkerasan kaku berupa plat beton, mengingat plat beton memiliki kekuatan yang lebih besar daripada aspal. Menurut (Paendong et al., n.d.), apron adalah area di mana pesawat parkir, mengisi bahan bakar, memuat atau menurunkan penumpang dan kargo, serta menjalani proses pemeliharaan. Apron juga mencakup area pergerakan pesawat (maneuvering area) di sekitar terminal, termasuk jalur taksi dan jalan pergerakan yang biasanya terletak di dekat bangunan terminal. Apron memiliki peran penting dalam mengatur dan menyediakan akses yang efisien antara kendaraan dan fasilitas terminal, serta memfasilitasi berbagai proses operasional yang terkait dengan transportasi udara.

3.1.2 Airport Movement Control (AMC)

AMC adalah unit yang memiliki tugas menentukan tempat parkir pesawat udara setelah menerima estimate atau perkiraan waktu mendarat dari tower. Setelah menetapkan posisi parkir pesawat, unit AMC segera mengkomunikasikan informasi tersebut ke tower. Setelah memberikan informasi ke tower, unit AMC harus berkoordinasi dengan

maskapai atau operator agar proses bongkar muat berjalan dengan lancar.

3.1.3 Bandar Udara

Bandar udara merupakan suatu kawasan atau area yang dilengkapi dengan fasilitas serta peralatan yang digunakan untuk mendukung kegiatan kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara, termasuk pelayanan terhadap penumpang serta barang yang diangkut. Fasilitas tersebut dirancang untuk menjamin kelancaran, keselamatan, dan keamanan operasional penerbangan. Keberadaan bandar udara menjadi elemen penting dalam sistem transportasi udara nasional maupun internasional. (Yayasan and Menulis n.d.)

Selama pelaksanaan On The Job Training (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai tempat operasional penerbangan, tetapi juga sebagai kawasan strategis yang memiliki peran penting dari berbagai aspek. Ditinjau dari sisi operasional, bandar udara menjadi pusat koordinasi berbagai unit kerja yang saling berkaitan. Dari sisi sosial dan ekonomi, bandar udara berperan dalam mendukung mobilitas masyarakat serta pertumbuhan kegiatan ekonomi di wilayah sekitarnya. Selain itu, dari sudut pandang pertahanan dan keamanan, bandar udara merupakan objek vital yang memerlukan pengelolaan dan pengawasan yang optimal.

Kinerja operasional suatu bandar udara dapat diukur melalui sejumlah indikator produksi, seperti jumlah pesawat yang melakukan kedatangan dan keberangkatan, jumlah penumpang yang berangkat, datang, maupun transit, serta volume bagasi, kargo, dan pos yang dibongkar maupun dimuat. Berdasarkan pengamatan selama On The Job Training (OJT), tingginya tingkat aktivitas operasional tersebut mencerminkan tingkat pemanfaatan fasilitas bandar udara. Semakin besar volume

pergerakan yang terjadi, semakin tinggi pula tingkat utilisasi fasilitas serta kompleksitas pengelolaan operasional di bandar udara tersebut.

3.1.4 Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan suatu sistem multidisiplin yang dirancang untuk menjamin keutuhan jasmani dan rohani tenaga kerja, serta melindungi aset dan kelancaran produksi di suatu tempat kerja. Inti dari K3 adalah serangkaian upaya pencegahan (preventif) terhadap segala potensi bahaya dan risiko yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, kebakaran, ledakan, atau pencemaran lingkungan. Penerapannya bersifat wajib dan diatur dalam peraturan perundang-undangan, menuntut komitmen penuh dari manajemen untuk menyediakan tempat kerja, peralatan, dan metode kerja yang aman.

Secara filosofis, K3 mengedepankan nilai bahwa keselamatan dan kesehatan manusia di tempat kerja adalah hak fundamental yang tidak boleh dikorbankan demi tujuan produksi atau profit semata. Oleh karena itu, penerapan K3 tidak hanya bersifat prosedural, tetapi juga membangun budaya kerja di mana setiap individu, baik pengusaha maupun pekerja, secara proaktif memiliki kesadaran dan tanggung jawab untuk mengenali, melaporkan, dan mengendalikan bahaya. Dengan demikian, tercipta lingkungan kerja yang tidak hanya aman dan sehat, tetapi juga kondusif untuk meningkatkan produktivitas dan kesejahteraan sosial secara berkelanjutan.

