

**INOVASI PELAPORAN *AIRSIDE INCIDENT* MELALUI
PEMANFAATAN *QR CODE* PADA UNIT *APRON MOVEMENT*
CONTROL BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Oleh:

ARINING FADILATUL ANNISA

NIT: 30623005

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**INOVASI PELAPORAN *AIRSIDE INCIDENT* MELALUI
PEMANFAATAN QR CODE PADA UNIT APRON MOVEMENT
CONTROL BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Oleh:

ARINING FADILATUL ANNISA

NIT: 30623005

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN
INOVASI PELAPORAN *AIRSIDE INCIDENT* MELALUI PEMANFAATAN QR
***CODE* PADA UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* BANDAR UDARA**
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI

Oleh:

Arining Fadilatul Annisa

NIT. 30623005

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

Disetujui Oleh:

Supervisor,



Ade Hermawan
NIK. 20244220

Dosen Pembimbing,



Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M.
NIP. 19840513 200912 2 006

Mengetahui,

Airside Operation Services
Department Head



Gede Adicahya Krisna
NIK. 20240760

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada Tanggal 20 Bulan Februari Tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On The Job Training (OJT)

Tim Penguji,

Ketua,



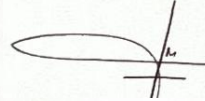
Gede Adicahya Krisna
NIK. 20240760

Sekretaris,



Ade Hermawan
NIK. 20244220

Anggota



Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M.
NIP. 19840513 200912 2 006

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 1 Desember 2025 sampai dengan 25 Februari 2026 di PT. Angkasa Pura di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik.

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran OJT yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Kedua orang tua dan Kakak yang telah memberikan Ridho, Restu, Do'a dan dukungan kepada penulis sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Gede Adicahya Krisna selaku *Airside Operation Services Department Head* dan Bapak I Dewa Ketut Arsana selaku *Airport Security Services Department Head* PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.
4. Bapak Ade Hermawan selaku *Apron Management Control Supervisor*. Ibu Henny Oktya Dewi dan Bapak Wahyu Putra Alrianto selaku *Airport Security Supervisors*.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.MT., selaku Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M. selaku pembimbing kegiatan OJT.
7. Seluruh staf khususnya Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSEC) di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai yang telah membimbing dan memberikan wawasan selama kegiatan berlangsung.
8. Prasherta Arnawama atas segala dukungan dan motivasi yang telah diberikan.
9. Rekan – rekan *On the Job Training*, atas kerjasamanya selama pelaksanaan OJT.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, terutama untuk adik-adik yang akan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura Indonesia di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai selanjutnya.

Badung, 17 Desember 2025

ARINING FADILATUL ANNISA

NIT. 30623005

DAFTAR ISI

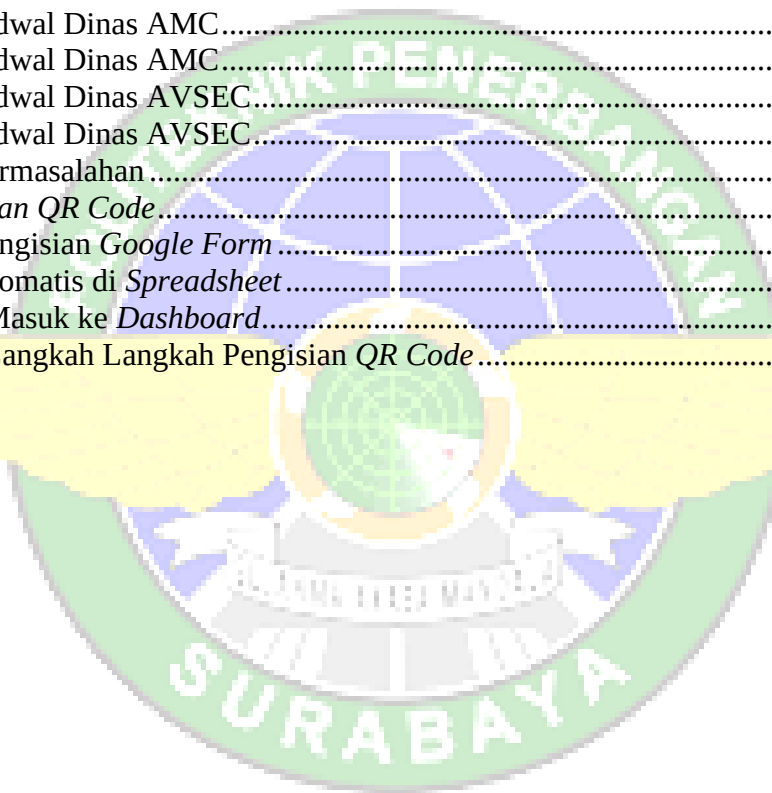
	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	3
1.2.1 Maksud.....	3
1.2.2 Manfaat	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.1.1 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	5
2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)	7
2.2 Data Umum	9
2.2.1 Data Umum Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	9
2.2.2 Data Umum PT. Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)	13
2.3 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)	16
2.3.1 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Regional 2 Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai	16
2.3.2 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai	16
BAB III PELAKSANAAN OJT	17
3.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	17
3.1.1 Wilayah Kerja	17
3.1.2 Prosedur Pelayanan	22
3.2 Jadwal Pelaksanaan Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	32
3.2.1 Jadwal Dinas di <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	32
3.2.2 Jadwal Dinas di <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	34
3.3 Tinjauan Teori	34
3.3.1 Bandar Udara	34
3.3.2 Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	35
3.3.3 <i>Apron</i>	35
3.3.4 <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	35
3.3.5 Kejadian (<i>Incident</i>)	36
3.3.6 <i>Airside Incident</i>	36
3.3.7 Sistem Pelaporan <i>Incident</i>	37

3.3.8 QR Code.....	37
3.3.9 Google form	37
3.3.10 Google Spreadsheet	38
3.3.11 Dashboard.....	38
3.4 Permasalahan.....	38
3.5 Penyelesaian Masalah	40
BAB IV PENUTUP.....	45
4.1 Kesimpulan	45
4.2 Saran	46
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	49



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Bandara I Gusti Ngurah Rai	5
Gambar 2.2 Logo PT. Angkasa Pura Indonesia	7
Gambar 2.3 <i>Aerodrome Chart</i>	11
Gambar 2.4 <i>Aircraft Parking North Apron</i>	12
Gambar 2.5 <i>Aircraft Parking South Apron</i>	12
Gambar 2.6 Lokasi Operasional PT Angkasa Pura Indonesia	15
Gambar 2.7 Bandara PT. Angkasa Pura Indonesia	15
Gambar 2. 8 Struktur Organisasi PT API Kantor Regional 2	16
Gambar 2. 9 Struktur Organisasi PT API Kantor Cabang Ngurah Rai	16
Gambar 3.1 Jadwal Dinas AMC	32
Gambar 3.2 Jadwal Dinas AMC	33
Gambar 3.3 Jadwal Dinas AMC	33
Gambar 3.4 Jadwal Dinas AVSEC	34
Gambar 3.5 Jadwal Dinas AVSEC	34
Gambar 3.6 Permasalahan	40
Gambar 3.7 <i>Scan QR Code</i>	42
Gambar 3.8 Pengisian <i>Google Form</i>	43
Gambar 3.9 Otomatis di <i>Spreadsheet</i>	43
Gambar 3.10 Masuk ke <i>Dashboard</i>	44
Gambar 3.11 Langkah Langkah Pengisian <i>QR Code</i>	44



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Permukaan & Kekuatan <i>Apron</i>	9
Tabel 2.2 Lebar, Permukaan, & Kekuatan <i>Taxiway</i>	10
Tabel 2.3 Karakteristik <i>Runway</i>	11
Tabel 2.4 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia.....	13



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 AMC di Unit <i>Aviobridge</i>	49
Lampiran 2 AMC di Unit <i>Cargo</i>	49
Lampiran 3 AMC di Unit AOCC.....	50
Lampiran 4 AMC di Unit <i>Apron</i> Utara	50
Lampiran 5 AMC di Unit <i>Apron</i> Selatan	51
Lampiran 6 di unit <i>Aviation Security</i>	51
Lampiran 7 di unit <i>Aviation Security</i> (Faskampen).....	52
Lampiran 8 UU RI NO.1 Tahun 2009.....	53
Lampiran 9 <i>Logbook</i> Harian OJT.....	54
Lampiran 10 Serah Terima Produk	54



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan industri penerbangan, baik di tingkat internasional, regional, maupun domestik, memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan sektor perhubungan udara di Indonesia. Peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara, yang disebabkan oleh berbagai kepentingan seperti bisnis, pariwisata, dan kebutuhan lainnya, menjadi salah satu faktor pendorong utama dalam industri ini. Keselamatan penerbangan merupakan aspek yang sangat penting dan tidak dapat diabaikan dalam dunia penerbangan, sehingga pemerintah berperan aktif dalam melakukan sertifikasi pesawat serta mengembangkan infrastruktur transportasi udara yang memadai. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah konkret dan strategis untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada di sektor ini.

Politeknik Penerbangan Surabaya berperan sebagai Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Tugas utama dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menyelenggarakan pendidikan profesional diploma yang mencakup bidang Keselamatan Penerbangan, Teknik Penerbangan, dan Manajemen Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang memiliki reputasi, Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen untuk mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara. Dalam upaya mencapai tujuan tersebut, Politeknik Penerbangan Surabaya menyediakan fasilitas yang memadai serta tenaga pengajar yang profesional, sehingga dapat mendukung tercapainya standar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan. Saat ini, Politeknik Penerbangan Surabaya menawarkan tujuh program studi diploma III, di mana salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan industri penerbangan yang terus berkembang.

Salah satu syarat kelulusan yang harus dipenuhi oleh para taruna di Politeknik

Penerbangan Surabaya adalah mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT). Kegiatan OJT ini dirancang dengan cermat agar sesuai dengan kurikulum masing-masing program studi, dan bertujuan untuk memberikan kesempatan kepada para taruna untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan yang telah mereka peroleh selama perkuliahan ke dalam praktik di dunia kerja yang sesungguhnya. OJT dapat dilaksanakan di berbagai tempat, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri yang relevan. Selain itu, OJT juga merupakan bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi, yang mencakup pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat. Melalui kegiatan ini, para taruna diharapkan dapat lebih memahami dan memperluas wawasan mereka tentang pekerjaan di bidang yang mereka geluti, sekaligus mendorong mereka untuk menjadi individu yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di dunia profesional.

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, yang dikelola oleh PT Angkasa Pura, merupakan salah satu bandara internasional dengan volume penerbangan domestik dan internasional yang tinggi. Tingginya aktivitas di area *apron* memerlukan pengawasan operasional yang ketat untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasi pesawat udara. Dalam hal ini, Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran penting dalam mengontrol kegiatan di *apron*, termasuk penanganan dan pelaporan *airside incident*.

Berdasarkan hasil kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Unit *Airport Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, diketahui bahwa proses pendataan *airside incident* masih dilakukan secara manual oleh staf AMC. Informasi kejadian yang diperoleh dari hasil pengawasan operasional serta laporan internal yang masuk dicatat kembali secara terpisah dalam bentuk formulir di *Microsoft Word* lalu dimasukkan ke *Google Spreadsheet*, sehingga memerlukan waktu tambahan dalam proses pengelompokan dan rekapitulasi data. Kondisi ini menyebabkan data *airside incident* belum tersaji secara optimal, baik dari segi kecepatan akses informasi, keterpaduan data, maupun kemudahan dalam melakukan pemantauan jumlah dan jenis kejadian yang terjadi pada periode tertentu. Apabila

dibutuhkan data secara cepat untuk keperluan evaluasi keselamatan atau pelaporan kepada manajemen, staf AMC harus melakukan penelusuran ulang terhadap catatan yang ada, yang berpotensi mengurangi efektivitas kerja dan ketepatan waktu penyajian informasi.

Seiring dengan perkembangan teknologi informasi dan kebutuhan akan sistem pendataan yang lebih efektif, diperlukan inovasi dalam proses pencatatan *airside incident* yang mampu mendukung kinerja staf AMC secara optimal. Pemanfaatan *Quick Response (QR) Code* yang terintegrasi dengan *Google Form* digunakan sebagai sarana *input* data oleh staf AMC untuk memudahkan proses pendataan kejadian secara terstruktur dan terstandarisasi. Melalui sistem ini, staf AMC dapat menginput data kejadian dengan lebih cepat dan praktis tanpa harus melakukan pencatatan manual berulang, sehingga data yang masuk akan secara otomatis tersimpan dalam *Google Spreadsheet* dan tersusun secara *real time*. Selanjutnya, data tersebut dapat diolah dan ditampilkan dalam *Google Dashboard* untuk memberikan gambaran mengenai jumlah, persentase, serta frekuensi *airside incident* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, yang pada akhirnya dapat dimanfaatkan sebagai bahan evaluasi keselamatan operasional *airside* serta sebagai dasar pendukung dalam pengambilan keputusan oleh pihak manajemen.

1.2 Maksud dan Manfaat

1.2.1 Maksud

Adapun maksud dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan Pekerjaan yang dilakukan di unit *Apron Movement Control* (AMC) dan unit *Aviation Security* (AVSEC)
2. Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja serta fasilitas yang terdapat di PT. Angkasa Pura tepatnya di unit AMC dan unit AVSEC di bandar udara lokasi *On the Job Training* tepatnya di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

3. Taruna dapat memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh staf PT. Angkasa Pura Indonesia tepatnya di bagian AMC dan AVSEC serta cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat bekerja sama dan koordinasi dengan staf PT. Angkasa Pura Indonesia bagian AMC dan AVSEC yang berkaitan dengan operasional penerbangan dan keamanan di area terminal maupun sisi udara. Sehingga tercipta suasana kerjasama dan pribadi yang disiplin dan bertanggung jawab.

