

**MENINGKATKAN KESELAMATAN PETUGAS AMC
MENDUKUNG KINERJA DALAM PENGGUNAAN ALAT
PELINDUNG DIRI DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I
GUSTI NGURAH RAI BALI**

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



Disusun Oleh :

**ANGGA PRATAMA WIDYANTORO
NIT. 30623003**

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

**MENINGKATKAN KESELAMATAN PETUGAS AMC
MENDUKUNG KINERJA DALAM PENGGUNAAN ALAT
PELINDUNG DIRI DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I
GUSTI NGURAH RAI BALI**

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



Disusun Oleh :

**ANGGA PRATAMA WIDYANTORO
NIT. 30623003**

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

LEMBAR PERSETUJUAN

MENINGKATKAN KESELAMATAN PETUGAS AMC MENDUKUNG KINERJA
DALAM PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI

Oleh :

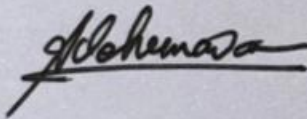
ANGGA PRATAMA WIDYANTORO
NIT. 30623003

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

Disetujui Oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing



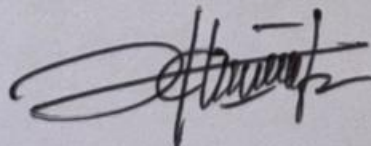
ADE HERMAWAN
NIK. 20244220



DEWI RATNA SARI, S.E.M.M.
NIP. 19690609 199303 2 002

Mengetahui,

Airside Operation Services Department Head



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK. 20240760

HALAMAN PENGESAHAN

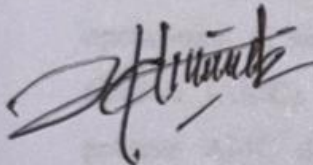
Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 22 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

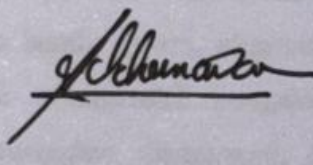
Ketua

Sekretaris

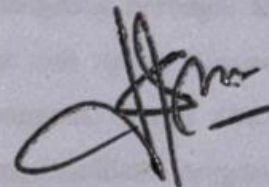
Anggota



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK. 20240760



ADE HERMAWAN
NIK. 20244220



DEWIRATNA SARI, S.E.M.M.
NIP. 19690609 199303 2 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat, karunia, serta hidayah-Nya, sehingga laporan *On the Job Training* (OJT) ini dapat diselesaikan dengan baik, lengkap, dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban penulis atas pelaksanaan kegiatan OJT yang telah dilaksanakan di PT Angkasa Pura Bali, sekaligus sebagai salah satu syarat akademik dalam menyelesaikan Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Kegiatan OJT yang dilaksanakan memberikan kesempatan bagi penulis untuk mengamati, mempelajari, dan memahami secara langsung berbagai aspek operasional di sisi udara bandar udara, khususnya pada unit *Apron Movement Control* (AMC). Penulis memperoleh pengalaman mengenai peran strategis petugas AMC dalam mengatur, mengawasi, dan mengendalikan pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, *GSE* serta personel di area apron yang memiliki tingkat risiko keselamatan kerja yang tinggi. Dengan keterlibatan langsung ini, penulis dapat memahami pentingnya koordinasi antarunit, komunikasi yang efektif, serta kepatuhan terhadap prosedur operasional standar dalam mendukung kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan.

Melalui pelaksanaan OJT, penulis menyadari bahwa keselamatan kerja petugas AMC sangat bergantung pada penerapan dan kepatuhan terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) sesuai dengan ketentuan dan Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku. Penggunaan APD seperti rompi reflektif, helm keselamatan, pelindung pendengaran, dan sepatu keselamatan merupakan langkah krusial untuk melindungi petugas dari risiko kecelakaan kerja, paparan kebisingan, benturan, maupun faktor bahaya lain yang mungkin terjadi di area apron. Selain itu, penerapan penggunaan APD juga berkaitan erat dengan kinerja petugas AMC, karena petugas yang bekerja dalam kondisi aman dan terlindungi dapat melaksanakan tugasnya dengan lebih fokus, teliti, dan profesional.

