

**ANALISIS DAMPAK FOREIGN OBJEK DEBRIS (FOD)
TERHADAP KESELAMATAN OPERASI DI AREA APRON
TERMINAL 1 BANDARA JUANDA SURABAYA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 19 Januari 2026 – 13 Maret 2026



Disusun Oleh:

LUTHFIKAR ABDUL LATHIEF

NIT. 30623035

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

2026

**ANALISIS DAMPAK FOREIGN OBJEK DEBRIS (FOD)
TERHADAP KESELAMATAN OPERASI DI AREA APRON
TERMINAL 1 BANDARA JUANDA SURABAYA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 19 Januari 2026 – 13 Maret 2026



Disusun Oleh:

LUTHFIKAR ABDUL LATHIEF

NIT. 30623035

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

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS DAMPAK FOREIGN OBJEK DEBRIS (FOD) TERHADAP KESELAMATAN OPERASI DI AREA APRON TERMINAL 1 BANDARA JUANDA SURABAYA

Oleh:

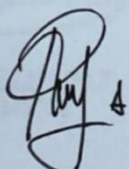
LUTHFIKAR ABDUL LATHIEF

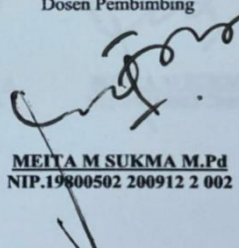
NIT. 30623035

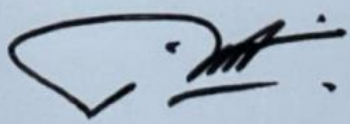
Laporan *On The Job Training* (OJT) II ini telah di terima dan disahkan

Sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Supervisor

RIZKI APRIYANTO
NIP.20241726

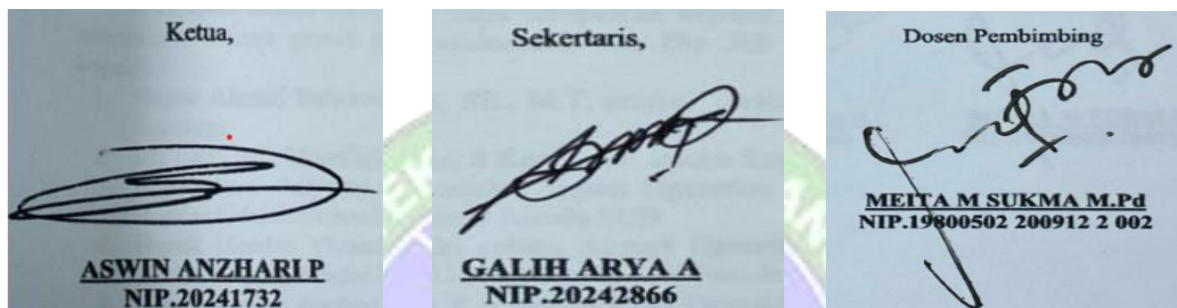
Dosen Pembimbing

MEITA M SUKMA M.Pd
NIP.19800502 200912 2 002

Mengetahui,
Airport Operation & Service Division Head

BUDI ARIYANTO
NIP.20240455

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji
Pada tanggal 10 bulan Maret tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai
salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji



KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, Laporan *On The Job Training II* PT Angkasa Pura Indonesia di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya ini dapat diselesaikan dengan baik.

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

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On The Job Training II* ini, terutama kepada :

1. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., M.T, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
2. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M.T, selaku Kepala Program Studi MTU
3. Ibu Meita Maharani Sukma, S.Pd, M.Pd. selaku dosen pembimbing *On The Job Training II*
4. Kedua Orang Tua, atas doa, semangat, dan dukungan yang diberikan
5. Seluruh senior PT. Angkasa Pura Indonesia di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
6. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Prgram Studi MTU
7. Rekan-rekan *On The Job Training*, atas kebersamaan dan kerjasamanya

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan, kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Surabaya, Maret 2026

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	1
LAMPIRAN	1
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT) II	2
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT) II.....	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT II.....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	4
2.1.1 Sejarah singkat PT Angkasa Pura Indonesia	5
2.2 Data Umum	8
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia	8
2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia.....	9
2.2.3 Profil Perusahaan	10
BAB III PELAKSANAAN OJT II	12
3.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) II	12
3.1.1 Uraian Tugas di Unit Terminal Inspection	13
3.1.2 Uraian Tugas di Unit Apron Movement Control (AMC)	14
3.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) II.....	16
3.3 Tinjauan Teori.....	17
3.3.1 Keselamatan Penerbangan.....	17
3.3.2 Bandar Udara dan Area Operasional Apron	18
3.3.3 Foreign Object Debris (FOD)	19
3.3.4 Pengendalian Foreign Object Debris (FOD)	20
3.4 Permasalahan.....	20

3.5 Penyelesain Masalah.....	21
BAB IV PENUTUP	23
4.1 Kesimpulan	23
4.2 Saran	24
DAFTAR PUSTAKA.....	25
LAMPIRAN A	



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Profil Perusahaan.....	10
Tabel 3. 1 pelaksanaan OJT II	16
Tabel 3. 2 Pelaksanaan OJT II	17