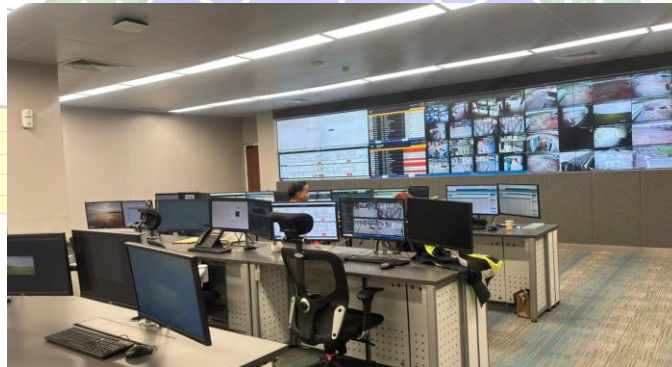
BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Selama pelaksanaan kegiatan On The Job Training (OJT) di AMC, penulis melaksanakan berbagai kegiatan di beberapa unit operasional. Penulis mengamati secara langsung proses kerja di masing-masing unit, berpartisipasi dalam pelaksanaan tugas harian, serta melakukan wawancara dan diskusi dengan personel terkait untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai prosedur operasional, tantangan yang dihadapi, dan kontribusi setiap unit terhadap keseluruhan sistem operasional bandara. Unit Kerja yang ada di AMC meliputi:

4.2 Airport Operation Control Center (AOCC)

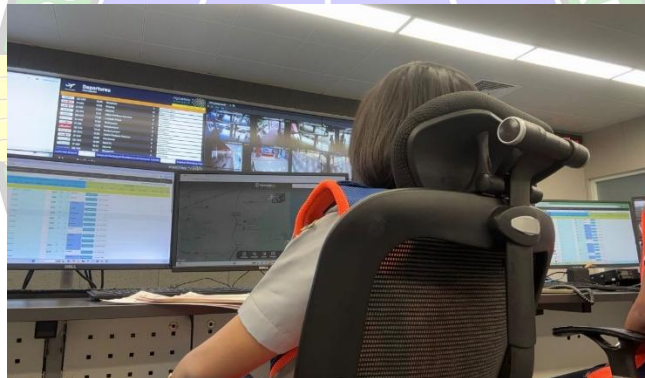


Gambar 7 Ruangan AOCC

Airport Operation Center (AOCC) adalah untuk menjadi pusat kendali dan koordinasi seluruh aktivitas operasional di dalam bandara secara terintegrasi dan real-time. Tim AOCC berfungsi sebagai "otak" bandara yang memantau dan mengelola segala aspek operasi harian, mulai dari pergerakan pesawat di landasan pacu (runway) dan apron (airside operations), kelancaran alur penumpang di terminal (landside operations), ketersediaan dan kondisi fasilitas (seperti garbarata, sistem bagasi, dan area keberangkatan), hingga keamanan perimeter dan kesiapan layanan darurat. Mereka mengoordinasikan komunikasi antara berbagai unit penting seperti air traffic control, maskapai

penerbangan, ground handling, keamanan, pemadam kebakaran bandara (ARFF), housekeeping, dan layanan komersial.

Selain itu, AOCC bertanggung jawab untuk mengimplementasikan rencana penanganan gangguan (disruption management) seperti menanggapi keterlambatan massal, cuaca ekstrem, atau keadaan darurat, dengan tujuan memulihkan operasi ke kondisi normal secepat mungkin sambil memastikan keselamatan dan keamanan serta menginformasikan perkembangan kepada seluruh stakeholder dan penumpang. Dengan memanfaatkan sistem teknologi informasi dan dashboard pemantauan yang canggih, AOCC memastikan seluruh sumber daya bandara berfungsi secara sinergis untuk mencapai efisiensi, kepatuhan terhadap regulasi, dan pengalaman yang optimal bagi pengguna jasa bandara.