Selain memperoleh wawasan terkait keselamatan kerja dan penggunaan APD, penulis juga mendapatkan pengalaman berharga mengenai pentingnya disiplin,

kesadaran keselamatan, tanggung jawab, dan koordinasi yang baik antarunit di bandar udara. Pengalaman ini memperkuat pemahaman penulis bahwa keberhasilan operasional di sisi udara bandar udara tidak hanya bergantung pada prosedur teknis, tetapi juga pada kedisiplinan, kepatuhan, serta kesadaran setiap individu terhadap pentingnya keselamatan dan keseluruhan sistem kerja di bandara.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan OJT ini masih memiliki keterbatasan dan kekurangan, baik dari segi penyusunan, penyajian data, maupun pembahasan analisis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik, saran, dan masukan yang bersifat membangun dari pembimbing, dosen, maupun pihak-pihak yang membaca laporan ini, agar laporan ini dapat diperbaiki dan disempurnakan di masa mendatang. Penulis berharap laporan ini dapat menjadi dokumentasi pengalaman yang bermanfaat, baik bagi penulis pribadi maupun bagi pembaca dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam bidang manajemen operasional bandar udara, khususnya terkait keselamatan kerja dan kinerja petugas AMC.

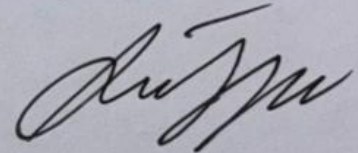
Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan selama pelaksanaan kegiatan maupun penyusunan laporan ini, antara lain:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah memberikan kesempatan dan arahan dalam pelaksanaan kegiatan OJT.
2. Bapak Gede Adicahya Krisna selaku *Airside Operation Services Department Head*
3. Bapak Ade Hermawan, selaku Supervisor di *Apron Movement Control* di Bandara I Gusti Ngurah Rai, yang telah memberikan bimbingan, pengarahan, serta pengalaman berharga selama kegiatan OJT berlangsung.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
5. Ibu Dewi Ratna Sari, S.E., M.M., selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan selama proses penyusunan laporan.

6. Kedua orang tua Ayahanda Ibnu Widyantoro, S.H., dan Ibunda Dwi Sulistyowati, atas doa, dukungan moral dan material, serta motivasi yang tidak pernah berhenti menguatkan.
7. Seluruh Staff AMC, atas bantuan, kerja sama, dan ilmu yang telah diberikan selama kegiatan OJT.
8. Keluarga besar D3 Manajemen Transportasi Udara, atas semangat, kebersamaan, dan dukungan yang berharga.
9. Rekan-rekan OJT, yang selalu mendukung dan bekerja sama selama proses pelaksanaan kegiatan ini.

Saya menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat saya harapkan untuk perbaikan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat serta menjadi referensi bagi mahasiswa lain dalam memahami proses kegiatan OJT di lingkungan industri penerbangan.

Denpasar, 25 Januari 2025



Angga Pratama Widyantoro

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud Dan Manfaat Pelaksanaan OJT.....	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan OJT	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai	4
2.2 Data Umum	6
2.3 Struktur Organisasi	7
BAB III PELAKSANAAN OJT.....	11
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	11
3.1.1 Wilayah Kerja.....	14
3.1.2 Prosedur Pelayanan	18
3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	24
3.2.1 Jadwal Pelaksanaan OJT Unit AMC	24
3.2.2 Jadwal Pelaksanaan OJT Unit AVSEC.....	26
3.3 Tinjauan Teori.....	28
3.3.1 Bandar Udara.....	28
3.3.2 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	28
3.3.3 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	29
3.3.4 Aviobridge	29
3.3.5 Alat Pelindung Diri (APD).....	30

3.3.6 Hubungan Penggunaan APD dengan Keselamatan Kerja Petugas AMC.....	30
3.4 Permasalahan.....	31
3.5 Penyelesaian Masalah.....	39
BAB IV PENUTUP	43
4.1 Simpulan.....	43
4.2 Saran	44
DAFTAR PUSTAKA.....	46



