

**DIGITALISASI FORMULIR PELAPORAN PELANGGARAN
OPERASIONAL *AIRSIDE* BERBASIS QR CODE PADA
UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* BANDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Oleh:

DESAK PUTU NEYNA SASSHI ANATHEA
NIT. 30623006

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

**DIGITALISASI FORMULIR PELAPORAN PELANGGARAN
OPERASIONAL *AIRSIDE* BERBASIS QR CODE PADA
UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* BANDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Oleh:

DESAK PUTU NEYNA SASSHI ANATHEA
NIT. 30623006

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

LEMBAR PERSETUJUAN

DIGITALISASI FORMULIR PELAPORAN PELANGGARAN OPERASIONAL *AIRSIDE* BERBASIS QR CODE PADA UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL* BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI

Oleh:

Desak Putu Neyna Sasshi Anatheha
NIT. 30623006

Laporan *On the Job Training* ini telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training*

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 Departmen Head
Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gede Adicahya Krisna
NIK. 20240760

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada Tanggal 19 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 dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 01 Desember 2025 sampai dengan 27 Februari 2026 di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Selama menjalani kegiatan *On the Job Training* (OJT) serta dalam proses penyusunan laporan ini, penulis memperoleh banyak dukungan, bantuan, bimbingan, dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya, khususnya kepada:

1. Kedua orang tua tercinta yang selalu memberikan dukungan dan bantuan positif baik secara moril maupun materiil dalam kegiatan *On the Job Training* ini;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Gede Adicahya Krisna, selaku *Airside Operation Services Departmen Head*;
4. Bapak Ade Hermawan, selaku Supervisor *On the Job Training*;
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E, M.M., selaku dosen pembimbing Laporan *On the Job Training* (OJT);
7. Seluruh pegawai di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai yang senantiasa memberikan wawasan serta pengetahuan di bandar udara selama kegiatan OJT berlangsung;
8. Fariel Alfath, partner yang selalu menemani dan memberikan dukungan;
9. Rekan-rekan OJT yang saling mendukung selama melaksanakan OJT.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun penulis harapkan dari pembaca demi karya yang lebih baik dan semoga laporan ini dapat memberi manfaat.

Denpasar, 18 Februari 2026



Desak Putu Neyna Sasshi Anatheha
NIT. 30623006

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i>	3
1.2.1 Maksud Kegiatan <i>On the Job Training</i>	3
1.2.2 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i>	3
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.1.1 PT Angkasa Pura Indonesia	4
2.1.2 Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai	7
2.2 Data Umum Bandara	8
2.2.1 Fasilitas Sisi Darat	9
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara	10
2.2.3 <i>Layout</i> Bandara	12
2.3 Struktur Organisasi	12
BAB 3 PELAKSANAAN OJT	14
3.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	14
3.1.1 Wilayah Kerja	14
3.1.2 Prosedur Layanan	15
3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	21
3.3 Tinjauan Teori	23

3.3.1	Bandar Udara	23
3.3.2	Digitalisasi	24
3.3.3	Pelaporan Pelanggaran Operasional <i>Airside</i>	24
3.3.4	QR Code.....	25
3.3.5	<i>Apron Movement Control</i> (AMC)	25
3.4	Permasalahan	27
3.5	Penyelesaian Masalah	28
BAB 4 PENUTUP		33
4.1	Kesimpulan	33
4.1.1	Kesimpulan Terhadap Bab 3	33
4.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan OJT.....	33
4.2	Saran	34
4.2.1	Saran Terhadap Bab 3	34
4.2.2	Saran Pelaksanaan OJT	34
DAFTAR PUSTAKA		35
LAMPIRAN.....		36



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Logo PT Angkasa Pura I	4
Gambar 2.2 Logo InJourney Airports	5
Gambar 2.3 Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai	7
Gambar 2.4 Layout Bandara	12
Gambar 2.5 Struktur Organisasi Kantor Regional II, PT Angkasa Pura Indonesia	12
Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai	13
Gambar 3.1 Apron Selatan	16
Gambar 3.2 Ruang AOCC	17
Gambar 3.3 Kegiatan di Cargo Station	17
Gambar 3.4 Kegiatan di Aviobridge Station	18
Gambar 3.5 Ruang Investigator	19
Gambar 3.6 Kegiatan di Unit Fasilitas dan Keamanan	19
Gambar 3.7 Kegiatan di Unit Dokumen	20
Gambar 3.8 Jadwal di Unit AMC	22
Gambar 3.9 Jadwal di Unit Avsec	22
Gambar 3.10 Formulir Bukti Pelanggaran Operasional Sisi Udara	27
Gambar 3.11 QR Code Formulir Pelanggaran Airside	29
Gambar 3.12 Tampilan Google Formulir	30
Gambar 3.13 Tampilan Sheets	31
Gambar 3.14 Tampilan Input TTD Pelanggar	31
Gambar 3.15 Terkirim ke Email	32

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Data Umum Lokasi OJT	8



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A. Kegiatan di Unit <i>Apron Movement Control</i>	36
Lampiran B. Kegiatan di Unit <i>Aviation Security</i>	37
Lampiran C. Google Sheets Form Pelanggaran Operasional <i>Airside</i>	38
Lampiran D. Peraturan Terkait	40
Lampiran E. <i>Logbook On the Job Training</i>	42



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Bandar udara merupakan salah satu infrastruktur transportasi strategis yang memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas manusia dan barang, baik dalam lingkup nasional maupun internasional. Seiring dengan meningkatnya pertumbuhan lalu lintas penerbangan, kompleksitas kegiatan operasional di bandar udara juga semakin tinggi. Kondisi ini menuntut adanya sistem pengelolaan operasional yang efektif, efisien, serta mengedepankan aspek keselamatan (*safety*) sebagai prioritas utama, khususnya pada area *airside*.

Area *airside*, terutama *apron*, merupakan wilayah dengan tingkat aktivitas yang sangat tinggi karena menjadi lokasi pergerakan pesawat udara, *Ground Support Equipment* (GSE), serta personel operasional dari berbagai unit kerja. Interaksi yang intens antara pesawat, kendaraan, dan manusia di area ini menjadikan *apron* sebagai area dengan potensi risiko keselamatan yang tinggi. Oleh karena itu, setiap aktivitas operasional di *apron* harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan keselamatan dan prosedur operasional standar (*Standard Operating Procedure/SOP*) yang berlaku untuk meminimalkan kemungkinan terjadinya insiden maupun kecelakaan kerja.

Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran penting dalam mengawasi, mengendalikan, dan memastikan seluruh kegiatan operasional di area *apron* berjalan secara aman, tertib, dan sesuai dengan regulasi. Salah satu bentuk pengawasan yang dilakukan oleh AMC adalah pencatatan dan pelaporan terhadap setiap pelanggaran operasional *airside* yang terjadi di lapangan. Data pelanggaran tersebut sangat penting sebagai bahan evaluasi keselamatan, pengendalian risiko operasional, serta dasar pengambilan keputusan sanksi yang harus diberikan kepada pelanggar.

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Apron Movement Control* Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, diketahui bahwa sistem pelaporan pelanggaran operasional *airside* masih menghadapi beberapa kendala. Proses pelaporan yang belum terintegrasi secara digital menyebabkan pencatatan pelanggaran dilakukan secara manual atau menggunakan media yang terpisah. Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan keterlambatan pelaporan, serta kesulitan dalam proses rekapitulasi dan analisis data pelanggaran secara menyeluruh.

Selain itu, keterbatasan sistem pelaporan juga berdampak pada kurang optimalnya pemanfaatan data historis pelanggaran sebagai bahan evaluasi dan perencanaan pengawasan ke depan. Padahal, data pelanggaran yang tersusun secara sistematis dan terdokumentasi dengan baik dapat digunakan untuk pengambilan keputusan terkait sanksi yang harus diberikan, mengidentifikasi pola pelanggaran, menentukan area rawan, serta meningkatkan efektivitas pengawasan oleh petugas AMC.

Seiring dengan perkembangan teknologi informasi dan tuntutan penerapan sistem kerja yang lebih modern dan efisien, digitalisasi proses pelaporan menjadi salah satu langkah strategis yang dapat diterapkan. Pemanfaatan teknologi QR Code sebagai media akses formulir pelaporan digital dinilai mampu mempermudah proses pelaporan pelanggaran operasional *airside* secara cepat, praktis, dan *real-time*.

Oleh karena itu, melalui kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis mengusulkan inovasi berupa Digitalisasi Formulir Pelaporan Pelanggaran Operasional *Airside* Berbasis QR Code sebagai solusi sederhana namun aplikatif untuk mendukung peningkatan efektivitas monitoring, akurasi data, serta pengambilan keputusan oleh Unit *Apron Movement Control* di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud Kegiatan *On the Job Training*

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

1. Memberikan kesempatan kepada taruna untuk mengenal secara langsung kondisi fisik, struktur organisasi, operasional, serta lingkungan sosial di bandar udara tempat pelaksanaan OJT;
2. Mendorong taruna agar mampu menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya dalam lingkungan kerja nyata;
3. Melatih kemampuan taruna dalam menjalin kerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan, serta menumbuhkan wawasan terhadap struktur dan fungsi organisasi di tempat kerja.