1.2.2 Manfaat

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan memahami kegiatan yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat *On the Job Training* (OJT).
2. Mengetahui dan mempraktikan secara langsung penggunaan atau teknologi di tempat *On the Job Training* (OJT).
3. Langkah awal untuk mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan masa belajar.
4. Mengetahui masalah-masalah yang ada di dunia kerja serta solusi dari masalah yang ada.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2.1 Bandara I Gusti Ngurah Rai

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, yang berlokasi di Desa Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali, berasal dari sebuah lapangan udara sederhana pada masa kolonial Belanda. Sekitar tahun 1931, pemerintah kolonial Belanda melalui Departemen Voor Verkeer en Waterstaats membangun sebuah landasan rumput di lokasi tersebut, dengan panjang awal sekitar 700 meter, yang kemudian menjadi cikal bakal bandara tersebut. Pada periode tersebut, fasilitas yang tersedia sangat terbatas, dan lokasi dipilih karena kedekatannya dengan pesisir selatan Bali, sehingga penerbangan dapat dilakukan tanpa banyak hambatan dari daratan yang padat.

Selama Perang Dunia II, tepatnya setelah pendudukan Jepang di Bali pada tanggal 19 Februari 1942, lapangan udara tersebut diambil alih oleh pasukan Jepang dan dijadikan sebagai fasilitas militer. Pada masa pendudukan Jepang (1942–1947), landasan pacu diperkuat dengan plat baja (*pierced steel planking* / PSP) dan

diperpanjang hingga sekitar 1.200 meter untuk dapat menampung pesawat militer Jepang. Setelah berakhirnya perang dan diproklamasikannya kemerdekaan Indonesia, bandara tersebut mulai digunakan kembali untuk penerbangan sipil.

Memasuki era kemerdekaan Indonesia, pada tahun 1949 dibangun gedung terminal dan menara kontrol sederhana guna memperkuat fungsi bandara sebagai fasilitas penerbangan sipil. Seiring dengan perkembangan penerbangan dan pariwisata Indonesia, khususnya di Bali, pemerintah memutuskan untuk mengembangkan Tuban *Airfield* menjadi bandara internasional. Pada dekade 1960-an, proyek besar dilaksanakan: landasan pacu diperpanjang secara signifikan melalui reklamasi laut ke arah barat laut hingga mencapai sekitar 2.700 meter, serta pembangunan terminal internasional baru. Pada tahun 1963, bandara tersebut memperoleh pengakuan dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) untuk standar internasional. Puncaknya, pada tanggal 1 Agustus 1969, Presiden Soeharto meresmikan perubahan nama dari “Pelabuhan Udara Tuban” menjadi “Bandar Udara Internasional Ngurah Rai”, sekaligus menandai pengoperasiannya sebagai bandara internasional dengan landasan yang lebih panjang dan fasilitas yang lebih modern.

Pada periode 1975–1978 dilakukan perluasan kembali dengan pembangunan terminal internasional baru akibat peningkatan kebutuhan kapasitas penumpang. Terminal lama dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sedangkan terminal domestik lama dijadikan fasilitas kargo.. Pada tanggal 1 Oktober 1980, berdasarkan Keputusan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1980, pengelolaan bandara diserahkan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perum Angkasa Pura, yang kemudian pada tahun 1986 diubah menjadi Perum Angkasa Pura I. Istilah Pelabuhan Udara pun diganti menjadi Bandar Udara sejak keputusan Menteri Perhubungan Nomor 213/HK.207/Phb-85 pada tanggal 1 September 1985.

Tahap pengembangan besar berikutnya dikenal sebagai Fase I, yang berlangsung dari Oktober 1989 hingga Agustus 1992, dengan kegiatan utama meliputi perpanjangan landasan pacu (*runway*) hingga 3.000 meter, relokasi *taxiway*, perluasan *apron*, serta peningkatan fasilitas navigasi dan bahan bakar. Fase II kemudian

dilaksanakan mulai Februari 1998 hingga Juni 2000 untuk pengembangan lanjutan fasilitas bandara. Sekitar November 2010 hingga September 2013 dilaksanakan proyek ekspansi terminal internasional besar yang meningkatkan kapasitas penumpang tahunan dari sekitar 10 juta menjadi sekitar 25 juta. Bandara Ngurah Rai berfungsi sebagai gerbang utama pariwisata Bali dan mampu menampung pesawat berbadan besar seperti Airbus A380.

Transformasi panjang Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dari sebuah landasan rumput kecil pada masa kolonial menjadi salah satu bandara internasional berstandar global mencerminkan evolusi infrastruktur transportasi Indonesia serta peran strategis Bali sebagai destinasi wisata dunia. Sejarah ini juga menekankan pentingnya adaptasi terhadap kebutuhan pariwisata, teknologi penerbangan, dan konektivitas global.

2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)



Gambar 2.2 Logo PT. Angkasa Pura Indonesia

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada tanggal 20 Februari 1964, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan dan diberi tanggung jawab mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia.

Di tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1986, nama perusahaan ini berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Hal ini juga diikuti dengan perubahan nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I

yang ditugaskan untuk mengelola bandara di kawasan timur Indonesia.

Pada tanggal 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia dibentuk di bawah bendera InJourney sebagai solusi strategis untuk meningkatkan konektivitas udara yang efisien dan efektif, sekaligus mendukung ekosistem pariwisata guna mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia.

Kehadiran PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) diharapkan mampu meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, meningkatkan cakupan dan kecepatan logistik udara, serta meningkatkan efektivitas dan sinergitas pelayanan bandara di Indonesia.

PT Angkasa Pura I (AP I) dan PT Angkasa Pura II (AP II) resmi digabungkan pada tanggal 9 September 2024 oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir menjadi 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. Dengan adanya penggabungan ini, bandara yang dikelola InJourney akan menjadi salah satu dari 5 operator bandar udara terbesar di dunia.

Adapun Visi dari PT Angkasa Pura Indonesia yaitu menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahan khas Indonesia. Sedangkan Misi dari PT Angkasa Pura yaitu menyediakan pelayanan berstandar internasional di seluruh bandara yang dikelola, menghadirkan layanan dengan keramahan khas Indonesia serta mengembangkan sistem bandara yang terintegrasi melalui konsep hub and spoke untuk meningkatkan konektivitas udara.

Selain menjalankan fungsi utama sebagai operator bandar udara, InJourney Airports memiliki ruang lingkup usaha yang mencakup beberapa bisnis. Kegiatan usaha tersebut meliputi bisnis bandara yang berfokus pada pengelolaan dan operasional bandar udara, bisnis aviasi melalui kemitraan dengan maskapai penerbangan nasional dan internasional untuk meningkatkan konektivitas udara, serta bisnis kargo yang

mencakup pengoperasian terminal kargo dan kerja sama dengan mitra logistik. Di samping itu, InJourney Airports juga mengembangkan area komersial bandara, seperti usaha ritel, *food and beverages* (F&B), dan layanan jasa lainnya, serta melakukan pengembangan usaha non-aeronautika sebagai upaya meningkatkan nilai tambah dan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandara.

Sebagai wujud implementasi visi dan misi tersebut, kinerja operasional InJourney Airports pada tahun 2023 menunjukkan capaian yang signifikan. Sepanjang tahun tersebut, InJourney Airports melayani sekitar 154 juta penumpang, mencatat 1,2 juta pergerakan pesawat udara, serta mengelola angkutan kargo udara sebesar 1.295.162 ton. Capaian ini mencerminkan komitmen perusahaan dalam menyediakan pelayanan kebandarudaraan berstandar internasional, meningkatkan konektivitas udara nasional dan internasional, serta mendukung pertumbuhan sektor aviasi, pariwisata, dan logistik udara di Indonesia. Dengan capaian tersebut, InJourney Airports semakin menegaskan perannya sebagai penghubung dunia yang tidak hanya berfungsi sebagai operator bandar udara, tetapi juga sebagai penggerak pembangunan ekonomi dan konektivitas nasional secara berkelanjutan.

2.2 Data Umum

2.2.1 Data Umum Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Tabel 2.1 Permukaan & Kekuatan Apron

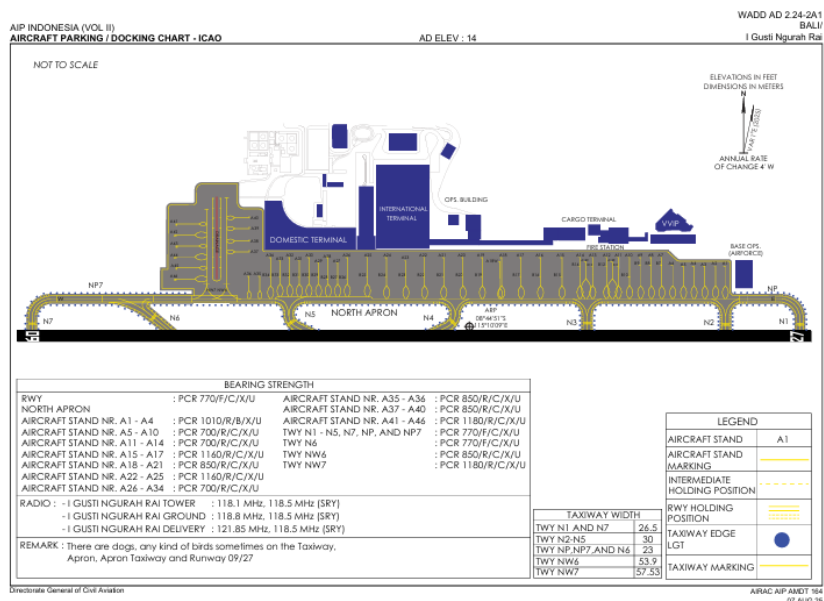
<i>Designation</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>
<i>North Apron (Aircraft Stand A1-A4)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 010/R/B/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A5-A10)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A11-A14)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A15-A17)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 160/R/C/X/U

<i>North Apron (Aircraft Stand A18-A21)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A22-A25)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 160/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A26-A34)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 700/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A35-A36)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A37- A40)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U
<i>North Apron (Aircraft Stand A41-A46)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 1 180/R/C/X/U
<i>South Apron (Aircraft Stand G1-G16)</i>	<i>Concrete</i>	PCR 990/R/B/X/U

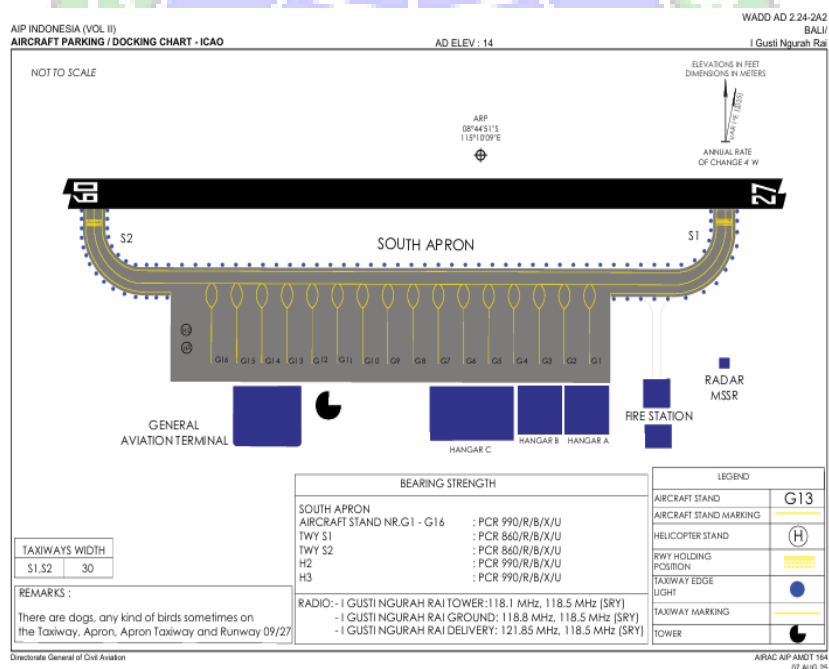
Tabel 2.2 Lebar, Permukaan, & Kekuatan Taxiway

<i>Designation</i>	<i>Width</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>
<i>Taxiway N1, N7</i>	26.5 M	<i>Asphalt</i>	PCR 770/F/C/X/U
<i>Taxiway N2, N3, N4, N5</i>	30 M	<i>Asphalt</i>	PCR 770/F/C/X/U
<i>Taxiway N6</i>	23 M	<i>Asphalt</i>	PCR 770/F/C/X/U
<i>Taxiway NP, NP7</i>	23 M	<i>Asphalt</i>	PCR 770/F/C/X/U
<i>Taxiway S1</i>	30 M	<i>Concrete</i>	PCR 860/R/B/X/U
<i>Taxiway S2</i>	30 M	<i>Concrete</i>	PCR 860/R/B/X/U
<i>Taxiway NW6</i>	53.90 M	<i>Concrete</i>	PCR 850/R/C/X/U
<i>Taxiway NW7</i>	57.53 M	<i>Concrete</i>	PCR 1 180/R/C/X/U