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo PT Angkas Pura sebelum perubahan	8
Gambar 2. 2 Logo PT Angkasa Pura sesudah perubahan	8
Gambar 2. 3 Logo Injourney Airports.....	9
Gambar 2. 4 Sturktur Organisasi Airport Operation Airside Departemen Bandar Udara Juanda Surabaya	11
Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksaaan OJT II di Terminal Inspection	16
Gambar 3. 2 Jadwal Pelaksanaan OJT II di Apron Movement Control.....	17



LAMPIRAN

Lampiran A- 1 Penemuan FOD di lapangan	A
Lampiran A- 2 Ruangannya AOCC.....	B



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan operasi penerbangan merupakan aspek krusial dalam penyelenggaraan kegiatan di bandar udara, khususnya pada area apron yang menjadi pusat aktivitas operasional pesawat di darat. Area apron digunakan untuk berbagai kegiatan seperti proses parkir pesawat, loading dan unloading penumpang serta bagasi, pengisian bahan bakar, catering, hingga pergerakan peralatan ground support equipment (GSE). Tingginya intensitas aktivitas tersebut menyebabkan area apron memiliki potensi bahaya yang tinggi terhadap keselamatan operasi apabila tidak dikelola dengan baik.

Salah satu potensi bahaya utama di area apron adalah *Foreign Object Debris (FOD)*, yaitu benda asing seperti potongan plastik, baut, sisa kemasan, serpihan logam, atau peralatan kerja kecil yang tertinggal di area operasional. Keberadaan FOD di apron dapat menimbulkan risiko keselamatan, mulai dari kerusakan pada roda pesawat, gangguan pada mesin saat start-up, hingga membahayakan petugas ground handling yang bekerja di sekitar pesawat.

Sebagai contoh situasi, pada jam operasional padat di Area Apron Terminal 1 Bandara Juanda Surabaya, aktivitas bongkar muat bagasi dan pergerakan kendaraan ground handling berlangsung secara bersamaan dalam waktu yang relatif singkat. Dalam kondisi tersebut, potensi tertinggalnya benda asing seperti label bagasi, plastik pembungkus, atau baut dari peralatan GSE menjadi lebih besar, terutama apabila pengawasan dan inspeksi FOD tidak dilakukan secara optimal. Situasi ini menunjukkan bahwa FOD bukan hanya masalah kebersihan, tetapi juga berpotensi langsung memengaruhi keselamatan operasi di area apron.

Meskipun telah terdapat prosedur dan standar operasional terkait pengendalian FOD di area apron, pada praktiknya masih ditemukan potensi

risiko akibat faktor manusia, keterbatasan waktu operasional, serta tingginya aktivitas penerbangan. Oleh karena itu, diperlukan analisis mengenai dampak keberadaan Foreign Object Debris (FOD) terhadap keselamatan operasi di Area Apron Terminal 1 Bandara Juanda Surabaya, guna mengetahui sejauh mana potensi risiko yang ditimbulkan serta sebagai bahan evaluasi dalam mendukung peningkatan keselamatan operasional bandar udara.

1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT) II

Maksud dari pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) II ini adalah untuk memperoleh pemahaman dan pengalaman secara langsung mengenai kondisi operasional di Area Apron Terminal 1 Bandara Juanda Surabaya, khususnya yang berkaitan dengan keberadaan dan pengendalian *Foreign Object Debris* (FOD). Melalui kegiatan *On The Job Training* (OJT) II ini, penulis diharapkan mampu mengamati aktivitas operasional apron, mengidentifikasi potensi keberadaan FOD, serta memahami dampaknya terhadap keselamatan operasi yang berlangsung di area tersebut.

Selain itu, kegiatan OJT ini dimaksudkan sebagai sarana penerapan pengetahuan teori keselamatan penerbangan yang telah diperoleh di perkuliahan ke dalam praktik kerja nyata di bandar udara, sehingga peserta mampu memahami kesesuaian antara standar operasional prosedur (SOP) dengan pelaksanaan di lapangan.

1.3 Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT) II

1. Memberikan pengalaman kerja nyata di lingkungan operasional bandar udara, khususnya di area apron, serta meningkatkan pemahaman mengenai potensi risiko keselamatan akibat Foreign Object Debris (FOD). Kegiatan ini juga melatih kemampuan mahasiswa dalam melakukan observasi, analisis permasalahan keselamatan, dan penyusunan laporan berdasarkan kondisi lapangan.
2. Sebagai bahan evaluasi terhadap kesesuaian kurikulum pembelajaran dengan kebutuhan dan kondisi nyata di dunia kerja bandar udara. Selain itu, hasil

kegiatan OJT dapat menjadi referensi akademik dalam pengembangan materi pembelajaran yang berkaitan dengan keselamatan operasional dan pengendalian FOD.

3. Memberikan gambaran mengenai kondisi lapangan terkait potensi FOD di Area Apron Terminal 1 Bandara Juanda Surabaya berdasarkan hasil observasi peserta OJT, yang dapat dijadikan sebagai bahan masukan dalam upaya peningkatan pengawasan serta penerapan keselamatan operasi di area apron.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT II

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

Bandar Udara Internasional Juanda merupakan salah satu bandar udara utama di Indonesia yang berlokasi di Kabupaten Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur, dan melayani wilayah Surabaya serta sekitarnya. Bandar udara ini memiliki peran penting sebagai pintu gerbang transportasi udara di kawasan Indonesia bagian timur serta sebagai pusat konektivitas penerbangan domestik dan internasional.

