

**PENERAPAN *SAFETY CULTURE* DI APRON BERDASARKAN
HAZARD IDENTIFICATION RISK ASSESSMENT PADA UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I
KALIMARAU BERAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

FELICIA WINY JUVENTA
NIT. 30622036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PENERAPAN *SAFETY CULTURE* DI APRON BERDASARKAN
HAZARD IDENTIFICATION RISK ASSESSMENT PADA UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I
KALIMARAU BERAU
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

FELICIA WINY JUVENTA
NIT. 30622036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN
PENERAPAN *SAFETY CULTURE* DI *APRON* BERDASARKAN
***HAZARD IDENTIFICATION RISK ASSESSMENT* PADA UNIT**
PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I
KALIMARAU BERAU

Oleh:

FELICIA WINY JUVENTA
NIT. 30622036

Program Studi D3 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 Bandar Udara
Kalimaraau Berau



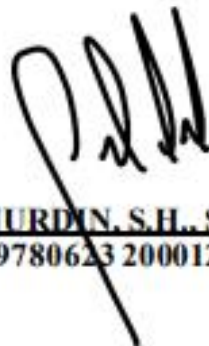
RISKA FEBRIANTI, A.Md.
NIP. 413962.108

Dosen Pembimbing



Dr. LAILA ROCHMAWATI, SS, M.Pd.
NIP. 19710723 200602 2 001

Mengetahui,
Kepala Kantor BLU
Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan



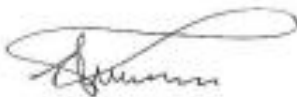
FERDINAN NURDIN, S.H., S.Si.T., M.M.Tr.
NIP. 19780623 200012 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On the Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal **24** bulan **Februari** tahun **2025** dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji,

Ketua



MUHAMMADALFIAN, A.Md.
NIP. 198505182009121007

Sekretaris



TRIAJI WIJAYA, A.Md.Tek.
NIP. 200106072022101002

Anggota



Dr. LAILA ROCHMAHWATI, S.MP.
NIP. 197010252005022001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom, MT
NIP. 198711092009122002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan berkat dan kasih-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT), di Bandar Udara Kalimantan Berau yang telah dilaksanakan mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan sebaik-baiknya.

On the Job Training (OJT) atau Praktek Kerja Lapangan (PKL) adalah gambaran sesungguhnya tentang kondisi lapangan kerja, pengaplikasian ilmu pengetahuan serta pengalaman secara langsung yang telah dipelajari dalam setiap mata kuliah di Politeknik Penerbangan Surabaya. *On the Job Training* (OJT) ini bertujuan untuk menambah wawasan serta pengalaman dalam kegiatan pekerjaan sesuai program studi.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi, membantu, dan memberikan dukungan demi kelancaran *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena berkat yang melimpah dan kasih setianya yang besar.
2. Ayah Emanuel Adwin Suprpto, Bunda Benedicta Ketut Rai Yuniati, dan Kakak Amadeus Winy Maranello Suprpto yang selalu memberikan doa, dukungan, baik moril maupun materil, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT).
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.T., M.MT. selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
5. Bapak Ferdinan Nurdin, S.H., S.SiT, M.MTr. selaku Kepala Kantor BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan-Berau, Kalimantan Timur.

6. Ibu Dr. Laila Rochmawati, SS, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing OJT yang senantiasa membantu penulis dalam menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT).
7. Mbak Ninit Amalia, Mas Siswanto, Mbak Riska Febrianti, A.Md., Kak Luftisia Nadisyah, A.Md.Tra., Mas Triaji Wijaya, A.Md.,Tra., dan Mbak Kuny Ilya Himmah, A.Md. selaku Supervisor sekaligus senior yang telah membimbing kami selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung di Bandar udara Kalimantan Berau.
8. Para Kepala Seksi, Kepala Unit, dan jajaran staff serta karyawan Bandar Udara Kalimantan Berau sebagai lokasi *On the Job Training* (OJT) yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu penulis dalam memberikan ilmu dan pengalamannya serta membantu penulis dalam menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini.
9. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa menemani dan memberi semangat dalam menyelesaikan laporan ini.
10. Rekan-rekan Taruna/i OJT Kalimantan 2024/2025 dari Politeknik Penerbangan Surabaya, Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Politeknik Penerbangan Medan, dan Politeknik Penerbangan Makassar yang saling mendukung dan menjadi penyemangat selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Berau, 24 Februari 2025



Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat	3
1.2.1 Bagi Kampus	3
1.2.2 Bagi Taruna	3
BAB 2 PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT).....	5
2.1 Sejarah Singkat	5
2.1.1 Data Umum.....	7
2.1.2 Fasilitas Sisi Darat.....	8
2.1.3 Fasilitas Sisi Udara	11
2.1.4 <i>Layout</i> Bandar Udara Kalimantan	12
2.2 Struktur Organisasi Perusahaan.....	13
BAB 3 TINJAUAN TEORI.....	16
3.1 Kebandarudaraan.....	16
3.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU).....	16
3.3 Badan Layanan Umum (BLU)	17
3.4 <i>Airside</i>	17
3.5 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	18
3.6 <i>Safety Management System</i> (SMS).....	19
3.7 <i>Safety Culture</i>	20
3.8 <i>Ground Handling</i>	22
3.9 Identifikasi.....	22
3.10 <i>Hazard</i>	23
3.11 <i>Hazard Identification and Risk Assessment</i> (HIRA).....	23
BAB 4 PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT).....	27
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	27
4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)	27
4.1.2 Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	30
4.1.3 Pelayanan Kargo.....	31
4.1.4 Pelayanan Informasi.....	31
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	32
4.3 Permasalahan	33
4.3.1 Penilaian Probabilitas Kejadian	36
4.3.2 Penilaian Konsekuensi Risiko	36
4.4 Penyelesaian Masalah.....	37
4.4.1 Rekomendasi Mitigasi.....	39

BAB 5 PENUTUP	48
5.1 Kesimpulan.....	48
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	48
5.1.2 Kesimpulan <i>On the Job Training</i>	48
5.2 Saran.....	49
5.2.1 Saran Permasalahan.....	49
5.2.2 Saran <i>On the Job Training</i>	49
DAFTAR PUSTAKA	51
LAMPIRAN	53



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Bandara Kalimantan.....	5
Gambar 2.2	<i>Layout</i> Bandara	6
Gambar 2.3	Gedung Terminal Bandara.....	8
Gambar 2.4	Gedung Administrasi Bandara	9
Gambar 2.5	Gedung Pelayanan Kargo	9
Gambar 2.6	Gedung <i>Power House</i>	10
Gambar 2.7	<i>Tower Air Traffic Controller</i> (ATC)	10
Gambar 2.8	Gedung PKP-PK.....	10
Gambar 2.9	<i>Layout Airside</i> Bandara	12
Gambar 2.10	<i>Layout Runway</i> Bandara.....	13
Gambar 2.11	Struktur Organisasi Perusahaan.....	13
Gambar 3.1	Konsep Pengembangan <i>Safety Culture</i>	21
Gambar 4.1	Jadwal Dinas On the Job Training (OJT) Bandara Kalimantan Bulan Januari 2025	32
Gambar 4.2	Jadwal Dinas On the Job Training (OJT) Bandara Kalimantan Bulan Februari 2025	33
Gambar 4.3	Data Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Kalimantan tahun 2023-2024	33
Gambar 4.4	Data Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Kalimantan tahun 2023-2024	33
Gambar 4.5	Langkah Mitigasi Pembersihan Lingkungan Apron.....	40
Gambar 4.6	Langkah Mitigasi Pemeliharaan Garbarata (Aviobridge).....	43
Gambar 4.7	Data Dukung.....	43

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Bandara.....	7
Tabel 3. 1 Nilai Probabilitas Kejadian.....	25
Tabel 3. 2 Nilai Konsekuensi Risiko	25
Tabel 3. 3 Penilaian Konsekuensi Risiko & Probabilitas Risiko	26
Tabel 3. 4 Kriteria Penilaian Risiko	27
Tabel 4. 1 Temuan Permasalahan di <i>Apron</i>	34
Tabel 4. 2 Penilaian Probabilitas Kejadian	36
Tabel 4. 3 Penilaian Konsekuensi Risiko.....	36
Tabel 4. 4 Hasil Penilaian.....	37
Tabel 4. 5 Penilaian dan Usulan Kerja	38



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pesawat udara kini menjadi pilihan utama masyarakat untuk perjalanan jarak jauh, mendukung berbagai aktivitas yang semakin padat seiring dengan berkembangnya kebutuhan hidup dan pekerjaan. Karena itu, sektor transportasi udara diharapkan dapat menyediakan layanan yang aman, nyaman, dan efisien untuk penumpang dan barang. Pertumbuhan industri penerbangan sangat dipengaruhi oleh peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Dalam hal ini, pemerintah memiliki peran penting dalam melakukan sertifikasi pesawat serta mengembangkan infrastruktur transportasi udara. Langkah-langkah nyata perlu diambil untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, dan etos kerja yang tinggi pada sumber daya manusia (SDM) di sektor ini.

Politeknik Penerbangan Surabaya menawarkan tujuh Program Studi Diploma III, salah satunya adalah Manajemen Transportasi Udara (MTU). Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang bertujuan mengembangkan dan melatih SDM di sektor perhubungan udara, Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen menyediakan fasilitas dan tenaga pengajar profesional untuk mencapai keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III yang tersedia di Politeknik Penerbangan Surabaya antara lain: Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Lalu Lintas Udara (LLU), Teknik Pesawat Udara (TPU), Manajemen Transportasi Udara (MTU), Komunikasi Penerbangan (KP), dan Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Politeknik Penerbangan Surabaya, sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan, memiliki tugas utama untuk mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara, dengan komitmen yang kuat

dalam menyediakan fasilitas dan pengajar profesional guna mendukung tercapainya keselamatan dan keamanan penerbangan. Manajemen Transportasi Udara adalah bagian penting dari layanan transportasi udara yang harus dibangun secara profesional, bertanggung jawab, dan disiplin, mengingat perannya yang sangat besar dalam keselamatan, keamanan, dan efisiensi penerbangan. Untuk menghasilkan SDM yang handal dan profesional di bidang Manajemen Transportasi Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya, khususnya program studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), menyelenggarakan pelatihan bagi para tarunanya agar mereka dapat memahami situasi nyata di lapangan sesuai dengan yang telah dipelajari, serta mengetahui tantangan yang akan mereka hadapi di dunia kerja. Melalui kegiatan *On the Job Training* (OJT), diharapkan para peserta didik di bidang Manajemen Transportasi Udara ini dapat mengaplikasikan ilmu yang mereka peroleh, mengembangkan kemampuan berpikir kritis, serta mampu menyelesaikan masalah dan menghadapi kendala yang muncul di lapangan.

Berdasarkan pengamatan penulis selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan Berau, penulis menemukan permasalahan bahwa kurangnya penerapan budaya keselamatan kerja (*safety culture*) pada kegiatan/pergerakan di *Apron*. Judul permasalahan yang diangkat oleh Penulis adalah **“PENERAPAN SAFETY CULTURE DI APRON BERDASARKAN HAZARD IDENTIFICATION RISK ASSESSMENT PADA UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I KALIMARAU BERAU”**.

Program OJT merupakan sarana untuk memotivasi dan mengembangkan kreativitas peserta, dengan memberikan kesempatan untuk menerapkan pengetahuan di dunia kerja nyata. Peserta diharapkan dapat mengaplikasikan ilmu yang diperoleh, dan penulis memanfaatkan

kesempatan ini untuk memperluas wawasan serta belajar langsung di lapangan, khususnya di Bandara Kelas I Kalimantan Berau.