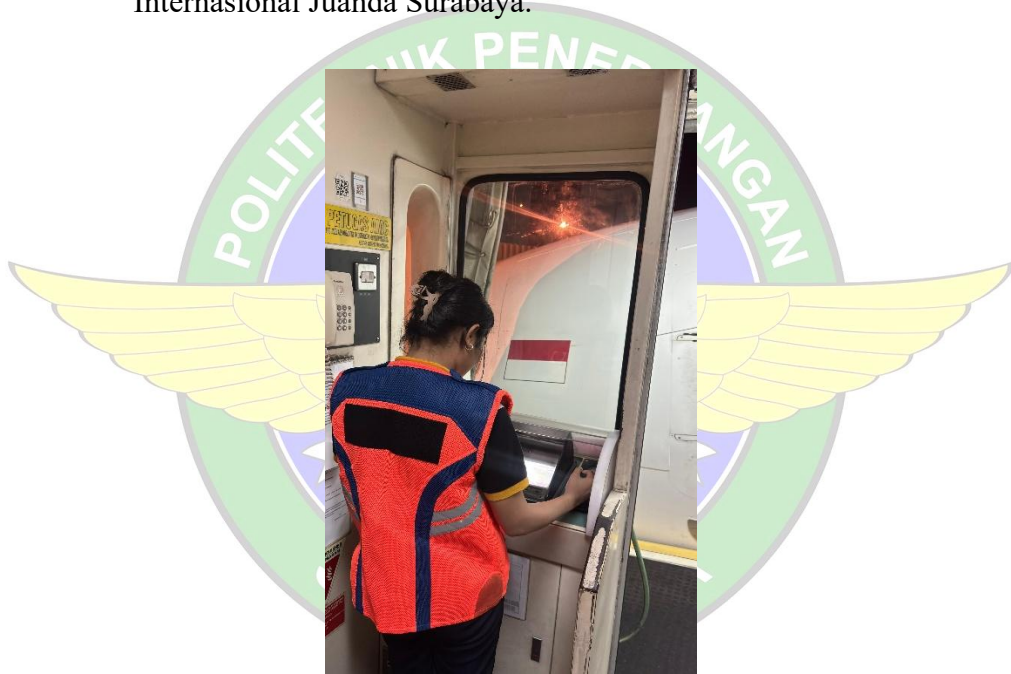


Gambar 8 Mengatur Parking Stand di Airport Operation Control Center

4.3 Aviobridge Operator (AO)

Aviobridge Operator merupakan petugas yang bertanggung jawab dalam pengoperasian aviobridge atau garbarata sebagai fasilitas penghubung antara terminal penumpang dan pintu pesawat udara. Petugas ini memastikan proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung secara aman, tertib, dan efisien dengan tetap mengacu pada prosedur operasional standar serta ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlaku di bandar udara.

Selama pelaksanaan On The Job Training (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa peran Aviobridge Operator sangat penting dalam mendukung kelancaran pelayanan penumpang di sisi udara. Pengoperasian aviobridge harus dilakukan dengan tingkat ketelitian dan koordinasi yang tinggi dengan petugas apron, maskapai penerbangan, serta unit terkait lainnya. Kepatuhan terhadap prosedur operasional menjadi faktor utama untuk mencegah terjadinya risiko keselamatan, kerusakan peralatan, maupun gangguan operasional yang dapat berdampak pada keterlambatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.



Gambar 9 Mengoperasikan Aviobridge Operator

4.4 Marshaller

Marshaller merupakan petugas yang bertanggung jawab dalam memandu pergerakan pesawat udara di area apron dengan menggunakan isyarat tangan atau alat bantu visual lainnya. Petugas marshaller memastikan pesawat dapat bergerak, berhenti, dan diparkir pada posisi yang telah ditentukan secara aman dan tepat, sesuai dengan

prosedur operasional standar serta ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlaku.