Gambar 2.3 Aerodrome Chart



Gambar 2.4 Aircraft Parking North Apron



Gambar 2.5 Aircraft Parking South Apron

2.2.2 Data Umum PT. Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)

Tabel 2.4 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia

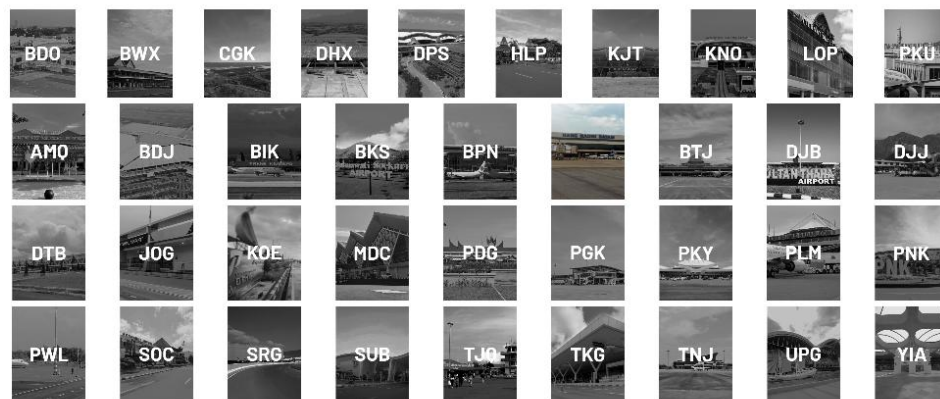
Keterangan	Data Perusahaan
Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)
Nama Dagang	InJourney Airports
Status Perusahaan	BUMN (Perseroan Terbatas Milik Negara)
Industri	Transportasi & Pengelolaan Bandara
Jasa / Layanan Utama	Pengelolaan & Pengoperasian bandar udara di Indonesia (Komersial & Internasional)
Didirikan / Transformasi	Dibentuk melalui penggabungan PT Angkasa Pura I & PT Angkasa Pura II menjadi PT Angkasa Pura Indonesia pada 9 September 2024 dibawah naungan InJourney Group
Pendiri	Pemerintah Republik Indonesia
Pemilik / Induk	PT Aviastri Pariwisata Indonesia (InJourney) – Kementerian BUMN melalui InJourney Group
Kantor Pusat / Alamat	InJourney Airports Center, Soekarno – Hatta International Airport, Tangerang, Banten, PO BOX 1004 Tangerang 15111, Indonesia
Visi Perusahaan	Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahtamahan khas Indonesia

Misi Perusahaan	- Memberikan layanan global dengan standar keselamatan, keamanan & kenyamanan tinggi - Meningkatkan nilai pemangku kepentingan - Mendukung pertumbuhan ekonomi melalui pengelolaan SDM unggul dan inovasi
Target Strategis	Menjadi operator bandar udara kelas dunia, standarisasi layanan di seluruh bandara Indonesia, efisiensi operasional, dan dukungan konektivitas nasional & pariwisata.
Jumlah bandara yang dikelola	37 bandara di seluruh Indonesia
Lalu Lintas Penumpang	172 juta penumpang per tahun
Wilayah Operasi	Seluruh wilayah Indonesia, mencakup barat hingga timur (gabungan AP I & AP II)
Website Resmi	https://www.injourneyairports.id



Gambar 2.6 Lokasi Operasional PT Angkasa Pura Indonesia

Menjadi Perusahaan Bandar Udara Terbaik



Gambar 2.7 Bandara PT. Angkasa Pura Indonesia

Gambar 2. 9 Struktur Organisasi PT API Kantor Cabang Ngurah Rai

BAB III

PELAKSANAAN OJT

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

3.1.1 Wilayah Kerja

1. *Apron Movement Control* (AMC)

Wilayah kerja *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai meliputi seluruh area sisi udara (*airside*) yang terkait langsung dengan pergerakan, parkir, dan pelayanan pesawat di *apron*. Area ini mencakup posisi parkir pesawat, jalan layanan, serta zona sekitar landasan pacu dan jalur taksi yang berhubungan dengan kegiatan *apron*. Selain itu, wilayah ini mencakup *apron* penumpang yang dilengkapi dengan *Passenger Boarding Bridge* (*aviobridge*), *apron* kargo beserta fasilitas pendukungnya, serta zona khusus untuk melayani pesawat tidak terjadwal, seperti penerbangan charter dan jet pribadi. Di luar area fisik *apron*, wilayah kerja AMC juga melibatkan Pusat Kendali Operasional Bandara (*Airport Operation Control Center/AOCC*) sebagai pusat pemantauan dan koordinasi kegiatan *airside* secara terintegrasi. Secara umum, wilayah ini ditandai oleh aktivitas yang sangat dinamis, dengan tingkat pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan peralatan pendukung yang tinggi. Oleh karena itu, pengendalian wilayah yang jelas dan terstruktur diperlukan untuk menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, serta kelancaran operasional penerbangan sesuai dengan ketentuan dan standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

a. Unit *Aviobridge*

Wilayah kerja Unit *Aviobridge*, yang berada di bawah pengawasan *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, mencakup seluruh area gerbang terminal penumpang yang dilengkapi dengan *Passenger Boarding Bridge* (PBB). Area ini juga meliputi *apron* di sekitar posisi parkir pesawat yang menggunakan fasilitas tersebut. Wilayah ini melibatkan pergerakan *aviobridge* selama proses mendekati pesawat (*docking*) dan menjauh

dari pesawat (*undocking*), pintu pesawat, serta zona aman di sekitar badan pesawat yang berfungsi sebagai jalur interaksi antara terminal dan pesawat udara. Selain itu, wilayah kerja unit *aviobridge* mencakup area pengamanan di sekitar gerbang, termasuk pembatas fisik dan marka keselamatan yang membatasi pergerakan personel dan peralatan untuk menghindari masuk ke zona berbahaya di dekat pesawat. Karena wilayah ini merupakan titik transisi antara terminal dan *apron*, pengendaliannya sangat krusial untuk menjaga keselamatan penumpang serta personel operasional. Hal ini juga memastikan bahwa fasilitas PBB digunakan sesuai dengan standar keselamatan dan ketentuan operasional bandara.

b. Unit Cargo

Wilayah kerja Unit Cargo mencakup seluruh area *apron* kargo di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, yang digunakan untuk melayani pesawat udara pengangkut barang dan pos di sisi udara. Area tersebut meliputi *stand* khusus pesawat kargo, zona bongkar muat barang, serta jalur pergerakan kendaraan dan peralatan dukungan darat (*Ground Support Equipment / GSE*) kargo yang beroperasi di *apron*. Selain itu, wilayah ini juga mencakup jalan layanan sebagai rute lalu lintas kendaraan operasional kargo, serta area penyangga yang menghubungkan *apron* kargo dengan fasilitas gudang dan terminal kargo. Wilayah kerja ini ditandai oleh intensitas tinggi pergerakan kendaraan dan peralatan, serta aktivitas bongkar muat yang berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan wilayah yang jelas dan pengawasan ketat untuk mencegah gangguan terhadap keselamatan operasional pesawat serta kegiatan *airside* lainnya di bandara.

c. Unit Airport Operations Control Center (AOCC)

Wilayah kerja Unit *Airport Operation Control Center* (AOCC) terletak di ruang pusat kendali operasional Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Unit ini berperan sebagai pusat pemantauan, pengendalian, dan koordinasi seluruh kegiatan operasional bandara. Area tersebut mencakup ruang kerja AOCC yang dilengkapi dengan sistem informasi operasional bandara. Sistem ini meliputi layar

pemantauan pergerakan pesawat, kondisi *apron*, jadwal penerbangan, serta informasi cuaca dan kondisi darurat. Meskipun tidak berada langsung di area *apron*, wilayah kerja AOCC memiliki hubungan erat dengan operasional *airside*. Hal ini karena AOCC berfungsi sebagai pusat pengumpulan dan distribusi informasi operasional yang memengaruhi pergerakan pesawat serta aktivitas di *apron*. Selain itu, wilayah ini menjadi titik koordinasi antara AMC dan unit unit lain, seperti *Air Traffic Control* (ATC), *ground handling*, *Aviation Security* (AVSEC), serta unit teknis bandara. Koordinasi ini bertujuan menjaga kelancaran dan kesinambungan operasional bandara secara keseluruhan.

d. Unit Apron Selatan

Wilayah kerja Unit *Apron Selatan* meliputi area *apron* bagian selatan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Area ini berfungsi sebagai lokasi parkir dan pelayanan pesawat udara, termasuk pesawat komersial berjadwal, penerbangan *charter*, serta pesawat tidak berjadwal seperti *private jet*. Wilayah tersebut mencakup *aircraft stand*, *service road*, serta zona pergerakan kendaraan dan peralatan *ground handling* yang mendukung operasional pesawat. Unit ini menunjukkan tingkat aktivitas yang tinggi dan beragam, disebabkan oleh variasi jenis pesawat dan pola operasional yang dilayani. Oleh karena itu, penataan wilayah kerja di *apron* selatan menjadi elemen krusial. Penataan ini memastikan pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel berjalan aman, tertib, serta terkoordinasi, sehingga menghindari potensi bahaya di area *airside*.

e. Unit Apron Utara

Wilayah kerja Unit *Apron Utara* mencakup area *apron* bagian utara Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Area ini memiliki hubungan langsung dengan *runway* dan *taxiway*, sehingga menjadi salah satu wilayah strategis dalam operasional *airside*. Wilayah tersebut meliputi *aircraft stand* di *apron* utara, *service road*, serta zona pendukung untuk inspeksi rutin *runway* dan *apron*. Unit ini menunjukkan tingkat risiko operasional yang tinggi karena lokasinya berdekatan dengan jalur pergerakan pesawat saat *taxi*, *take off*, dan *landing*. Oleh

karena itu, pengendalian wilayah kerja di *apron* utara difokuskan pada pemeliharaan kondisi area yang aman dan layak operasi. Hal ini mencakup pemastian kebersihan dari benda asing, kejelasan marka, serta keteraturan lalu lintas kendaraan operasional di sisi udara bandara.

2. Aviation Security (AVSEC)

Wilayah kerja *Aviation Security* (AVSEC) meliputi seluruh area bandar udara yang berkaitan dengan upaya pengamanan penerbangan sipil, khususnya area yang berpotensi menjadi sasaran tindakan melawan hukum. Wilayah kerja AVSEC mencakup Daerah Publik, Daerah Terbatas (*Restricted Area*), dan Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area/SRA*), termasuk terminal penumpang domestik dan internasional, area pemeriksaan keamanan, *apron*, sisi udara (*airside*), serta fasilitas pendukung keamanan penerbangan. Dalam wilayah tersebut, AVSEC bertanggung jawab terhadap pengendalian akses, pemeriksaan orang, barang, dan kendaraan, pengawasan fasilitas keamanan, serta penanganan ancaman keamanan penerbangan. Pelaksanaan tugas AVSEC dilakukan berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, yang menegaskan bahwa keamanan penerbangan harus dilaksanakan secara menyeluruh dan berlapis di seluruh area bandar udara.

Untuk wilayah kerja di *Aviation Security* (AVSEC) dibagi menjadi empat unit yaitu Unit Sumber Daya Manusia, (SDM), Unit Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen), Unit Investigasi, dan Unit Dokumen.

a. Unit Sumber Daya Manusia (SDM)

Wilayah kerja di Unit Sumber Daya Manusia (SDM) berfokus pada pengelolaan personel keamanan penerbangan agar seluruh petugas memiliki kompetensi, disiplin, dan kesiapan operasional yang baik. Dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT), penulis dilibatkan dalam aktivitas administrasi pendukung, seperti merekap data kehadiran personel AVSEC, menyusun data jadwal tugas, serta merekap data lain yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaan tugas unit

lain, khususnya Unit Investigasi. Kegiatan ini bertujuan agar peserta memahami sistem administrasi dan manajemen personel dalam organisasi AVSEC.

Melalui kegiatan ini, penulis memperoleh pemahaman mengenai pentingnya data kehadiran dan administrasi personel sebagai bagian dari pengawasan, evaluasi kinerja, dan bahan pendukung investigasi apabila terjadi insiden keamanan.

b. Unit Dokumen

Wilayah kerja di Unit Dokumen mencakup pengelolaan, pemahaman, dan pendokumentasian seluruh regulasi serta dokumen yang berkaitan dengan keamanan penerbangan. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), penulis ditugaskan untuk mempelajari dan memahami peraturan utama yang menjadi dasar pengamanan akses bandar udara, khususnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk ke Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 yang mengatur ketentuan teknis terbaru terkait penyelenggaraan keamanan penerbangan. Kegiatan ini bertujuan untuk memahami landasan hukum, ruang lingkup pengamanan, serta peran AVSEC dalam pengendalian akses.

Sebagai bagian dari kegiatan pembelajaran, Ketika melaksanakan kegiatan OJT, penulis dan tim diarahkan untuk menyusun bahan presentasi berupa *PowerPoint* mengenai Sosialisasi langkah-langkah keamanan menuju Daerah Keamanan Terbatas pada akses yang didelegasikan, meliputi ketentuan izin masuk, pemeriksaan identitas, pemeriksaan orang dan barang, serta kewenangan petugas keamanan. Materi yang telah disusun kemudian disosialisasikan melalui kegiatan presentasi dan diskusi bersama staf AVSEC. Kegiatan ini bertujuan untuk melatih pemahaman regulasi, kemampuan analisis prosedur keamanan, serta kemampuan komunikasi peserta OJT. Pelaksanaan kegiatan di Unit Dokumen ini mengacu pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara, serta KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

c. Unit Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen)

Wilayah kerja Unit Fasilitas Keamanan Penerbangan meliputi seluruh area terminal bandar udara, baik terminal domestik maupun terminal internasional, yang dilengkapi dengan peralatan keamanan penerbangan. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), penulis dilibatkan dalam kegiatan inspeksi atau patroli keliling (*security inspection*) untuk melakukan pengecekan kondisi dan kesiapan fasilitas keamanan bandar udara. Kegiatan ini mencakup pengecekan peralatan seperti *Hand Held Metal Detector* (HHMD), *Walk Through Metal Detector* (WTMD), Mesin *X-ray*, *Body Inspection Machine*, *Explosive Trace Detector* (ETD) serta *Liquid Disposal Container*.