1.2 Maksud dan Manfaat

1.2.1 Bagi Kampus

Maksud dan Manfaat dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Menghasilkan lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi yang diakui sesuai standar nasional dan internasional.
2. Menciptakan lulusan perwira transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi dan kuat di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pelayanan jasa dan membangun pengalaman memasuki industri penerbangan.
4. Membentuk jalinan hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik penerbangan surabaya dengan bandar udara, perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Membentuk karakter dan kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

1.2.2 Bagi Taruna

Adapun Maksud dan Manfaat untuk taruna dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Menjadikan taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut.
2. Memahami apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On the Job Training* terutama

yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.

3. Mendapatkan pemahaman dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Menjalinkan kerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana teamwork dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.
5. Memahami kegiatan kerja yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat *On the Job Training (OJT)*.
6. Dapat mempraktikkan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training (OJT)*.
7. Melakukan penyesuaian dan kesiapan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
8. Melihat beragam bentuk penyelesaian masalah yang ada di dunia kerja serta cara bagaimana penyelesaiannya.

BAB 2

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat



Gambar 2.1 Bandara Kalimantan

Bandar Udara Kelas I Kalimantan didirikan tahun 1976 dengan kategori bandara perintis. Fasilitas Bandar Udara Kalimantan telah beberapa kali dilakukan peningkatan, diantaranya mulai peningkatan landasan pacu (*runway*) dan peralatan navigasi yang kemudian menjadikan Bandar Udara Kalimantan sebagai bandar udara kelas I.

Sejarah awal berdirinya Bandar Udara Kalimantan memiliki panjang *runway* hanya 650 meter, mengingat pesawat yang mendarat hanya pesawat kecil jenis MAF 506 dengan jumlah penumpang 5 orang dan 2 awak pesawat. Pesawat jenis ini, sering disebut pesawat Capung dan Apron saat itu masih menggunakan plat. Memasuki periode tahun 1990-an, dilakukan peningkatan dengan pesawat yang mendarat dengan jenis Cassa dengan Airline Deraya, Pelita, Asahi, DAS dengan type 100 dan 200 dengan menggunakan landasan lama yang berada tepat di sisi jalan raya Teluk Bayur. Sehubungan dengan telah banyak dilakukan pengembangan dan renovasi untuk peningkatan fasilitas, jenis pesawat yang mendarat juga mengalami peningkatan pada tahun 2002, yakni jenis ATR 42 milik perusahaan penerbangan yang beroperasi di Kalimantan seperti Deraya, DAS, dan Kal Star.

Tampak satelit Bandar Udara Kalimantan Berau, Kalimantan Timur dapat dilihat dibawah ini:



Gambar 2.2 Layout Bandara

Pada tahun 2010, Bandara Kalimarau dilakukan pengembangan pembangunan gedung terminal baru yang dana nya berasal dari APBD Kabupaten Berau dengan nilai Rp. 480.000.000.000. Terminal baru dilengkapi dengan gedung terminal 2 lantai dan 2 unit Garbarata. Peletakan batu pertama pembangunan dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Kemudian, pada tahun 2011 dilakukan perpanjangan landasan pacu dari 1,850 M x 30 M menjadi 2,250 M x 45 M dan diresmikan pada tahun 2012. Dengan landasan pacu baru tersebut, Bandara Kalimarau dapat didarati maskapai Trigana Air menggunakan Boeing 737-200 dan Sriwijaya Air menggunakan Boeing 737-300. Gedung terminal baru Bandara Kalimarau diresmikan secara kolektif oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di Balikpapan.

Bandara Kalimarau ini awalnya berada pada dekat jembatan kompleks UPBU yang sekarang, dengan berjalannya waktu bandara dipindah ke skadron. Karena perkembangan di dunia penerbangan semakin maju, bandara Kalimarau dipindah ke lokasi yang sekarang. Dengan ancaman dari banyak penduduk dilakukan penggusuran, itu pun demi kemajuan perekonomian mereka juga.

Pada wilayah bandara nya sendiri, terdapat gunung yang terdapat pada landasan 01 yang awalnya menjadi *Obstacle* yang sangat berbahaya karena sempat terjadi tabrakan antara gunung dengan pesawat. Namun sekarang *Obstacle* tersebut telah dihilangkan oleh pemerintah dan pengoperasian bandara pun berjalan dengan lancar.

Untuk saat ini, pelayanan jasa penerbangan dilakukan oleh Wings Air (ATR 72-600) dengan rute PP Berau (BEJ) – Samarinda (AAP) dan PP Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN), Batik Air (A320) dengan rute PP Berau (BEJ) – Surabaya (SUB) dan PP Berau (BEJ) – Jakarta (CGK), Citilink (ATR 72 – 600) dengan rute Balikpapan (BPN) – Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN) serta Smart Aviation (C208B) dengan rute Maratua (RTU) – Berau (BEJ) – Maratua (RTU).

2.1.1 Data Umum

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan Berau adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Bandara

1.	Nama Bandar Udara	BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU
2.	Status Penggunaan	BANDARA KOMERSIL
3.	Lokasi Bandar Udara	TANJUNG REDEB – KAB. BERAU, PROV. KALIMANTAN TIMUR
4.	Alamat Bandar Udara	JL. KALIMARAU, TELUK BAYUR, BERAU, 77315, KALIMANTAN TIMUR
5.	Indikator Lokasi Bandar Udara	IATA: BEJ; ICAO: WAQT
6.	Koordinat	02 09' 00" N ; 117 26' 00"E
7.	Penyelenggara	UPT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
8.	Dimensi Runway	2,250 M x 45 M
9.	Arah dan Jarak ke Kota	4,14 <i>Nautical Miles heading 89,03 degrees</i> ke kota Tanjung Redeb
10.	E-mail	bandara_kalimarau@yahoo.co.id upbu_berau@dephub.go.id

		Microsite: dephub.go.id/go.id/org/upbuka limarau
11.	Jam Operasi	PELAYANAN PESAWAT UDARA: 07:00 – 20.00 WITA / 23.00-12.00 UTC ADMINISTRASI BANDAR UDARA: 08.00 – 16.30 WITA / 00.00 – 08.30 UTC
12.	No. Telepon	(0554) 2741966 / 081289405611

2.1.2 Fasilitas Sisi Darat

A. Gedung Terminal



Gambar 2.3 Gedung Terminal Bandara

Spesifikasi gedung terminal bandara :

- 1) Luas : 16,162 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

Fasilitas yang ada di terminal bandara :

- 1) *Arrival Hall*
- 2) *Departure Hall*
- 3) *Smoking Area*
- 4) *ATM Centre*
- 5) *Ruang AVSEC*
- 6) *Customer Service*
- 7) *Money Changer*
- 8) *Commercial Area*
- 9) *Check In Area*

- 10) Lounge
- 11) Ruang AMC
- 12) Immigration
- 13) Ruang Ticketing
- 14) Poliklinik

B. Kantor Administrasi Operasional Bandara



Gambar 2.4 Gedung Administrasi Bandara

Spesifikasi bangunan :

- 1) Luas : 703 m^2
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

C. Gedung Kargo



Gambar 2.5 Gedung Pelayanan Kargo

Spesifikasi gedung kargo :

- 1) Luas : 592 m^2
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

E. Gedung Power House



Gambar 2.6 Gedung *Power House*

Spesifikasi gedung :

- 1) Luas : 522 m²
- 2) Permukaan: Beton
- 3) Kondisi : Baik

D. Tower Air Traffic Controller (ATC)



Gambar 2.7 Tower Air Traffic Controller (ATC)

Spesifikasi Tower ATC

- 1) Luas : 545 m²
- 2) Permukaan: Beton
- 3) Kondisi : Baik

E. Gedung PKP-PK



Gambar 2.8 Gedung PKP-PK

Spesifikasi gedung PKP-PK :

1) Luas : 1000 m^2



2) Permukaan : Beton



3) Kondisi : Baik

2.1.3 Fasilitas Sisi Udara

A. Runway

Spesifikasi Runway :

- 1) Permukaan : *Flexible*
- 2) Kekuatan (PCN) : *39/asphalt Hotmix*
- 3) Kondisi : Baik
- 4) Dimensi :
 - Area 01 : 45 M x 2250 M
 - Area 19 : 45 M x 2250 M

B. Taxiway

Spesifikasi Taxiway :

- 1) Permukaan : *Asphalt/Rigid*
- 2) Kekuatan : *125,500 Lbs / Asphalt*
- 3) Kondisi : Baik
- 4) Dimensi :
 - T/X WAY A : 108 M x 15 M (Skadron)
 - T/X WAY B : 179 M x 23 M
 - T/X WAY C : 179 M x 23 M

C. Apron

Spesifikasi Apron :

- 1) Permukaan : *Asphalt/Rigid*
- 2) Kekuatan (PCN) : *125,500 Lbs / Asphalt*
/B/X/T/ Rigid
- 3) Dimensi : 288 M x 100 M

Spesifikasi *Runway Strip* :

Spesifikasi *Runway Strip* :

- 1) Luas : 2850 M x 150 M
- 2) Permukaan : Urugan Tanah Pilihan
- 3) Kondisi : Butuh Perbaikan

2) Permukaan : Urugan Tanah Pilihan

3) Kondisi : Butuh Perbaikan

E. GSE (Ground Support Equipment) Parking

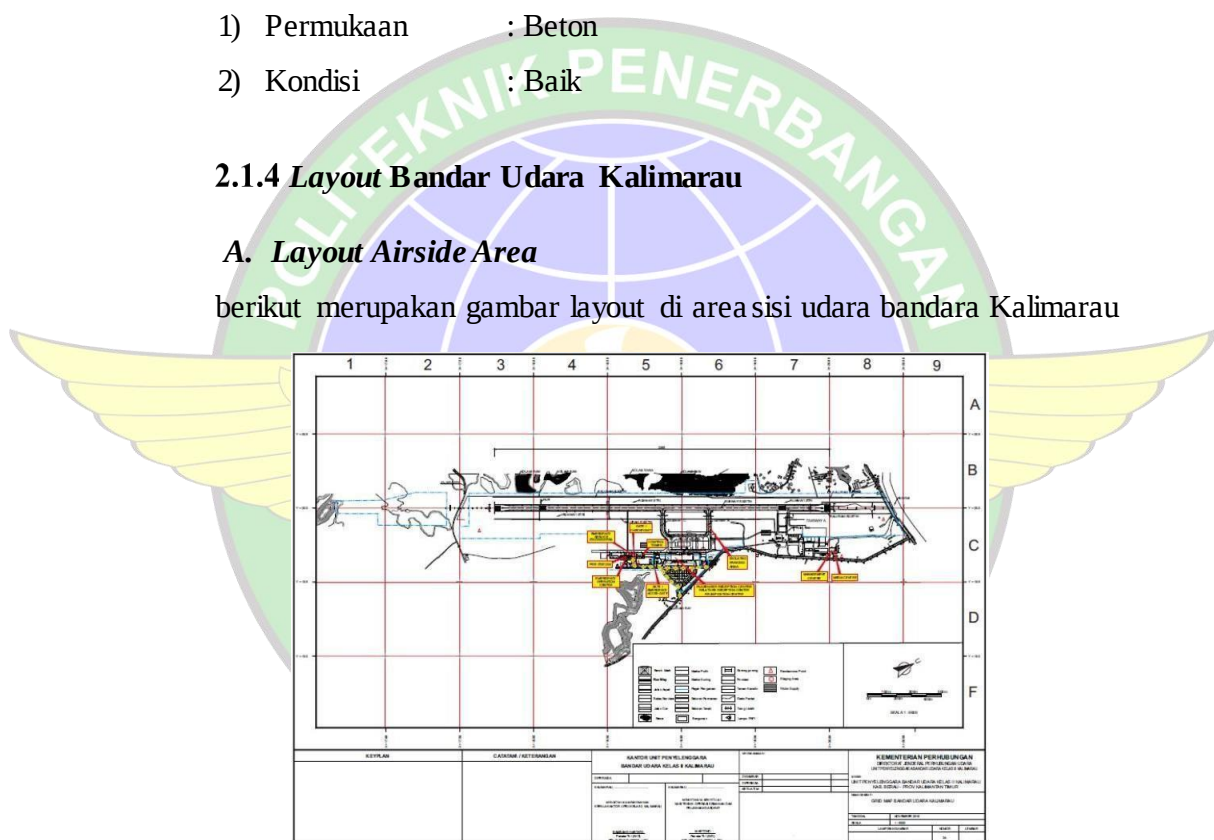
- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