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai	4
Gambar 2.2	Logo “Airport in Journey”	4
Gambar 2.3	Struktur Organisasi Kantor Cabang Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – PT Angkasa Pura Indonesia	8
Gambar 3.1	Petugas AMC Melakukan Pengecekan Kendaraan Operasional Sebelum Digunakan Di Area Apron	12
Gambar 3.2	Petugas AMC Melakukan Briefing Dengan Ground Handling	12
Gambar 3.3	Petugas AMC Melakukan Monitoring Pergerakan Pesawat	13
Gambar 3.4	Wilayah Kerja AMC Bagian AOCC	14
Gambar 3.5	Petugas Amc Melakukan Inspeksi Di Area Apron Utara Dan Selatan	15
Gambar 3.6	Pemasangan Aviobridge Oleh AMC Ke Pesawat	16
Gambar 3.7	Wilayah Kerja AMC Bagian Cargo Dan Pengecekan Peletakan Cargo	16
Gambar 3.8	Jadwal Bagian Unit AMC	24
Gambar 3.9	Jadwal Bagian Unit AVSEC	26
Gambar 3.10	Petugas AMC Mengatur Pemasangan dan Pelepasan Aviobridge..	31
Gambar 3.11	Petugas AMC Menaiki Tangga Menuju Aviobridge	31
Gambar 3.12	Petugas AMC Tidak Menggunakan Safety Shoes Saat Proses Pemasangan/Pelepasan Aviobridge	32
Gambar 3.13	Petugas AMC Melakukan Komunikasi Menggunakan Handy Talky (HT) dengan Petugas Aviobridge di Area Operasional Apron	33
Gambar 3.14	Aktivitas Petugas AMC pada Bagian AOCC dalam Melakukan Pemantauan Operasional Tanpa Menggunakan Kacamata Anti Radiasi	34
Gambar 3.15	Kondisi Petugas Operasional Cargo Tidak Menggunakan Helm Keselamatan Saat Melaksanakan Kegiatan di Lapangan	36

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Identitas Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai	6
Tabel 3.1	Standar Operasional Prosedur (SOP) Pada Masing-Masing Bidang Kerja Unit Apron Movement Control (AMC).....	22
Tabel 3. 2	Shift Kerja OJT Unit AMC	25
Tabel 3.3	Shift Kerja OJT Unit AVSEC.....	27
Tabel 3.4	Identifikasi Risiko Keselamatan Kerja Petugas AMC pada Setiap Unit Kerja di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	37



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali merupakan salah satu bandar udara tersibuk di Indonesia dengan tingkat pergerakan pesawat, penumpang, dan kendaraan operasional yang sangat tinggi. Kondisi tersebut menuntut pelaksanaan kegiatan operasional yang aman, tertib, dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan. Salah satu unit kerja yang memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional di sisi udara *adalah Apron Movement Control (AMC)*.

Petugas AMC memiliki tanggung jawab dalam pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan *GSE* serta personel di area apron. Area apron merupakan area dengan risiko keselamatan kerja yang tinggi karena aktivitas pesawat yang intensif, penggunaan kendaraan operasional, kebisingan mesin pesawat, serta potensi bahaya lainnya. Oleh karena itu, penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bagi petugas AMC menjadi hal yang sangat penting, salah satunya melalui penggunaan APD yang sesuai dengan standar operasional.

Penggunaan Alat Pelindung Diri seperti rompi reflektif, helm keselamatan, pelindung pendengaran, sepatu keselamatan, dan perlengkapan lainnya bertujuan untuk melindungi petugas dari potensi kecelakaan kerja serta meningkatkan kewaspadaan di area operasional. Namun, berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan operasional, masih ditemukan petugas AMC yang belum menggunakan APD secara lengkap dan konsisten. Hal ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kurangnya kesadaran akan pentingnya APD, faktor kenyamanan, kebiasaan kerja, serta pengawasan yang belum optimal.