Penulis diarahkan untuk memahami fungsi masing-masing peralatan, kondisi fisik peralatan, kesiapan operasional, serta penerapan pengujian harian (*daily testing*). Selain itu, penulis juga mempelajari prosedur pelaporan apabila ditemukan peralatan yang tidak berfungsi atau tidak sesuai standar. Kegiatan ini bertujuan untuk memberikan pemahaman langsung mengenai pentingnya fasilitas keamanan sebagai bagian dari sistem pengamanan berlapis di bandar udara.

d. Unit Investigasi

Wilayah kerja di Unit Investigasi mencakup penanganan awal, pencatatan, dan analisis terhadap kejadian atau potensi pelanggaran keamanan penerbangan di lingkungan bandar udara. Dalam pelaksanaannya di unit investigasi melakukan kegiatan pembelajaran investigasi secara terbatas dan terawasi, seperti mempelajari alur penanganan kejadian keamanan, memahami jenis laporan keamanan, serta membantu pengumpulan data pendukung investigasi yang bersumber dari Unit SDM maupun Unit Operasional.

3.1.2 Prosedur Pelayanan

1) Pelayanan Kerja *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit operasional di bandar udara yang bertugas mengatur, mengawasi, dan mengendalikan semua aktivitas di *apron*. *Apron* adalah area di bandar udara tempat pesawat diparkir, penumpang dan barang

dibongkar muat, bahan bakar diisi, serta pemeliharaan ringan dilakukan sebelum dan sesudah penerbangan. AMC memastikan setiap pergerakan di *apron* berjalan aman, tertib, efisien, dan sesuai standar keselamatan penerbangan yang berlaku.

Secara umum, *Apron Movement Control* (AMC) bertanggung jawab mengorganisir lalu lintas pesawat, kendaraan, petugas, penumpang, dan peralatan pendukung darat atau disebut *Ground Support Equipment* (GSE) di *apron*. Tujuannya adalah mencegah konflik, tabrakan, atau gangguan operasional yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Petugas AMC harus memiliki lisensi dan kualifikasi profesional sesuai ketentuan regulator penerbangan untuk menjalankan pengawasan dengan tepat dan kompeten.

Dalam pelaksanaannya, *Apron Movement Control* (AMC) mengatur penempatan *parking stand* pesawat, yaitu lokasi parkir untuk layanan darat seperti bongkar muat penumpang dan barang. Penempatan ini dilakukan setelah koordinasi dengan unit lain, seperti *Airside Duty Coordinator* (ADC) atau menara pengawas, untuk memastikan posisi parkir yang efisien dan aman bagi pesawat yang tiba maupun yang berangkat. Selain itu, AMC mengatur dan memantau pergerakan kendaraan di *apron*, termasuk *follow me car*, truk bahan bakar, dan *Ground Support Equipment* (GSE) lainnya, agar tidak mengganggu aktivitas pesawat atau menimbulkan risiko keselamatan.

Apron Movement Control (AMC) juga bertugas mengawasi kebersihan *apron* secara keseluruhan, termasuk pencegahan dan penanganan *Foreign Object Debris* (FOD). FOD adalah benda asing seperti baut, batu, atau sampah yang dapat merusak pesawat jika terbawa ke mesin atau ban saat bergerak. Pengawasan FOD penting untuk menjaga keselamatan operasional, karena benda tersebut dapat menyebabkan kerusakan atau kecelakaan jika tidak segera diatasi.

Di luar pengaturan pergerakan pesawat dan kendaraan, AMC mengawasi prosedur kerja petugas lain di *apron*. Hal ini mencakup memastikan personel seperti *marshaller*, *operator* alat *ground handling*, dan staf lainnya mematuhi standar keselamatan serta Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan. AMC juga

mencatat dan merekam data operasional *apron*, seperti waktu kedatangan dan keberangkatan pesawat, koordinasi layanan darat, serta kondisi pihak-pihak yang beraktivitas di area tersebut. Data ini kemudian disusun menjadi laporan sesuai regulasi yang berlaku.

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, penulis ditempatkan di lima unit kerja yang berada di bawah koordinasi AMC, yaitu Unit *Aviobridge*, *Cargo*, *Airport Operation Control Center* (AOCC), *Apron* Selatan, dan *Apron* Utara. Pembagian penempatan ini dirancang untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang proses pengawasan dan pengendalian operasional *apron* dari berbagai sudut pandang.

Aspek tersebut meliputi pelayanan penumpang melalui *aviobridge*, pengawasan kegiatan kargo, koordinasi operasional terpusat di AOCC, serta pengendalian pergerakan pesawat dan kendaraan di area *Apron* Selatan dan *Apron* Utara.

a) Unit *Aviobridge*

Unit *Aviobridge* memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran pelayanan penumpang dan keselamatan operasional pesawat di *apron*, terutama selama proses kedatangan dan keberangkatan pesawat. Tugas dari Unit *Aviobridge* yaitu menyampaikan informasi kepada *Operator Aviobridge* (OA) melalui *Handy Talkie* (HT) mengenai pesawat yang akan mendarat. Informasi ini diperoleh melalui pemantauan pergerakan pesawat menggunakan sistem *flight radar*. Data yang disampaikan mencakup tahapan pergerakan pesawat, mulai dari *continue*, *long final*, *short final*, *clear to land*, hingga konfirmasi *landing*. Hal ini bisa membuat *Operator Aviobridge* (OA) mempersiapkan peralatan dan posisi sesuai waktu kedatangan pesawat. Selain itu juga menyampaikan informasi tentang posisi parkir pesawat atau *parking stand* yang telah ditentukan baik untuk penerbangan domestik maupun internasional dan dapat dilihat di website Siopskom yang bisa diakses oleh unit *aviobridge*. Informasi ini penting agar *Operator Aviobridge* (OA) dapat memastikan kesiapan *aviobridge* yang sesuai

dengan jenis pesawat dan lokasi parkirnya.

Selain itu di Unit *Aviobridge* juga bertugas menerima panggilan telepon permintaan *undocking aviobridge* dari pihak *ground handling*, seperti JAS, GOC, Gapura, EAS, dan Lion. Setiap permintaan dicatat dan ditindaklanjuti melalui koordinasi dengan *Operator Aviobridge* (OA) untuk memastikan proses *docking* dan *undocking* mengikuti prosedur keselamatan yang berlaku..

Pada Unit *Aviobridge* juga dilakukan proses penginputan data pada sistem Siopskom, khususnya terkait waktu *docking* dan *undocking aviobridge* berdasarkan laporan *operator* lapangan. Pengisian data ini berfungsi sebagai rekaman kegiatan operasional *apron* serta bahan evaluasi dan pelaporan bandara.

Selain *standby* untuk menginformasikan pada *Operator Aviobridge* (OA) dan mengisi data, penulis juga diajarkan cara mengoperasikan *aviobridge* dan berkesempatan untuk berlatih langsung dilapangan mengenai proses *docking* dan *undocking aviobridge*, baik di area parkir penerbangan internasional maupun domestik, dengan pendampingan dan pengawasan dari *Operator Aviobridge* (OA).

b) Unit Cargo

Unit *Cargo* bertugas mengawasi, mengendalikan, dan memeriksa kegiatan penanganan kargo untuk penerbangan domestik maupun internasional. Tujuannya adalah memastikan semua proses sesuai dengan standar keselamatan, keamanan, dan prosedur operasional yang berlaku.

Unit *Cargo* rutin melakukan inspeksi kargo di area domestik dan internasional. Untuk penerbangan domestik, inspeksi dilakukan pada perusahaan penanganan seperti IAS dan KMSI. Sementara itu, untuk penerbangan internasional, inspeksi melibatkan IAS dan JAS. Kegiatan ini mencakup pemeriksaan kelengkapan dokumen kargo, kesesuaian jenis barang dengan dokumen pengiriman, kondisi fisik kargo, serta proses penanganan di gudang dan area operasional. Melalui inspeksi tersebut, unit memastikan kargo yang diangkut bebas dari barang berbahaya yang melanggar ketentuan. Selain itu, kargo harus ditangani sesuai

prosedur keselamatan yang benar.

Selain inspeksi lapangan juga mencatat dan mengelola data *cargo manifest* untuk semua penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Data dari penerbangan internasional dan domestik dicatat secara teliti ke dalam *spreadsheet* realisasi lalu lintas harian (LLAU). *Spreadsheet* ini mencakup data kargo kedatangan, keberangkatan, dan *transit*. Memasukkan data dilakukan berdasarkan laporan resmi dari pihak *ground handling* dan operator kargo. Dengan demikian, data yang tercatat akurat dan dapat dijadikan referensi operasional. Data realisasi lalu lintas harian tersebut berperan penting sebagai bahan pemantauan lalu lintas angkutan udara, evaluasi kinerja operasional bandara, serta dasar penyusunan laporan statistik penerbangan.

c) Unit Airport Operations Control Center (AOCC)

Unit *Airport Operation Control Center* (AOCC) berfungsi sebagai pusat pengendalian dan koordinasi terintegrasi untuk semua kegiatan operasional bandara. Di unit ini memiliki tugas yaitu dapat melakukan pemantauan operasional penerbangan secara *real time*. Pemantauan tersebut mencakup pergerakan pesawat dari fase kedatangan hingga keberangkatan, kondisi operasional *apron*, serta kesiapan fasilitas bandara. AOCC berperan sebagai pusat komunikasi yang mengoordinasikan berbagai unit kerja, seperti *Apron Movement Control* (AMC), *Air Traffic Control* (ATC), *ground handling*, *Aviation Security*, dan maskapai penerbangan. Tujuannya adalah memastikan operasional bandara berjalan aman, lancar, dan tepat waktu.

Selain pemantauan dan koordinasi juga memasukkan data operasional penerbangan ke dalam sistem Siopskom. Data yang dimasukkan mencakup posisi parkir pesawat, nomor registrasi, *landing* di *runway* 27 atau 09, jenis pesawat baru, waktu *landing*, waktu *block on*, waktu *push back*, serta waktu *take off*. Tahap memasukkan data ini didasarkan pada informasi dari unit terkait dan petugas lapangan. Dengan demikian, data yang tercatat akurat dan dapat digunakan untuk mengawasi, mengevaluasi kinerja operasional, serta pelaporan resmi bandara.

d) Unit *Apron* Selatan

Unit *Apron* Selatan bertugas sebagai pengawas operasional di area *apron* yang memiliki karakteristik khusus, terutama dalam melayani penerbangan tidak berjadwal (*non scheduled flight*) seperti *private jet* dan penerbangan kenegaraan. Unit *Apron* Selatan memiliki peran penting dalam memastikan bahwa seluruh aktivitas operasional pesawat di area tersebut berjalan dengan aman, tertib, dan sesuai dengan prosedur keselamatan penerbangan yang berlaku.

Ketika mendapatkan jadwal *shift* di *apron* selatan, maka harus *standby* operasional ketika terdapat informasi kedatangan maupun keberangkatan dari *private jet*. *Standby* ini dilakukan untuk memastikan seluruh persiapan di *apron* telah siap sebelum pesawat mendarat, termasuk kesiapan *parking stand*, jalur pergerakan pesawat, serta area operasional di sekitar lokasi parkir. Selain itu juga mengawasi proses pendaratan atau *landing private jet*, mulai dari pesawat memasuki area *apron* hingga berhenti di posisi parkir yang telah ditentukan, guna memastikan tidak terjadi konflik dengan pergerakan pesawat lain, kendaraan operasional, maupun personel di *apron*.

Selain pengawasan saat kedatangan *private jet*, juga mempelajari kegiatan operasional lain yang dilakukan oleh Unit *Apron* Selatan, seperti pengawasan pergerakan kendaraan operasional dan *Ground Support Equipment* (GSE) di sekitar area parkir *private jet*. Hal ini bertujuan untuk mencegah potensi bahaya yang dapat mengganggu keselamatan pesawat dan personel. Unit *Apron* Selatan juga bertugas memastikan bahwa seluruh aktivitas *ground handling*, termasuk pengisian bahan bakar, penanganan bagasi, dan pelayanan penumpang *private jet*, dilakukan sesuai dengan prosedur dan standar keselamatan yang telah ditetapkan.

Di samping itu, penulis bisa memahami peran Unit *Apron* Selatan dalam koordinasi dengan unit lain, seperti *Apron Movement Control* (AMC), *Air Traffic Control* (ATC), *aviation security*, dan *ground handling*, khususnya ketika menangani penerbangan dengan karakteristik khusus dan tingkat privasi yang tinggi. Apabila terjadi kondisi tidak normal atau gangguan operasional, Unit

Apron Selatan bertanggung jawab melakukan pemantauan, pengamanan area, serta pelaporan kepada unit terkait agar dapat segera ditangani.

e) Unit *Apron* Utara

Unit *Apron* Utara bertanggung jawab dalam melakukan pengawasan terhadap aktivitas operasional di area *apron* bagian utara, yang meliputi pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta personel yang beraktivitas di wilayah tersebut. Kegiatan pengawasan ini dilakukan untuk memastikan seluruh aktivitas berjalan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan ketentuan keselamatan penerbangan yang berlaku.

Ketika berada di unit *apron* utara, penulis mengikuti kegiatan inspeksi *runway* dan inspeksi *apron* yang dilakukan secara rutin dan berkala oleh staf *Apron Movement Control* (AMC). Inspeksi *runway* bertujuan untuk memastikan kondisi landasan pacu dalam keadaan aman dan layak digunakan, antara lain dengan memeriksa kebersihan permukaan *runway*, keberadaan *Foreign Object Debris* (FOD), kondisi marka, serta fasilitas pendukung lainnya. Sementara itu, inspeksi *apron* dilakukan untuk memastikan area parkir pesawat dalam kondisi bersih, aman, dan bebas dari potensi bahaya yang dapat mengganggu operasional pesawat maupun kendaraan di *apron*.

Selain kegiatan inspeksi rutin, juga melakukan pengawasan terhadap kejadian atau kondisi tidak normal di *area apron*, seperti ketika terjadi bus operasional pengangkut penumpang yang mengalami mogok di *service road* atau gangguan lain yang berpotensi menghambat kelancaran lalu lintas kendaraan dan operasional pesawat. Dalam situasi tersebut, petugas unit *apron* utara melakukan pemantauan, pengamanan area, serta koordinasi dengan unit terkait untuk memastikan gangguan dapat segera ditangani tanpa menimbulkan risiko keselamatan. Maka dari itu pentingnya merespons cepat dan koordinasi yang efektif dalam menghadapi kejadian di *apron* guna mencegah dampak yang lebih luas terhadap operasional bandara.