1.2.2 Manfaat Kegiatan *On the Job Training*

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

1. Memahami jenis dan kebutuhan pekerjaan yang dilaksanakan di lokasi *On the Job Training* (OJT);
2. Membekali diri agar siap beradaptasi dan berperan dalam lingkungan kerja profesional;
3. Mengamati secara langsung penerapan teknologi yang digunakan di tempat pelaksanaan OJT;
4. Menjalin dan mempererat hubungan kerja sama antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau instansi terkait.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 PT Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2.1 Logo PT Angkasa Pura I

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pembentukan perusahaan ini bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan bandar udara secara profesional seiring dengan berkembangnya sektor penerbangan nasional. Pada tanggal 20 Februari 1964, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan, sekaligus diberi tanggung jawab untuk mengelola bandar udara di wilayah tengah dan timur Indonesia.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan pengelolaan bandara yang lebih terstruktur, pada tahun 1984 pemerintah mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno–Hatta. Selanjutnya, pada tahun 1986, nama perusahaan tersebut diubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Pada periode yang sama, Perum Angkasa Pura Kemayoran juga mengalami perubahan nama menjadi Perum Angkasa Pura I, yang ditugaskan untuk mengelola bandar udara di kawasan timur Indonesia. Pembagian ini dilakukan guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengelolaan bandara berdasarkan wilayah operasional.

Sebagai bagian dari strategi transformasi sektor kebandarudaraan nasional, pada tanggal 6 September 2024 dibentuk PT Angkasa Pura Indonesia di bawah naungan holding BUMN aviasi dan pariwisata, InJourney. Pembentukan entitas ini dimaksudkan sebagai solusi strategis untuk meningkatkan konektivitas udara yang efisien dan efektif, sekaligus mendukung pengembangan ekosistem pariwisata nasional guna mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia.

Selanjutnya, pada tanggal 9 September 2024, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II secara resmi digabungkan menjadi satu entitas, yaitu PT Angkasa Pura Indonesia yang dikenal dengan nama InJourney Airports, melalui keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara. InJourney Airports berperan sebagai subholding sektor jasa kebandarudaraan dan merupakan anak usaha dari PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero) atau InJourney.



Gambar 2.2 Logo InJourney Airports

Dengan adanya penggabungan tersebut, InJourney Airports diharapkan mampu meningkatkan konektivitas udara nasional, mendukung pertumbuhan pariwisata, memperluas dan mempercepat layanan logistik udara, serta meningkatkan efektivitas dan sinergi pengelolaan bandara di seluruh Indonesia. Konsolidasi ini juga menempatkan bandara-bandara yang dikelola InJourney Airports sebagai salah satu dari lima operator bandar udara terbesar di dunia. Kini, InJourney Airports mengelola dan mengoperasikan sebanyak 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, antara lain:

1. Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta)
2. Bandara Halim Perdanakusuma (Jakarta)
3. Bandara Kualanamu (Medan)
4. Bandara Supadio (Pontianak)
5. Bandara Minangkabau (Padang)
6. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)

7. Bandara Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)
8. Bandara Husein Sastranegara (Bandung)
9. Bandara Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh)
10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang)
11. Bandara Sultan Thaha (Jambi)
12. Bandara Depati Amir (Pangkal Pinang)
13. Bandara Silangit (Tapanuli Utara)
14. Bandara Kertajati (Majalengka)
15. Bandara Banyuwangi (Banyuwangi)
16. Bandara Tjilik Riwut (Palangkaraya)
17. Bandara Radin Inten II (Lampung)
18. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (Tanjung Pandan)
19. Bandara Fatmawati Soekarno (Bengkulu)
20. Bandara Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga)
21. Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar)
22. Bandara Juanda (Surabaya)
23. Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar)
24. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Balikpapan)
25. Bandara Frans Kaisiepo (Biak)
26. Bandara Sam Ratulangi (Manado)
27. Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin)
28. Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang)
29. Bandara Adi Sutjipto (Yogyakarta)
30. Bandara Adi Soemarmo (Surakarta)
31. Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah)
32. Bandara Pattimura (Ambon)
33. Bandara El Tari (Kupang)
34. Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo)
35. Bandara Sentani (Jayapura)
36. Bandara Hang Nadim (Batam)
37. Bandara Dhoho (Kediri)

Visi dan Misi Perusahaan

1. Visi

Menjadi perusahaan pengelola bandar udara terkemuka di Asia Tenggara yang memberikan pelayanan prima dan berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi nasional.

2. Misi

- 1) Memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa bandar udara;
- 2) Mengembangkan bandar udara yang aman, nyaman, dan efisien;
- 3) Berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi nasional melalui pengembangan bandar udara;
- 4) Menerapkan tata kelola perusahaan yang baik;
- 5) Mengembangkan sumber daya manusia yang kompeten.

2.1.2 Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2.3 Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai adalah gerbang utama udara di Pulau Bali, yang terletak di bagian selatan. Secara administratif, bandara ini berada di Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, atau sekitar 13 kilometer dari pusat Kota Denpasar. Bandara ini menempati posisi sebagai bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Soekarno-Hatta di Jakarta, dan melayani sebagai hub penerbangan internasional utama untuk Indonesia bagian tengah dan timur.

Awalnya, bandara ini dibangun pada era kolonial tahun 1930 dengan sebuah landasan rumput sepanjang 700 meter di Desa Tuban, sehingga masyarakat setempat menyebutnya Pelabuhan Udara Tuban. Fasilitasnya kemudian ditingkatkan dengan penambahan peralatan telegraf pada tahun 1935. Saat pendudukan Jepang di tahun 1942, landasan pacu ini dibom, lalu diperbaiki dan bahkan diperpanjang menjadi 1,2 kilometer. Setelah Perang Dunia II, pembangunan terus berlanjut dengan didirikannya terminal dan menara pengawas sederhana pada tahun 1949.

Untuk mendukung pariwisata Bali, pemerintah melakukan proyek pengembangan besar antara tahun 1963–1969, termasuk memperpanjang landasan pacu menjadi 2,7 km dan membangun terminal internasional. Bandara ini diresmikan dengan nama baru, Bandara Internasional Ngurah Rai, oleh Presiden Soeharto pada 1 Agustus 1969 untuk menghormati pahlawan nasional Bali. Meski sempat rusak akibat letusan Gunung Agung, bandara ini cepat dipulihkan.

Antara tahun 1975–1978, kembali dilakukan pembangunan fasilitas baru, termasuk terminal internasional, sementara terminal lama dialihfungsikan untuk penerbangan domestik dan kargo. Atas kinerjanya, bandara ini meraih penghargaan bergengsi sebagai Bandara Terbaik di Dunia oleh *Airport Council International* (ACI) pada tahun 2015. Hingga kini, Bandara I Gusti Ngurah Rai tetap menjadi pusat transportasi vital yang melayani berbagai rute domestik dan internasional di Bali.

2.2 Data Umum Bandara

Berikut adalah data umum dari Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai:

Tabel 2.1 Data Umum Lokasi OJT

Aspek	Informasi Lengkap
Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
Pengelola	PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports)
Kantor Otoritas	Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV – Denpasar
Status Operasi	Bandar Udara Internasional

Kode IATA	DPS
Kode ICAO	WADD
Alamat	Jl. Raya I Gusti Ngurah Rai, Kelurahan Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali
Koordinat Geografis	$\pm 8^{\circ}44'18''$ S, $115^{\circ}10'18''$ E
Zona Waktu	WITA (UTC +8)
Tipe Bandara	Sipil – penumpang & kargo
Jenis Layanan	Penerbangan Domestik & Internasional
PKP-PK	Kategori 9
Jam Operasional	24 Jam / Hari
Struktur Organisasi Bandara	Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di bawah InJourney Airports
Kategori Bandara (Menurut Kemenhub)	Bandara Kelas Utama / Hub Internasional
Runway	1
Dimensi Runway	3.000 m $\times$ 45 m
Arah Runway	09/27

2.2.1 Fasilitas Sisi Darat

Beberapa fasilitas sisi darat yang ada di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, yaitu sebagai berikut:

1. Terminal Domestik;
2. Terminal Internasional;
3. Jembatan Penyeberangan Orang Terminal Domestik;
4. Gedung Kargo Domestik;
5. Gedung Kargo Internasional;
6. Gedung Parkir Motor A, B, C, Hijau;
7. Gedung Operasional;
8. Gedung *Government Office* Indonesia;
9. *Fire Station*;
10. Gedung VIP dan VVIP;
11. *General Aviation Terminal*;
12. Dan lainnya.