Kurangnya kepatuhan dalam penggunaan APD tidak hanya berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja, tetapi juga dapat mempengaruhi kinerja

petugas AMC. Petugas yang bekerja tanpa perlindungan yang memadai cenderung lebih rentan terhadap kelelahan, gangguan kesehatan, dan menurunnya fokus kerja, yang pada akhirnya dapat berdampak pada keselamatan dan kelancaran operasional bandar udara secara keseluruhan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, diperlukan upaya untuk meningkatkan keselamatan petugas AMC melalui optimalisasi penggunaan Alat Pelindung Diri guna mendukung kinerja mereka di area operasional. Dengan penerapan penggunaan APD yang baik dan sesuai prosedur, diharapkan risiko kecelakaan kerja dapat diminimalkan serta kinerja petugas AMC dalam mendukung keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali dapat terus ditingkatkan.

1.2 Maksud Dan Manfaat Pelaksanaan OJT

1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT

1. Memberikan kesempatan kepada taruna untuk mengaplikasikan secara langsung teori, konsep, dan pengetahuan yang telah diperoleh selama proses pembelajaran di kampus ke dalam kegiatan operasional nyata di lingkungan kerja bandar udara.
2. Menambah wawasan dan pemahaman taruna mengenai sistem kerja, alur koordinasi, serta penerapan prosedur dan regulasi keselamatan penerbangan yang berlaku pada unit operasional bandar udara.
3. Melatih kemampuan teknis, ketelitian, serta keterampilan nonteknis seperti komunikasi, kerja sama tim, dan pengambilan keputusan taruna dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan.
4. Mengenalkan taruna pada budaya kerja profesional di lingkungan bandar udara, termasuk kedisiplinan, tanggung jawab, kepatuhan terhadap prosedur, serta kesadaran akan pentingnya keselamatan dan keamanan kerja.
5. Mempersiapkan taruna agar memiliki kompetensi, pengalaman kerja, dan mental kerja yang memadai sebagai bekal untuk memasuki dunia kerja di

bidang kebandarudaraan setelah menyelesaikan pendidikan.ional bandar udara, khususnya pada unit *AMC* di PT Angkasa Pura I Bali.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan OJT

1. Taruna memperoleh pengalaman kerja langsung di lingkungan bandar udara sehingga mampu memahami kondisi operasional yang sebenarnya, termasuk potensi risiko dan tantangan yang dihadapi di lapangan.
2. Meningkatkan kemampuan taruna dalam menerapkan standar operasional prosedur (SOP) serta regulasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dalam setiap kegiatan operasional yang dilakukan.
3. Menumbuhkan sikap profesional, disiplin, dan rasa tanggung jawab taruna terhadap tugas yang diberikan, khususnya dalam mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.
4. Memberikan kesempatan kepada taruna untuk mengidentifikasi permasalahan yang terjadi di lapangan serta mencari solusi yang dapat dijadikan bahan analisis dalam penyusunan laporan OJT atau tugas akhir.
5. Meningkatkan kesiapan taruna untuk beradaptasi dengan lingkungan kerja, pola kerja shift, serta tuntutan kerja di bandar udara, sehingga lebih siap dan percaya diri saat terjun ke dunia kerja sesungguhnya.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2.1 Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2.2 Logo “Airport in Journey”

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan bandara internasional yang terletak di bagian selatan Pulau Bali, tepatnya di Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, sekitar 13 kilometer dari Kota Denpasar. Nama bandara diambil dari pahlawan nasional I Gusti Ngurah Rai, pemimpin Puputan Margarana (1946), pertempuran besar melawan Belanda di Bali. Pemberian nama ini menjadi simbol penghormatan terhadap semangat perjuangan dan nasionalisme masyarakat Bali. Bandara ini menjadi bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta, sekaligus berperan sebagai pintu gerbang utama penerbangan internasional untuk kawasan Indonesia bagian tengah dan timur. Pembangunan bandara ini dimulai pada tahun 1930 oleh Departement Voor

Verkeer en *Waterstaats* (setara dengan Departemen Pekerjaan Umum pada masa itu). Landasan pacu awalnya berupa rumput sepanjang 700 meter, terletak di antara lahan pertanian dan area pemakaman di Desa Tuban, sehingga masyarakat sekitar menyebutnya sebagai Pelabuhan Udara Tuban. Pada tahun 1935, fasilitas bandara sudah dilengkapi dengan peralatan telegraf, dan maskapai KNILM (*Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij*) atau *Royal Netherlands Indies Airways* mulai melakukan penerbangan rutin ke wilayah tersebut yang dikenal sebagai *South Bali Airstrip*.