Bandara Juanda mulai dioperasikan pada tahun 1964 sebagai pangkalan udara militer yang dikelola oleh TNI Angkatan Laut. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi udara sipil, pengelolaan bandar udara kemudian dikembangkan untuk melayani penerbangan komersial. Dalam perkembangannya, pengelolaan operasional bandar udara dialihkan kepada perusahaan pengelola bandar udara milik negara, yaitu PT Angkasa Pura I, yang bertanggung jawab dalam pengembangan fasilitas dan pelayanan bandar udara.

Terminal 1 Bandara Juanda merupakan terminal penumpang yang digunakan untuk melayani penerbangan domestik. Terminal ini mulai beroperasi setelah dilakukan pengembangan infrastruktur bandar udara guna meningkatkan kapasitas pelayanan penumpang yang terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Terminal 1 dirancang untuk mendukung kelancaran arus penumpang serta operasional pesawat udara dengan dilengkapi berbagai fasilitas pelayanan dan area operasional apron yang digunakan untuk parkir pesawat serta kegiatan pelayanan pesawat di darat.

Seiring perkembangan industri penerbangan dan meningkatnya jumlah pergerakan pesawat, keberadaan area apron di Terminal 1 memiliki

peranan penting dalam mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan. Area apron tidak hanya berfungsi sebagai tempat parkir pesawat, tetapi juga menjadi lokasi berbagai aktivitas operasional seperti bongkar muat bagasi, pengisian bahan bakar, kegiatan ground handling, serta pergerakan kendaraan operasional bandar udara. Tingginya aktivitas tersebut menuntut pengelolaan keselamatan yang optimal, termasuk dalam pengendalian potensi bahaya seperti Foreign Object Debris (FOD).

2.1.1 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. (Rohimah, 2013). 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. Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I. Saat ini, Angkasa Pura *Airports* mengelola 15 (lima belas) bandar udara di Indonesia, yaitu:

1. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar
2. Bandar Udara Juanda – Surabaya
3. Bandar Udara Sultan Hasanuddin – Makassar
4. Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan
5. Bandar Udara Frans Kaisiepo – biak
6. Bandar Udara Sam Ratulangi – Manado
7. Bandar Udara Syamsudin Noor – Banjarmasin
8. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani – Semarang
9. Bandar Udara Adisujipto – Yogyakarta
10. Bandar Udara Adi Soemarmo – Surakarta
11. Bandar Udara Internasional Lombok – Lombok Tengah
12. Bandar Udara Pattimura – Ambon
13. Bandar Udara El Tari – Kupang
14. Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo
15. Bandar Udara Sentani – Jayapura

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 Data Umum

2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkas Pura Indonesia

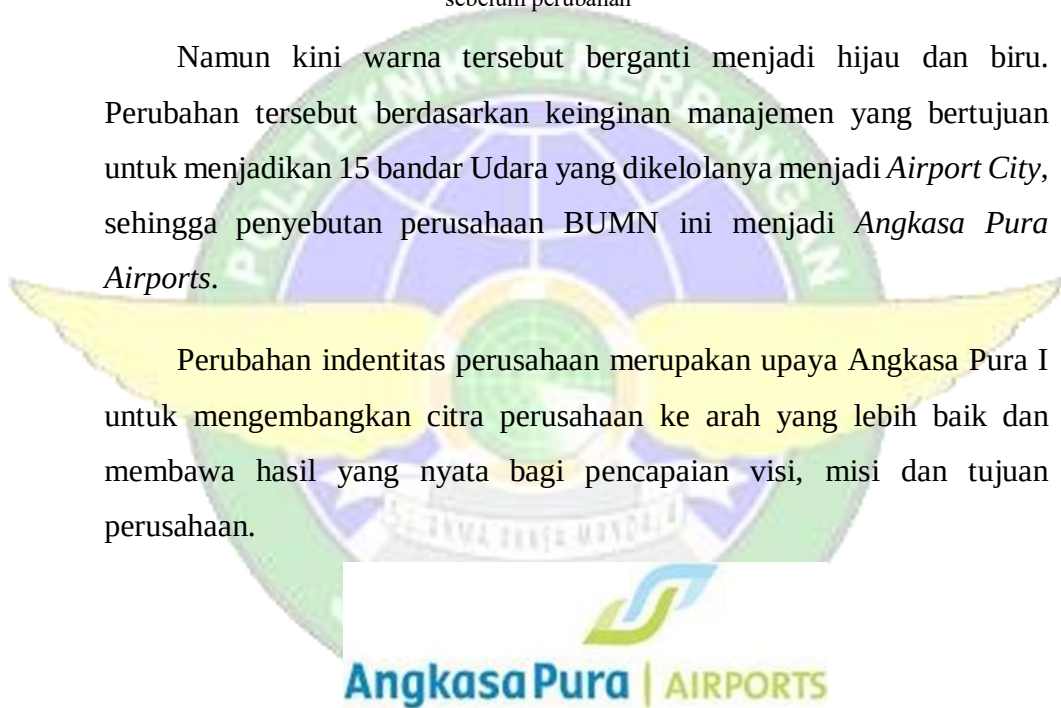
PT. AngkasPura pernah melakukan perubahan pada logo perusahaannya. Sebelumnya, logo perusahaan di dominasi dengan warna merah dan biru,



Gambar 2. 1 Logo PT Angkas 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 *Angkas Pura Airports*.

Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya Angkas Pura I untuk mengembangkan citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi dan tujuan perusahaan.



Gambar 2. 2 Logo PT Angkas Pura sesudah perubahan

Tulisan “Angkas 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 membumi, 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.



Gambar 2. 3 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 & System, n.d.)

2) Misi PT Angkasa Pura Indonesia

1. Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan dan kenyamanan terbaik.
2. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
3. Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi

4. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
 5. Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
 6. Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan
- 3) Nilai PT Angkasa Pura Indonesia
1. Amanah, memegang teguh kepercayaan yang diberikan
 2. Kompeten, terus belajar dan mengembangkan kapabilitas
 3. Harmonis, saling peduli dan menghargai perbedaan
 4. Loyal, berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara.
 5. Adaptif, terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan
 6. Kolaboratif, membangun kerja sama yang sinergis.

2.2.3 Profil Perusahaan

Tabel 2. 1 Profil Perusahaan

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



Gambar 2. 4 Sturktur Organisasi Airport Operation Airside Departemen Bandar Udara Juanda Surabaya

BAB III PELAKSANAAN OJT II

3.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) II

Pelaksanaan kegiatan On the Job Training (OJT) II dilaksanakan di unit kerja *Terminal Inspection* dan *Apron Movement Control* yang berada di lingkungan operasional Bandar Udara Internasional Juanda yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I. Kegiatan OJT bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada peserta mengenai kegiatan pengawasan operasional bandar udara baik pada area terminal maupun area apron yang berkaitan dengan keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.

Lingkup pelaksanaan OJT pada unit *Terminal Inspection* meliputi kegiatan pengawasan kondisi fasilitas terminal penumpang, pemantauan kebersihan area operasional, serta identifikasi potensi gangguan keselamatan yang dapat memengaruhi pelayanan penumpang dan operasional bandar udara. Selain itu, kegiatan juga mencakup observasi terhadap aktivitas operasional di terminal guna memastikan kondisi fasilitas sesuai dengan standar operasional yang berlaku.

Sementara itu, lingkup pelaksanaan OJT pada unit *Apron Movement Control* meliputi kegiatan pemantauan pergerakan kendaraan operasional di area apron, pengawasan aktivitas pelayanan pesawat udara di darat, serta observasi terhadap kondisi area kerja yang berpotensi menimbulkan bahaya keselamatan, termasuk keberadaan *Foreign Object Debris* (FOD). Peserta OJT juga melakukan pengamatan terhadap prosedur koordinasi operasional di apron yang bertujuan menjaga ketertiban, keselamatan, dan kelancaran kegiatan operasional pesawat.

Dalam pelaksanaan kegiatan OJT II, peserta tidak terlibat secara langsung dalam pengambilan keputusan operasional, tetapi berperan sebagai pengamat yang mempelajari prosedur kerja, sistem pengawasan, serta penerapan standar keselamatan di lapangan. Lingkup kegiatan ini

dibatasi pada kegiatan observasi, dokumentasi, dan pembelajaran prosedur operasional sesuai arahan pembimbing lapangan.

3.1.1 Uraian Tugas di Unit Terminal Inspection

Terminal Inspection merupakan kegiatan pengawasan dan pemeriksaan fasilitas terminal penumpang yang bertujuan untuk memastikan terpenuhinya standar pelayanan, keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna jasa bandar udara. Secara regulatif, kegiatan ini memiliki landasan hukum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara.

Dalam regulasi tersebut ditegaskan bahwa penyelenggara bandar udara wajib memenuhi standar pelayanan jasa kebandarudaraan, termasuk pemeliharaan dan pengawasan fasilitas terminal penumpang agar tetap laik fungsi dan aman digunakan. Ketentuan ini secara substansial menjadi dasar operasional pelaksanaan Terminal Inspection.

Keterkaitan Lingkup Kerja Terminal Inspection dengan PM 41 Tahun 2023:

1. Pengawasan Kelaikan Fasilitas Terminal

PM 41 Tahun 2023 (Indonesia, 2023) mengatur kewajiban pengelola bandar udara untuk menjamin ketersediaan dan kelaikan fasilitas pelayanan penumpang. Terminal Inspection berfungsi melakukan monitoring terhadap fasilitas seperti ruang tunggu, toilet, sistem pencahayaan, AC, signage, serta jalur evakuasi untuk memastikan semuanya dalam kondisi operasional yg baik.

2. Pengendalian Potensi Hazard di Area Publik

Standar pelayanan dalam regulasi tersebut menuntut kondisi terminal yang aman dan tertib. Oleh karena itu, kegiatan inspeksi terminal mencakup identifikasi potensi bahaya seperti lantai licin, kerusakan

fasilitas, kabel terbuka, atau hambatan di jalur evakuasi yang dapat mengganggu keselamatan pengguna jasa.

3. Penjaminan Standar Kenyamanan dan Keteraturan

PM 41 Tahun 2023 (Indonesia, 2023) menekankan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara. Terminal Inspection berperan memastikan kebersihan, kerapian, dan keteraturan area terminal sebagai bagian dari pemenuhan standar pelayanan tersebut.