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

Adapun fasilitas sisi udara yang ada di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, yaitu sebagai berikut:

1. *Runway*

Dimensi Terbangun : 3.000,00 m x 45,00 m

Permukaan : *Asphalt*

Daya Dukung : 770 F/C/X/U

Azimuth : 09-27

2. Sisi Utara

1) *Apron Taxiway NW6*

Dimensi : 388,41 m x 53,90 m

Permukaan : *Concrete*

Daya Dukung : PCR 850/R/C/X/U

2) *Apron Taxiway NW7*

Dimensi : 304,44 m x 57,53 m

Permukaan : *Concrete*

Daya Dukung : PCR 1180/R/C/X/U

3) *Taxiway N1*

Dimensi : 160 m x 26.50 m

Permukaan : *Asphalt*

Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

4) *Taxiway N2, N3*

Dimensi : 148 m x 30 m

Permukaan : *Asphalt*

Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

5) *Taxiway N4, N5*

Dimensi : 232 m x 30 m

Permukaan : *Asphalt*

Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

6) *Taxiway N6*

Dimensi : 280 m x 23 m



Permukaan : *Asphalt*
 Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

7) *Taxiway N7*

Dimensi : 210 m x 26.50 m
 Permukaan : *Asphalt*
 Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

8) *Taxiway NP*

Dimensi : 405 m x 23 m
 Permukaan : *Asphalt*
 Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

9) *Taxiway NP7*

Dimensi : 790 m x 23 m
 Permukaan : *Asphalt*
 Daya Dukung : PCR 770/F/C/X/U

3. Sisi Selatan

1) *Apron Taxiway*

Dimensi : 588 m x 51 m
 Permukaan : *Concrete*
 Daya Dukung : PCR 990/R/B/X/U

2) *Taxiway S1*

Dimensi : 238,16 m x 30 m
 Permukaan : *Concrete*
 Daya Dukung : PCR 860/R/B/X/U

3) *Taxiway S2*

Dimensi : 287,79 m x 30 m
 Permukaan : *Concrete*
 Daya Dukung : PCR 860/R/B/X/U

4. *Runway Strip*

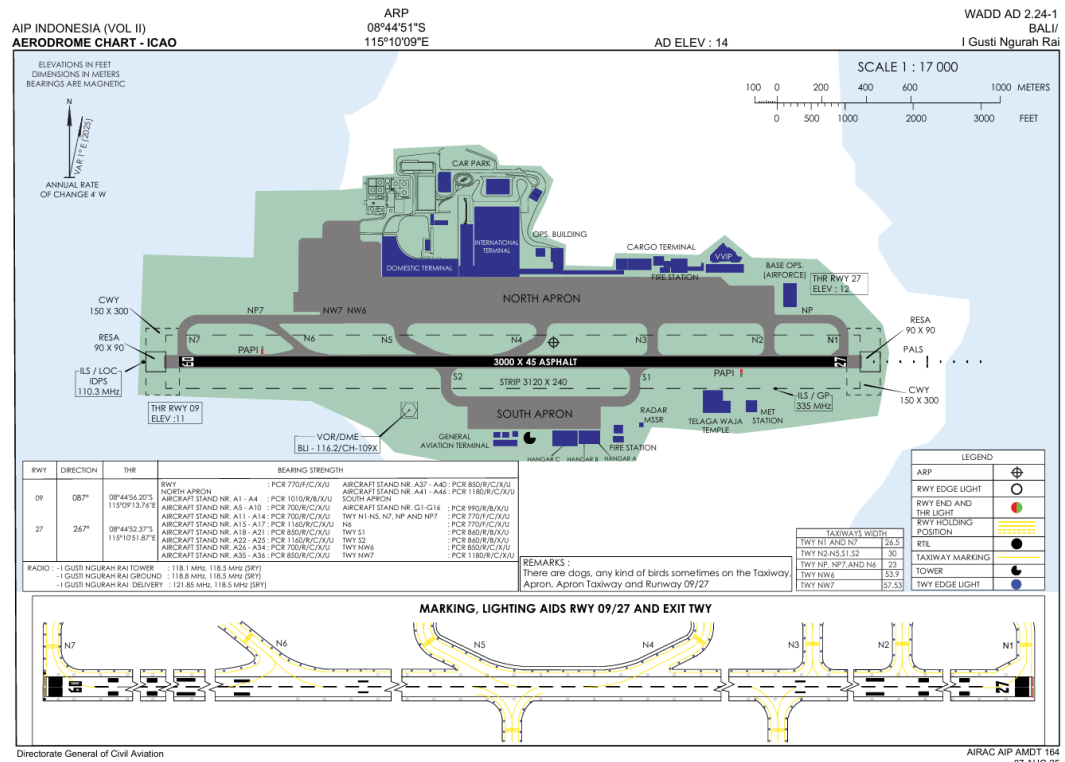
Dimensi : 3120 m x 240 m

5. *Runway End Safety Area (RESA)*

Dimensi : 90 m x 90 m



2.2.3 Layout Bandara

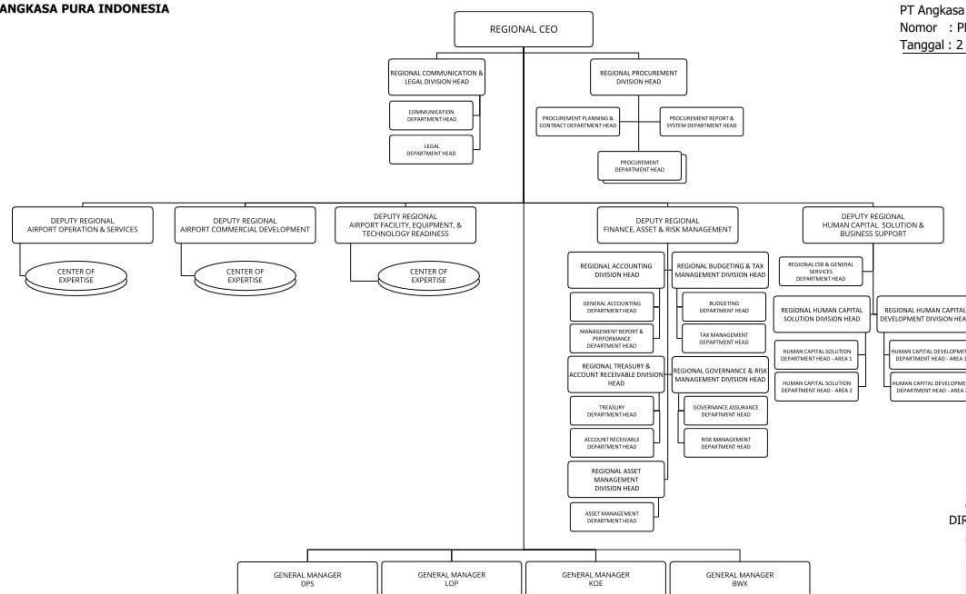


Gambar 2.4 Layout Bandara

2.3 Struktur Organisasi

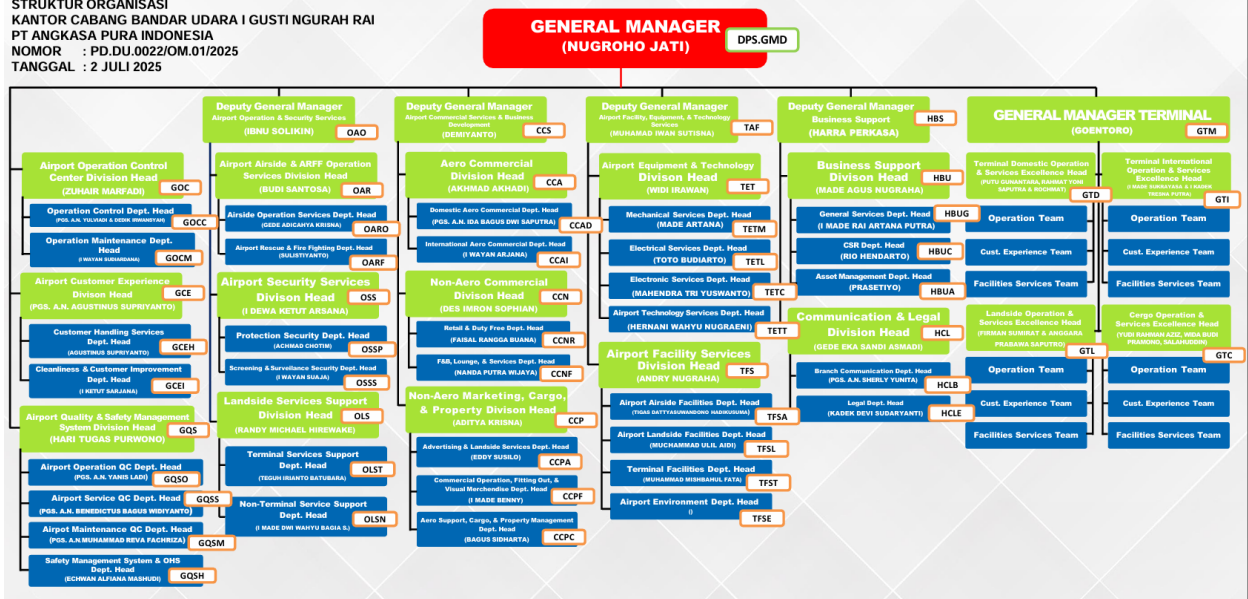
STRUKTUR ORGANISASI KANTOR REGIONAL II
PT ANGKASA PURA INDONESIA

Lampiran Ia Peraturan Direksi
PT Angkasa Pura Indonesia
Nomor : PD.DU.0022/OM.01/2025
Tanggal : 2 Juli 2025



Gambar 2.5 Struktur Organisasi Kantor Regional II, PT Angkasa Pura Indonesia

STRUKTUR ORGANISASI
KANTOR CABANG BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI
PT ANGKASA PURA INDONESIA
NOMOR : PD.DU.0022/OM.01/2025
TANGGAL : 2 JULI 2025



Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai



BAB 3

PELAKSANAAN OJT

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

3.1.1 Wilayah Kerja

Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, penulis ditempatkan di beberapa unit kerja. Adapun unit kerja tempat pelaksanaan OJT meliputi:

a. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit operasional sisi udara (*airside*) yang bertanggung jawab atas pengawasan, pengendalian, dan koordinasi seluruh pergerakan dan aktivitas di area *apron*. Tugas pokok Unit AMC meliputi:

- 1) Mengawasi pergerakan pesawat di area *apron*, mulai dari proses *parking*, *pushback*, hingga *engine start*, agar sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan;
- 2) Mengendalikan lalu lintas kendaraan dan peralatan di *apron*, termasuk kendaraan operasional, *ground support equipment* (GSE), dan personel yang memiliki akses ke *airside*;
- 3) Mengatur penggunaan *parking stand* pesawat, baik untuk penerbangan domestik maupun internasional, guna mengoptimalkan kapasitas *apron* dan meminimalkan konflik pergerakan;
- 4) Memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan *airside*, termasuk penggunaan alat pelindung diri (APD), marka dan rambu *apron*, serta *safety clearance* pesawat.

b. Unit *Aviation Security* (Avsec)

Aviation Security (Avsec) adalah unit yang bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan sipil di bandar udara, baik di sisi darat (*landside*) maupun sisi udara (*airside*). Avsec berperan mencegah terjadinya tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) seperti sabotase, terorisme, penyelundupan, dan pelanggaran keamanan lainnya yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Tugas utama Avsec meliputi:

- 1) Pemeriksaan keamanan penumpang, bagasi, kargo, dan barang bawaan;
- 2) Pengendalian akses ke daerah terbatas dan daerah keamanan terbatas;
- 3) Pengawasan aktivitas di area bandara sesuai regulasi keamanan penerbangan;
- 4) Penegakan prosedur keamanan sesuai Program Keamanan Penerbangan Nasional dan peraturan penerbangan sipil.

3.1.2 Prosedur Layanan

Taruna diberikan kesempatan untuk memahami secara langsung prosedur layanan operasional di sisi udara dan keamanan bandar udara. Penempatan Taruna pada unit kerja terkait sesuai dengan fungsi dan tanggung jawab masing-masing unit ini bertujuan agar Taruna memperoleh gambaran menyeluruh mengenai sistem operasional dan sistem keamanan bandar udara secara terpadu.

a. Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Pelaksanaan OJT di Unit *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi beberapa *station* yang dibentuk berdasarkan pembagian zona *apron* dan karakteristik kegiatan di sisi udara. Setiap *station* memiliki tanggung jawab pengawasan dan pengendalian terhadap aktivitas pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta personel *airside* pada area kerja masing-masing. Pembagian *station* ini bertujuan untuk memastikan seluruh kegiatan di area *apron* dapat terpantau secara optimal, terkoordinasi, dan sesuai dengan prosedur keselamatan serta ketentuan operasional bandar udara. Kegiatan yang dilakukan diantaranya, yaitu:

1) *North Apron Station and South Apron Station*

- Melakukan pengawasan dan pengendalian seluruh aktivitas operasional di area *apron* sisi utara dan selatan, meliputi pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta personel *airside*;
- Menjamin kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan ketentuan operasional *apron* guna mendukung kelancaran penerbangan, khususnya pada area dengan intensitas pergerakan yang tinggi;
- Melakukan inspeksi *airside* secara berkala dan melaporkan jika ada kerusakan fasilitas ataupun *Foreign Object Debrish* (FOD);
- Mendampingi kegiatan reposisi pesawat atau kendaraan lain yang memiliki kepentingan dalam kegiatan operasional dengan melakukan pengawasan langsung di area *apron*, memastikan pergerakan pesawat berlangsung sesuai prosedur keselamatan, penetapan *parking stand*, serta berkoordinasi dengan pihak terkait seperti ATC, *ground handling*, dan unit operasional lainnya guna menjamin kelancaran dan keamanan proses reposisi.



Gambar 3.1 *Apron Selatan*

2) *Airport Operation Control Center (AOCC)*

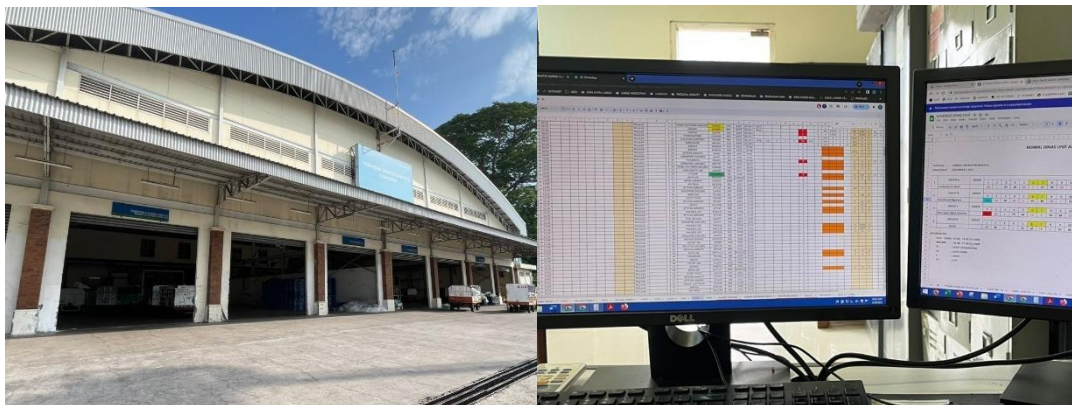
- Mengatur penggunaan dan penjadwalan, serta berkoordinasi dengan maskapai, *Air Traffic Controller* (ATC), AMC, dan *Aviobridge Operator* (AO) terkait *parking stand* pesawat;
- Mengintegrasikan informasi dari berbagai unit, termasuk AMC, ATC, *terminal operation*, dan maskapai;
- Mencatat *block on time* dan *block off time* pesawat.



Gambar 3.2 Ruang AOCC

3) *Cargo Station*

- Melakukan pendataan harian terkait *manifest* kargo kedatangan dan keberangkatan domestik maupun internasional;
- Melakukan inspeksi di terminal kargo domestik dan internasional secara berkala, serta melaporkan jika ada kerusakan fasilitas.



Gambar 3.3 Kegiatan di *Cargo Station*

4) *Aviobridge Operation*

Memastikan kesiapan, keamanan, dan ketepatan penggunaan *docking* dan *undocking aviobridge* sesuai tipe pesawat dan prosedur operasional, serta berkoordinasi dengan AMC, maskapai, dan *ground handling* guna mendukung proses embarkasi dan diembarkasi penumpang secara aman dan efisien.



Gambar 3.4 Kegiatan di *Aviobridge Station*

b. *Unit Aviation Security (Avsec)*

Adapun pelaksanaan OJT di Unit Avsec dibagi menjadi beberapa unit yang bertujuan agar Taruna dapat meningkatkan pemahaman menyeluruh sistem keamanan. Unit kerja tempat pelaksanaan OJT meliputi:

1) *Unit Investigasi*

Unit Investigasi bertugas menangani penelusuran dan analisis terhadap setiap kejadian, insiden, atau pelanggaran keamanan penerbangan. Unit ini berperan memastikan bahwa setiap permasalahan keamanan ditangani secara objektif dan sistematis. Tugas utama:

- Melakukan investigasi awal terhadap kejadian keamanan penerbangan;
- Mengumpulkan data, bukti, dan keterangan dari pihak terkait
- Menganalisis penyebab kejadian dan faktor pendukungnya;
- Menyusun laporan hasil investigasi dan rekomendasi tindak lanjut;
- Berkoordinasi dengan unit operasional dan pihak berwenang bila diperlukan.



Gambar 3.5 Ruang Investigator

2) Unit Fasilitas dan Keamanan

Unit Fasilitas dan Keamanan bertanggung jawab terhadap pengelolaan, pemeliharaan, dan kesiapan fasilitas serta peralatan keamanan penerbangan. Ruang lingkup tugas, yaitu:

- Mengelola peralatan keamanan seperti *X-Ray*, *WTMD*, *HHMD*, *ETD*, *CCTV*, dan *access control*;
- Memastikan peralatan berfungsi dengan baik dan sesuai standar keselamatan;
- Melakukan pencatatan kondisi, penggunaan, dan perawatan fasilitas keamanan;
- Berkoordinasi dalam perbaikan, kalibrasi, dan pengujian peralatan keamanan.



Gambar 3.6 Kegiatan di Unit Fasilitas dan Keamanan

3) Unit Sumber Daya Manusia

Unit Sumber Daya Manusia (SDM) berperan dalam pengelolaan personel AVSEC agar memiliki kompetensi, kedisiplinan, dan kualifikasi sesuai ketentuan keamanan penerbangan. Tugas utama:

- Pengelolaan data personel dan sertifikasi kompetensi AVSEC;
- Perencanaan dan pemantauan pelatihan serta penyegaran (*refresher training*);
- Pengaturan jadwal kerja dan penempatan personel;
- Evaluasi kinerja dan pembinaan disiplin personel Avsec.

4) Unit Dokumen

Unit Dokumen bertanggung jawab terhadap pengelolaan administrasi dan dokumentasi keamanan penerbangan sebagai bentuk kepatuhan terhadap regulasi. Tugas utama:

- Pengelolaan dokumen Program Keamanan Bandara dan SOP Avsec;
- Pengarsipan laporan kejadian, pelanggaran, dan kegiatan keamanan;
- Penyediaan dokumen pendukung untuk sosialisasi, audit, inspeksi, dan evaluasi;
- Menjaga kerapian, keamanan, dan keterlacakan data administrasi Avsec.