Dengan adanya unit ini, menjadi tahu bahwa pentingnya melakukan

pengawasan langsung di lapangan penerapan prosedur keselamatan di area *airside*, serta peran unit *apron* dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan secara keseluruhan. Kegiatan tersebut memberikan pemahaman bahwa Unit *Apron* Utara memiliki tanggung jawab strategis dalam menjaga kondisi operasional yang aman, tertib, dan terkendali di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

2) Pelayanan Kerja Unit Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) merupakan penyelenggaraan kegiatan pengamanan penerbangan sipil yang bertujuan untuk melindungi penumpang, awak pesawat, pesawat udara, fasilitas bandar udara, serta personel dari tindakan melawan hukum. Pelaksanaan tugas AVSEC dilaksanakan secara terencana, terpadu, dan berlapis melalui pengendalian akses, pemeriksaan keamanan, serta penanganan ancaman keamanan penerbangan. Ketentuan ini secara umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menegaskan bahwa keamanan penerbangan merupakan tanggung jawab negara dan wajib diselenggarakan di setiap bandar udara.

Pengendalian jalan masuk ke Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) merupakan salah satu tugas utama AVSEC. Setiap orang selain penumpang dan kendaraan yang akan memasuki area terbatas wajib memiliki izin masuk yang sah, seperti PAS Bandar Udara, kartu identitas awak pesawat, atau kartu tanda pengenalan inspektur penerbangan. Pemeriksaan dilakukan terhadap kesesuaian identitas dengan pemegangnya, masa berlaku izin, serta area yang diizinkan. Pengendalian akses ini bertujuan untuk mencegah masuknya pihak yang tidak berwenang ke area kritis bandar udara. Ketentuan ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk ke Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara.

Selain pengendalian akses, AVSEC juga melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap orang selain penumpang dan barang bawaannya sebelum memasuki Daerah Keamanan Terbatas. Pemeriksaan dilakukan melalui Staf *Security Check Point* (SSCP) dengan menggunakan peralatan keamanan seperti Mesin *X-ray*,

Walk Through Metal Detector (WTMD), *Hand Held Metal Detector* (HHMD), serta pemeriksaan manual apabila diperlukan. Pemeriksaan dilakukan secara menyeluruh, termasuk pemeriksaan acak (random) untuk meningkatkan efektivitas pengamanan, terutama saat tingkat ancaman meningkat. Pelaksanaan pemeriksaan ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Pemeriksaan barang bawaan orang selain penumpang dilakukan untuk memastikan tidak terdapat barang berbahaya atau barang terlarang (*prohibited items*). Barang bawaan diperiksa menggunakan Mesin *X-ray* dan, apabila ditemukan tampilan mencurigakan, dilakukan pemeriksaan manual dengan seizin pemilik barang dan tetap menjaga prinsip keamanan serta kesopanan. Apabila ditemukan indikasi bahan peledak atau ancaman serius, AVSEC wajib segera melaporkan dan berkoordinasi dengan aparat keamanan yang berwenang. Ketentuan pemeriksaan barang bawaan ini merupakan bagian dari sistem pengamanan berlapis sebagaimana diatur dalam PM 31 Tahun 2013.

AVSEC juga bertanggung jawab dalam melakukan pemeriksaan kendaraan dan muatannya yang memasuki Daerah Keamanan Terbatas. Pemeriksaan meliputi pemeriksaan izin kendaraan, kondisi fisik kendaraan, orang di dalam kendaraan, serta muatan kendaraan. Pemeriksaan dilakukan berdasarkan kondisi normal maupun kondisi rawan dengan metode pemeriksaan menyeluruh dan pemeriksaan acak berdasarkan penilaian risiko. Prosedur pemeriksaan kendaraan ini bertujuan untuk mencegah penyelundupan barang berbahaya ke area terbatas dan mengacu pada ketentuan keamanan bandar udara dalam PM 31 Tahun 2013.

Dalam hal ditemukannya bagasi tidak teridentifikasi atau objek mencurigakan di area bandar udara, AVSEC wajib melakukan langkah pengamanan berupa isolasi area, pemeriksaan visual, penelusuran melalui CCTV, serta pemeriksaan menggunakan peralatan pendeteksi bahan peledak. Apabila hasil pemeriksaan menunjukkan adanya ancaman, maka dilakukan koordinasi dengan instansi berwenang untuk penanganan lebih lanjut. Penanganan ini merupakan bagian dari prosedur tanggap darurat

keamanan penerbangan sebagaimana diatur dalam Program Keamanan Penerbangan Nasional pada PM 31 Tahun 2013.

a) Unit Sumber Daya Manusia (SDM)

Pelayanan sumber daya manusia AVSEC bertujuan untuk memastikan seluruh personel AVSEC memiliki kompetensi, lisensi, dan sikap profesional dalam menjalankan tugas. Penempatan personel dilakukan sesuai dengan kualifikasi dan lisensi yang masih berlaku. Selain itu, dilakukan pembinaan, evaluasi kinerja, serta pelatihan berkelanjutan guna meningkatkan kemampuan personel dalam menghadapi dinamika ancaman keamanan penerbangan. Pengelolaan SDM AVSEC ini mengacu pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan ketentuan teknis dalam PM 31 Tahun 2013.

b) Unit Dokumen

Pelayanan unit dokumen AVSEC bertujuan untuk memastikan seluruh dokumen keamanan penerbangan dikelola secara tertib, sah, dan dapat dipertanggungjawabkan. Unit dokumen bertugas menerima, memeriksa, mencatat, menyimpan, serta menyediakan dokumen terkait keamanan penerbangan seperti PAS bandar udara, izin pembawaan barang terlarang, laporan kejadian keamanan, dan dokumen investigasi. Pengelolaan dokumen ini mendukung transparansi, pengawasan, serta audit keamanan penerbangan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan PM 31 Tahun 2013.

c) Unit Faskampen

Pelayanan fasilitas keamanan penerbangan dilakukan untuk menjamin seluruh peralatan keamanan berfungsi dengan baik dan siap digunakan setiap saat. AVSEC wajib melakukan pengujian harian (*daily testing*) terhadap peralatan keamanan seperti mesin X-ray, WTMD, HHMD, dan ETD sebelum dioperasikan. Setiap kerusakan atau ketidaksesuaian fungsi peralatan harus segera dilaporkan kepada pimpinan untuk dilakukan perbaikan. Ketentuan ini bertujuan untuk menjaga efektivitas sistem keamanan bandar udara dan mengacu pada PM 31

Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

d) Unit Investigasi

Pelayanan investigasi keamanan dilakukan apabila terjadi insiden atau dugaan pelanggaran keamanan penerbangan. Proses investigasi meliputi penerimaan laporan, pengamanan lokasi kejadian, pengumpulan data melalui pemeriksaan visual, CCTV, dan keterangan saksi, serta penyusunan laporan hasil investigasi. Investigasi dilakukan secara profesional dan objektif untuk mencegah kejadian serupa di masa mendatang. Prosedur ini merupakan bagian dari sistem pengawasan keamanan penerbangan sebagaimana diatur dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 dan PM 31 Tahun 2013.

3.2 Jadwal Pelaksanaan Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

3.2.1 Jadwal Dinas di *Apron Movement Control* (AMC)

TAMBAHAN ANGKASA	PENEMPATAN OJT											
	ADDC			APRON SELATAN			APRON UTARA			AVIOBRIDGE		
	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
3	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan
4	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba
5	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul
6	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada
7	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna
8	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra
9	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis
10	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma
11	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda	Hi Wayan Santika Yoni
12	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri Fahrunisa Ananda
13	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya	Ragus Hidayat Cahyo
14	Syifa Aditia Pratma	- Agustinia Br Depari Zahra Amni Lubis	Elgia Calra	Desak Putu Neyna	Anniash Ostrunada	Arining Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widayentoro	Gede Tantra Jaya

Gambar 3.1 Jadwal Dinas AMC

15	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda
16	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo
17	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya
18	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro
19	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro
20	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma
21	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan
22	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba
23	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul
24	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada
25	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna
26	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra
27	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis
28	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama

Gambar 3.2 Jadwal Dinas AMC

29	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni
30	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda
31	Ni Wayan Santika Itoni	-Ni Wayan Gaele Mandala Putri - Fahrunisa Ananda	Ni Wayan Santika Itoni	Syifa Aditia Pratama	-Agungta Br Degan - Zahra Amni Lubis	Egla Cakra	Desak Putu Neyna	Anisiah Optrunada	Anning Fadlatul	Engel Santika Purba	Dian Vitawati Sohaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyanoro	-Gede Tantra Jaya

KETERANGAN :
 PG : PAGI SARANG (07.00-09.00 WIB)
 M : MALAM (19.00-06.00 WIB)
 L : LIBUR

RE:
 1. PENINJATAN APRON SELATAN MENYESUAIKAN DENGAN PERSONAL AMC YANG AKAN BERTUGAS DI APRON SELATAN.
 2. JIKA TIDAK BERTUGAS DI APRON SELATAN MAKA SECARA OTOMATIS BERTUGAS DI APRON UTARA.

Gambar 3.3 Jadwal Dinas AMC

3.2.2 Jadwal Dinas di Aviation Security (AVSEC)

NO	NAMA	KAMPUS	L/P	NIT	NO HP	PRODI	DIVISI	PERIODE OJT
1	AGUSANTA BR DEPARI	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623001	85763315913	MTU	FASKAMPEN	14/1/2026 - 25/02/2026
2	ANANDA CHRISTIAN BIANTORO	POLTEKBANG SURABAYA	L	30623002	81247651028	MTU	DOKUMEN	14/1/2026 - 25/02/2026
3	ANGGA PRATAMA WIDYANTORO	POLTEKBANG SURABAYA	L	30623003	85728682509	MTU	SDM	14/1/2026 - 25/02/2026
4	ANISA QOTRUNADA PURWANTO	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623004	81256740734	MTU	SDM	14/1/2026 - 25/02/2026
5	ARINING FADILATUL ANNISA	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623005	85708948334	MTU	DOKUMEN	14/1/2026 - 25/02/2026
6	DESAK PUTU NEYNA SASSHI ANATHEA	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623006	81236370365	MTU	INVESTIGASI	14/1/2026 - 25/02/2026
7	DIAN VITASARI SIAHAAN	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623008	81265930118	MTU	DOKUMEN	14/1/2026 - 25/02/2026
8	DINA RAHMA AISYAH	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623009	85731432667	MTU	INVESTIGASI	14/1/2026 - 25/02/2026
9	ELGIA CAKRA	POLTEKBANG SURABAYA	L	30623010	81254220071	MTU	FASKAMPEN	14/1/2026 - 25/02/2026
10	ENGEL SANTIKA PURBA	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623011	82261913355	MTU	SDM	14/1/2026 - 25/02/2026
11	FAHRUNISA ANNANDA	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623012	82166386929	MTU	INVESTIGASI	14/1/2026 - 25/02/2026
12	ZAHRA AMINI LUBIS	POLTEKBANG SURABAYA	P	30623024	81375354963	MTU	FASKAMPEN	14/1/2026 - 25/02/2026
13	ALFONSUS JERENG	POLTEKBANG JAYAPURA	L	64242320001	82198378899	MBU	HOSPITALITY	1/12/2025 - 31/01/2026
14	AURELIUS CESAR LASTO YOTENI	POLTEKBANG JAYAPURA	L	64242310005	82199010603	MBU	HOSPITALITY	1/12/2025 - 31/01/2026
15	CHRABENUM RAMSES E.B	POLTEKBANG JAYAPURA	L	64242320003	82399589579	MBU	HOSPITALITY	1/12/2025 - 31/01/2026
16	JANUARISKY YULIANA PIAHAAR	POLTEKBANG JAYAPURA	P	64242320010	81248851635	MBU	HOSPITALITY	1/12/2025 - 31/01/2026
17	KADIR JAILANI TEMONGMERE	POLTEKBANG JAYAPURA	L	64242320012	82226539219	MBU	HOSPITALITY	1/12/2025 - 31/01/2026

Gambar 3.4 Jadwal Dinas AVSEC

NO	KETERANGAN	14	15	16	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	1	2
1	SDM	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3
2	DOKUMEN	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1
3	FASKAMPEN	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4
4	INVESTIGASI	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5
5	HOSPITALITY	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2
TIM 1		ELGIA CAKRA ALHAFIZH ZAHRA AMINI LUBIS AGUSANTA BR DEPARI				TIM 2				TIM 3				TIM 4		
						ANGGA PRATAMA WIDYANTORO ENGEL SANTIKA PURBA ANNISAH QOTRUNADA PURWANTO				ANANDA CHRISTIAN BIANTORO ARINING FADILATUL ANNISA DIAN VITASARI SIAHAAN				FAHRUNISA ANANDA DINA RAHMA AISYAH DESAK PUTU NEYNA		
														ALFONSUS JERENG AURELIUS CESAR LASTO YOTENI CHRABENUM RAMSES E.B JANUARISKY YULIANA PIAHAAR KADIR JAILANI TEMONGMERE		

Gambar 3.5 Jadwal Dinas AVSEC

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas tertentu yang dipakai sebagai tempat pesawat udara mendarat & lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan moda transportasi, dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan, dan fasilitas penunjang lainnya. (Undang-Undang-Nomor-1-Tahun-2009).

Berdasarkan pengertian tersebut, bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi udara, tetapi juga sebagai sistem operasional yang kompleks dan terintegrasi. Seluruh kegiatan di bandar udara harus dikelola secara terkoordinasi dengan mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan. Oleh karena itu, setiap area operasional di bandar udara memiliki peran dan risiko masing-masing yang memerlukan pengawasan dan pengendalian sesuai ketentuan yang berlaku.