2) Kondisi : Baik

2.1.4 Layout Bandar Udara Kalimantan

A. Layout Airside Area

berikut merupakan gambar layout di area sisi udara bandara Kalimantan



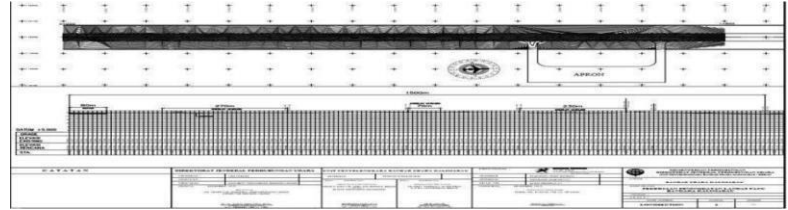
Gambar 2.9 *Layout Airside Bandara*

Keterangan :

Batas – batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)

B. Layout Runway

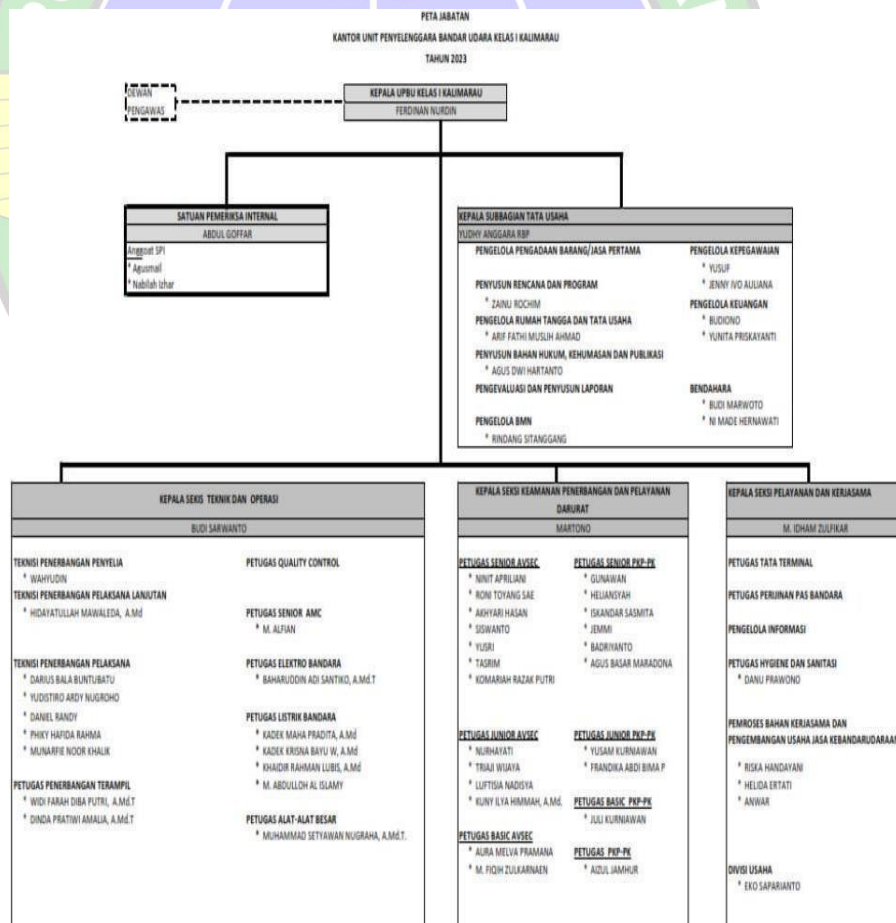
Berikut merupakan gambar layout *Runway* bandara Kalimantan



Gambar 2.10 Layout Runway Bandara

2.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Setiap bandar udara memiliki susunan atau struktur organisasi guna memudahkan dalam menyelesaikan pekerjaan serta agar suatu organisasi dapat lebih terstruktur. Dibawah ini merupakan struktur organisasi dari Bandar Udara Kalimantan Berau :



Gambar 2.11 Struktur Organisasi Perusahaan

Adapun tugas dan wewenang setiap bidang dari struktur organisasi diatas :

1. Kepala Kantor UPBU

Kepala Kantor UPBU bertugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha

Memiliki tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.

3. Kepala Seksi Teknik dan Operasi

Memiliki tugas melakukan pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control*), penyusunan jadwal penerbangan (*Slot Time*).

4. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat

Memiliki fungsi penyiapan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, Pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos, dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan, dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program/ASP*), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan*), dan *Contingency Plan*.

5. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama

Memiliki tugas melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan pengendalian pelayanan maksimal bandar

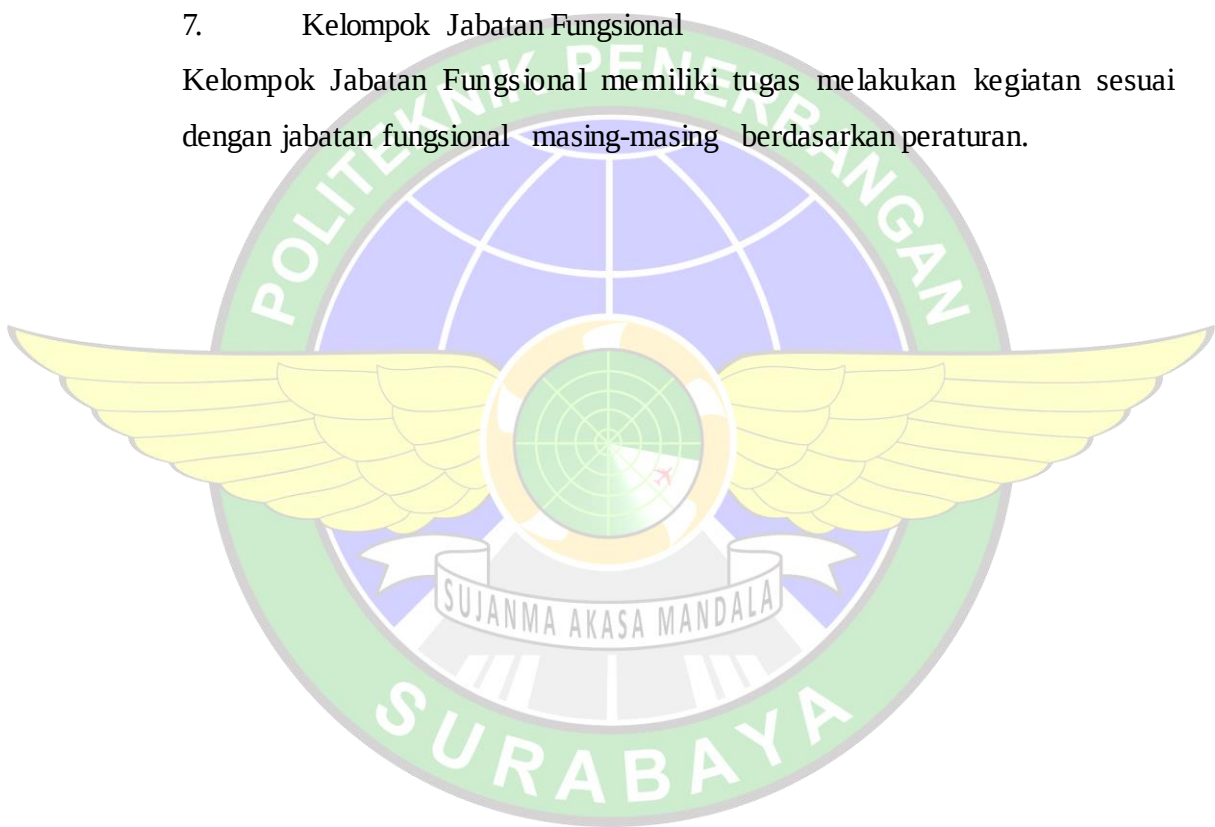
udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.

6. Ketua Kelompok Jabatan Fungsional

Ketua kelompok jabatan fungsional merupakan tenaga fungsional tertentu atau fungsional umum yang diberi tugas tambahan untuk membantu pimpinan unit kerja dalam mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan tugas jabatan fungsional.

7. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok Jabatan Fungsional memiliki tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan.



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Kebandarudaraan

***Aerodrome.** A defined area on land or water (including any buildings, installations, and equipment) intended to be used either wholly or on part for the arrival, departure, and surface movement of aircraft.* Intinya, Aerodrome adalah bandar udara atau lapangan terbang, tetapi definisinya menekankan pada area yang terancang jelas untuk operasional pesawat. (International Civil Aviation Organization (ICAO), 2009).

Menurut UU No. 1 Tahun 2009, Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. (UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN, 2009)

3.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)

Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) merupakan bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas untuk menyediakan layanan penerbangan serta jasa yang berkaitan dengan bandar udara, serta mengelola aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban penerbangan di bandar udara yang belum dikelola secara komersial.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2024 merupakan perubahan keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Perubahan ini bertujuan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam penyelenggaraan bandar udara yang belum

dikelola secara komersial. Beberapa ketentuan yang mengalami perubahan meliputi Pasal 39 dan daftar Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara serta satuan Pelayanan Bandar Udara yang tercantum dalam Lampiran II.

3.3 Badan Layanan Umum (BLU)

Badan Layanan Umum (BLU) adalah instansi pemerintah yang menyediakan barang dan jasa kepada masyarakat tanpa fokus pada keuntungan, dengan mengutamakan efisiensi dan produktivitas. Reformasi keuangan negara mendorong penganggaran berbasis kinerja untuk meningkatkan efisiensi penggunaan dana pemerintah, yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. BLU diharapkan menjadi langkah awal dalam pembaruan manajemen keuangan sektor publik untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

3.4 Airside

Zona ini bukan zona udara, melainkan zona yang mengatur pergerakan pesawat dan pendukungnya. Zona ini menggambarkan bagaimana titik-titik lokasi saling terhubung melalui operasi pergerakan pesawat. Di zona ini, terdapat transisi dari bangunan terminal sebagai area pergerakan penumpang menuju pintu gerbang, serta *apron* sebagai area pergerakan pesawat. Zona ini menggambarkan proses keberangkatan pesawat yang dimulai dari pintu gerbang-apron, menuju *taxiway*/landas hubung, menuju *holding pad*/landasan hubung keluar ke *runway*, dan lepas landas hingga terbang di udara. Proses pendaratan, yang merupakan kebalikan dari lepas landas, juga digambarkan dalam diagram tersebut.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara menetapkan standar teknis untuk fasilitas bandar udara, termasuk area *airside* yang meliputi landas pacu

(*runway*), *taxiway*, *apron*, dan area pergerakan pesawat lainnya. Peraturan ini bertujuan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan efisiensi operasional penerbangan.

Dalam peraturan tersebut, terdapat ketentuan mengenai standar kebutuhan dan standar teknis fasilitas bandar udara yang harus dipenuhi oleh Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara. Standar kebutuhan mencakup fasilitas minimal yang harus tersedia untuk mendukung pelayanan dan keselamatan penerbangan, sedangkan standar teknis mencakup parameter spesifik yang harus dipenuhi agar fasilitas dapat dioperasikan secara aman dan efisien.

Selain itu, peraturan ini juga mengatur mengenai personel bandar udara yang harus memiliki sertifikat kompetensi sesuai dengan bidang tugasnya, termasuk personel yang bertanggung jawab atas operasional *airside* seperti personel pergerakan sisi udara dan personel peralatan pelayanan darat pesawat udara.