Gambar 3.7 Kegiatan di Unit Dokumen

3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilakukan selama 3 (dua) bulan terhitung mulai tanggal 01 Desember 2025 – 27 Februari 2026 di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Kegiatan OJT dilaksanakan berdasarkan jadwal *shift* yang telah ditentukan oleh *supervisor On the Job Training* (OJT) masing - masing unit. Penulis melaksanakan OJT di unit AMC pada tanggal 01 Desember 2025 – 09 Januari 2026 dan di unit Avsec pada tanggal 12 Januari – 27 Februari 2026.

Untuk Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya yang melaksanakan OJT di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, kegiatan operasional di unit AMC dilakukan dengan pembagian 2 hari kerja dan 1 hari libur. Adapun pembagian *shift* kerja, yaitu *shift* pagi siang pada pukul 07.00 – 19.00 WITA dan *shift* malam pada pukul 19.00 – 24.00 WITA. Sedangkan di unit Avsec, kegiatan dilaksanakan dari hari **Senin – Jumat** pada pukul 07.00 – 17.00 WITA. Penyesuaian jadwal ini bertujuan agar pelaksanaan OJT berjalan secara optimal dan memberikan pengalaman kerja yang sesuai dengan prosedur operasional di lapangan.

JADWAL DINAS POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA CURUG DAN POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA															
BULAN DESEMBER 2025															
BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI BALI															
PENEMPATAN OJT															
TANGGAL DESEMBER	AOC			APRON SELATAN			APRON UTARA			AVIOBRIDGE			CARGO		
	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
3	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro
4	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro
5	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma
6	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan
7	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba
8	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul
9	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada
10	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna
11	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra
12	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis
13	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma
14	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrulnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni

15	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda
16	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo
17	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya
18	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro
19	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro
20	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma
21	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan
22	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba
23	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul
24	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada
25	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna
26	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra
27	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis
28	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma
29	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni
30	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda
31	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Annisah Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo

KETERANGAN :

Gambar 3.8 Jadwal di Unit AMC

NO	KETERANGAN	JANUARI														29	1	2
		14	15	16	19	20	21	22	23	25	26	27	28					
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	FASKAMPEM	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
ANGGA PRATAMA WIDYANTORO
ENGEL SANTIKA PURBA
ANNISAH QOTRUNNADA PURWANTO

TIM 3
ANANDA CHRISTIAN BIANTORO
ARINING FADILATUL ANNISA
DIAN VITASARI SIAHAAN

TIM 4
FAHRUNISA ANANDA
DINA RAHMA AISYAH
DESAK PUTU NEYNA

Gambar 3.9 Jadwal di Unit Avsec

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara didefinisikan sebagai kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta sebagai titik perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Dalam undang-undang tersebut juga ditegaskan bahwa penyelenggaraan bandar udara harus memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kelancaran, dan keteraturan operasional penerbangan, terutama pada area dengan tingkat risiko tinggi seperti sisi udara (*airside*).

Secara fungsional, kebandarudaraan mencakup seluruh kegiatan pengelolaan bandar udara beserta fasilitas pendukungnya guna menjamin keselamatan dan keamanan lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo, dan pos. Area *airside*, khususnya *apron*, merupakan bagian yang sangat vital karena menjadi lokasi terjadinya interaksi langsung antara pesawat udara, kendaraan operasional, peralatan ground handling, dan personel. Tingginya intensitas aktivitas di area ini meningkatkan potensi terjadinya pelanggaran operasional yang dapat berdampak pada keselamatan dan kelancaran penerbangan apabila tidak dikendalikan secara optimal.

Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai sebagai salah satu bandar udara tersibuk di Indonesia memiliki volume pergerakan pesawat dan aktivitas *airside* yang sangat tinggi, baik untuk penerbangan domestik maupun internasional. Kondisi tersebut menuntut adanya sistem pengawasan dan pengendalian operasional *airside* yang efektif, termasuk mekanisme pelaporan pelanggaran operasional yang cepat, akurat, dan terdokumentasi dengan baik. Seiring dengan perkembangan teknologi informasi, penerapan digitalisasi dalam proses pelaporan menjadi kebutuhan penting untuk mendukung kinerja unit pengawas *airside*.

3.3.2 Digitalisasi

Menurut KBBI, Digitalisasi adalah proses pemberian atau pemakaian sistem digital, atau proses mengubah informasi menjadi format digital (Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, n.d.). Dalam konteks yang lebih luas, digitalisasi merupakan bagian dari perkembangan teknologi, komunikasi, dan informasi yang semakin maju dan berkembang pesat, khususnya di era Revolusi Industri 4.0.

Dalam bidang pelayanan dan operasional, digitalisasi berperan dalam meningkatkan efisiensi, akurasi, serta kecepatan pengelolaan data dan informasi. Penerapan sistem digital memungkinkan proses pencatatan, penyimpanan, dan pengolahan data dilakukan secara lebih terstruktur dan mudah ditelusuri, sehingga dapat mendukung pengambilan keputusan yang lebih tepat. Oleh karena itu, digitalisasi menjadi salah satu pendekatan penting dalam upaya peningkatan kinerja operasional dan pengendalian aktivitas di lingkungan organisasi, termasuk pada pengelolaan operasional bandar udara.

3.3.3 Pelaporan Pelanggaran Operasional *Airside*

Dalam dunia penerbangan, pelanggaran operasional dapat dipahami sebagai segala bentuk penyimpangan dari ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berpotensi mengganggu aspek keselamatan, keamanan, maupun keteraturan penerbangan. Secara normatif, pelanggaran penerbangan diartikan sebagai tindakan menyimpang dari regulasi penerbangan yang dilakukan baik oleh perseorangan maupun badan usaha di bidang penerbangan. Pengertian ini ditegaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 yang menyatakan bahwa pelanggaran merupakan penyimpangan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan.

Untuk memastikan penyelenggaraan penerbangan yang aman dan selamat, pelanggaran operasional tersebut harus diawasi serta dilaporkan secara terstruktur dan sistematis. Pelaporan pelanggaran operasional menjadi bagian penting dalam sistem pengawasan dan keselamatan penerbangan, karena berfungsi sebagai mekanisme deteksi dini terhadap potensi bahaya, sekaligus menjadi landasan dalam

penetapan tindakan korektif dan penerapan sanksi administratif. Mengacu pada PM 27 Tahun 2021, pelaporan pelanggaran dilakukan melalui penyusunan Laporan Hasil Pengawasan oleh Inspektur Penerbangan yang memuat temuan, rekomendasi, dan kesimpulan dari hasil pengawasan.

3.3.4 QR Code

Kode QR, kode RC, kode respons cepat, atau kode cepat tanggap (dalam bahasa Inggris disebut *Quick Response Code*) merupakan bentuk perkembangan dari kode batang satu dimensi menjadi kode batang dua dimensi (Wikipedia, n.d.). Kode QR sudah sangat umum digunakan di Jepang karena kemampuannya menyimpan data yang lebih besar dibandingkan kode batang, sehingga dapat mengkodekan informasi dalam bahasa Jepang yang menggunakan huruf kanji. Kode QR (Kode RC) telah mendapatkan standarisasi internasional dan standarisasi dari Jepang, yaitu ISO/IEC 18004 dan JIS-X-0510, serta telah digunakan secara luas melalui ponsel di Jepang.

Kode QR berfungsi seperti hipertaut fisik yang bisa menyimpan alamat dan URL/LSS, nomor telepon, teks, serta pesan SMS yang bisa digunakan dalam majalah, surat harian, iklan, tanda-tanda bus, kartu nama, atau media lainnya. Dengan kata lain, sebagai penghubung yang mempercepat pengiriman konten daring dan konten luring. Kehadiran kode ini memungkinkan audiens berinteraksi dengan media yang dipasangnya melalui ponsel secara efektif dan efisien. Kode QR ini juga bisa dibuat dan dicetak sendiri untuk orang lain dengan mengunjungi salah satu dari beberapa situs ensiklopedia kode QR yang tersedia.

3.3.5 Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor: KEP.DU.28/OM/07/2021, Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan unit kerja yang mempunyai fungsi melaksanakan pengaturan dan pengawasan ketertiban, keselamatan, kelancaran pergerakan lalu lintas di *apron*, parkir atau penempatan pesawat udara. Sejalan dengan itu, peran AMC juga diperkuat oleh ketentuan regulasi nasional pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan

Udara Nomor: PR 21 Tahun 2023 (CASR Part 139 Volume I) yang menjelaskan tugas personel pergerakan sisi udara pada Bab 9 poin 9.5.6, yaitu:

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan pelayanan darat pesawat udara;
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*;
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat udara di *apron*;
4. Menjamin kebersihan di *apron*;
5. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik;
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*;
7. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat *peak hour/peak season*;
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat;
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*;
10. Melakukan investigasi terhadap *incident /accident* di *apron* dan melakukan pelaporan;
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *incident/accident* tidak terulang lagi;
12. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand clearances*.

Berdasarkan tugas tersebut, AMC diposisikan sebagai unit yang menjalankan fungsi pengawasan sekaligus pencatatan dan pelaporan temuan atau pelanggaran operasional *airside*, sehingga laporan pelanggaran menjadi data penting untuk mendukung evaluasi dan pengambilan keputusan dalam pengendalian keselamatan *apron*.