3.3.2 Sisi Udara (*Airside*)

Sisi udara (*airside*) adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. (Menteri Perhubungan, 2015).

Sisi udara merupakan area dengan tingkat risiko keselamatan yang tinggi karena menjadi lokasi utama pergerakan pesawat udara dan kendaraan operasional. Aktivitas yang berlangsung di area ini harus diawasi secara ketat untuk mencegah terjadinya gangguan keselamatan penerbangan. Oleh sebab itu, pengendalian akses dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan menjadi hal yang sangat penting dalam pengelolaan *airside*.

3.3.3 Apron

Apron adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara. (Dirjen Hubud, 2017).

Apron merupakan bagian dari sisi udara yang memiliki intensitas kegiatan sangat tinggi karena melibatkan berbagai aktivitas pelayanan pesawat dan pergerakan peralatan pendukung. Tingginya aktivitas di *apron* menyebabkan potensi terjadinya insiden operasional, sehingga diperlukan pengawasan yang berkesinambungan serta penerapan prosedur keselamatan yang ketat guna menjaga kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan.

3.3.4 Apron Movement Control (AMC)

Menurut peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : SKEP/302/V/2011 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*), lisensi personel bandar udara pengertian *Apron Movement Control (AMC)*, merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di *apron* serta pemarkiran atau

penempatan pesawat udara. Menurut PM/BTH-AOM/AO-06 tentang SOP Pengawasan Sisi Udara, pengertian *Apron Movement Control* (AMC) adalah unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas di *apron*, pemarkiran atau penempatan pesawat terbang. Berdasarkan pengertian sumber diatas dapat disimpulkan bahwa pengertian *Apron Movement Control* (AMC) adalah personel bandar udara yang memiliki lisensi untuk melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan pada lalu lintas di *apron* serta pemarkiran dan penempatan pesawat terbang (Riyono & Fauziah Novianty, 2023).

Dalam pelaksanaan tugasnya, AMC berperan sebagai pengendali utama aktivitas di *apron* dan menjadi garda terdepan dalam menjaga keselamatan operasional sisi udara. AMC juga bertanggung jawab dalam mengidentifikasi potensi bahaya, mengawasi kepatuhan terhadap marka dan rambu *apron*, serta melakukan koordinasi dengan unit terkait apabila terjadi kejadian atau insiden di area *apron*.

3.3.5 Kejadian (*Incident*)

Menurut ISO 45001, Kejadian (*Incident*) adalah kejadian yang timbul dari, atau selama pekerjaan yang tidak direncanakan, yang berpotensi menyebabkan atau mengakibatkan cedera, penyakit akibat kerja (PAK) atau kerusakan *property*.

Incident merupakan indikasi awal adanya potensi bahaya dalam operasional penerbangan. Meskipun tidak menimbulkan dampak serius, *incident* tetap perlu diperhatikan dan dilaporkan sebagai bagian dari upaya pencegahan agar tidak berkembang menjadi kecelakaan yang lebih besar di kemudian hari.

3.3.6 *Airside Incident*

Airside Incident adalah kejadian atau peristiwa yang terjadi di area sisi udara (*airside*) bandar udara yang berpotensi membahayakan keselamatan operasional penerbangan, meskipun tidak sampai menyebabkan kecelakaan (*accident*). *Airside incident* mencakup kejadian seperti hampir tabrakan antara pesawat dan kendaraan, penempatan alat ground support yang tidak sesuai marka, tumpahan bahan (*spillage*), *Foreign Object Debris* (FOD), kendaraan mogok di *service road*, atau kejadian lain

yang mengancam keselamatan operasional di sisi udara. (Anushka, 2021).

Airside incident dapat terjadi akibat berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kondisi peralatan, maupun lingkungan operasional. Kejadian-kejadian tersebut perlu mendapat perhatian serius karena dapat berdampak langsung terhadap keselamatan penerbangan, khususnya di area *apron* yang memiliki tingkat aktivitas tinggi.

3.3.7 Sistem Pelaporan Incident

Sistem pelaporan insiden merupakan mekanisme pencatatan dan penyampaian informasi terkait kejadian atau potensi bahaya yang terjadi di lingkungan operasional penerbangan. Sistem pelaporan yang efektif harus memenuhi prinsip cepat, akurat, mudah diakses, dan terdokumentasi dengan baik.

Pada praktiknya, pelaporan insiden sering dilakukan secara manual yaitu dengan datang ke kantor AMC untuk menyampaikan laporan, kemudian petugas AMC melakukan inspeksi ke lokasi kejadian. Metode ini memerlukan waktu dan berpotensi menyebabkan keterlambatan penanganan awal serta kurang optimalnya dokumentasi data insiden.

3.3.8 QR Code

QR code atau *Quick Response Code* adalah barcode berbentuk dua dimensi yang mudah dan cepat terbaca oleh perangkat digital melalui pemindaian. (Amartha, 2024). *QR Code* memungkinkan akses informasi secara cepat dan praktis tanpa memerlukan perangkat khusus. Oleh karena itu, teknologi ini banyak dimanfaatkan dalam berbagai bidang, termasuk dalam sistem pelaporan dan dokumentasi operasional.

3.3.9 Google form

Menurut Mardiana Tria, Arif Wiyat Purnanto (2017), *Google Form* adalah salah satu aplikasi berupa template formulir atau lembar kerja yang dapat dimanfaatkan secara mandiri ataupun bersama-sama untuk tujuan mendapatkan informasi pengguna. Aplikasi ini bekerja di dalam penyimpanan awan *Google Drive* bersama aplikasi lainnya seperti *Google Sheet*, *Google Docs*, dan pengayaan lainnya. Sejalan dengan pendapat Batubara Hamdan Husein (2016), *Google Form* merupakan salah satu komponen layanan *Google Docs* (Astuti, 2021).

3.3.10 Google Spreadsheet

Google Spreadsheet adalah aplikasi *spreadsheet* online yang memungkinkan membuat, memformat, dan berkolaborasi dengan orang lain. *Google Spreadsheet* ini memiliki keunggulan bahwa Anda dapat mengakses data Anda kapan saja, di mana saja. Data aman meskipun disimpan secara online dalam data realtime (data selalu *up to date*), ada juga beberapa fitur *Excel* (*VLookup*, *SUM*, *IF*, filter, bagan, dll), dan membuat mudah digunakan untuk dalam mengoperasikan (Damanhuri Adnan & Azhar, 2023)..

3.3.11 Dashboard

Dashboard adalah sebuah tampilan visual dari informasi terpenting yang dibutuhkan satu atau lebih tujuan, digabungkan dan diatur pada sebuah layar, menjadi informasi yang dibutuhkan dan dapat dilihat secara sekilas. Tampilan visual disini mengandung pengertian bahwa penyajian harus dirancang sebaik mungkin, sehingga mata manusia dapat menangkap informasi secara cepat dan otak manusia dapat memahami maknanya secara benar. *Dashboard* itu sebuah tampilan pada suatu tampilan monitor komputer penuh, yang berisi informasi yang bersifat kritis, agar kita dapat melihatnya dengan segera, sehingga dengan melihat *dashboard* itu saja, kita dapat mengetahui hal-hal yang perlu diketahui. Biasanya kombinasi dari teks dan grafik, tetapi lebih ditekankan pada grafik Menurut (Few, 2006) pada jurnal (Sofyawan & Ramdani, 2020)

3.4 Permasalahan

Bandar udara merupakan kawasan dengan aktivitas operasional yang intensif, terutama di area *airside* sebagai pusat pergerakan pesawat. Semua kegiatan di area ini harus memprioritaskan keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional untuk mendukung pelayanan penerbangan yang optimal.

Berdasarkan hasil kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, mekanisme pelaporan *airside incident* saat ini masih dilakukan secara manual dan belum terintegrasi. Saat ini, staf AMC melakukan pengisian data kejadian menggunakan formulir yang dibuat

dalam aplikasi *Microsoft Word*, kemudian data tersebut dipindahkan kembali ke *Spreadsheet* untuk keperluan rekapitulasi. Proses ini mengharuskan staf AMC menggunakan laptop dalam setiap tahapan pendataan, sehingga kurang fleksibel dan memerlukan waktu yang relatif lebih lama dalam pengolahan data kejadian.

Selain itu, penggunaan formulir *Microsoft Word* sebagai media awal pencatatan data berpotensi menimbulkan ketidakkonsistenan format isian antar laporan, terutama apabila dilakukan oleh lebih dari satu staf AMC. Perbedaan cara penulisan, kelengkapan data, serta urutan informasi dapat menyulitkan proses pengelompokan dan analisis data pada tahap selanjutnya. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya risiko kesalahan *input data (human error)* saat proses pemindahan data dari formulir *Word* ke *Spreadsheet*, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi akurasi dan keandalan informasi *airside incident*.

Permasalahan lainnya adalah keterbatasan efisiensi waktu dalam proses pendataan dan penyajian informasi. Karena data harus dimasukkan secara bertahap melalui beberapa aplikasi, staf AMC memerlukan waktu tambahan untuk memastikan data telah tersalin dengan benar dan tersusun rapi. Akibatnya, data *airside incident* belum dapat tersaji secara *real time* dan sulit untuk langsung digunakan dalam pemantauan jumlah kejadian, tren insiden, maupun penyusunan laporan berkala. Kondisi tersebut menyebabkan proses evaluasi keselamatan operasional *airside* menjadi kurang optimal serta belum sepenuhnya mendukung kebutuhan pengambilan keputusan yang data oleh

pihak manajemen. serta belum sepenuhnya kebutuhan pengambilan keputusan yang cepat dan berbasis data oleh pihak manajemen.

injourney AIRPORTS

LAPORAN KEJADIAN
AIRSIDE OPERATION SERVICES DEPARTMENT HEAD

☐ Keselamatan (accident)
☐ Kejadian serious (serious incident)
☒ Kejadian (incident)

JUDUL PERISTIWA :

A. DATA UMUM :

1.	Tanggal Kejadian	:	
2.	Bandar Udara	:	
3.	Lokasi Kejadian	:	
4.	Waktu Kejadian	:	
5.	Informasi Cuaca (Visibility)	:	

B. DATA FASILITAS / PERALATAN / KENDARAAN :

1.	Pemilik Peralatan / Kendaraan	:	
2.	Tipe/Jenis Peralatan / Kendaraan	:	
3.	Nomor Peralatan	:	
4.	Pemakaian Pengguna	:	
5.	Nama Operator	:	
6.	Nomor Pass Bandara	:	
7.	Nomor Lisensi (TMA/SIG)	:	
8.	Akibat Yang Ditimbulkan	:	
9.	Jumlah Korban	:	

C. Deskripsi (Kronologi Kejadian) :

D. Dampak Kejadian :

E. Lain-lain hasil investigasi :

F. Tindak Lanjut :

G. Lampiran / Foto-foto / Dokumentasi / Lain-lain :

PT Angkasa Pura Indonesia
Jalan Jenderal Sudirman No. 100, Jakarta 10110
Telp. (021) 52000000, Fax. (021) 52000001, Email: info@angi.co.id

injourney AIRPORTS

Bandung, dd/mm/yyyy
Petugas Pelaporan

Gambar 3.6 Permasalahan

3.5 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan pendataan *airside incident* yang masih dilakukan secara manual melalui formulir *Microsoft Word* dan pemindahan data ke *Spreadsheet* menggunakan *laptop*, diperlukan suatu sistem pendataan yang lebih modern, terintegrasi, dan mudah dioperasikan oleh staf *Airport Movement Control (AMC)*. Sistem manual yang digunakan sebelumnya tidak hanya memerlukan waktu yang lebih lama dalam proses pengisian dan rekapitulasi data, tetapi juga berpotensi menimbulkan ketidakkonsistenan format serta kesalahan pencatatan. Oleh karena itu, diperlukan inovasi pendataan berbasis teknologi informasi yang mampu menyederhanakan alur kerja, meningkatkan efisiensi operasional, serta mendukung penyajian data *airside incident* secara cepat dan akurat.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis mengusulkan solusi yaitu dengan menerapkan sistem pendataan *airside incident* dengan memanfaatkan *Quick Response (QR) Code* sebagai media akses menuju formulir digital berbasis *Google Form*. *QR Code* berfungsi sebagai penghubung awal untuk membantu staf AMC dalam mengakses formulir pendataan dengan cepat tanpa harus membuka file dokumen secara manual atau berpindah-pindah aplikasi. Dengan sistem ini, staf AMC dapat langsung melakukan *input* data kejadian melalui perangkat yang tersedia, sehingga proses pendataan menjadi lebih praktis, fleksibel, dan efisien. Selain itu, penggunaan *Google Form* memungkinkan perancangan kolom isian yang terstruktur dan terstandarisasi sesuai dengan kebutuhan pendataan *airside incident*, seperti waktu dan lokasi kejadian, kategori insiden, uraian singkat kejadian, serta tindak lanjut awal yang dilakukan.

Data yang telah diinput melalui *Google Form* secara otomatis akan tersimpan dan terakumulasi dalam *Google Spreadsheet* secara *real time*, sehingga seluruh data kejadian dapat terdokumentasi dalam satu basis data yang terpusat. Dengan mekanisme ini, staf AMC tidak lagi perlu melakukan pemindahan data secara manual dari formulir *Microsoft Word* ke *Spreadsheet*, yang sebelumnya membutuhkan waktu tambahan dan meningkatkan risiko terjadinya kesalahan pencatatan. *Google Spreadsheet* berperan sebagai media rekapitulasi data yang memungkinkan staf AMC untuk melakukan pengelompokan kejadian berdasarkan jenis insiden, lokasi, waktu, maupun periode tertentu. Selain itu, data yang tersimpan dapat dengan mudah diperbarui, ditelusuri kembali, dan digunakan sebagai bahan penyusunan laporan harian, mingguan, maupun bulanan.