3.5 Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 mengatur tentang Standar Teknis dan Operasional yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan sipil pada Bagian 139, yang dikenal sebagai *Manual of Standard CASR Part 139 Volume I*, dengan fokus pada *aerodrome* daratan (bandar udara). Inti dari peraturan ini mencakup:

1. Standar keselamatan penerbangan sipil yang harus dipenuhi oleh bandar udara dalam aspek operasional dan teknis.
2. Fasilitas dan infrastruktur bandar udara yang harus memenuhi standar internasional untuk mendukung keselamatan penerbangan, termasuk landasan pacu, *taxiway*, *apron*, serta area pengoperasian pesawat.

3. Prosedur dan pengawasan operasional yang diperlukan untuk menjamin keselamatan penerbangan di bandar udara, dengan melibatkan inspeksi dan sertifikasi.
4. Tanggung jawab pengelola bandar udara untuk memenuhi persyaratan keselamatan dan operasional yang ditetapkan.

Keputusan ini bertujuan untuk memastikan bandar udara di Indonesia mematuhi standar keselamatan internasional dalam operasionalnya, yang berdampak pada efisiensi, keselamatan, dan keamanan penerbangan.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011 mengatur petunjuk dan tata cara perizinan bagi personel bandar udara, termasuk pengatur pergerakan pesawat di apron (*Apron Movement Control/AMC*). AMC bertanggung jawab atas pengawasan dan pengaturan pergerakan pesawat di area apron, memastikan keselamatan dan ketertiban operasional.

3.6 Safety Management System(SMS)

An Safety Management System (SMS) is a system to assure the safe operation of aircraft through effective management of safety risk. This system is designed to continuously improve safety by identifying hazards, collecting and analysing data and continuously assessing safety risks. The SMS seeks to proactively contain or mitigate risks before they result in aviation accidents and incidents. It is a system that is commensurate with the organization's regulatory obligations and safety goals (International Civil Aviation Organization Doc 9859, 2013).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional yang membahas tentang:

1. Tujuan dan Sasaran Keselamatan Penerbangan: Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia dengan menciptakan sistem yang terkoordinasi, terstruktur, dan terintegrasi dalam berbagai aspek penerbangan.
2. Program Keselamatan Penerbangan: Mengatur program-program yang harus dilakukan oleh pemerintah, badan usaha, dan pemangku kepentingan lainnya dalam rangka meningkatkan keselamatan penerbangan nasional, termasuk pengelolaan risiko dan pengawasan operasional.
3. Penyusunan dan Pelaksanaan Program: Menyusun langkah-langkah yang perlu diambil oleh pihak terkait dalam rangka implementasi program keselamatan penerbangan, mulai dari kebijakan, prosedur, hingga evaluasi.
4. Peran Sumber Daya Manusia: Mengatur tentang pelatihan dan kompetensi i personel yang terlibat dalam industri penerbangan, untuk memastikan mereka memiliki kualifikasi yang sesuai dalam mendukung keselamatan penerbangan.
5. Pemantauan dan Evaluasi: Program ini mencakup mekanisme pemantauan dan evaluasi berkelanjutan untuk mengukur efektivitas program keselamatan penerbangan yang telah dijalankan.

Secara keseluruhan, peraturan ini berfokus pada menciptakan sistem keselamatan yang komprehensif dan terkoordinasi guna mencegah kecelakaan dan insiden penerbangan baik nasional maupun internasional.

3.7 Safety Culture

Safety Culture adalah cerminan dari perilaku, keyakinan, persepsi, dan nilai-nilai yang dimiliki oleh pekerja, yang tercermin dalam sikap mereka terhadap keselamatan (Cox & Cox, 1991).

Budaya merupakan hasil dari berbagai tujuan yang saling terhubung, mencakup interaksi antara aspek psikologis manusia, perilaku pekerjaan, dan situasi organisasi. Sementara itu, *safety culture* adalah upaya yang dapat

diamati di mana seluruh anggota organisasi fokus pada peningkatan keselamatan dalam aktivitas sehari-hari mereka (Cooper, 2000).

Budaya keselamatan merupakan konsekuensi alami dari keberadaan manusia dalam sistem penerbangan. Budaya keselamatan telah dijelaskan sebagai "bagaimana orang berperilaku dalam kaitannya dengan keselamatan dan risiko saat tidak ada yang mengawasi". Budaya ini merupakan ekspresi tentang bagaimana keselamatan dipersepsikan, dihargai, dan diprioritaskan oleh manajemen dan karyawan dalam suatu organisasi, dan tercermin dalam sejauh mana individu dan kelompok:

- a) menyadari risiko dan bahaya yang diketahui yang dihadapi oleh organisasi dan aktivitasnya;
- b) terus berperilaku untuk menjaga dan meningkatkan keselamatan;
- c) mampu mengakses sumber daya yang diperlukan untuk operasi yang aman;
- d) bersedia dan mampu beradaptasi saat menghadapi masalah keselamatan;
- e) bersedia mengomunikasikan masalah keselamatan; dan
- f) secara konsisten menilai perilaku terkait keselamatan di seluruh organisasi.

Annex 19 mengharuskan Negara dan penyedia layanan untuk mempromosikan budaya keselamatan yang positif dengan tujuan membina implementasi manajemen keselamatan yang efektif melalui SSP/SMS. (ICAO, 2018)



Gambar 3.1 Konsep Pengembangan *Safety Culture*

3.8 Ground Handling

Ground Handling terdiri dari kata “*ground*” dan “*handling*“. *Ground* yaitu darat atau didarat yang berarti bandar udara, *Handling* berasal dari kata “*hand* atau *handle*” yaitu tangan atau tangani. Terlibat dalam makna berarti menangani dan melaksanakan pekerjaan dengan penuh kesadaran. Handling mengacu pada penanganan atau pelayanan yang sering kita lihat, yaitu. kata “*ground service*” penggunaan istilah lain “*ground operation*”, “*ground service*”, maupun “*airport service*”, dll. Pelayanan Bandar Udara pada dasarnya mempunyai arti yang sama, dan merupakan kegiatan suatu maskapai penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan penumpang dan bagasinya, serta fasilitas penunjang transportasinya. Merujuk pada Pesawat yang lepas landas dan mendarat selama berada di bandara.

Sederhananya, “*Ground Handling*” atau “Manajemen Operasi Darat” adalah pengetahuan atau keterampilan menangani pesawat udara ketika berada di landasan, serta menangani kargo dan penumpang di terminal dan area kargo (Wardana & Nasution, 2024).

3.9 Identifikasi

Identifikasi mencakup berbagai pendekatan yang menjelaskan bagaimana individu membentuk identitas mereka melalui interaksi dengan lingkungan sosial dan internalisasi norma-norma tertentu. Sigmund Freud dalam teori psikoanalitiknya mengemukakan bahwa identifikasi terjadi melalui proses internalisasi figur otoritas, yang membantu individu mengatasi konflik batin dan membentuk kepribadian. Henri Tajfel dan John Turner, melalui teori identitas sosial, menyoroti pentingnya afiliasi kelompok dalam pembentukan identitas, di mana individu cenderung mendefinisikan diri mereka berdasarkan keanggotaan dalam kelompok sosial tertentu. Teori pembelajaran sosial Albert Bandura menunjukkan bahwa identitas dapat terbentuk melalui observasi dan imitasi terhadap perilaku model, sementara Erving Goffman menekankan bahwa identitas dibentuk dalam interaksi sosial

sebagai bagian dari "pertunjukan" yang dilakukan untuk mempengaruhi persepsi orang lain.

Selain itu, teori interaksionisme simbolik George Herbert Mead mengungkapkan bahwa identitas terbentuk melalui komunikasi simbolik dan pemahaman diri dalam konteks sosial. Erik Erikson, dalam teorinya tentang krisis identitas, mengidentifikasi pentingnya pencarian jati diri pada masa remaja sebagai bagian dari perkembangan psikososial individu.

3.10 Hazard

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) Tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*), *Hazard* berarti suatu kondisi, objek atau aktivitas yang berpotensi menyebabkan cedera pada personel, kerusakan pada peralatan atau struktur, kerugian material, atau penurunan kemampuan untuk menjalankan fungsi yang ditentukan.

3.11 Hazard Identification and Risk Assessment (HIRA)

Memahami sistem dan lingkungan operasinya penting untuk mencapai kinerja keselamatan yang tinggi. Bahaya dapat ditemukan selama siklus hidup operasional, melalui laporan karyawan atau investigasi insiden. Analisis bahaya ini harus dilakukan dalam konteks sistem. Konteks ini penting untuk menghindari atribusi kejadian pada "kesalahan manusia", di mana cacat dalam sistem dapat diabaikan, tetap laten untuk kejadian di masa mendatang dan berpotensi lebih serius.

Dalam penerbangan, *Hazard* dapat dianggap sebagai potensi bahaya yang tidak aktif yang hadir dalam satu bentuk atau lainnya dalam sistem atau lingkungannya. Potensi bahaya ini dapat muncul dalam berbagai bentuk, misalnya: sebagai kondisi alami (misalnya medan) atau status teknis (misalnya marka landasan pacu). *Hazard* merupakan bagian yang tidak dapat dihindari dari aktivitas penerbangan, namun, manifestasinya dan

kemungkinan konsekuensi yang merugikan dapat diatasi melalui strategi mitigasi yang bertujuan untuk menahan potensi bahaya yang mengakibatkan kondisi yang tidak aman. Penerbangan dapat hidup berdampingan dengan bahaya selama bahaya tersebut dikendalikan. (International Civil Aviation Organization Doc 9859, 2013)

Tujuan dari *Hazard Identification and Risk Assessment* (HIRA) adalah :

- 1) Menjelaskan sistem identifikasi bahaya dan bagaimana data tersebut dikumpulkan.
- 2) Menjelaskan proses untuk pengkategorian bahaya/risiko dan prioritas selanjutnya untuk penilaian keselamatan yang terdokumentasi.
- 3) Menjelaskan bagaimana proses penilaian keselamatan dilakukan dan bagaimana rencana tindakan pencegahan diimplementasikan.

Kriteria dari *Hazard Identification and Risk Assessment* (HIRA) :

- a) Bahaya yang teridentifikasi dievaluasi, diprioritaskan, dan diproses untuk penilaian risiko sebagaimana mestinya.
- b) Ada proses terstruktur untuk penilaian risiko yang melibatkan evaluasi tingkat keparahan, kemungkinan, tolerabilitas, dan pengendalian pencegahan.
- c) Prosedur identifikasi bahaya dan penilaian risiko berfokus pada keselamatan penerbangan sebagai konteks fundamentalnya.
- d) Proses penilaian risiko menggunakan lembar kerja, formulir, atau perangkat lunak yang sesuai dengan kompleksitas organisasi dan operasi yang terlibat.
- e) Penilaian keselamatan yang telah diselesaikan disetujui oleh tingkat manajemen yang sesuai.
- f) Ada proses untuk mengevaluasi efektivitas tindakan korektif, pencegahan, dan pemulihan yang telah dikembangkan.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Staff Instruction 19-02*) tentang Sistem Pelaporan

Sukarela *Voluntary Reporting System* (VRS), terdapat kriteria penilaian terhadap probabilitas kejadian dan konsekuensi risiko.

Tabel dibawah ini berfungsi untuk mengukur probabilitas kejadian atau seberapa sering peristiwa tersebut terjadi. Tabel ini berisi 5 kriteria yang memiliki deskripsi atas penilaian dan dapat digunakan untuk mengklasifikasikan setiap temuan berdasarkan sering atau tidaknya hal tersebut terjadi.