Selama pelaksanaan On The Job Training (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa peran marshaller sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan di sisi udara. Pelaksanaan tugas marshaller menuntut tingkat konsentrasi, ketelitian, dan koordinasi yang tinggi dengan pilot, petugas apron, serta unit terkait lainnya. Kepatuhan terhadap prosedur operasional menjadi faktor utama untuk mencegah terjadinya potensi insiden, kerusakan pesawat, maupun gangguan operasional yang dapat memengaruhi ketepatan waktu penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya



Gambar 10 Proses Parkir Pesawat (Marshaller)

4.4 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Berdasarkan hasil observasi penulis selama melaksanakan On The Job Training (OJT) bagi para taruna, khususnya Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Tahun 2026 Politeknik Penerbangan Surabaya, kegiatan tersebut diselenggarakan di PT Angkasa Pura Bandar Udara Juanda Surabaya di unit Apron Movement Control (AMC). Pelaksanaan OJT berlangsung mulai tanggal 15

desember2025 hingga 28 Febuari 2026, sebagaimana digambarkan pada dibawah. Adapun waktu atau jam pelaksanaan OJT menyesuaikan dengan jadwal shift pada masing-masing unit kerja.

Gambar 11 Jadwal OJT

Tabel 2 Jadwal OJT

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	3 – 12 Desember 2025	Pembuatan pass bandara dan stay di kantor Angkasa Pura bandar udara juanda surabaya	-
2.	12 Desember 2025	Taruna On The Job Training visitasi ke bandar udara juanda surabaya dan ke unit Apron Movement Contro (AMC)	-
3.	15 Desember 2025 – 05 Febuari 2026	Taruna OJT melakukan dinas harian	Dinas di sesuaikan dengan shift yang sudah terbagi

4.5 Permasalahan

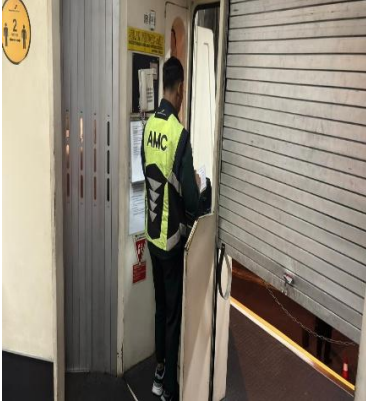
Selama pelaksanaan On the Job Training mulai dari tanggal 15 Desember 2025 hingga 27 Febuari 2026, penulis menemukan permasalahan, terkait Selama pelaksanaan On the Job Training terkait

ketidakpatuhan beberapa personil Airport Movement Control (AMC) yang tidak dalam menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) secara tidak benar dan tidak lengkap sesuai standar keselamatan. Beberapa mekanik sering teramati tidak mengenakan sepatu keselamatan (Sepatu Safety) berujung baja atau kacamata pelindung saat melakukan pekerjaan yang berisiko, dengan alasan ketidaknyamanan atau persepsi bahwa pekerjaan tersebut berlangsung singkat dan aman. Selain itu, tidak digunakan Ear plug, seperti tidak, juga kerap terjadi. Kebiasaan ini meningkatkan risiko kecelakaan kerja serius, bertentangan dengan regulasi keselamatan penerbangan, dan dapat melemahkan budaya safety di lingkungan kerja. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan pengawasan yang konsisten dari supervisor, pelatihan singkat yang berulang tentang pentingnya APD, serta penyediaan alat pelindung yang lebih nyaman dan mudah diakses untuk memastikan kepatuhan dan menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman bagi seluruh personil.