3.5 Penyelesaian Masalah

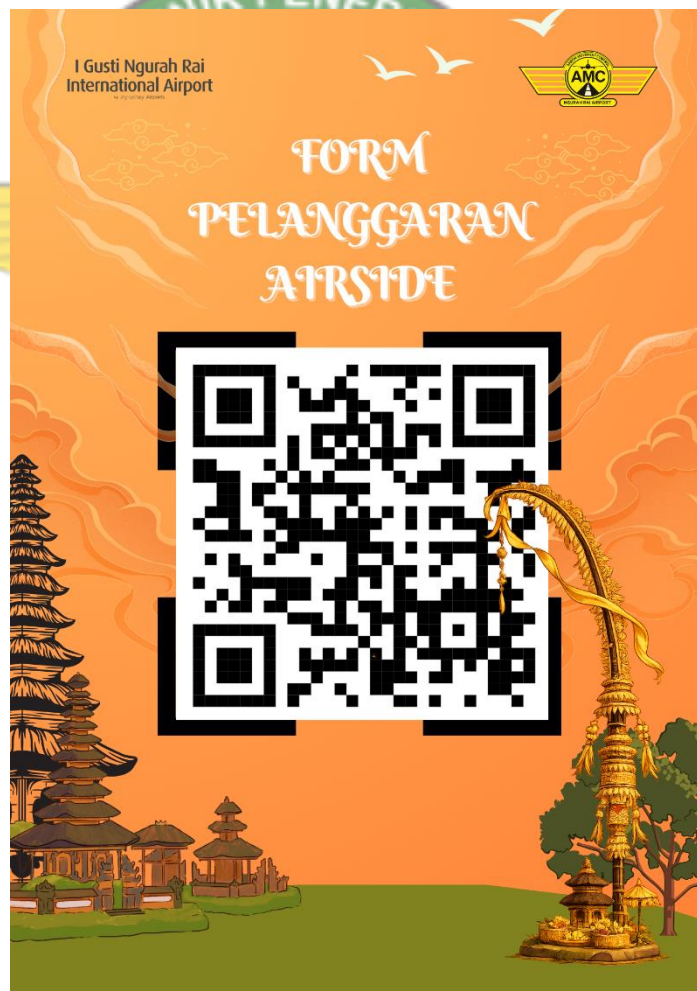
Sebagai upaya penyelesaian terhadap permasalahan pengarsipan dan kesulitan penelusuran riwayat pelanggaran, penulis mengusulkan penerapan sistem digital pelaporan pelanggaran operasional *airside* berbasis QR Code pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Sistem ini dirancang untuk menggantikan metode pelaporan berbasis kertas dengan formulir digital yang tersimpan secara elektronik dan terpusat. Mekanisme sistem berjalan sebagai berikut:

1. Pertama, petugas AMC memindai QR Code untuk mengakses Google Form sebagai media pelaporan pelanggaran;
2. Kedua, petugas mengisi formulir laporan dengan data yang meliputi identitas pelanggar, waktu kejadian, lokasi, jenis pelanggaran, serta keterangan pendukung;
3. Ketiga, setelah formulir dikirim (*submit*), data laporan secara otomatis tersimpan dan terformat dalam Google Sheets sebagai basis data utama sistem;
4. Keempat, petugas mengunggah tanda tangan pelanggar yang terintegrasi langsung dengan data laporan;
5. Kelima, sistem secara otomatis menghasilkan kode laporan, yang kemudian disalin oleh petugas sebagai identitas unik setiap kasus;
6. Keenam, berdasarkan kode laporan tersebut, sistem membentuk dokumen laporan dalam format PDF melalui template yang telah disediakan, kemudian menyimpannya secara otomatis pada Google Drive sesuai tahun kejadian dan langsung terkirim ke email instansi pelanggar;
7. Ketujuh, petugas melakukan pembaruan pada sheet rekap kasus dengan melengkapi bagian data yang belum terisi secara otomatis.

Melalui sistem ini, seluruh data pelanggaran operasional *airside* tersimpan secara aman, rapi, dan terstruktur dalam basis data elektronik. Hal ini menghilangkan ketergantungan pada arsip kertas serta meminimalkan risiko kehilangan atau kerusakan dokumen fisik.

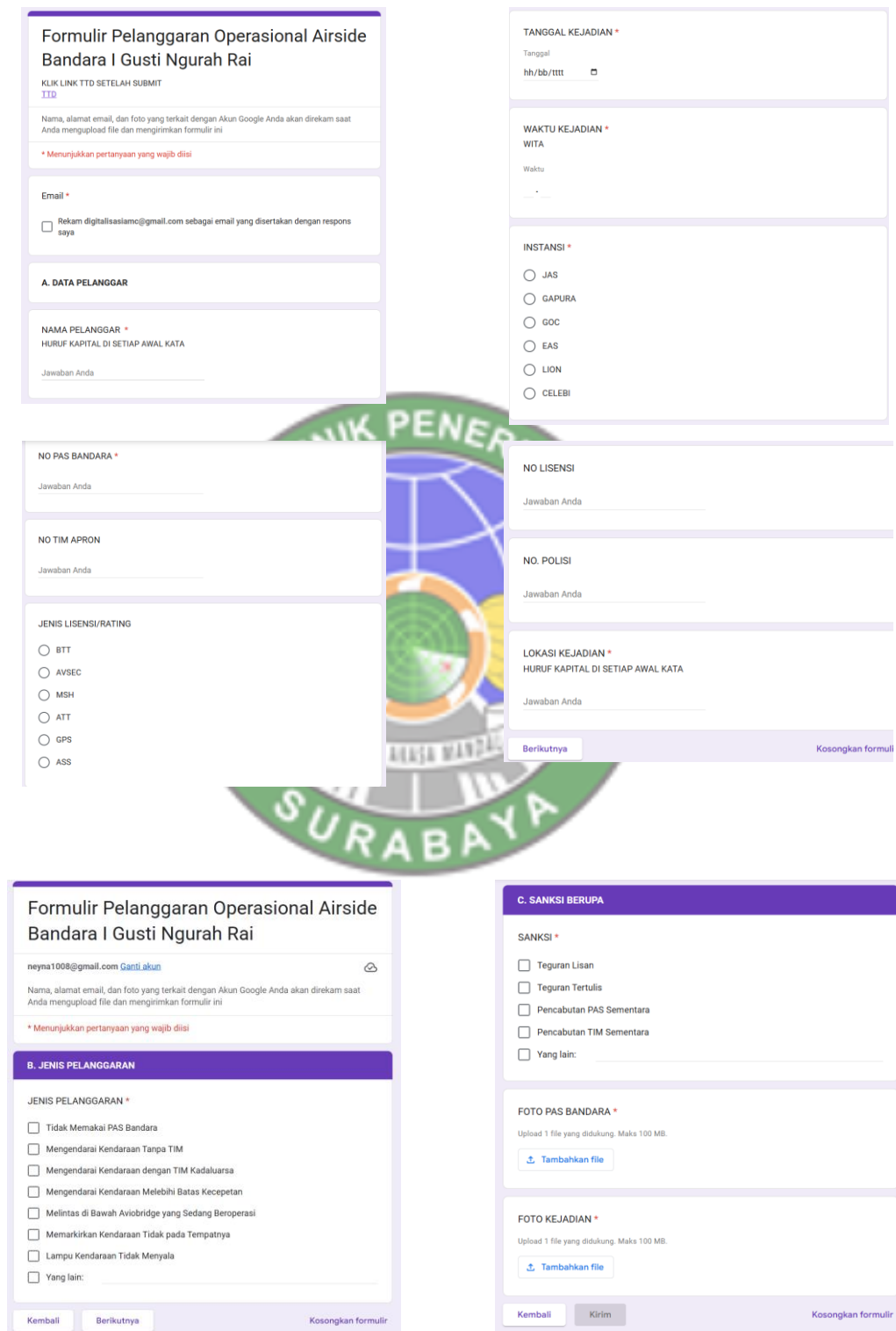
Selain itu, penggunaan Google Sheets memudahkan proses pencarian, penelusuran, dan pengelolaan data pelanggaran secara terintegrasi. Unit AMC dapat melakukan pencarian berdasarkan tanggal, jenis pelanggaran, lokasi, maupun pihak yang terlibat. Dengan demikian, pelanggaran berulang dapat diidentifikasi secara lebih cepat dan akurat. Data yang terhimpun juga dapat dimanfaatkan untuk penyusunan laporan berkala serta sebagai dasar pengambilan keputusan operasional, peningkatan pengawasan, dan penyusunan rekomendasi tindak lanjut yang lebih tepat dan berbasis data. Adapun QR Code dan tautan sistem dapat diakses sebagai berikut:

1. QR Code



Gambar 3.11 QR Code Formulir Pelanggaran *Airside*

2. Google Formulir <https://forms.gle/c85eigcEWhMgUPkx9>



Formulir Pelanggaran Operasional Airside Bandara I Gusti Ngurah Rai

KLIK LINK TTD SETELAH SUBMIT
[TTD](#)

Nama, alamat email, dan foto yang terkait dengan Akun Google Anda akan direkam saat Anda mengupload file dan mengirimkan formulir ini