Tabel 3. 1 Nilai Probabilitas Kejadian

Level	Definition	Value
Extremely Improbable	Almost inconceivable that the event will occur	1
Improbable	Veryunlikely to occur (not known to have occurred)	2
Remote	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely)	3
Occasional	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently)	4
Frequent	Likely to occur many times (has occurred frequently)	5

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :KP 242 Tahun 2017

Tabel dibawah ini digunakan untuk mengukur konsekuensi atau akibat yang nanti akan ditimbulkan bila terjadi hal-hal yang tidak sesuai dengan unsur safety. Ada 5 kriteria dalam tabbel ini yang mana pada setiap kriteria berisi definisi, arti/akibat yang akan ditimbulkan, dan nilai yang didapatkan berdasarkan angka dan huruf untuk penilaiannya.

Tabel 3. 2 Nilai Konsekuensi Risiko

Severity of Consequence (S)		
Level	Definition	Value
Catastrophic	Equipment destroyed Multiple deaths	A
Hazardous	A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that the operators cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely. Serious Injury Major equipment damage	B

Major	A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions as a result of increase in workload, or as a result of conditions impairing their efficiency Serious Incident Injury to persons	C
Minor	Nuisance Operating limitations Use of emergency procedures Minor incident	D
Negligible	Little consequences	E

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :KP 242 Tahun 2017

Tabel ini menunjukkan hasil yang nanti akan didapatkan jika *Hazard Identification and Risk Assessment* (HIRA) telah dilakukan.

Tabel 3.3 Penilaian Konsekuensi Risiko & Probabilitas Risiko

Likelihood (L)						
Severity of Consequence						
	Extremely Improbable	Improbable	Remote	Occasional	Frequent	
	1	2	3	4	5	
Catastrophic	A	Moderate	Moderate	High	High	High
Hazardous	B	Low	Moderate	Moderate	High	High
Major	C	Low	Moderate	Moderate	Moderate	High
Minor	D	Low	Low	Moderate	Moderate	Moderate
Negligible	E	Low	Low	Low	Moderate	Moderate

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :KP 242 Tahun 2017

cara untuk mendapatkan hasil tersebut adalah dengan cara :

Probabilitas X Konsekuensi Risiko

Contohnya jika diketahui suatu peristiwa memiliki probabilitas risiko Hazardous tabel kriteria penilaian risiko *Extremely Improbable* atau bernilai 1 dan tingkat keparahannya bernilai Catastrophic atau A. Maka huruf dan angka yang telah didapatkan akan dikalikan. Sehingga nilai yang akan

didapatkan adalah 1A, begitu juga seterusnya sesuai dengan hasil yang telah didapatkan sebelumnya.

Tabel dibawah ini berfungsi untuk menetapkan kriteria dalam menilai risiko. Tabel ini juga mengklasifikasikan nilai yang diperoleh dari evaluasi tingkat konsekuensi dan probabilitas risiko. Dengan demikian, langkah mitigasi yang tepat dapat ditentukan jika ditemukan masalah yang berpotensi mengancam keselamatan. Penanganan mitigasi harus disesuaikan dengan situasi yang ada dan tidak bisa digeneralisasi untuk memastikan tercapainya tingkat keselamatan transportasi udara yang optimal. Setelah melakukan penilaian risiko, langkah mitigasi atau penanganan yang sesuai akan segera diambil untuk meminimalkan dampak terhadap keselamatan operasional pesawat, terutama di apron Bandar Udara Kalimantan Berau.

Tabel 3.4 Kriteria Penilaian Risiko

Assessment risk index	Suggested criteria
HIGH (5A,5B,5C,4A,4B,3A)	Unacceptable under the existing circumstances
MODERATE (5D,5E,4C,4D,4E,3B,3C,3D,2A,2B,2C,1A)	Acceptable after review of operations
LOW (3E,2D,2E,1B,1C,1D,1E)	Acceptable

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :KP 242 Tahun 2017

BAB 4

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Taruna D III Manajemen Transportasi Udara Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa wilayah kerja di Bandar Udara Kalimantan Berau, Kalimantan Timur. Berikut merupakan wilayah kerja yang meliputi:

4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)

a. Tugas

- Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pelaksanaan penumpang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA / NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus.
- Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoperasian CCTV Security, dan Patroli di kawasan Terminal dan *Airside* Bandara.
- Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patroli di kawasan non terminal, objek vital, dan perkantoran

b. Ruang Lingkup Wilayah Kerja AVSEC

- *Terminal Protection Security Section*

Dalam hal ini AVSEC melakukan pengamanan dan pemeriksaan pada Pintu *Airside* (PA), Terminal Kedatangan, dan *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP), dan *Passenger Security Check Point* (PSCP) yaitu :

- a. Pemeriksaan Izin masuk Daerah Keamanan Terbatas (DKT) / Pas Bandar Udara
- b. Pemeriksaan khusus Personel Bandar Udara beserta barang bawaan
- c. Pemeriksaan Barang
- d. Patroli Daerah Keamanan Terbatas (DKT)

e. Patroli Lobi Terminal

f. Pengoperasian CCTV

- *Non Terminal Protection Security Section*

Standar Operasional Prosedur (SOP) & Perimeter ini digunakan sebagai petunjuk dalam proses dan pelaksanaan pengamanan area publik dan Sisi Udara pada Pos Lima, Pos Mike, dan Pos Kargo di Bandar Udara Kelas I Kalimantan yang terdiri dari:

c. Pemeriksaan orang dan kendaraan yang masuk ke sisi udara

d. Pengamanan area publik

e. Patroli di area publik dan sisi udara

f. Menjaga keamanan dan ketertiban area publik

g. Pengamanan sisi udara

h. Pengamanan perimeter

i. Daerah kargo

j. Gedung Administration Operation Building (AOB)

k. Daerah Service Road

l. Drop Zone dan Pick Up Zone

- *Airport Security Screening Section*

Dalam hal ini yaitu bertugas untuk memeriksa penumpang dan barang di tempat :

1) *Passenger Security Check Point (PSCP)*

2) *Out of Gauge (OOG) Screening*

3) *Hold Baggage Security Check Point (HBSCP)*

Berikut merupakan tugas petugas AVSEC dalam melakukan pemeriksaan:

a. Memeriksa boarding pass, kartu identitas penumpang dan Pass ID

b. Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*)

c. Operator mesin X-Ray

d. Pemeriksa bagasi

e. Pemeriksa penumpang menggunakan HHMD atau secara manual

Berikut merupakan tugas *flow control* dan pemeriksa bagasi penumpang:

- a. Memeriksa izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas dan Ruang Tunggu
- b. Mengatur, Memeriksa, dan Mengarahkan serta Memastikan, antara lain:
 - 1) Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada *conveyor belt* mesin X-Ray pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan.
 - 2) Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci, dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin X-Ray.
 - 3) Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin X-Ray
 - 4) Semua cairan, aerosol, dan gel diperiksa melalui mesin X-Ray
 - 5) Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada tempat pemeriksaan keamanan (*Passenger Security Check Point*).
- c. Mengatur antrean penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan.

Berikut merupakan hal yang dilakukan Taruna selama dinas AVSEC :

- Melakukan pemeriksaan orang dan kendaraan di POS LIMA jalur masuk ke Daerah Keamanan Terbatas
- Melakukan penyisiran di area ruang tunggu penumpang
- Melakukan *scanning barcode boarding pass* penumpang
- Menjadi pengatur penumpang beserta barang bawaannya (*flow control*)
- Melakukan pemeriksaan pada penumpang (*body search*) menggunakan alat HHMD maupun secara manual
- Melakukan pemeriksaan pada barang bawaan penumpang dan bagasi jika ditemukan kecurigaan terhadap barang yang dibawa

4.1.2 Unit Apron Movement Control (AMC)

b. Tugas Pokok

Unit AMC memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang, dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.

c. Fungsi

AMC memiliki fungsi untuk pengkoordinasian, pelayanan, dan pengawasan yang meliputi:

- 1) Menjamin keselamatan, kecepatan, dan kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- 2) Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*
- 3) Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron* dengan ADC (Aerodrome Control)
- 4) Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah
- 5) Pelayanan pemanduan parkir pesawat udara
- 6) Pelayanan pencatatan data penerbangan
- 7) Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE yang beroperasi di sisi udara
- 8) Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan, dan kebersihan di sisi udara
- 9) Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon tim

d. Yang dilakukan Taruna saat dinas di AMC yaitu:

- 1) Inspeksi runway di pagi hari pada pukul 06.00-06.30 WITA
- 2) Menjadi pemandu parkir pesawat (*Marshaller*)
- 3) Alokasi *parking stand* pesawat
- 4) Mengisi *Apron Movement Sheet*

- 5) Pengoperasian dan perawatan garbarata (*Aviobridge*)
- 6) Koordinasi dengan unit lain agar pengoperasian di sisi udara berjalan dengan aman dan lancar

4.1.3 Pelayanan Kargo

e. Tugas Pokok

Unit ini memiliki tugas pokok melakukan inspeksi di daerah terminal kargo dan memberikan pelayanan bagi pengguna jasa terminal kargo di Bandar Udara Kelas I Kalimantan

f. Tugas Utama

- 1) Memastikan semua personil (*Kasir, Acceptance, Checker*, dan *AVSEC*) melakukan aktivitas di terminal kargo sesuai dengan prosedur, kewenangan, tugas, dan tanggung jawab masing-masing berdasarkan peraturan yang berlaku.
- 2) Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap produksi Terminal Kargo (*Incoming dan Outgoing*)
- 3) Bersama dengan *AVSEC* melakukan pengawasan terhadap keamanan di area terminal Kargo
- 4) Membuat *log book* harian dan laporan kegiatan operasional Terminal Kargo secara berkala serta melaporkan kepada *Airport Operation Landside & Terminal Section Head*
- 5) Memantau kegiatan operasional fasilitas Perimeter lini 1 dan lini 2
- 6) Memantau kondisi umum dalam terminal kargo Internasional dan domestik
- 7) Memantau ketertiban secara umum di area terminal kargo bandara
- 8) Memantau kebersihan seluruh terminal kargo
- 9) Memantau ketertiban peralatan GSE di terminal kargo lini 1 *Airside*

4.1.4 Pelayanan Informasi

Unit informasi merupakan unit yang memberikan pelayanan berupa informasi penting secara langsung kepada seluruh penumpang. Unit ini menyebarkan informasi dengan menggunakan alat toa elektronik

sehingga informasi yang diberikan bisa tersebar ke seluruh area gedung terminal. Adapun jenis informasi apa saja yang diberikan adalah sebagai berikut:

- *Manual boarding* / waktunya untuk boarding
- *Manual Check In* / Check In Counter telah dibuka
- *Manual landing* / Pesawat telah mendarat
- *Manual last call* / panggilan terakhir untuk penumpang
- Panggilan nama penumpang untuk check in
- Panggilan nama penumpang untuk segera boarding
- Panggilan untuk memasuki ruang tunggu
- Berita barang hilang / ditemukan
- *Delay*
- Penerbangan yang dibatalkan
- Estimasi kedatangan pesawat
- Pindah parkir untuk pengantar penumpang yang parkir kendaraannya ditempat yang salah

4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Pelaksanaan OJT dilakukan selama kurang dari dua bulan, yaitu dari tanggal 6 januari 2025 s/d 28 Februari 2025 di Kantor BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau. Adapun kegiatan yang dilakukan selama OJT yaitu sesuai dengan sket dinas OJT yang telah ditentukan oleh Bandar Udara Kelas I Kalimantan Berau sebagai berikut:

JADWAL BULAN JANUARI 2025																																		
OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU																																		
NO	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		
		rab	kam	jum	sab	sen	sen	rab	kam	jum	sab	sen	sen	rab	kam	jum	sab	sen	sen	rab	kam	jum	sab	sen	sen	rab	kam	jum	sab	sen	sen	rab	kam	jum
1	ARIF FIRMANSYAH								Amc	Amc	Amc	Amc		Ava		Awb	Awb	Awa	Awa	Awb	Amc	Amc	Amc	Amc	Awa	Awa		Amc	Amc	Awb	Awb	Awb	Amc	Amc
2	GILANG RAMADHAN								Awa	Awa	Awb	Awb		Amc		Amc	Amc	Amc	Awa	Awa	Awb	Awb	Awa	Awa	Amc	Amc		Awa	Awa	Awb	Awb	Awb	Amc	Amc
3	FELICIA WINY JUVENTA								Awb	Awb	Awa	Awa		Amc		Amc	Amc	Awb	Awb		Awb	Awb	Amc	Amc	Awa	Awa		Amc	Amc	Awb	Awb	Awb	Amc	Amc
4	ANGELA DEVINA ARYA SUWAND								Awb	Awb	Awa	Awa		Awb		Awa	Awa	Amc	Amc		Amc	Amc	Awa	Awa	Awb	Awb		Amc	Amc	Awb	Awb	Awb	Amc	Amc
5	RIZKA DEWI NUR AULIANA								Awb	Awb	Awb	Awb		Awa		Awb	Awb	Amc	Amc		Amc	Amc	Awa	Awa	Awb	Awb		Amc	Amc	Awb	Awb	Awb	Amc	Amc
6	NABILAH MIRANTI VERDIANA								Amc	Amc	Amc	Amc				Awa	Awa	Awb	Awb		Awa	Awa	Awb	Awb	Amc	Amc		Awb	Awb	Awb	Awb	Awb	Amc	Amc
AV	05.00 - 12.00 WITA																																	
AMC	06.00 - 12.00 WITA																																	
AV	AVSEC																																	
AMC	AMC																																	
	KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)																																	
	CARGO																																	
	TIS & INFORMASI																																	
	adwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT ,																																	
	SENIN : UPACARA SORE																																	
	DIAHRAGA SORE : JAM 16.00 -SELESAI																																	

Gambar 4.1 JadwalDinas On the Job Training (OJT) Bandara Kalimantan Bulan Januari2025

JADWAL BULAN FEBRUARI 2025																													
OJT MTU BANDAR UDARA KALIMARAU																													
NO	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
		sab	dom	sen	sel	rab	kam	jum	sab	dom	sen	sel	rab	kam	jum	sab	dom	sen	sel	rab	kam	jum	sab	dom	sen	sel	rab	kam	jum
1	ARIF FIRMANSYAH		AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA
2	GILANG RAMADHAN	AVA	C		AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AMC	AVA	AVA	AVA	AVA
3	FELICIA WINY JUVENTA	AVA	AMC	C		AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	AMC	C		AMC	AVA	AVA	AMC	C	AVA	C	AVA	AVA	AMC	C	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA
4	ANGELA DEVINA ARYA SUWANDI	AMC	AVA	AVA	C		AMC	AVA	AVA	AVA	AVA	C		AMC	AVA	AVA	AVA	C	AMC	C	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AVA	AVA	AVA	AVA
5	RIZKA DEWI NUR AULIANA	AVA	AVA	AVA	AVA	C		AMC	AMC	AVA	AVA	AVA	C		AVA	C	AVA	AVA	AVA	AVA	C	AVA	C	AVA	C	AVA	AVA	AVA	AVA
6	NABILAH MIRANTI VERDIANA	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA	C		AMC	AVA	AVA	AVA	C		AVA	C	AVA	AVA	AVA	AMC	AVA	C	AVA	C	AVA	AVA	AVA	AVA	AVA
AV	05.00 - 12.00 WITA																												
AMC	06.00 - 14.00 WITA																												
AVA	AVAEC																												
AMC	AMC																												
	KANTOR JAM 08.00-16.30/(sampai tidak ada kegiatan)																												
	CARGO																												
	TIS & INFORMASI																												
jadwal kegiatan wajib SELASA,RABU,KAMIS,JUMAT ,																													
SENIN : UPACARA SORE																													
OLAHRAGA SORE : JAM 16.00 - SELESAI																													

Gambar 4.2 JadwalDinas On the Job Training (OJT) Bandara Kalimarau Bulan Februari2025

4.3 Permasalahan

Pada pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Kalimarau, terdapat permasalahan terkait kurangnya *safety culture* di area apron, yang mengakibatkan banyak pekerja kurang peduli terhadap keselamatan kerja. Selain itu, penerapan *Hazard Identification Risk Assessment* (HIRA) belum berjalan secara maksimal, sehingga banyak bahaya potensial yang tidak teridentifikasi dan tidak ada tindakan pencegahan yang efektif. Kurangnya kesadaran dan penerapan langkah-langkah keselamatan yang tepat dapat meningkatkan risiko kecelakaan di apron dan mengganggu kelancaran operasional bandara.

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG		
	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	TOTAL	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	TOTAL
2023	3025	3028	6053	174209	174152	348361
2024	2691	2693	5384	201565	202039	403604

Gambar 4.3 Data Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Kalimarau tahun 2023-2024

TAHUN	BAGASI			KARGO		
	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	TOTAL	KEBERANGKATAN	KEDATANGAN	TOTAL
2023	998068	1176478	2174546	377057	644407	1021464
2024	1164205	1484621	2648826	272494	1138855	1411349

Gambar 4.4 Data Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Kalimarau tahun2023-2024

Jika dilihat dari data pergerakan pesawat, penumpang, bagasi, dan kargo di Bandar Udara Kalimarau tahun 2023 dan 2024, jumlah pergerakannya meningkat. Dengan meningkatnya pergerakan ini tentunya pengelola bandar udara serta seluruh pihak yang terkait harus selalu berusaha untuk memastikan

keselamatan penerbangan. Aspek keselamatan di *airside* sangatlah penting agar tidak terjadi hal yang merugikan dan dapat mengancam keselamatan penerbangan.

Setelah melakukan observasi selama mengikuti kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Kalimarau Berau, penulis mengidentifikasi permasalahan yang terkait dengan aktivitas di sisi udara (*apron*) yang berpotensi menjadi bahaya dan menimbulkan risiko terhadap keselamatan penerbangan, yaitu :

1. *Foreign Object Debris* (FOD) pada parking stand 2 & 3
2. *Refueling* bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo
3. Petugas *Ground Handling* dan *Marshaller* tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap
4. *Baggage cargo cart* tidak dilengkapi dengan *wheel chock* dan tidak terparkir dengan rapi
5. Terjadi *Error* pada *Control Aviobridge* (*joy stick*) di parking stand 7

Pada tabel dibawah ini dijelaskan mengenai temuan permasalahan yang penulis temukan selama mengikuti kegiatan *On the Job Training* pada unit *Apron Movement Control* (AMC).

Tabel 4.1 Temuan Permasalahan di Apron

NO	TEMUAN	GAMBAR	FREKUENSI KEJADIAN
1	<i>Foreign Object Debris</i> (FOD) pada parking stand 2 & 3		Telah terjadi tetapi jarang

2	<i>Refueling</i> bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo		Telah beberapa kali terjadi
3	Petugas Ground Handling dan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap		Berulang kali terjadi
4	<i>Baggage cargo cart</i> tidak dilengkapi dengan <i>wheel chock</i> dan tidak terparkir dengan rapi		Telah berulang kali terjadi

5	Terjadi <i>Error</i> pada <i>Control Aviobridge</i> (<i>joy stick</i>) di parking stand 7		Telah terjadi tetapi jarang
---	---	--	-----------------------------

Setelah menemukan permasalahan seperti yang telah dijelaskan diatas, Selanjutnya penulis melakukan penilaian menggunakan metode *Hazard Identification and Risk Assessment* (HIRA) yang berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Staff Instruction 19-02*) tentang Sistem Pelaporan Sukarela *Voluntary Reporting System* (VRS).

4.3.1 Penilaian Probabilitas Kejadian

Tabel 4.2 Penilaian Probabilitas Kejadian

NO	TEMUAN	NILAI				
		1	2	3	4	5
1	<i>Foreign Object Debris</i> (FOD) pada parking stand 2 & 3			✓		
2	<i>Refueling</i> bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo				✓	
3	Petugas <i>Ground Handling</i> dan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap					✓
4	<i>Baggage Cargo Cart</i> tidak dilengkapi dengan <i>wheel chock</i> dan tidak terparkir dengan rapi					✓
5	Terjadi <i>error</i> pada control <i>Aviobridge</i> (<i>joystick</i>) di parking stand 7			✓		

4.3.2 Penilaian Konsekuensi Risiko

Tabel 4.3 Penilaian Konsekuensi Risiko

NO	TEMUAN	NILAI				
		A	B	C	D	E
1	<i>Foreign Object Debris</i> (FOD) pada parking stand 2 & 3				✓	

2	<i>Refueling</i> bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo		✓			
3	Petugas <i>Ground Handling</i> dan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap			✓		
4	<i>Baggage Cargo Cart</i> tidak dilengkapi dengan <i>wheelchock</i> dan tidak terparkir dengan rapi				✓	
5	Terjadi <i>error</i> pada control <i>Aviobridge</i> (<i>joystick</i>) di parking stand 7					✓

4.4 Penyelesaian Masalah

Setelah menilai probabilitas dan konsekuensi risiko dari temuan permasalahan diatas, hasilnya dikalikan untuk menentukan tingkat keparahan risiko. Dengan menentukan tingkat keparahan risiko, maka dapat lebih mudah untuk menentukan langkah mitigasi yang perlu dilakukan dan masalah dapat dikendalikan dengan lebih efektif. Berikut tabel hasil penilaian probabilitas dan konsekuensi risiko :

Tabel 4.4 Hasil Penilaian

NO	TEMUAN	PROBABILITAS	KONSEKUENSI	HASIL (PROBABILITAS X KONSEKUENSI)
1	<i>Foreign Object Debris</i> (FOD) pada parking stand 2 & 3	3	D	3D
2	<i>Refueling</i> bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo	4	B	4B
3	Petugas <i>Ground Handling</i> dan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan alat	5	C	5C

	pelindung diri (APD) dengan lengkap			
4	<i>Baggage Cargo Cart</i> tidak dilengkapi dengan <i>wheel chock</i> dan tidak terparkir dengan rapi	5	D	5D
5	Terjadi <i>error</i> pada control <i>Aviobridge (joystick)</i> diparking stand 7	3	E	3E

Untuk mengklasifikasikan hasil indeks penilaian risiko dan usulan kerja, penulis menggunakan tabel dibawah yang akan menampilkan temuan permasalahan serta usulan kerja yang sesuai dengan temuan permasalahan tersebut.

Tabel 4.5 Penilaian dan Usulan Kerja

NO	TEMUAN	HASIL PENILAIAN RISIKO	USULAN KERJA
1	<i>Foreign Object Debris (FOD)</i> pada parking stand 2 & 3	3D	Pengendalian risiko/ mitigasi memerlukan keputusan manajemen
2	<i>Refueling</i> bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo	4B	Tidak dapat diterima pada posisi yang ada
3	Petugas <i>Ground Handling</i> dan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap	5C	Tidak dapat diterima pada posisi yang ada

4	<i>Baggage Cargo Cart</i> tidak dilengkapi dengan <i>wheel chock</i> dan tidak terparkir dengan rapi	5D	Pengendalian risiko/ mitigasi memerlukan keputusan manajemen
5	Terjadi <i>error</i> pada control <i>Aviobridge (joystick)</i> diparking stand 7	3E	Dapat diterima setelah mengkaji pelaksanaan operasi / Dapat diterima

4.4.1 Rekomendasi Mitigasi

Berdasarkan beberapa tabel yang telah disajikan diatas, temuan permasalahan yang ada perlu melakukan langkah mitigasi risiko sesuai dengan tingkat konsekuensinya. Agar dapat mengurangi tingkat konsekuensi dari beberapa temuan diatas, penulis merekomendasikan beberapa langkah mitigasi yang dapat dipertimbangkan oleh penyelenggara bandar udara Kalimantan.