Tahap selanjutnya dalam penyelesaian masalah adalah pemanfaatan data yang telah tersusun dalam *Google Spreadsheet* untuk dikembangkan ke dalam *Google Dashboard* sebagai media visualisasi data. *Dashboard* ini dirancang untuk menyajikan informasi *airside incident* dalam bentuk grafik, diagram, dan persentase, sehingga memudahkan staf AMC dalam memahami pola dan frekuensi kejadian secara cepat. Melalui tampilan *dashboard*, staf AMC dan pihak manajemen dapat mengetahui

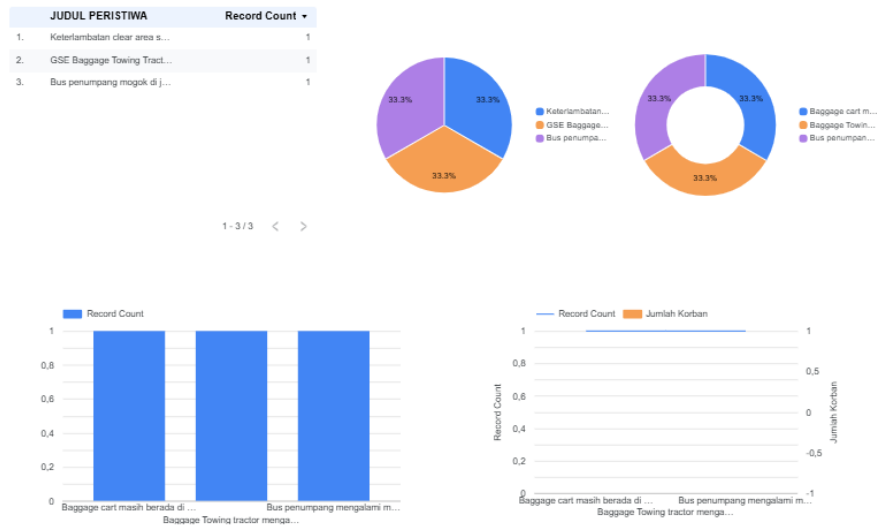
seberapa sering *airside incident* terjadi dalam kurun waktu tertentu, jenis insiden yang paling dominan, serta kecenderungan peningkatan atau penurunan kejadian. Penyajian data secara visual ini tidak hanya meningkatkan keterbacaan informasi, tetapi juga mendukung proses evaluasi keselamatan operasional airside secara lebih sistematis dan berbasis data.

Langkah Langkah untuk melakukan pelaporan *airside incident*, yaitu sebagai berikut:

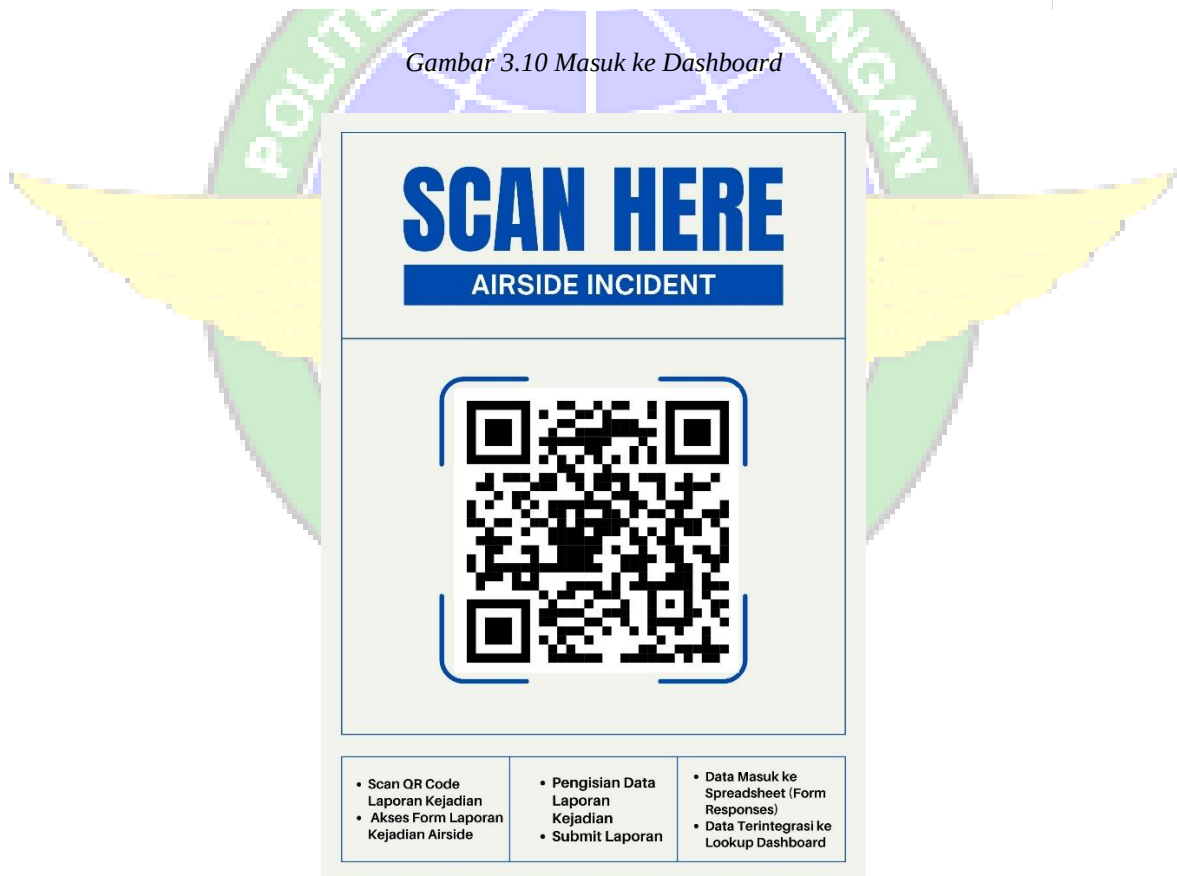


Gambar 3.7 Scan QR Code

Gambar 3.9 Otomatis di Spreadsheet



Gambar 3.10 Masuk ke Dashboard



Gambar 3.11 Langkah Langkah Pengisian QR Code

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan di Unit *Airport Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, dapat disimpulkan bahwa sistem pendataan *airside incident* yang diterapkan sebelum adanya inovasi masih bersifat manual dan belum terintegrasi secara optimal. Proses pendataan dilakukan melalui pengisian formulir menggunakan aplikasi *Microsoft Word*, kemudian data tersebut dipindahkan kembali ke *Spreadsheet* untuk keperluan rekapitulasi. Mekanisme ini mengharuskan staf AMC menggunakan laptop dalam setiap tahapan pendataan, sehingga kurang fleksibel dan membutuhkan waktu yang relatif lebih lama dalam pengolahan data kejadian. Selain itu, sistem manual tersebut berpotensi menimbulkan ketidakkonsistenan format isian serta kesalahan *input* data, yang dapat mempengaruhi akurasi dan keandalan informasi *airside incident*.

Permasalahan dalam sistem pendataan manual tersebut berdampak pada keterbatasan staf AMC dalam memperoleh data kejadian secara cepat, terstruktur, dan mudah dianalisis. Data *airside incident* yang tersebar dan belum tersaji secara *real time* menyulitkan proses pemantauan jumlah kejadian, pengelompokan jenis insiden, serta identifikasi pola dan tren kejadian dalam periode tertentu. Kondisi ini menyebabkan proses evaluasi keselamatan operasional *airside* belum berjalan secara optimal dan belum sepenuhnya mendukung kebutuhan pengambilan keputusan manajemen yang cepat dan berbasis data.

Sebagai solusi atas permasalahan tersebut, diterapkan inovasi sistem pendataan *airside incident* berbasis *QR Code* yang terintegrasi dengan *Google Form*, *Google Spreadsheet*, dan *Google Dashboard*. Penerapan *QR Code* sebagai media akses menuju *Google Form* memungkinkan staf AMC melakukan *input* data kejadian dengan lebih cepat, praktis, dan terstandarisasi. Setiap data yang dimasukkan secara otomatis tersimpan dalam *Google Spreadsheet* sebagai basis data utama yang terpusat dan dapat diakses secara *real time*. Selanjutnya, data tersebut dikembangkan ke dalam *Google Dashboard* untuk menampilkan informasi dalam bentuk grafik, persentase, dan frekuensi kejadian *airside incident*, sehingga memudahkan pemantauan dan analisis data.

Dengan diterapkannya inovasi pendataan berbasis *QR Code* ini, proses pendataan *airside incident* di Unit AMC menjadi lebih efektif, efisien, dan sistematis. Beban kerja administratif staf AMC dapat dikurangi, risiko kesalahan *input* data dapat diminimalkan, serta kualitas informasi yang dihasilkan menjadi lebih akurat dan mudah dipahami. Selain itu, penyajian data dalam bentuk dashboard memberikan gambaran yang jelas mengenai tingkat frekuensi dan persentase kejadian *airside incident*, yang dapat dimanfaatkan sebagai dasar evaluasi keselamatan operasional serta sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan oleh pihak manajemen Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

4.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Unit *Airport Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dalam rangka pengembangan dan optimalisasi sistem pendataan *airside incident* ke depannya.

Pertama, sistem pendataan berbasis *QR Code* yang telah dirancang dan diimplementasikan sebaiknya diterapkan secara konsisten dan berkelanjutan oleh seluruh staf AMC. Konsistensi penggunaan sistem ini sangat penting untuk memastikan data kejadian yang tercatat lengkap, seragam, dan terintegrasi, sehingga dapat memberikan gambaran kondisi keselamatan *airside* yang lebih akurat.

Kedua, diperlukan adanya sosialisasi dan pelatihan teknis secara berkala kepada staf AMC terkait penggunaan *Google Form* sebagai media *input* data, pengelolaan *Google Spreadsheet* sebagai basis data, serta pemanfaatan *Google Dashboard* sebagai media visualisasi dan analisis data. Dengan pemahaman yang baik terhadap sistem tersebut, staf AMC diharapkan mampu memanfaatkan seluruh fitur yang tersedia secara optimal serta mengurangi kendala teknis dalam proses pendataan dan pengolahan data *airside incident*.

Ketiga, sistem pendataan *airside incident* berbasis *QR Code* ini dapat dikembangkan lebih lanjut dengan menambahkan fitur pendukung, seperti klasifikasi otomatis jenis insiden, pemisahan data berdasarkan lokasi dan waktu kejadian, serta penyusunan laporan periodik secara otomatis. Pengembangan ini diharapkan dapat meningkatkan efektivitas analisis data dan mempermudah proses evaluasi keselamatan operasional *airside*. Selain itu, integrasi

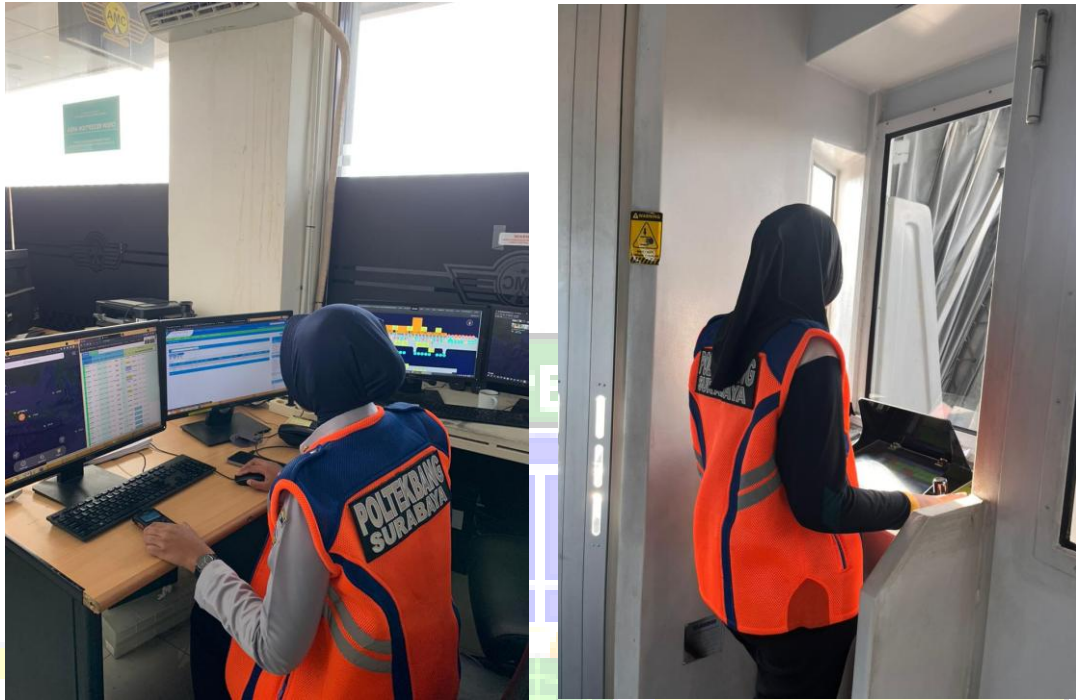
sistem pendataan ini dengan sistem manajemen keselamatan bandara atau sistem pengawasan operasional lainnya juga dapat dipertimbangkan guna mendukung peningkatan kualitas pengelolaan keselamatan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.