4. Pelaporan dan Tindak Lanjut Temuan

Regulasi mengharuskan adanya pengelolaan dan pemeliharaan fasilitas secara berkelanjutan. Oleh karena itu, setiap temuan dalam Terminal Inspection harus dilaporkan dan ditindaklanjuti sebagai bagian dari sistem pengendalian mutu pelayanan bandar udara.

3.1.2 Uraian Tugas di Unit Apron Movement Control (AMC)

1. Kegiatan di Ruang AOCC (Airport Operation Control Center)

Airport Operation Control Center (AOCC) merupakan pusat koordinasi operasional bandar udara yang berfungsi mengintegrasikan seluruh aktivitas operasional, baik sisi darat (landside) maupun sisi udara (airside).

Dalam konteks AMC, tugas di ruang AOCC meliputi:

1. Monitoring pergerakan pesawat udara di apron.
2. Koordinasi dengan unit terkait (ATC, ground handling, teknik, keamanan, dan airline).
3. Pengawasan jadwal kedatangan dan keberangkatan (arrival–departure monitoring).

4. Pencatatan serta pelaporan kejadian operasional (irregularities report).
5. Monitoring potensi hambatan operasional di apron.

Fungsi koordinatif ini sejalan dengan ketentuan dalam CASR Part 139 yang mewajibkan pengelola bandar udara menjaga keselamatan area operasional melalui pengawasan dan inspeksi berkelanjutan.

2. Docking dan Undocking Aviobridge

Aviobridge (garbarata) merupakan fasilitas sisi udara yang menghubungkan terminal penumpang dengan pesawat udara. Proses *docking* adalah kegiatan mengarahkan dan menempelkan aviobridge ke pintu pesawat, sedangkan *undocking* adalah proses pelepasan kembali sebelum pesawat melakukan pushback.

Lingkup tugas dalam kegiatan ini meliputi:

1. Memastikan area aman sebelum proses docking.
2. Melakukan pengoperasian panel kontrol aviobridge sesuai SOP.
3. Menjaga jarak aman antara struktur aviobridge dan badan pesawat.
4. Berkoordinasi dengan marshaller dan ground crew.
5. Memastikan tidak terdapat hambatan atau FOD di sekitar aircraft stand.

Kegiatan ini memiliki tingkat risiko operasional yang tinggi karena berpotensi menyebabkan *ground damage* apabila tidak dilakukan sesuai prosedur. Oleh karena itu, pengoperasian aviobridge merupakan bagian dari tanggung jawab keselamatan operasional bandar udara sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan pengelolaan fasilitas sisi udara sesuai standar dalam CASR Part 139.

3.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II



JADWAL DINAS OJT POLTEKBANG SURABAYA
AIRPORT OPERATION LANDSIDE & TERMINAL DEPARTMENT
BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
FEBRUARI 2026



NO	REGU	NAMA PERSONIL T1	TERMINAL 1														TERMINAL 2													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
			MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB
1	A	Luthfikar Abdul Lathief	L	OH	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M
2		Fransiska Isabela Gomi Dora	L	OH	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M
1	B	Mannuel Boas Adi Putra	L	OH	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S
2		Belinda Hevi Apti Hadyani	L	OH	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S
1	C	Francisco Djera Jeloya	L	OH	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L
2		Zivana Shofi Alia Marsanda	L	OH	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L
1	D	Anggi Eka Nastiti	L	OH	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P
2		Sabbara Aura Sakti Setiawan	L	OH	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P

NO	REGU	NAMA PERSONIL T1	TERMINAL 2														TERMINAL 1													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
			MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB
1	A	Ahmad Zam Zam Mulya	L	OH	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M
1	B	Satrisna Rama Barani	L	OH	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S
1	C	Muhammad Irham Fauzi	L	OH	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L
1	D	Muhammad Giralid Aulagafari	L	OH	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P

Keterangan:

S (Siang) : 13.00 s.d 20.00 WIB

P (Pagi) : 06.00 s.d 13.00 WIB

M (Malam) : 20.00 s.d 06.00 WIB

OH : 08.00 s.d 16.30 WIB

L (Libur) : -

Sidoarjo, 26 Januari 2026

AIRPORT OPERATION LANDSIDE & TERMINAL
DEPARTMENT HEAD



M. JASMAN J

Gambar 3. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT II di Terminal Inspection

Tabel 3. 1 pelaksanaan OJT II

Tanggal	1 Januari – 28 Januari
Tempat	Terminal 1 Bandar Udara Juanda Surabaya dan Terminal 2 Bandar Udara Juanda Surabaya
Jam Operasional	20.00 – 06.00 (shift malam)
	13.00 – 20.00 (shift Siang)
	06.00 – 13.00 (shift pagi)

--	--

JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL JUANDA - SIDOARJO
MARET 2026

NO	GROUP	TANGGAL																																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
		MO	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MO	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MO	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MO	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MO	SN	SL				
1	GROUP A	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M			
2	GROUP B	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M		
3	GROUP C	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	
4	GROUP D	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M

Note : a.n I Ketut Noer dan Galih Saputro Melaksanakan Libur pada tanggal 1 Maret 2026 karena penyesuaian shift.