* Menunjukkan pertanyaan yang wajib diisi

Email *

☐ Rekam digitalisasi@gmail.com sebagai email yang disertakan dengan respons saya

A. DATA PELANGGAR

NAMA PELANGGAR *
HURUF KAPITAL DI SETIAP AWAL KATA

Jawaban Anda

NO PAS BANDARA *

Jawaban Anda

NO TIM APRON

Jawaban Anda

JENIS LISENSI/RATING

☐ BTT
☐ AVSEC
☐ MSH
☐ ATT
☐ GPS
☐ ASS

TANGGAL KEJADIAN *

Tanggal
hh/bb/tttt

WAKTU KEJADIAN *

WITA

Waktu

INSTANSI *

☐ JAS
☐ GAPURA
☐ GOC
☐ EAS
☐ LION
☐ CELEBI

NO LISENSI

Jawaban Anda

NO. POLISI

Jawaban Anda

LOKASI KEJADIAN *
HURUF KAPITAL DI SETIAP AWAL KATA

Jawaban Anda

Berikutnya Kosongkan formulir

Formulir Pelanggaran Operasional Airside Bandara I Gusti Ngurah Rai

neyna1008@gmail.com [Ganti akun](#)

Nama, alamat email, dan foto yang terkait dengan Akun Google Anda akan direkam saat Anda mengupload file dan mengirimkan formulir ini

* Menunjukkan pertanyaan yang wajib diisi

B. JENIS PELANGGARAN

JENIS PELANGGARAN *

☐ Tidak Memakai PAS Bandara
☐ Mengendarai Kendaraan Tanpa TIM
☐ Mengendarai Kendaraan dengan TIM Kadaluarsa
☐ Mengendarai Kendaraan Melebihi Batas Kecepatan
☐ Melintas di Bawah Aviobridge yang Sedang Beroperasi
☐ Memarkirkan Kendaraan Tidak pada Tempatnya
☐ Lampu Kendaraan Tidak Menyala
☐ Yang lain:

Kembali Berikutnya Kosongkan formulir

C. SANKSI BERUPA

SANKSI *

☐ Teguran Lisan
☐ Teguran Tertulis
☐ Pencabutan PAS Sementara
☐ Pencabutan TIM Sementara
☐ Yang lain:

FOTO PAS BANDARA *

Upload 1 file yang didukung. Maks 100 MB.

[Tambahkan file](#)

FOTO KEJADIAN *

Upload 1 file yang didukung. Maks 100 MB.

[Tambahkan file](#)

Kembali Kirim Kosongkan formulir

Gambar 3.12 Tampilan Google Formulir

3. Google Sheets

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1lsGDDCoX33XcMe5WJpVGF4B9YjyBgfYSHDjYxrUQF4/edit?gid=897166783#gid=897166783>

FORM PELANGGARAN OPERASIONAL AIRSIDE
BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI
 Kode : 2026-2P02

A. IDENTITAS PELANGGARAN

1	Tanggal Kejadian	19 Februari 2026
2	Nama Pelanggar	Neyna
3	Waktu Kejadian	12:12 WITA
4	Instansi	JAS
5	No. Pas Bandara	QWERTY
6	No. Tim Apron	
7	Jenis Lisensi / Rating	
8	No. Lisensi / No. Polisi	
9	Lokasi Kejadian	A21

B. JENIS PELANGGARAN

1	Melintas di Bawah Aviobridge yang Sedang Beroperasi
---	---

C. SANKSI

1	Teguran Tertulis
---	------------------

D. DOKUMENTASI:

Tanda Tangan

Isi Nama Pelanggar persis seperti di Form, lalu coret tanda tangan di bawah dan klik **Simpan**.

Nama Pelanggar

Neyna

Nama ini sudah tercantum 1 kali di \$(TTD_SHEET_NAME).

Tanda tangan

Hapus Simpan Preview

Status: Canvas dibersihkan.

Jika tidak bisa coret: matikan zoom, lalu coret pelan di area putih.

Gambar 3.13 Tampilan Sheets

4. Apps Script

<https://script.google.com/macros/s/AKfycbzZWCobpFwK4sNM5a4G0w6BjhlCWUgT9CUWS9o6TrWwp0XyKAh2JOIUuKOGd8Bv5Tyg6w/exec>

Tanda Tangan Pelanggar

Isi Nama Pelanggar persis seperti di Form, lalu coret tanda tangan di bawah dan klik **Simpan**.

Nama Pelanggar

Neyna

Nama ini sudah tercantum 1 kali di \$(TTD_SHEET_NAME).

Tanda tangan

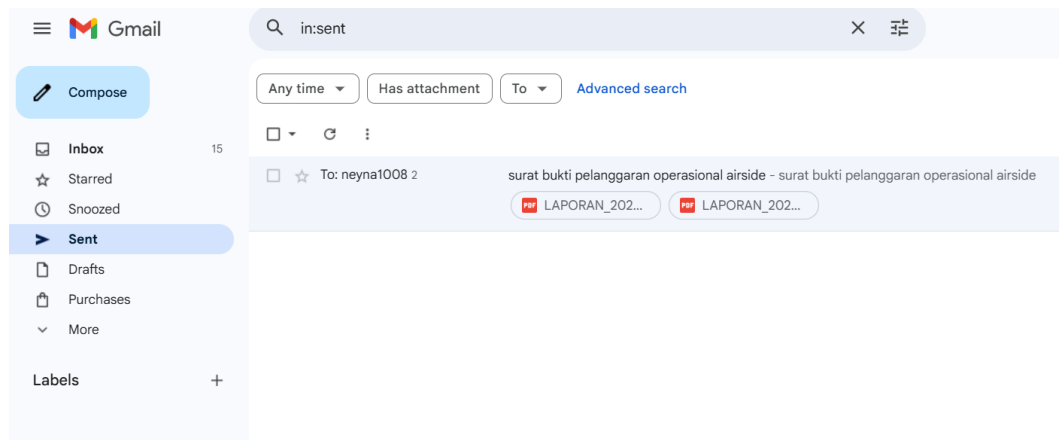
Hapus Simpan Preview

Status: Canvas dibersihkan.

Jika tidak bisa coret: matikan zoom, lalu coret pelan di area putih.

Gambar 3.14 Tampilan Input TTD Pelanggar

5. Email



Gambar 3.15 Terkirim ke Email



BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 3

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, dapat disimpulkan bahwa sistem pelaporan pelanggaran operasional *airside* yang masih berbasis kertas menimbulkan berbagai kendala dalam aspek efektivitas, efisiensi, dan pengelolaan data. Proses pencatatan manual menyebabkan keterbatasan dalam penyimpanan arsip, kesulitan pencarian data, serta kurang optimalnya pemanfaatan riwayat pelanggaran sebagai bahan evaluasi keselamatan operasional.

Sebagai solusi atas permasalahan tersebut, penulis mengusulkan penerapan digitalisasi formulir pelaporan pelanggaran operasional *airside* berbasis *QR Code*. Sistem ini memanfaatkan *QR Code* sebagai media akses menuju Google Formulir, yang selanjutnya secara otomatis merekam data ke dalam Google Sheets sebagai basis data terpusat. Inovasi ini mampu meningkatkan kecepatan pelaporan, akurasi pencatatan, serta kemudahan dalam penelusuran dan pengelolaan data pelanggaran.

Dengan adanya sistem digital tersebut, Unit AMC dapat dengan lebih mudah mengidentifikasi pelanggaran berulang, menyusun laporan pelanggaran secara periodik, serta menjadikan data yang tersedia sebagai dasar pengambilan keputusan operasional dan peningkatan pengawasan di area *airside*.

4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai memberikan pengalaman dan pembelajaran yang sangat bermanfaat bagi penulis dalam memahami secara langsung proses operasional di lingkungan bandar udara. Melalui penempatan di Unit *Aviation Security* dan Unit *Apron Movement Control* (AMC), penulis memperoleh pemahaman mengenai pengawasan dan pengendalian operasional di area bandara, penerapan prosedur

keselamatan, serta pentingnya koordinasi antar unit kerja dalam mendukung kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan.

Secara keseluruhan, kegiatan OJT telah berjalan sesuai dengan tujuan pembelajaran dan memberikan tambahan ilmu, pengalaman praktis, serta wawasan kerja yang relevan dengan bidang Manajemen Transportasi Udara. Pengalaman ini diharapkan dapat menjadi bekal bagi penulis dalam menghadapi dunia kerja serta meningkatkan kesiapan profesional di bidang kebandarudaraan.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Bab 3

Berdasarkan hasil pelaksanaan dan pembahasan pada Bab 3, penulis menyarankan agar Unit *Apron Movement Control* (AMC) dapat mempertimbangkan penerapan sistem pelaporan pelanggaran operasional *airside* berbasis *QR Code* secara berkelanjutan. Selain itu, diperlukan sosialisasi dan pelatihan singkat kepada petugas terkait tata cara penggunaan sistem digital agar implementasi dapat berjalan secara optimal dan konsisten.