TEMPLATE TABEL: MASUKAN LAPORAN OJT-
TEMUAN KETIDAKSESUAIAN DENGAN SOP AMC

Tabel 3 Template Tabel Laporan Permasalahan

No	Keterangan dan Lokasi Temuan	Foto (Bukti Visual)	SOP (Aturan yang relevan)

1	Personil AMC tidak mengenakan APD lengkap seperti Ear Plug, Kacamata dan Sepatu Safety di Area Apron saat melakukan Docking&Undocking pesawat.	 	Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi nomor : PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri menyatakan bahwa : -Pasal 2 ayat (1) : Pengusaha wajib menyediakan APD bagi pekerja/buruh di tempat kerja. -Pasal 2 ayat (2) : APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau Standar yang berlaku. -Pasal 2 ayat (3) : APD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diberikan oleh pengusaha secara cuma-cuma.
---	---	--	---

2	Pengecekan <i>Follow Me car</i> yang tidak terdokumentasi sebelum operasi. Kendaraan digunakan tanpa checklist harian diisi lengkap. Lokasi: Pool Kendaraan Operasional.		SOP AMC Bagian 12.3 (Operasional Kendaraan): "Setiap kendaraan operasional harus melalui pre-use inspection dengan checklist yang diisi dan diverifikasi oleh pengguna & supervisor
3	Personil AMC yang bermain HP di Area Apron saat melakukan pre-flight check pesawat. Lokasi: Apron Parking Stand 5		Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi nomor : PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri

Ketidakpatuhan terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang tidak lengkap dan tidak benar oleh personil AMC, seperti tidak digunakannya sepatu safety, kacamata pelindung, dan ear plug, memberikan dampak yang sangat serius terhadap keselamatan personil itu sendiri. Risiko langsung yang mengancam adalah potensi cedera kaki tertimpa peralatan berat, kerusakan mata akibat percikan benda asing atau debu, serta kerusakan pendengaran permanen (gangguan pendengaran akibat bising) yang diakibatkan oleh paparan kebisingan

mesin pesawat dalam jangka panjang. Lebih luas lagi, praktik yang tidak aman ini bertentangan dengan regulasi keselamatan penerbangan yang ketat, sehingga dapat mencoreng reputasi bandara dan berpotensi menimbulkan sanksi hukum atau administratif. Selain risiko fisik, kebiasaan ini secara perlahan mengikis fondasi budaya keselamatan (safety culture) di lingkungan kerja, di mana kewaspadaan terhadap bahaya menjadi berkurang dan pelanggaran prosedur dianggap sebagai hal yang biasa.

Dampak serupa juga ditimbulkan oleh kelalaian dalam pendokumentasian checklist kendaraan operasional, seperti Follow Me car. Jika kendaraan tidak melalui pemeriksaan pra-operasi yang terdokumentasi dengan baik, potensi kerusakan teknis yang tidak terdeteksi dapat berakibat fatal, seperti kegagalan fungsi kendaraan saat memandu pesawat di apron. Hal ini tidak hanya membahayakan personil di dalam kendaraan, tetapi juga mengancam keselamatan pesawat dan seluruh personil lain di area pergerakan. Selanjutnya, perilaku personil yang bermain ponsel saat melakukan pre-flight check atau saat berada di apron merupakan gangguan konsentrasi yang sangat berbahaya. Kelengahan sesaat akibat teralihkan oleh ponsel dapat menyebabkan personil gagal mengidentifikasi potensi bahaya, terlambat merespons instruksi, atau bahkan menyebabkan kecelakaan yang melibatkan dirinya sendiri, pesawat, atau peralatan lain yang sedang bergerak. Secara keseluruhan, seluruh permasalahan ini secara kolektif meningkatkan risiko terjadinya insiden dan kecelakaan kerja serius, mengganggu kelancaran operasional penerbangan, dan menghambat terciptanya lingkungan kerja yang aman, tertib, dan profesional di Bandar Udara Juanda Surabaya.