	GROUP A	GROUP B	GROUP C	GROUP D
Supervisor :	1 RIZKI APRIVANTO (SPV)	1 LEONEZKY ISTYARSO (SPV)	1 MUH. ARIFFIN (SPV)	1 INDIRA RACHMAT (SPV)
Co. Spv	2 GALIH PUTRA (SPV)	2 ALEXANDRA W. PRASETYO (SPV)	2 LIMEINA GALIH (SPV)	2 RM. SIGIT D. (SPV)
Admin :	3 ANDY SUSANTO (AMC)	3 BAMBANG KUSPRADOKO (AMC)	3 NUR AISAH (AMC)	3 KURNIA DWI RISKY (AMC)
	4 FERI MAFARI (AMC)	4 ANGGER PUTRA (AMC)	4 GIYANTO (AMC)	4 OKVAN DWI L. S. (AMC)
	5 I KETUT NOER CAHYO (OA)	5 ANNISYA (AMC)	5 ERDY NURZAMAN (OA)	5 NOVA RIDA (AMC)
	6 BAYU AVIANDONO (OA)	6 GALIH SAPUTRO (OA)	6 BENI HARIS (OA)	6 ARSI MUTIAH (AMC)
	7 NAUFAL A. (OA)	7 KADET ALI (OA)	7 ROHMAD DITA F. (OA)	7 RIJAL HANAFI (OA)
	8 GUNJUNG HARNOKO (OA)	8 MUH. ZAILENA (OA)	8 RATRI DEWANANDA (OA)	8 SAFA'AT (OA)
Anggota :	9 ROBY ALDIAN (OA)	9 RAHARDIAN FERISMA (OA)	9 YUSUF DHARMAWAN (OA)	9 ANGGA YULIANTO (OA)
	10 EKO CAHYONO (OA)	10 SINGGIH YUWANTO (OA)	10 FAIZAL FATURROHMAN (OA)	10 HARUN ARRASYID (OA)
	11 WARSHI (DEO)	11 TITO HIKMAWAN (DEO)	11 RIDA FAUZIHA A. (DEO)	11 SALMAN ALFARIZY (DEO)

KETERANGAN :
M (MALAM) = 20.00 - 06.00 WIB
S (SIANG) = 13.00 - 20.00 WIB
P (PAGI) = 06.00 - 13.00 WIB
L (LIBUR)

Mengetahui,
PGS. Airport Operation & Services
Division Head


ASWIN ANZHARI

Sidoarjo, 25 Februari 2026

Airport Operation Airside
Department Head


ASWIN ANZHARI

Gambar 3. 2 Jadwal Pelaksanaan OJT II di
Apron Movement Control

Tabel 3. 2 Pelaksanaan OJT II

Tanggal	1 Maret – 13 Maret
Tempat	Terminal 1 Bandar Udara Juanda Surabaya
Jam Operasional	20.00 – 06.00 (shift malam)
	13.00 – 20.00 (shift Siang)
	06.00 – 13.00 (shift pagi)

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Keselamatan Penerbangan

Keselamatan penerbangan merupakan kondisi terpenuhinya seluruh persyaratan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi udara. Dalam

sistem penerbangan, keselamatan menjadi prinsip fundamental karena setiap aktivitas operasional harus dilaksanakan sesuai standar teknis dan prosedural yang telah ditetapkan oleh regulasi nasional maupun internasional.

Berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Republik Indonesia, 2009) tentang Penerbangan, tujuan penyelenggaraan penerbangan adalah mewujudkan penerbangan yang selamat, aman, nyaman, dan tertib. Regulasi tersebut menegaskan bahwa setiap penyelenggara bandar udara wajib memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan dalam pelaksanaan operasionalnya. Ketentuan ini menunjukkan bahwa aspek keselamatan tidak hanya berkaitan dengan operasional pesawat udara di udara, tetapi juga mencakup seluruh fasilitas dan kegiatan di bandar udara sebagai bagian dari sistem penerbangan secara keseluruhan.

Dengan demikian, seluruh fasilitas dan kegiatan operasional, termasuk area apron, harus dikelola berdasarkan prinsip keselamatan untuk mencegah potensi bahaya yang dapat mengganggu operasional pesawat udara maupun aktivitas pendukung lainnya.

3.3.2 Bandar Udara dan Area Operasional Apron

Bandar udara merupakan kawasan di daratan atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Republik Indonesia, 2009) tentang Penerbangan ditegaskan bahwa bandar udara wajib memenuhi persyaratan teknis dan operasional guna menjamin keselamatan penerbangan. Area apron sebagai bagian dari sisi udara (airside) memiliki

fungsi utama sebagai tempat parkir pesawat udara serta lokasi pelayanan pesawat di darat (ground handling).

Aktivitas di area apron melibatkan pergerakan pesawat, kendaraan operasional, peralatan penunjang, serta personel dalam waktu yang bersamaan. Kondisi tersebut menimbulkan potensi risiko keselamatan yang relatif tinggi apabila tidak dikendalikan melalui prosedur operasional yang ketat. Oleh karena itu, pengelolaan apron harus memperhatikan aspek pengawasan, pengendalian lalu lintas darat, serta kebersihan area operasional.