Selama masa pendudukan Jepang pada tahun 1942, South Bali Airstrip sempat dibom dan dikuasai oleh tentara Jepang, yang kemudian memperbaikinya menggunakan Pear Still Plate (lembaran baja). Dalam kurun waktu 1942–1947, landasan pacu diperpanjang menjadi 1,2 kilometer, dan pada tahun 1949 dibangun gedung terminal serta menara pengawas sederhana dari kayu, dengan komunikasi penerbangan masih menggunakan transceiver kode morse. Untuk mendukung perkembangan pariwisata Bali, pemerintah melakukan pembangunan besar-besaran pada tahun 1963–1969, termasuk memperpanjang landasan pacu menjadi 2,7 kilometer dan membangun terminal internasional baru dalam proyek yang dikenal sebagai Proyek Bandara Tuban. Reklamasi pantai sejauh 1,5 kilometer dilakukan dengan menggunakan material batu kapur dari Ungasan serta batu kali dan pasir dari Sungai Antosari, Tabanan. Pada 10 Agustus 1966, bandara ini resmi melayani penerbangan internasional, dan namanya diubah untuk menghormati I Gusti Ngurah Rai, pahlawan nasional yang gugur dalam pertempuran melawan pasukan Belanda pada 20 November 1946. Selanjutnya, pada 1 Agustus 1969, Presiden Soeharto meresmikan selesainya pembangunan bandara sekaligus menetapkan perubahan nama menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai (Bali International Airport Ngurah Rai). Untuk mengantisipasi pertumbuhan penumpang dan kargo, pemerintah kembali melakukan pengembangan pada periode 1975–1978, dengan membangun terminal internasional baru. Terminal lama kemudian dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sementara terminal domestik sebelumnya dijadikan gedung kargo, jasa katering, serta fasilitas serbaguna.

Seiring dengan perkembangan zaman dan meningkatnya jumlah wisatawan domestik maupun mancanegara yang datang ke Bali, Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai terus berbenah dan bertransformasi menjadi bandara bertaraf internasional dengan standar pelayanan global. Upaya modernisasi ini tidak hanya dilakukan melalui pengembangan fasilitas fisik seperti terminal, landasan pacu, dan area parkir pesawat, tetapi juga melalui peningkatan kualitas pelayanan kepada penumpang. Sebagai bentuk komitmen untuk menghadirkan pengalaman terbaik bagi setiap pengguna jasa, pengelola bandara, yaitu PT Angkasa Pura I, memperkenalkan konsep “*Airport in Journey*” sebagai filosofi pelayanan terpadu.

Konsep ini menggambarkan bahwa bandara bukan sekadar tempat transit, melainkan bagian penting dari keseluruhan perjalanan penumpang. Melalui penerapan konsep “*Airport in Journey*”, Bandara I Gusti Ngurah Rai berupaya menghadirkan keseimbangan antara nilai budaya lokal dan modernisasi fasilitas penerbangan, sehingga tidak hanya menjadi gerbang wisata dunia, tetapi juga simbol kemajuan pelayanan kebandarudaraan Indonesia.

2.2 Data Umum

Tabel 2.1 Identitas Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Keterangan	Uraian
Nama Bandara	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
Kode IATA	DPS
Kode ICAO	WADD
Lokasi	Kabupaten Badung, Provinsi Bali
Pengelola	PT Angkasa Pura I (Persero)
Panjang Runway	± 3.000 meter
Lebar Runway	± 45 meter
Arah Runway	09 – 27
Unit Pendukung	Ground Handling, AVSEC, AMC, dan Cargo