4.4.1.1 Foreign Object Debris (FOD) pada parking stand 2 & 3

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR Part 139 Volume I Aerodrome*) Bab 10 bahwa seluruh permukaan area pergerakan termasuk perkerasan dan daerah sekitarnya harus diperiksa dan dimonitor kondisinya secara reguler sebagai bagian dari program pemeliharaan preventif dan korektif bandar udara dengan tujuan untuk mencegah dan menghilangkan segala bentuk puing-puing asing (FOD) yang bisa menyebabkan kerusakan pada pesawat udara atau mengganggu operasional sistem pesawat udara.

Pada parking stand 2 & 3 penulis menemukan FOD seperti sampah kecil dan juga kerikil pada sela-sela perkerasan yang ada di Apron. Rekomendasi mitigasi yang bisa diberikan adalah :

1. Jadwal pembersihan rutin pada Apron walaupun risiko FOD di area ini jarang terjadi, namun tetap perlu ada jadwal pembersihan berkala, seperti akhir shift atau selepas pesawat *take off* maupun *landing*. pada permasalahan ini, pada saat pelaksanaan *On the Job Training* kami telah melaksanakan giat kerja bakti pembersihan *apron* untuk memastikan bahwa tidak ada FOD yang tertinggal selepas *take off* dan *landing* pesawat.



Gambar 4.5 Langkah Mitigasi Pembersihan Lingkungan Apron

4.4.1.2 Refueling bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo

Berdasarkan *Annex 6 – Operation of Aircraft*, Pengisian bahan bakar pesawat tidak diperbolehkan dilakukan selama penumpang sedang naik, masuk, atau keluar pesawat, kecuali jika ada personel yang terlatih dan siap untuk segera memulai serta memandu evakuasi pesawat dengan cara yang paling cepat dan efektif. Jika pengisian bahan bakar dilakukan saat penumpang sedang naik, masuk, atau keluar pesawat, komunikasi dua arah harus tetap terjalin melalui sistem komunikasi antar pesawat atau metode lain yang sesuai antara awak darat yang mengawasi proses pengisian bahan bakar dan personel terlatih di dalam pesawat.

Rekomendasi mitigasi yang bisa diberikan adalah :

1. Batasi akses ke area *refueling* hanya untuk personel yang memiliki izin dan yang terlatih dengan cara pemasangan tanda atau pembatas fisik dapat mencegah akses yang tidak sah.
2. Perketat *Standard Operational Procedure* (SOP) tentang kegiatan *refueling* ini untuk memastikan pergerakan penumpang atau kargo selama proses *refueling* berlangsung. Hal ini dikarenakan tidak ada SOP dari Unit AMC Bandar Udara Kalimantan yang mengatur tentang proses *Refueling* pada saat ada pergerakan Kargo dan Penumpang disaat yang bersamaan. yang diatur dalam SOP Unit AMC Bandar Udara Kalimantan hanyalah tentang *Oil & Fuel Spillage* saja.

4.4.1.3 Petugas *Ground Handling* dan *Marshaller* tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap

Sesuai dengan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Permenaker) No. 8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri Pasal 6 ayat 1 yaitu Pekerja/buruh dan orang lain yang memasuki tempat kerja wajib memakai atau menggunakan APD sesuai dengan potensi bahaya dan risiko. Salah satu alat perlindungan diri bagi petugas *Ground handling* yang beraktivitas di *apron* adalah *ear muff* agar dapat mengurangi dampak kebisingan secara jangka panjang.

Beberapa rekomendasi mitigasi yang bisa diberikan adalah:

1. Memberikan *safety campaign* kepada petugas *Marshalling* mengenai pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai ketentuan saat proses parkir pesawat. Kampanye ini juga harus menjelaskan bahaya jangka panjang akibat paparan kebisingan dalam waktu yang lama terhadap kesehatan mereka. Dalam hal ini, penulis memiliki ide agar kolaborasi terjadi antara Bandar udara Kalimantan dengan Badan Layanan Umum Balai Kesehatan Penerbangan.

2. Unit *Apron Movement Control* (AMC) melakukan pengawasan, memberikan contoh yang baik dan benar, serta menerapkan kepedulian kepada personel *Ground Handling* guna membangun *safety culture* di *Apron*.

4.4.1.4 *Baggage Cargo Cart* tidak dilengkapi dengan *wheelchock* dan tidak terparkir dengan rapi

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 041 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*), Lisensi Dan/atau Rating Personel Bandar Udara. Langkah mitigasi terhadap *Baggage Cargo Kart* yang tidak dilengkapi dengan *wheel chock* dan tidak terparkir dengan rapi melibatkan pembaruan kebijakan operasional, pelatihan yang baik bagi operator GSE. Setiap operator GSE harus terlatih dan bersertifikat untuk memastikan mereka memahami dan dapat menjalankan prosedur yang sesuai, termasuk penggunaan *wheel chock* dan parkir dengan aman serta rapi, guna memenuhi standar keselamatan yang telah ditetapkan oleh instansi. Jika seseorang sudah memiliki lisensi, itu berarti dia telah memenuhi standar dan pelatihan yang ketat. Oleh karena itu, dia pasti memahami pentingnya keselamatan dan tanggung jawab yang datang bersama lisensinya. Dengan pemahaman tersebut, tentu dia akan lebih berhati-hati dan enggan untuk melanggar prosedur, karena melanggar berarti merusak kredibilitas dan integritas yang sudah diperolehnya.

4.4.1.5 Terjadi *error* pada control *Aviobridge (joystick)* di parking stand 7

Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan, ada langkah mitigasi yang bisa dilakukan :

1. *Daily check* dapat mengurangi permasalahan / *error* yang dapat terjadi selama pengoperasian garbarata (*Aviobridge*).

2. Peningkatan pemeliharaan garbarata (*Aviobridge*) dapat memperbaiki performa kinerjanya, yang pada gilirannya akan meningkatkan kualitas pelayanan bagi penumpang dan maskapai penerbangan di bandar udara Kalimantan Berau.

Pada permasalahan ini, pada saat pelaksanaan *On the Job Training* kami telah melaksanakan *daily check* dan juga pemeliharaan/*maintenance* Garbarata (*Aviobridge*) baik pada *parking stand* 6 maupun *parking stand* 7.



Gambar 4.6 Langkah Mitigasi Pemeliharaan Garbarata (*Aviobridge*)

NO	PERMASALAHAN SAFETY CULTURE DI APRON	HAZARD IDENTIFICATION RISK ASSESSMENT (HIRA)	BUKTI KEJADIAN	DASAR TEORI	TANGGAL	PROBLEM SOLVING
1	Adanya <i>Foreign Object Debris</i> (FOD) pada parking stand 2 & 3	3D		Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. PR 21 TAHUN 2023	31 JANUARI 2025	GIAT KERJA BAKTI SECARA RUTIN
2	<i>Refueling</i> bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo	4B		Annex 6 - <i>Operation of Aircraft</i>	UNTUK DITINDAKLANJUTI	SELALUI MELAKUKAN PENGAWASAN ATAU MONITORING OPERATION MANUAL MILIK MASKAPAI
3	Petugas <i>Ground Handling</i> dan <i>Marshaller</i> tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan	5C		Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Permenaker) No. 8 Tahun 2010 Tentang Alat Pelindung Diri	UNTUK DITINDAKLANJUTI	SAFETY CAMPAIGN
4	<i>Baggage Cargo Cart</i> tidak dilengkapi dengan wheel chock dan tidak terparkir dengan	5D		Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 041 Tahun 2017	UNTUK DITINDAKLANJUTI	SAFETY CAMPAIGN
5	Terjadi error pada control <i>Aviobridge</i> (joystick) di parking stand 7	3E		SKEP/157/IX/2003	15 JANUARI 2025	DAILY CHECK DAN MAINTENANCE

Gambar 4.7 Data Dukung

Berdasarkan tabel yang diberikan, dapat dianalisis bahwa terdapat lima permasalahan utama terkait *safety culture* di *apron*, yaitu keberadaan *Foreign Object Debris* (FOD) pada area parkir pesawat, *refueling* atau pengisian bahan bakar yang tidak aman, petugas *ground handling* yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai standar, penggunaan bagasi cacat yang berisiko terhadap keselamatan, serta peralatan tidak berfungsi yang dapat menyebabkan gangguan operasional. Permasalahan ini menunjukkan bahwa lingkungan kerja di *apron* masih memiliki berbagai potensi bahaya yang dapat berdampak pada keselamatan penerbangan serta kesejahteraan pekerja.

Dalam konteks *Hazard Identification Risk Assessment* (HIRA), setiap permasalahan yang ada harus ditangani dengan pendekatan yang tepat untuk meminimalkan potensi bahaya. Berikut adalah analisis penanganan risiko yang terkait dengan beberapa permasalahan di lapangan:

1. *Foreign Object Debris* (FOD) pada *parking stand* 2 & 3 dengan hasil penilaian risiko (3D) perlu ditangani dengan pendekatan dikurangi. FOD dapat menyebabkan kerusakan pada pesawat atau kendaraan yang beroperasi di area tersebut. Oleh karena itu, untuk mengurangi risiko, langkah yang dapat diambil adalah meningkatkan kebersihan di area parkir, serta melaksanakan pemeriksaan rutin dan pemantauan lebih ketat untuk memastikan tidak ada benda asing yang tertinggal di sekitar area tersebut.
2. Masalah *refueling* bersamaan dengan pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo dengan hasil penilaian (4B) memerlukan penanganan risiko dengan menurunkan potensi bahaya yang ada. Karena *refueling* berpotensi menimbulkan risiko kebakaran, maka untuk menurunkan risiko tersebut, harus dipastikan bahwa kegiatan *refueling* dilakukan secara terpisah dari pergerakan penumpang dan barang, dengan adanya prosedur yang ketat untuk memastikan keselamatan selama pengisian bahan bakar.
3. Petugas *Ground Handling* dan *Marshaller* yang tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) dengan lengkap, yang memiliki hasil penilaian (5C),

memerlukan penanganan dengan mengurangi potensi bahaya. Risiko kecelakaan akibat tidak menggunakan APD dapat dikurangi dengan memastikan setiap petugas dilengkapi dengan APD yang sesuai serta mengadakan pelatihan dan pengawasan rutin untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan yang ditetapkan.

4. Masalah *Baggage Cargo Cart* yang tidak dilengkapi dengan *wheel chock* dan tidak terparkir dengan rapi, dengan hasil penilaian (5D), memerlukan tindakan dikurangi untuk menghindari risiko pergerakan tidak terkontrol. Untuk mengurangi risiko ini, perlu dipastikan bahwa setiap cart dilengkapi dengan *wheel chock* yang berfungsi dengan baik, diparkir dengan benar sesuai prosedur yang berlaku, serta dilakukan pengawasan rutin terhadap pemarkiran barang.
5. *Error* pada control *aviobridge (joystick)* di parking stand 7, dengan hasil penilaian (3E), memerlukan penanganan risiko dengan dikurangi. Kerusakan pada *aviobridge* dapat diminimalkan melalui pemeriksaan dan perawatan berkala, serta memastikan adanya prosedur darurat yang efektif dan pelatihan bagi petugas untuk menangani kerusakan teknis yang terjadi.

Untuk menilai risiko dari masing-masing permasalahan, digunakan metode *Hazard Identification Risk Assessment (HIRA)*. Dalam tabel, skala risiko diberikan dengan kategori 3D, 4B, 5C, dan 5D, yang menunjukkan tingkat keparahan serta probabilitas kejadian dari masing-masing bahaya. Kategori risiko ini menunjukkan bahwa beberapa permasalahan memiliki tingkat bahaya tinggi yang memerlukan perhatian segera, seperti penggunaan bagasi cacat (5D) dan petugas *ground handling* tanpa APD (5C), yang dapat menyebabkan cedera serius atau bahkan kecelakaan fatal. Sementara itu, FOD memiliki risiko yang sedikit lebih rendah tetapi tetap memerlukan tindakan pencegahan untuk menghindari dampak lebih besar.