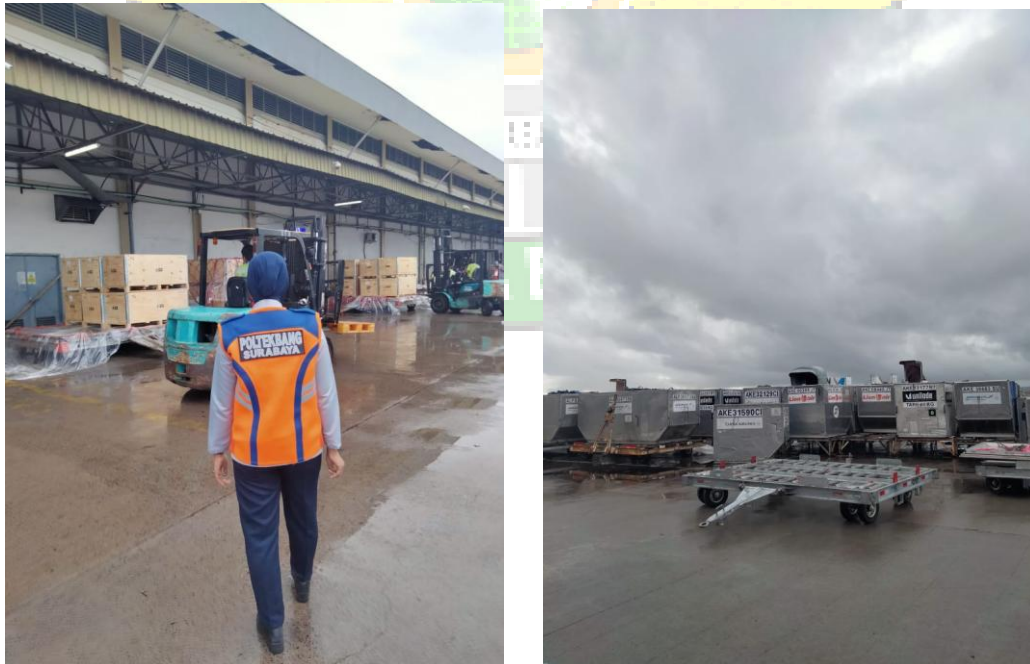
DAFTAR PUSTAKA

- Amartha. (2024). *Pengertian QR CODE* . <https://amartha.com/en/blog/work-smart/apa-itu-qr-code/>
- Anushka. (2021). *Pengertian Airside Incident*.
Https://Id.Scribd.Com/Document/535282177/Aoi-9-Incident-Reporting-and-Investigation-v2?Utm_source=chatgpt.Com.
- Astuti, W. W. (2021). *Pelatihan Pembuatan Soal Menggunakan Google Formulir Di SDN Batangkaluku*.
- Damanhuri Adnan, A., & Azhar, A. (2023). Pengembangan Media Pembelajaran Google Spreadsheet di Dayah Darul Ihsan Aceh Besar. *Tadabbur: Jurnal Peradaban Islam*, 4(1), 495–503. <https://doi.org/10.22373/tadabbur.v4i1.298>
- Dirjen Hubud. (2017). *Pengertian Apron*.
https://digilib.sttkd.ac.id/1771/3/BAB%20II%20A%20SKRIPSI%20-%20Tsamara%20Dewi%20Hanifah_3a.pdf
- Kementrian Perhubungan Udara. (2009). *Undang-Undang-Nomor-1-Tahun-2009*.
<https://www.ukm.my/aaip/wp-content/uploads/2019/02/Undang-Undang-Nomor-1-Tahun-2009.pdf>
- Menteri Perhubungan. (2015). *PM 77 TAHUN 2015*.
File:///C:/Users/HP/Downloads/PM_77_TAHUN_2015.Pdf.
- Riyono, I. B., & Fauziah Novianty, R. (2023). ANALISIS PENGAWASAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP KETERTIBAN BERLALU LINTAS PADA AREA SERVICE ROAD GUNA MENINGKATKAN SAFETY MANAGEMENT SYSTEM DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL HANG NADIM BATAM. In *Jurnal Ground Handling Dirgantara* (Vol. 5, Number 2).
- Sofyawan, D., & Ramdani, M. (2020). Pemanfaatan Dashboard Data Pengiriman Barang Pelanggan Pada Cv Grotas Creative. *Juni*, 4, 2614–7602.
<https://doi.org/10.36352/jr.v4i1.172>

LAMPIRAN



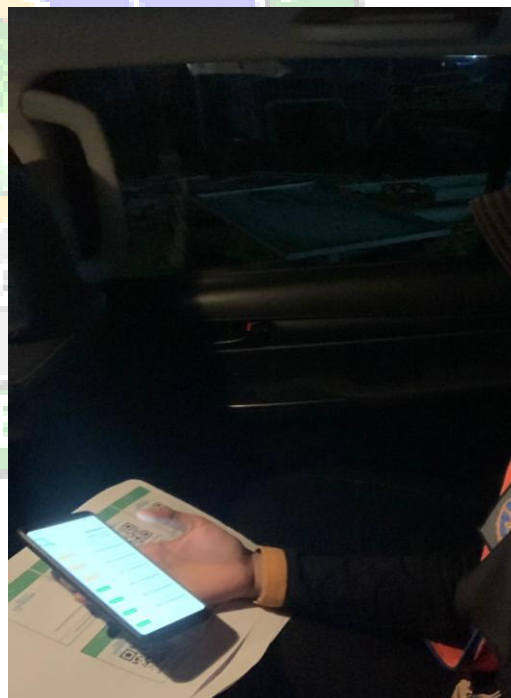
Lampiran 1 AMC di Unit Aviobridge



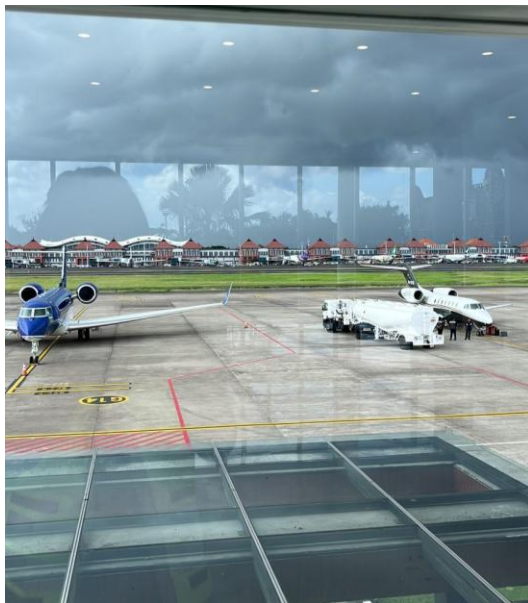
Lampiran 2 AMC di Unit Cargo



Lampiran 3 AMC di Unit AOCC



Lampiran 4 AMC di Unit Apron Utara



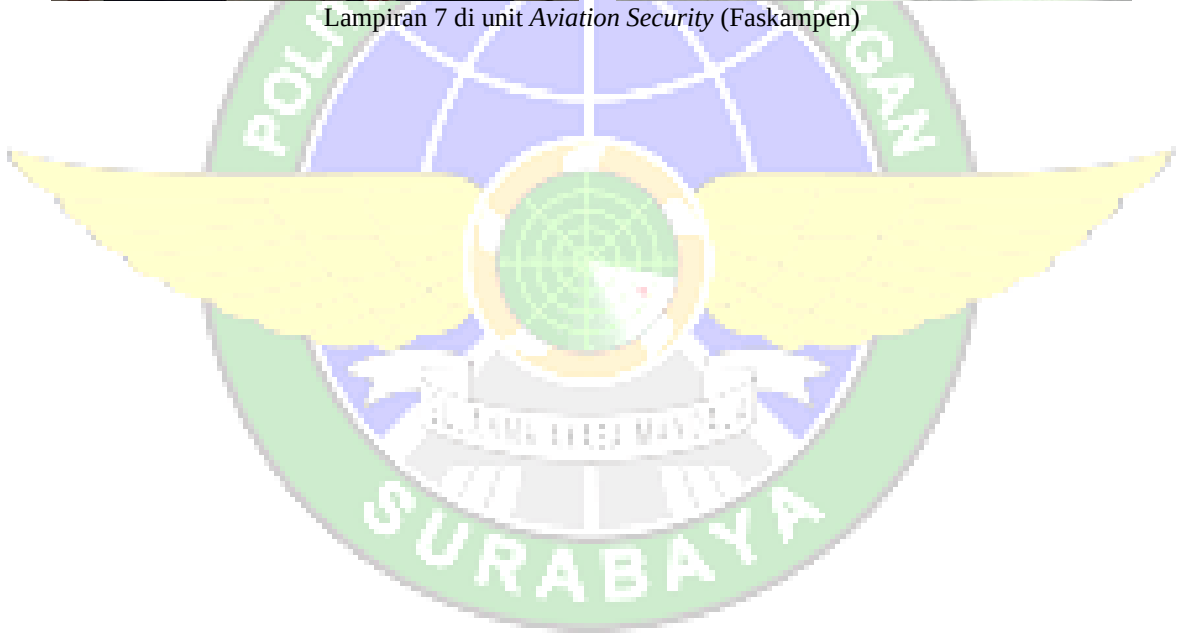
Lampiran 5 AMC di Unit Apron Selatan



Lampiran 6 di unit Aviation Security



Lampiran 7 di unit Aviation Security (Faskampen)





UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- f. bahwa . . .

Lampiran 8 UU RI NO.1 Tahun 2009

BUKU CATATAN HARIAN TARUNA (LOG BOOK)
ON THE JOB TRAINING
PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA



Nama	: ARINING FADILATUL ANNISA
NIM	: 30623005
Course	: D3 MTU 9 A
Lokasi OJT	: 1. PT. JAS (Gusti Nurrah Rai) 2. (Anggoro Puro)

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
Jl. Jemur Andayani I No.73, Siwalankerto, Wonocolo Kota Surabaya
Jawa Timur, Indonesia, Kode Pos 60236
<https://web.polttekbangsby.ac.id>

	LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan: Januari Minggu Ke-3 (Ketiga)
A. UNIT KERJA : Aviation Security (A S C C)		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Kamis	15/01/20	PMS Bulanan : Menambah KPI 30 Thn 2020 dan PMS 30 Thn 2019. Membuat pengisian PPT untuk pelatihan Pengkajian Orang Penumpang Tersebut
Jumat	16/01/20	Off Duty
Sabtu	17/01/20	Off Duty
Minggu	18/01/20	Off Duty
Senin	19/01/20	Unit Inteken : Merespon ^{kegiatan pemeriksaan} laporan pemeriksaan awal Di Beralat keamanan terdahulu
Selasa	20/01/20	Unit Inteken : Melakukan inspeksi ^{kegiatan pemeriksaan} terhadap orang penumpang domestik maupun internasional. Melakukan pemeriksaan barang bawaan ^{kegiatan pemeriksaan}
Rabu	21/01/20	Unit Inteken : Melakukan inspeksi ^{kegiatan pemeriksaan} terhadap orang penumpang domestik maupun internasional. Melakukan pemeriksaan barang bawaan ^{kegiatan pemeriksaan}
Kamis	22/01/20	Unit Inteken : Melakukan inspeksi ^{kegiatan pemeriksaan} terhadap orang penumpang domestik maupun internasional. Melakukan pemeriksaan barang bawaan ^{kegiatan pemeriksaan}
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1. Mengetahui Prinsip dasar, jenis, fungsi flight bagasi security checker dan alat lainnya yang terdapat di bagasi. 2. Mengetahui jenis-jenis peralatan flight bagasi pemeriksaan (x-ray, HMID, WIMD, Body scanner, machine) 3. Mengetahui cara pengisian bagasi sesuai tahun 2019, PM 23 Thn 2019, E-M 30 Thn 2019		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna
 Henry Oesay Dewi		

Lampiran 9 Logbook Harian OJT

BERITA ACARA SERAH TERIMA HASIL KARYA TARUNA
PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Nomor : BA – Poltekbang/Sly 015 Tahun 2026

Pada hari ini, Jumat tanggal Dua Puluh Februari tahun Dua Ribu Dua Puluh Enam kami yang bertanda tangan di bawah ini:

I. Nama : Lidy Salk Moonlight, S.Kom, M.T.
Jabatan : Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara
Instansi : Politeknik Penerbangan Surabaya
Selanjutnya disebut sebagai **PIHAK PERTAMA**.

II. Nama : Gede Adicahya Kinira
Jabatan : Airside Control Services Department Head
Instansi : PT Angkasa Pura Indonesia, KC. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Ball
Selanjutnya disebut sebagai **PIHAK KEDUA**.

Menerangkan bahwa:

1. Bahwa Anining Fadlatul Anissa merupakan taruna Politeknik Penerbangan Surabaya yang melaksanakan pendidikan atau perkuliahan di Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya, dan telah menyelesaikan Laporan on the Job Training dengan judul Inovasi Pelaporan Airside Incident melalui Peningkatan QR Code pada Unit Apron Movement Control Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Ball yang merupakan tindak lanjut atas observasi selama masa pendidikan atau perkuliahan untuk kebutuhan peningkatan pelayanan di PT Angkasa Pura Indonesia, KC. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Ball.
2. Bahwa Laporan on the Job Training dengan judul Inovasi Pelaporan Airside Incident melalui Peningkatan QR Code pada Unit Apron Movement Control Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Ball adalah Laporan on the Job Training yang dibuat oleh Anining Fadlatul Anissa.

Demikian di **PIHAK PERTAMA** menerangkan kepada **PIHAK KEDUA** Laporan on the Job Training atas nama Anining Fadlatul Anissa secara sukarela tanpa meminta royalti dalam bentuk **PIHAK KEDUA** dapat menggunakan dan memodifikasi Laporan on the Job Training yang telah diberikan.

Berita Acara Serah Terima Hasil Karya ini akan dituang kembali apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan.

Yang Menyampaikan,
PIHAK PERTAMA

Yang menerima,
PIHAK KEDUA


LIDY SALK MOONLIGHT, S.Kom, M.T.
NIP. 1987101919922 2 002 MKT


Gede Adicahya Kinira
NIP. 200240760

Dokumen ini merupakan dokumen elektronik yang mempunyai kekuatan hukum yang sama dengan Surat Berikat Elektronik (SBE), sesuai Surat dan Surat Jember (2022)



Lampiran 10 Serah Terima Produk