4.6 Penyelesaian Masalah

Dari permasalahan yang ada, dapat dilakukan penyelesaian masalah antara lain penulis Berdasarkan permasalahan yang ditemukan, penyelesaian yang efektif memerlukan pendekatan menyeluruh yang menggabungkan aspek penguatan aturan, peningkatan kesadaran, dan penciptaan lingkungan kerja yang mendukung. Langkah pertama adalah melakukan intervensi langsung dan pembinaan. Supervisor harus secara konsisten melakukan pengawasan on-site dan memberikan teguran serta pembinaan segera di lapangan saat pelanggaran terjadi. Untuk kasus pelanggaran berulang, perlu diterapkan tindakan disiplin yang jelas sesuai peraturan perusahaan. Selain itu, pelatihan dan sosialisasi ulang yang mendalam dan interaktif tentang SOP penggunaan APD dan keselamatan kerja harus segera diadakan. Pelatihan ini tidak hanya menyampaikan aturan, tetapi juga harus menampilkan visualisasi dampak kecelakaan (safety campaign) akibat kelalaian, seperti bahaya paparan kebisingan tanpa ear plug atau cedera akibat sepatu tidak standar. Materi pelatihan perlu ditekankan pada alasan ilmiah di balik setiap aturan untuk mengubah persepsi pekerja. Selanjutnya, diperlukan optimalisasi sistem dan fasilitas pendukung. Perlu dilakukan review dan penyediaan APD yang lebih ergonomis dan nyaman, misalnya ear plug dengan bahan yang pas di telinga atau kacamata dengan ventilasi baik, untuk mengurangi alasan ketidaknyamanan. Sistem pencatatan checklist kendaraan operasional juga harus dievaluasi; jika memungkinkan, dapat dipertimbangkan untuk mendigitalkan checklist Follow Me car ke dalam bentuk aplikasi sederhana pada tablet untuk memudahkan pengisian dan pelacakan. Pengadaan kotak penyimpanan HP di lokasi tertentu di apron, dengan mekanisme izin penggunaan yang ketat untuk keperluan operasional, dapat mengatasi masalah penggunaan ponsel yang tidak perlu. Terakhir, membangun budaya keselamatan berkelanjutan adalah kunci.

Manajemen harus mendorong program safety culture dengan mengadakan safety talk rutin, menunjuk safety champion dari kalangan pekerja, dan memasang poster peringatan visual di titik-titik rawan. Yang terpenting, seluruh level kepemimpinan harus memberi contoh (leading by example) dengan selalu mematuhi semua aturan keselamatan. Dengan kombinasi pendekatan teknis, administratif, dan budaya ini, kepatuhan terhadap SOP keselamatan dan operasional di lingkungan AMC dapat ditingkatkan secara signifikan, menciptakan ekosistem kerja yang lebih aman, disiplin, dan bertanggung jawab.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Pelaksanaan On the Job Training di unit Airport Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, yang berlangsung dari tanggal 15 Desember 2025 hingga 27 Februari 2026, telah memberikan pengalaman praktis yang berharga dan wawasan mendalam bagi penulis mengenai operasional dan tantangan nyata di lapangan. Secara khusus, penulis memperoleh pemahaman komprehensif tentang fungsi kritis AMC dalam mengatur, mengawasi, dan menjamin keselamatan seluruh pergerakan pesawat serta kendaraan darat di area apron, taxiway, dan movement area.

Berdasarkan pengamatan langsung, ditemukan beberapa permasalahan signifikan yang berpotensi mengancam budaya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), terutama terkait ketidakpatuhan personil dalam penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang lengkap dan benar. Temuan seperti tidak digunakannya sepatu safety, kacamata pelindung, dan ear plug selama pekerjaan berisiko, serta ketidakdisiplinan dalam pendokumentasian checklist kendaraan operasional dan penggunaan ponsel di area apron, menunjukkan adanya celah antara prosedur tertulis (SOP) dengan praktik di lapangan. Permasalahan ini tidak hanya meningkatkan risiko kecelakaan kerja serius tetapi juga bertentangan dengan regulasi nasional seperti Peraturan Menteri Tenaga Kerja nomor PER.08/MEN/VII/2010 dan membahayakan keselamatan operasi penerbangan secara keseluruhan.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa upaya untuk memperkuat budaya keselamatan (safety culture) memerlukan pendekatan yang

integratif dan berkelanjutan. Peningkatan efektivitas pengawasan oleh supervisor, penyelenggaraan pelatihan dan sosialisasi yang berulang dan interaktif, penyediaan APD yang lebih ergonomis, serta optimalisasi sistem pendukung (seperti digitalisasi checklist) merupakan langkah-langkah krusial yang perlu diimplementasikan. Yang terpenting, komitmen dan keteladanan (leading by example) dari seluruh level kepemimpinan dan personil dalam mematuhi setiap prosedur keselamatan merupakan pondasi utama untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, disiplin, dan bertanggung jawab.