Selain itu, dalam CASR Part 139 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2017) diatur bahwa pengelola bandar udara wajib melakukan pemeliharaan fasilitas sisi udara serta menjaga kondisi area operasional agar tetap bebas dari hambatan maupun benda asing yang dapat membahayakan pesawat udara. Ketentuan ini menjadi dasar teknis dalam pengelolaan apron secara aman dan berkelanjutan.

3.3.3 Foreign Object Debris (FOD)

Foreign Object Debris (FOD) merupakan benda asing yang berada di area operasional bandar udara yang berpotensi membahayakan pesawat udara maupun kegiatan operasional lainnya. FOD dapat berupa serpihan logam, baut, plastik, sisa material kemasan, hingga komponen kecil peralatan kerja yang tertinggal di area apron.

Meskipun istilah FOD tidak selalu disebut secara eksplisit dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Republik Indonesia, 2009) tentang Penerbangan, kewajiban untuk menjaga kondisi fasilitas operasional agar tidak menimbulkan bahaya telah ditegaskan secara normatif. Dengan demikian, pengendalian FOD merupakan bagian inheren dari tanggung jawab pengelola bandar udara dalam menjamin keselamatan operasional penerbangan.

Dalam CASR Part 139 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2017) juga ditegaskan bahwa pengelola bandar udara wajib melakukan inspeksi rutin terhadap area operasional guna memastikan tidak terdapat benda atau kondisi yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Ketentuan ini menjadi dasar hukum penting dalam pelaksanaan program pengendalian FOD, khususnya di area apron yang memiliki intensitas aktivitas tinggi.

3.3.4 Pengendalian Foreign Object Debris (FOD)

Pengendalian FOD merupakan bagian dari sistem manajemen keselamatan bandar udara. Implementasinya dilakukan melalui inspeksi berkala, pembersihan area operasional, pengawasan aktivitas kerja di apron, serta pembinaan terhadap personel yang terlibat dalam kegiatan operasional.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Republik Indonesia, 2009) tentang Penerbangan, penyelenggara bandar udara bertanggung jawab atas pemeliharaan fasilitas dan keselamatan operasional penerbangan. Ketentuan ini menegaskan bahwa pengawasan terhadap keberadaan benda asing di area apron bukan hanya tindakan teknis, melainkan kewajiban hukum yang harus dilaksanakan secara konsisten.

Dengan demikian, pengendalian FOD memiliki landasan regulatif yang kuat dan menjadi bagian integral dari upaya menjaga keselamatan penerbangan secara menyeluruh. Upaya ini tidak hanya bersifat preventif, tetapi juga mencerminkan penerapan prinsip kehati-hatian (prudential principle) dalam tata kelola bandar udara.

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Apron Movement Control pada area operasional Bandar Udara Internasional Juanda, ditemukan bahwa area apron memiliki

tingkat aktivitas operasional yang tinggi, terutama pada saat pelayanan pesawat berlangsung secara bersamaan. Kondisi tersebut meningkatkan potensi munculnya Foreign Object Debris (FOD) yang berasal dari aktivitas ground handling, pergerakan kendaraan operasional, maupun sisa material pelayanan pesawat.

Permasalahan yang muncul berkaitan dengan potensi keberadaan benda asing di area kerja yang dapat menimbulkan risiko terhadap keselamatan operasi apabila tidak dilakukan pengawasan dan pengendalian secara optimal. Selain itu, keterbatasan waktu operasional serta faktor aktivitas yang padat dapat menyebabkan proses pemeriksaan area apron tidak selalu berjalan secara maksimal.

Keberadaan Foreign Object Debris (FOD) di area apron berpotensi menimbulkan gangguan terhadap operasional, seperti risiko kerusakan peralatan, gangguan pergerakan kendaraan operasional, serta potensi bahaya bagi pesawat udara dan personel yang bekerja di area tersebut. Oleh karena itu, diperlukan perhatian terhadap upaya pengendalian FOD guna mendukung keselamatan operasi di area apron bandar udara.

3.5 Penyelesaian Masalah

Upaya pemecahan masalah yang dapat dilakukan antara lain sebagai berikut:

1. Peningkatan Pengawasan Area Apron

Pengawasan area apron perlu dilakukan secara rutin dan berkelanjutan oleh petugas terkait untuk memastikan tidak terdapat benda asing yang dapat mengganggu operasional. Kegiatan monitoring ini penting dilakukan terutama pada saat aktivitas pelayanan pesawat sedang berlangsung.

2. Pelaksanaan Inspeksi dan Pembersihan Area Operasional Secara Berkala

inspeksi area apron secara berkala diperlukan untuk mendeteksi keberadaan Foreign Object Debris (FOD) sedini mungkin. Kegiatan pembersihan area operasional juga perlu dilakukan secara konsisten guna menjaga kondisi area tetap aman dan bebas dari benda asing yang berpotensi membahayakan.

3. Peningkatan Kesadaran Personel Operasional

Personel yang bekerja di area apron memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan operasional. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan kesadaran terhadap bahaya FOD melalui pengarahan, briefing keselamatan, maupun pengawasan kerja sehingga setiap personel memiliki tanggung jawab terhadap kebersihan dan keselamatan area kerja.

4. Koordinasi Antar Unit Kerja

Pengendalian FOD tidak hanya menjadi tanggung jawab satu unit kerja, tetapi memerlukan koordinasi antar pihak yang terlibat dalam operasional apron, seperti petugas pengawasan apron, ground handling, serta unit operasional lainnya. Koordinasi yang baik dapat meningkatkan efektivitas pengendalian potensi bahaya di area apron.