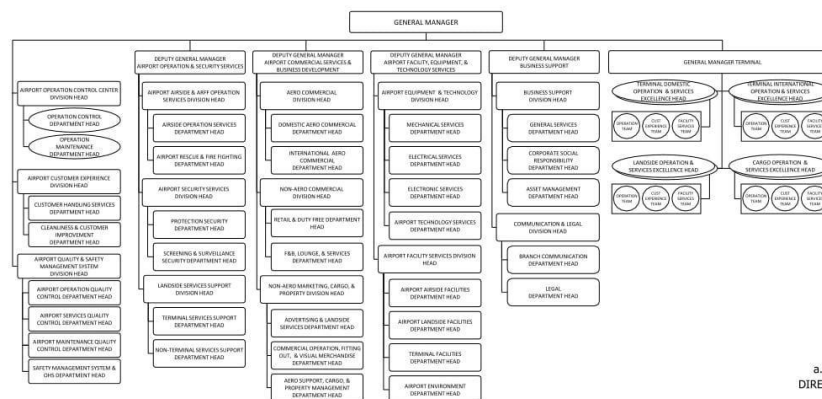
Sistem Operasi	Visual dan Instrument Flight Rules (VFR & IFR)
Kontak Cabang Denpasar	Telepon: (0361) 762081 Situs web: https://www.injourneyairports.id

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi Kantor Cabang Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – PT Angkasa Pura Indonesia merupakan susunan pembagian unit kerja yang menunjukkan alur koordinasi, tugas, dan hubungan fungsional antarbagian yang ada dalam lingkungan operasional bandara. Struktur ini bertujuan untuk memastikan setiap proses pelayanan kebandarudaraan berjalan secara efektif, aman, terkendali, serta mendukung target pelayanan prima dan keberlanjutan operasional bandara. Melalui pembagian tugas yang sistematis, struktur organisasi ini memperlihatkan bagaimana setiap divisi dan departemen menjalankan fungsi strategis demi pencapaian visi dan misi perusahaan.

**STRUKTUR ORGANISASI KANTOR REGIONAL II
KANTOR CABANG BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI
PT ANGKASA PURA INDONESIA**

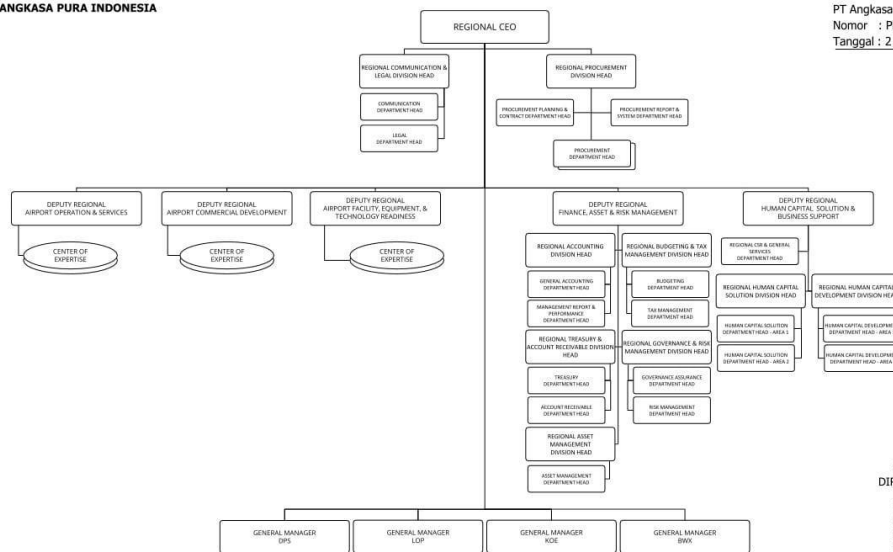
Lampiran Ib Peraturan Direksi
PT Angkasa Pura Indonesia
Nomor : PD.DU.0022/OM.01/2025
Tanggal : 2 Juli 2025



a.n. DIREKSI
DIREKTUR UTAMA,



MOHAMMAD RIZAL PAHLEVI



Gambar 23 Struktur Organisasi Kantor Cabang Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai
– PT Angkasa Pura Indonesia

Berikut merupakan gambaran umum struktur organisasi Kantor Cabang Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai beserta uraian tugas setiap bagian:

1. General Manager

General Manager merupakan pimpinan tertinggi pada Kantor Cabang Bandara I Gusti Ngurah Rai. Tugasnya mencakup pengawasan total terhadap seluruh aktivitas pelayanan, operasional, fasilitas, teknologi, bisnis, serta aspek administratif bandara. General Manager juga berperan mengambil keputusan strategis, memastikan kepatuhan terhadap regulasi, serta menjaga koordinasi dengan regulator seperti Kementerian Perhubungan, AirNav, airline, ground handling, dan instansi terkait lainnya.