Secara keseluruhan, kegiatan OJT ini tidak hanya mengasah kompetensi teknis dan operasional penulis, tetapi juga melatih kemampuan analitis, komunikasi, dan penyelesaian masalah dalam konteks keselamatan penerbangan yang kompleks. Pengalaman ini menjadi bekal yang sangat berharga dan relevan bagi penulis sebagai calon profesional di bidang manajemen transportasi udara.

5.2 Saran

Berdasarkan temuan selama pelaksanaan On the Job Training terkait penerapan budaya K3 dan penggunaan APD di unit Airport Movement Control (AMC) Bandar Udara Juanda Surabaya, penulis mengajukan beberapa saran konstruktif sebagai upaya perbaikan dan penguatan ke depan:

Penguatan Program Safety Induction dan Pelatihan Berkala: Disarankan untuk mengembangkan modul safety induction yang lebih interaktif dan berbasis studi kasus nyata di apron bagi setiap personil baru dan yang sudah ada. Pelatihan rutin setiap enam bulan perlu difokuskan pada alasan ilmiah di balik setiap aturan APD dan SOP, disertai simulasi dampak kecelakaan (safety drill) untuk meningkatkan kesadaran akan risiko secara emosional dan kognitif.

Implementasi Sistem Pemantauan dan Reward & Consequence yang Jelas: Perlu diterapkan sistem pemantauan kepatuhan yang lebih terstruktur, misalnya dengan checklist harian oleh supervisor dan audit mendadak (spot check) oleh manajemen. Sistem ini harus diiringi dengan mekanisme reward (seperti apresiasi atau insentif) bagi tim atau individu yang konsisten patuh, dan consequence yang tegas dan bertahap (dari teguran lisan, tertulis, hingga sanksi) bagi pelanggar berulang.

Review dan Penyediaan APD yang Ergonomis: Manajemen disarankan untuk secara periodik mengevaluasi kenyamanan dan kualitas APD yang disediakan. Melibatkan masukan dari pengguna langsung (user feedback) untuk memilih APD seperti ear plug dengan berbagai ukuran, kacamata anti-selip dengan ventilasi baik, atau sepatu safety yang lebih ringan dapat mengurangi alasan "tidak nyaman" dan meningkatkan compliance secara sukarela.

Pemanfaatan Teknologi untuk Pendokumentasian dan Pengawasan: Untuk meningkatkan akuntabilitas, disarankan melakukan digitalisasi checklist pra-operasi kendaraan (seperti Follow Me car) ke dalam aplikasi sederhana pada tablet atau ponsel yang terkoneksi dengan sistem AOCC. Selain itu, pemasangan CCTV di titik-titik kritis apron dapat berfungsi sebagai alat bantu pengawasan dan bahan analisis pasca-insiden.

DAFTAR PUSTAKA

Angkasa Pura I. (2024). Standar Operasional Prosedur (SOP) Airport Movement Control (AMC) Bandar Udara Internasional Juanda. PT Angkasa Pura I.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2019). Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139: Standar Teknis dan Operasional Aerodrome. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Jumhari, J., & Laksana, R. P. (2022). Analisis Peran Airport Movement Control (AMC) dalam Menjaga Keselamatan Operasional di Apron Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. *Jurnal Ilmiah Aviasi*, *15*(2), 45–58.

Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. (2010). *Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri*.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2005). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 21 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara sebagai Standar Wajib*.

Paendong, J. M., Runtuwene, M. R., & Wullur, V. N. (2020). Perencanaan dan Manajemen Apron Bandara: Studi Kasus Bandar Udara Sam Ratulangi Manado. *Jurnal Sipil Statik*, *8*(7), 1021–1032.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 78, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4301.

LAMPIRAN