4.2.2 Saran Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai telah berjalan dengan baik dan sesuai dengan tujuan pembelajaran Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Penempatan di unit operasional, seperti Unit *Aviation Security* dan Unit *Apron Movement Control* (AMC), memberikan tambahan ilmu dan pengalaman yang sangat bermanfaat terkait operasional bandara, penerapan prosedur keselamatan, koordinasi antar unit, serta pemanfaatan teknologi dalam mendukung pengawasan operasional. Oleh karena itu, pelaksanaan OJT dengan sistem dan pola yang telah diterapkan saat ini disarankan untuk tetap dipertahankan dan dikembangkan agar terus memberikan manfaat optimal bagi taruna di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- (ICAO), International Civil Aviation Organization. (2016). Safety management (Annex 19, 2nd ed.).
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (n.d.). *Digitalisasi*. Retrieved from Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring: <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bandar udara*. Retrieved from <https://peraturan.go.id/>
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- PT Angkasa Pura I (Persero). (2021). *Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I Nomor : KEP.DU.28/OM.07/2021 tentang Standar Operasional Pelayanan Sisi Udara (Manual of Standard Airside Operation) pada Bandar Udara yang Dikelola PT Angkasa Pura I (Persero)*. Jakarta.
- PT Angkasa Pura Indonesia. (2024). *Aerodrome Manual Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai*.
- PT Angkasa Pura Indonesia. (2024). *Injourney Airport Profile*. Retrieved from <https://injourneyairports.id/about/profile>
- Wikipedia. (n.d.). *Kode Respon Cepat*. Retrieved from Wikipedia Ensiklopedia Bebas: https://id.wikipedia.org/wiki/Kode_respons_cepat

LAMPIRAN

Lampiran A. Kegiatan di Unit *Apron Movement Control*



Lampiran B. Kegiatan di Unit *Aviation Security*



Lampiran C. Google Sheets Form Pelanggaran Operasional *Airside*

	A	B	C	D	E	F	G
1	MANUAL PENGGUNAAN						
2							
3							
4	1. User membuka aplikasi kamera atau QR scanner.						
5	2. User melakukan scan QR Code.						
6	3. Sistem mengarahkan user ke halaman Google Form melalui browser.						
7	4. Halaman Google Form terbuka.						
8	5. User membaca informasi atau petunjuk pengisian form.						
9	6. User mengisi data sesuai field yang tersedia:						
10	7. Jika data sudah lengkap → user klik tombol Submit/Kirim.						
11	8. Sistem menampilkan notifikasi: "Respons Anda telah direkam."						
12	"Edit Jawaban"						
13	"Kirim Jawaban Lain"						
14	9. Klik tombol: "Edit Jawaban"						
15	10. Klik link TTD						
16	11. Isi TTD sesuai instruksi, lalu submit TTD						
17	12. User membuka google sheets, klik sheet "Form Responses 1"						
18	13. Cari kolom "KODE" lalu copy kode dari data yang mau dijadikan pdf						
19	14. Buka sheet "FORM"						
20	15. Copy kode di kolom yang disediakan						
21	16. Data akan otomatis terisi						
22	17. Pilih nama petugas di menu dropdown yang telah disediakan agar TTD Petugas ter input						
23	18. Sesuaikan tanggal di atas TTD Petugas						
24	19. Klik tombol "Generate PDF"						
25	20. PDF akan otomatis tersimpan di folder drive sesuai tahun kejadian						
26	21. Selanjutnya user buka sheet "REKAP CASE"						
27	22. User hanya mengisi atau mengedit kolom yang berwarna cream						
28							
29							
30							

The screenshot shows the Google Sheets interface for the 'Form Responses 1' sheet. The sheet has columns: Timestamp, Email Address, NAMA PELANGGAR, TANGGAL KEJADIAN, and WAKTU KEJADIAN. The first row of data shows a timestamp of 12/02/2026 14:48:35, email neyna1008@gmail.com, name Supriadi, date 09/12/2025, and time 17:20:00.

	A	B	C	D	E
1	Timestamp	Email Address	NAMA PELANGGAR	TANGGAL KEJADIAN	WAKTU KEJADIAN
2					
3	12/02/2026 14:48:35	neyna1008@gmail.com	Supriadi	09/12/2025	17:20:00
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					

I Formulir Pelanggaran Operasional Airside Bandara I Gusti Ngurah Rai ☆ 📁 🌐

File Edit Tampilan Sisipkan Format Data Alat Ekstensi Bantuan GENERATE PDF

100% 123 Default... 10 B I A

C41

	A	B	C	D	E	F	G
1	 FORM PELANGGARAN OPERASIONAL AIRSIDE BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI Kode : 2025-12P01						
2							
3							
4							
5							
6	A. IDENTITAS PELANGGARAN						
7	1	Tanggal Kejadian	9 Desember 2025				
8	2	Nama Pelanggar	Supriadi				
9	3	Waktu Kejadian	17:20	WITA			
10	4	Instansi	GOC				
11	5	No. Pas Bandara	AAWQ 04.DPS.001337				
12	6	No. Tim Apron	AAWQ 04.DPS.TB0945				
13	7	Jenis Lisensi / Rating	BTT				
14	8	No. Lisensi / No. Polisi					
15	9	Lokasi Kejadian	A25				
16							
17	B. JENIS PELANGGARAN						
18	1	Bus Overheat					
19							
20	C. SANKSI						
21	1	Teguran Lisan, Teguran Tertulis, Pencabutan TIM Sementara					
22							
23	D. FOTO PAS BANDARA:						
24							
25							
26							
27							
28							

+ ☰ SOP Form Responses 1 FORM REKAP CASE PETUGAS

I Formulir Pelanggaran Operasional Airside Bandara I Gusti Ngurah Rai ☆ 📁 🌐

File Edit Tampilan Sisipkan Format Data Alat Ekstensi Bantuan GENERATE PDF

100% 123 Default... 10 B I A

J17

	G	H	I	J	K
1	PELANGGARAN	SANKSI	FOTO PAS BANDARA	LINK PDF	STATUS
2	1	Teguran Lisan, Teguran Tertulis, Pencabutan TIM Sementara		2025-12P01.pdf	OPEN
3	2				
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

+ ☰ SOP Form Responses 1 FORM REKAP CASE PETUGAS

Lampiran D. Peraturan Terkait

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009

33. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Pasal 217

- (1) Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara.

2. *Annex 19 (Safety Management) 2nd Edition*



6. Protection of recorded data

Note 1.— Ambient workplace recordings required by national laws, for example, cockpit voice recorders (CVRs) or recordings of background communication and the aural environment at air traffic controller work stations, may be perceived as constituting an invasion of privacy for operational personnel that other professions are not exposed to.

Note 2.— Provisions on the protection of flight recorder recordings and recordings from air traffic control units during investigations instituted under Annex 13 are contained therein. Provisions on the protection of flight recorder recordings during normal operations are contained in Annex 6.

6.1 States shall, through national laws and regulations, provide specific measures of protection regarding the confidentiality and access by the public to ambient workplace recordings.

6.2 States shall, through national laws and regulations, treat ambient workplace recordings required by national laws and regulations as privileged protected data subject to the principles of protection and exception as provided for in this appendix.

3. PM 27 TH 2021

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 27 TAHUN 2021
TENTANG
TATA CARA PENGAWASAN DAN PENGENAAN SANKSI ADMINISTRATIF
TERHADAP PELANGGARAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
DI BIDANG PENERBANGAN

4. PR 21 TH 2023

- 9.5.6. Tugas Personel Pergerakan Sisi Udara
- melakukan pembinaan terhadap personel peralatan pelayanan darat Pesawat Udara;
 - melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *Apron*;
 - melakukan pengaturan parkir Pesawat Udara di *Apron*;
 - menjamin kebersihan di *Apron*;
 - menjamin fasilitas di *Apron* dalam kondisi baik;
 - menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan Pesawat Udara di *Apron*;
 - menganalisa seluruh kegiatan di *Apron* pada saat *peak hour/ peak season*;
 - merencanakan pengaturan parkir Pesawat Udara dalam kondisi tidak normal / darurat;
 - menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *Apron*;
 - melakukan investigasi terhadap *incident / accident* di *Apron* dan melakukan pelaporan;
 - menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *incident/ accident* tidak terulang lagi; dan
 - melakukan monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand clearances*.

5. Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor: KEP.DU.28/OM/07/2021



PT. Angkasa Pura I (Persero)
Kantor Pusat Jakarta
Kota Baru Bandar Kemayoran Blok B 12 Kav. 2
Jakarta 10510, Indonesia
tel: 021 654 1561 (hunting)
fax: 021 654 1513 / 654 1514
web: www.ap1.co.id

KEPUTUSAN DIREKSI PT ANGKASA PURA I (PERSERO)
NOMOR : . KEP.DU.28/OM.07/2021

TENTANG

STANDAR OPERASIONAL PELAYANAN SISI UDARA
(MANUAL OF STANDARD AIRSIDE OPERATION)
PADA BANDAR UDARA YANG DIKELOLA
PT ANGKASA PURA I (PERSERO)

DIREKSI PT ANGKASA PURA I (PERSERO),

Lampiran E. *Logbook On the Job Training*

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



Nama	: DESAK PUTU NEYNA SASSHI ANATHEA
NIM	: 30623006
Course	: D3 MTU 9 A
Lokasi OJT	: 1. JAS Airport Services 2. PT Angkasa Pura Indonesia Bandara J. Gusni Ngurah Rai

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

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

	LOG BOOK TARUNA ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan :
			Desember
		Minggu Ke-1 (Pertama)	
A. UNIT KERJA : AMC			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	01-12-2025	Pengarahan lingkup kerja di AMC	
Selasa	02-12-2025	Briefing dan pembagian jadwal kerja	
Rabu	03-12-2025	Melakukan inspeksi airtide dan mengisi myinspection	
Kamis	04-12-2025	off	
Jumat	05-12-2025	Meng-input waktu docking dan undocking di sistem	
Sabtu	06-12-2025	Belajar undocking garbarata	
Minggu	07-12-2025	off	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mengetahui dur inspeksi airtide			
2. Mengetahui cara undocking garbarata			
3. Mengenal airtide Bandara I Gusti Ngurah Rai			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Taruna	
			