2. Deputy General Manager – Airport Operation & Service

Bertanggung jawab dalam mengoordinasikan seluruh kegiatan operasional bandar udara, termasuk keselamatan, keamanan, kelancaran operasional sisi udara dan terminal, serta kualitas pelayanan pelanggan. Divisi ini menangani area seperti *Airport Operation Control Center*, *Airport Rescue & Fire Fighting (ARFF)*, *Airport Security*, *Terminal Services*, dan *Airport Customer Experience* untuk memastikan layanan berjalan aman dan efisien.

3. *Deputy General Manager – Airport Commercial Services & Business Development*

Fokus pada dorongan pendapatan non-aeronautika dan komersial bandara. Unit ini bertugas mengelola kerja sama komersial, *retail & duty free*, iklan, non-aero marketing, hingga food & beverage serta lounge services. Tanggung jawabnya mencakup optimalisasi area komersial bandara untuk meningkatkan pemasukan perusahaan.

4. *Deputy General Manager – Airport Facility, Equipment & Technology Readiness*

Divisi ini bertugas mengelola seluruh fasilitas fisik dan teknologi operasional bandara, termasuk kelistrikan, elektronik, mekanikal, teknologi sistem bandara, hingga pemeliharaan fasilitas terminal dan airside. Tujuannya adalah memastikan setiap fasilitas dan alat operasi bandara berfungsi optimal sesuai standar keselamatan dan kenyamanan.

5. *Deputy General Manager – Business Support*

Unit ini berfokus pada dukungan bisnis secara administratif dan korporasi, meliputi layanan umum (*general services*), legal, komunikasi & hubungan masyarakat (*branch communication*), *corporate social responsibility (CSR)*, serta manajemen aset. Divisi ini menjamin bahwa kegiatan perusahaan berjalan sesuai tata kelola dan sistem administrasi bisnis yang baik.

6. *General Manager Terminal*

Posisi ini secara khusus bertanggung jawab dalam manajemen operasional terminal baik domestik, internasional, cargo, dan land side. GM Terminal mengawasi pelaksanaan operasional terminal harian melalui unit *Operation & Services Excellence* yang memastikan standar layanan, *queueing*, kebersihan, kenyamanan fasilitas, dan efektivitas staf terminal.

7. *Terminal Domestic Operation & Services Excellence Head*

Memimpin seluruh operasional pelayanan publik di terminal domestik. Bertugas memastikan kelancaran alur penumpang, kesiapan fasilitas terminal, pelayanan pelanggan, serta pelaksanaan SOP di seluruh titik pelayanan domestik.

8. *Terminal International Operation & Services Excellence Head*

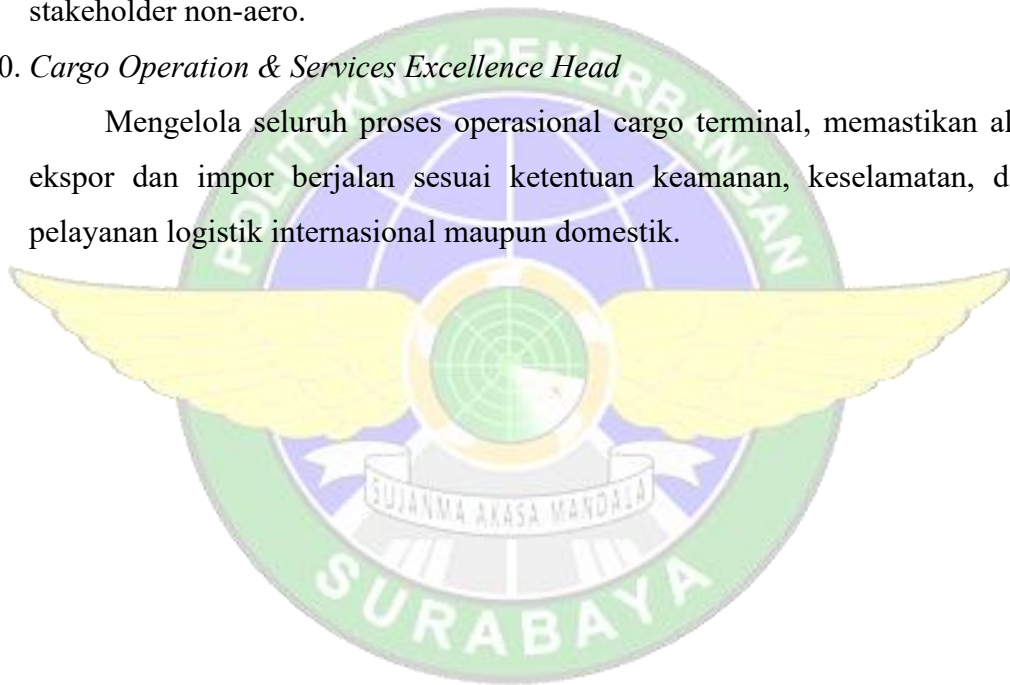
Serupa dengan peran terminal domestik, namun fokus pada area internasional yang memiliki standar keamanan, imigrasi, bea cukai, dan pelayanan penumpang yang lebih ketat. Unit ini memastikan seluruh standar pelayanan internasional berjalan sesuai standar ICAO dan IATA.