5. Penerapan Standar Operasional Prosedur Secara Konsisten

Pelaksanaan prosedur kerja sesuai standar operasional yang berlaku perlu dilakukan secara konsisten guna mendukung keselamatan operasional bandar udara. Hal ini sejalan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa penyelenggara bandar udara wajib memenuhi standar keselamatan operasional penerbangan.

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan On the Job Training (OJT) dan analisis yang telah dilakukan di Area Apron Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda, dapat disimpulkan bahwa:

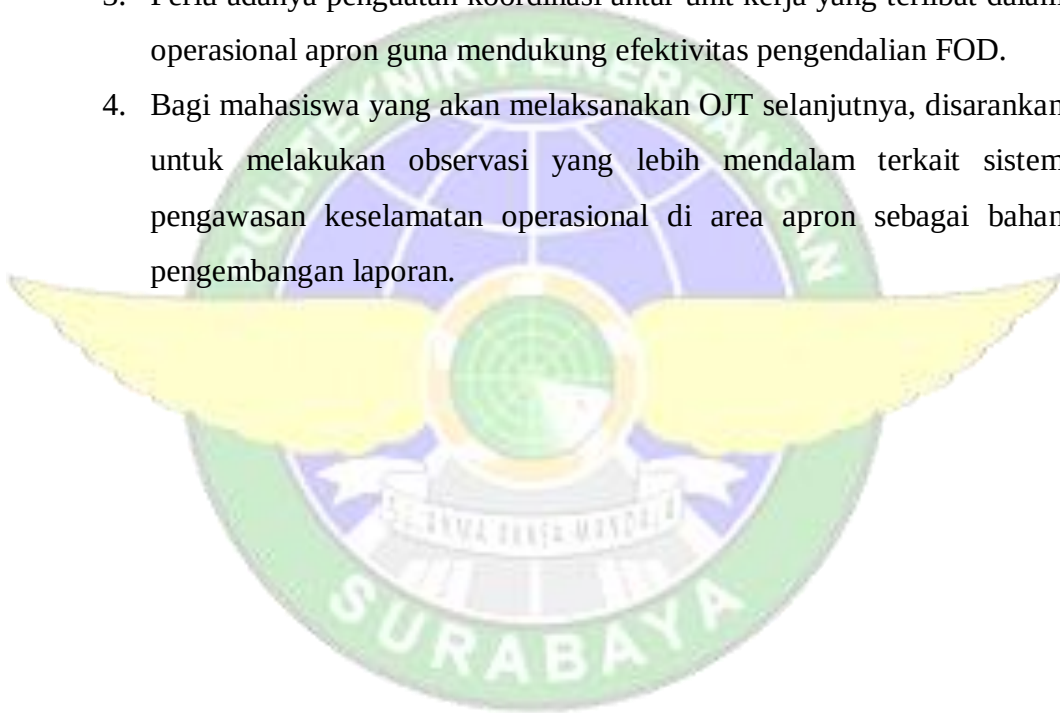
1. Area apron memiliki tingkat aktivitas operasional yang tinggi, terutama pada saat pelayanan pesawat berlangsung secara bersamaan, sehingga berpotensi menimbulkan keberadaan Foreign Object Debris (FOD).
2. Keberadaan Foreign Object Debris (FOD) di area apron memiliki potensi risiko terhadap keselamatan operasi, baik terhadap pergerakan kendaraan operasional, peralatan kerja, maupun aktivitas pelayanan pesawat di darat.
3. Upaya pengendalian FOD telah dilakukan melalui kegiatan pengawasan dan monitoring oleh petugas terkait, namun potensi kemunculan FOD tetap ada akibat tingginya aktivitas operasional serta faktor manusia dalam pelaksanaan pekerjaan di area apron.
4. Pengendalian FOD merupakan bagian dari kewajiban penyelenggara bandar udara dalam menjamin keselamatan operasional sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menekankan pentingnya pemenuhan standar keselamatan penerbangan.

Secara keseluruhan, pengendalian Foreign Object Debris (FOD) di Area Apron Terminal 1 memiliki peran penting dalam mendukung keselamatan operasi bandar udara dan perlu dilakukan secara konsisten serta berkelanjutan.

4.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan yang telah diperoleh, maka penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu peningkatan konsistensi dalam pelaksanaan inspeksi dan pembersihan area apron untuk meminimalkan potensi keberadaan FOD.
2. Diperlukan peningkatan kesadaran dan kedisiplinan seluruh personel operasional di area apron terhadap pentingnya menjaga kebersihan dan keselamatan area kerja.
3. Perlu adanya penguatan koordinasi antar unit kerja yang terlibat dalam operasional apron guna mendukung efektivitas pengendalian FOD.
4. Bagi mahasiswa yang akan melaksanakan OJT selanjutnya, disarankan untuk melakukan observasi yang lebih mendalam terkait sistem pengawasan keselamatan operasional di area apron sebagai bahan pengembangan laporan.



DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 139: Certification of Aerodromes*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Sekretariat Negara.



LAMPIRAN

Lampiran A- 1 Penemuan FOD di lapangan



Lampiran A- 2 Ruangn AOCC