Setiap permasalahan dalam tabel telah didukung dengan bukti kejadian, yang mencakup dokumentasi berupa foto insiden serta regulasi yang relevan.

Misalnya, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. PR 21 Tahun 2023 digunakan sebagai dasar regulasi untuk masalah FOD, sementara *Annex 6 – Operation of Aircraft* digunakan sebagai acuan untuk prosedur *refueling* yang aman. Selain itu, Permenaker No. 8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri (APD) dijadikan pedoman dalam memastikan petugas *ground handling* menggunakan perlengkapan keselamatan yang sesuai. Untuk permasalahan terkait bagasi cacat, regulasi yang digunakan adalah Peraturan Dirjen Perhubungan Udara No. KP 041 Tahun 2017, yang mengatur standar penanganan bagasi dan kargo.

Dalam upaya untuk menangani permasalahan yang telah diidentifikasi, tabel ini juga mencantumkan langkah-langkah solusi yang akan diambil. Untuk masalah FOD, tindakan yang dilakukan adalah kerja bakti rutin guna memastikan area apron tetap bersih dari benda asing yang dapat membahayakan pesawat. Dalam hal *refueling*, pengawasan lebih ketat serta pemantauan manual oleh maskapai diinstruksikan untuk memastikan bahwa prosedur dilakukan sesuai standar keselamatan. Sementara itu, terkait penggunaan APD oleh petugas *ground handling*, kampanye keselamatan (*safety campaign*) akan dilakukan untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan dalam penggunaan alat pelindung diri. Sedangkan untuk bagasi cacat, langkah yang diambil adalah memasukkannya dalam program *safety campaign*, guna memastikan bahwa bagasi yang digunakan dalam operasional penerbangan memenuhi standar keselamatan.

Dari analisis ini, dapat disimpulkan bahwa meskipun berbagai aspek *safety culture* di *apron* telah diidentifikasi, masih diperlukan upaya lebih lanjut untuk memastikan penerapan keselamatan yang optimal. Langkah-langkah yang sudah dirancang dalam tabel menunjukkan bahwa terdapat kesadaran akan pentingnya mitigasi risiko, tetapi perlu dilakukan tindakan tambahan untuk meningkatkan efektivitasnya. Beberapa rekomendasi yang dapat diterapkan antara lain adalah pemberian *reward* dan *punishment* untuk meningkatkan kepatuhan terhadap standar keselamatan, pelatihan berkala bagi seluruh personel *apron* agar lebih memahami prosedur keselamatan, serta audit independen secara berkala untuk

memastikan standar keselamatan benar-benar diterapkan dalam operasional sehari-hari. Dengan penerapan langkah-langkah ini, diharapkan tingkat keselamatan di apron dapat meningkat secara signifikan, mengurangi risiko kecelakaan, serta menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman bagi semua pihak yang terlibat.



BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi dan penilaian yang dilakukan *selama On the Job Training* di Bandar Udara Kalimantan, beberapa permasalahan terkait keselamatan di area apron telah teridentifikasi, seperti adanya *Foreign Object Debris* (FOD), *refueling* bersamaan dengan pergerakan penumpang dan barang, petugas *Ground Handling* dan *Marshaller* yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) secara lengkap, *Baggage Cargo Cart* yang tidak dilengkapi dengan *wheel chock* serta tidak terparkir dengan rapi, dan *error* pada kontrol *joy stick* *Aviobridge* di *parking stand* 7. Penilaian risiko terhadap temuan-temuan ini menunjukkan adanya beberapa hal yang perlu segera diatasi, dengan beberapa temuan yang memerlukan keputusan manajemen dan beberapa lainnya yang tidak dapat diterima dalam posisi yang ada.

Secara keseluruhan, penerapan *Hazard Identification and Risk Assessment* (HIRA) di Bandar Udara Kalimantan sudah dilakukan, namun masih perlu adanya penguatan dalam pengawasan dan implementasi prosedur keselamatan secara konsisten. Temuan-temuan ini mengindikasikan bahwa keselamatan kerja, khususnya di sisi udara, masih memerlukan perhatian lebih untuk memastikan bahwa pergerakan pesawat dan aktivitas di *apron* berjalan dengan aman dan sesuai dengan standar keselamatan yang berlaku.

5.1.2 Kesimpulan On the Job Training

Kesimpulan dari *On the Job Training* (OJT) berdasarkan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh penulis, antara lain :

1. Memahami keadaan lapangan secara nyata
2. Memahami kerjasama yang baik antar sesama unit
3. Memahami cara kerja yang baik antar sesama pekerja
4. Menemukan pengalaman baru yang belum pernah didapatkan sebelumnya
5. Memperluas koneksi atau relasi

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan:

1. Pembersihan FOD: Jadwalkan pembersihan rutin di parking stand 2 dan 3 untuk menghindari puing-puing yang dapat merusak pesawat.
2. *Refueling*: Batasi akses ke area refueling hanya untuk personel terlatih dan perketat SOP agar tidak ada pergerakan penumpang atau kargo saat refueling.
3. Penggunaan APD: Adakan kampanye keselamatan tentang pentingnya penggunaan APD, terutama ear muff untuk mengurangi kebisingan, dan tingkatkan pengawasan.
4. *Baggage Cargo Cart*: Pastikan baggage cart dilengkapi wheel chock dan diparkir dengan rapi, serta berikan pelatihan lebih lanjut bagi operator GSE.
5. Pemeliharaan *Aviobridge*: Lakukan pemeriksaan harian dan pemeliharaan rutin pada garbarata untuk mencegah kerusakan dan meningkatkan kualitas pelayanan.

5.2.2 Saran *On the Job Training*

Selama kurang lebih 2 bulan melaksanakan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, penulis mendapat banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang sangat bermanfaat di dunia kerja kedepannya. Penulis berharap para pembaca terkhusus adik tingkat penulis dapat mengambil pengalaman dan pelajaran dengan lebih aktif

dan jangan takut untuk bertanya kepada narasumber yang berpengalaman dalam bidangnya masing-masing.



DAFTAR PUSTAKA

- Cooper, M. D. (2000). Towards a model of safety culture. *Safety science*, 36(2), 111-136.
- Cox, S., Tomas, J. M., Cheyne, A., & Oliver, A. (1998). Safety culture: the prediction of commitment to safety in the manufacturing industry. *British Journal of management*, 9, 3-11.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2011). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/302/V/2011 tentang Pedoman Pengoperasian Bandara*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- ICAO. (2018). *Annex 19: Safety Management* (edisi ke-4). International Civil Aviation Organization
- ICAO. (2018). *Safety management manual* (Doc 9859). International Civil Aviation Organization.
- ICAO. (2020). *Annex 14: Aerodromes, Volume 1: Aerodrome Design and Operations* (edisi ke-5). International Civil Aviation Organization.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2016 tentang Standar Pengoperasian Bandara*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2017 tentang Pedoman Keamanan Penerbangan Sipil*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyelenggaraan Angkutan Udara*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2024 tentang Standar Keamanan Penerbangan*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2003). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Perhubungan*. Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Sekretariat Negara.

Pemerintah Republik Indonesia. (2017). *Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 242 Tahun 2017 tentang Pembentukan Komite Pengamanan dan Pengawasan Penerbangan Sipil*. Sekretariat Negara.

Pemerintah Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Infrastruktur dan Pengembangan Sumber Daya Alam*. Sekretariat Negara.

Wardana, I. R., & Nasution, F. F. Y. (2024). Analisis Kinerja Karyawan Ground Handling Ditinjau dari Tingkat Kedisiplinan pada Koperasi Karyawan Angkasa Pura (Kokapura) Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang. *Journal of Management Accounting, Tax and Production* , 2(2), 505-519.

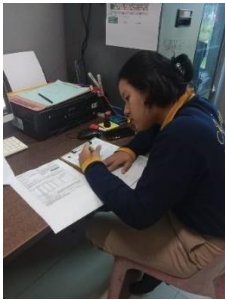


LAMPIRAN

Lampiran A - Foto Kegiatan Pada Unit-Unit *On the Job Training* (OJT)

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)		Mengamati proses kegiatan <i>Loading</i> dan <i>Unloading</i> barang di <i>Apron</i>
		Mengikuti proses kegiatan <i>pushback</i> pesawat menggunakan <i>Aircraft Towing Tractor</i> (ATT)
		<i>Docking</i> dan <i>Undocking</i> Pengoperasian Garbarata (<i>Aviobridge</i>)
		<i>Marshalling</i> Pesawat Airbus A320 dan ATR72
		Inspeksi <i>Runway</i>

AVIATION SECURITY (AVSEC)		Sosialisasi <i>Safety</i> Awareness AVSEC
		Apel <i>Briefing</i> AVSEC
		<i>Body Search</i> Penumpang
		Pemeriksaan <i>Boarding</i> <i>Pass</i> Penumpang
		Pengoperasian X-Ray dalam pemeriksaan barang

PELAYANAN KARGO	 	Mengisi <i>Cargo Manifest</i>, CSD, PTI, dan BTB Memahami alur kargo <i>Incoming</i> dan <i>Outgoing</i>
PELAYANAN INFORMASI	 	Mengisi FIDS (<i>Flight Instrument Display System</i>) Melakukan <i>Announcement</i>

Lampiran B - PAS Bandara



Lampiran C - Surat Pengantar *On the Job Training* (OJT)


KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Jl. Jemur Andayani 173
 Surabaya – 60236

Telepon : 031-8410871
 031-8472936
 Fax : 031-8490005

Email : mail@poltekbangsby.ac.id
 Web : www.poltekbangsby.ac.id

Nomor : *SM.106/5/PPSDMPU/2024* /Poltekbang.Sby/2024
 Klasifikasi : Biasa
 Lampiran : Dua lembar
 Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I
 Mahasiswa/i Prodi MTU Angkatan VIII

Surabaya, 12. Desember 2024

Yth. Daftar Terlampir,

Dengan hormat, mendasari surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024 dan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/8/18/PPSDMPU/2024 perihal Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya tanggal 13 September 2024, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i peserta On The Job Training (OJT) I dan fokus unit kerja yang dituju yaitu AMC, Aviation Security dan Commercial yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Januari 2025 – 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT sebagai berikut:

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di *Air Side* Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/i atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,

 Ahmad Bahrawi, SE., MT.
 NIP. 196005172000121003

Tembusan:
 Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara

"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"


13. Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan – Berau

No	Nama Mahasiswa/i	L/P	NIT	Course
1.	Arif Firmansyah	L	30622030	MTU VIII B
2.	Felicia Winy Juventa	P	30622036	MTU VIII B
3.	Gilang Ramadhan	L	30622060	MTU VIII C
4.	Nabilah Miranti Verdiana	P	30622066	MTU VIII C
5.	R. Rizka Dewi Nur Auliana	P	30622096	MTU VIII D
6.	Angela Devina Arya Suwandi	P	30622004	MTU VIII A

Lampiran D - Sertifikat *On the Job Training* (OJT)


KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
BADAN LAYANAN UMUM
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I KALIMARAU

SERTIFIKAT
Praktik Kerja Lapangan
NOMOR: UM.006/3/9/UPBU-BEJ-2025

SERTIFIKAT DI BERIKAN KEPADA

Felicia Winy Juventa

Telah Melaksanakan On The Job Training (OJT) Pada Instansi
 Yang Kami Pimpin Selama 2 Bulan, Mulai Dari 6 Januari 2025
 Sampai Dengan 28 Februari 2025 Dengan Hasil 'SANGAT BAIK'





BANDAR UDARA KALIMARAU

Berau, 28 Februari 2025
 Kepala Kantor UPBU Kelas I Kalimantan


FERDINAN NORDIN
NIP. 197804302000121001