9. *Land side Operation & Services Excellence Head*

Bertugas memastikan area luar terminal (*pick-up zone, drop-off*, parkir, transportasi darat) berjalan tertib dan mendukung kelancaran pergerakan penumpang. Unit ini berkoordinasi dengan transportasi darat, keamanan, serta stakeholder non-aero.

10. *Cargo Operation & Services Excellence Head*

Mengelola seluruh proses operasional cargo terminal, memastikan alur ekspor dan impor berjalan sesuai ketentuan keamanan, keselamatan, dan pelayanan logistik internasional maupun domestik.



BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, dengan penempatan pada dua unit utama, yaitu *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSEC). Kegiatan OJT ini bertujuan untuk memberikan pemahaman serta pengalaman kerja secara langsung kepada taruna mengenai sistem operasional bandar udara, khususnya yang berkaitan dengan pengendalian pergerakan pesawat udara di sisi udara (airside) serta penerapan sistem keamanan penerbangan.

Lingkup pelaksanaan OJT meliputi kegiatan pengenalan lingkungan kerja, pemahaman tugas dan fungsi masing-masing unit, serta keterlibatan taruna dalam kegiatan operasional sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di lingkungan bandar udara.

Pada tahap awal pelaksanaan OJT, taruna ditempatkan pada unit AMC. Lingkup kerja unit AMC meliputi pengaturan, pengawasan, dan pengendalian seluruh aktivitas pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta personel di area apron. Unit AMC memiliki peran penting dalam memastikan seluruh aktivitas pesawat di sisi udara berjalan dengan aman, tertib, dan efisien sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan.

Wilayah kerja unit AMC mencakup beberapa area utama, yaitu parking stand pesawat udara, taxi lane dan apron service road, area pergerakan *Ground Support Equipment* (GSE), pemasangan aviobridge, serta seluruh area apron yang merupakan wilayah dengan tingkat risiko tinggi karena adanya pergerakan pesawat, kendaraan operasional, kebisingan tinggi, serta potensi Foreign Object Debris (FOD). Oleh karena itu, penggunaan APD menjadi hal yang sangat penting bagi petugas AMC dalam melaksanakan tugas di wilayah ini.



Gambar 3.1 Petugas AMC Melakukan Pengecekan Kendaraan Operasional
Sebelum Digunakan Di Area Apron

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Selasa, 6 Januari 2025)

Lingkup kegiatan pada unit AMC difokuskan pada pemahaman terhadap proses monitoring pergerakan pesawat, mulai dari pesawat memasuki area apron (on-block), penempatan pesawat pada parking stand, hingga persiapan keberangkatan pesawat (off-block). Selama kegiatan, taruna juga mengamati pengecekan kendaraan operasional oleh petugas AMC sebelum digunakan di area apron, seperti terlihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3.2 Petugas AMC Melakukan Briefing Dengan Ground Handling

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Selasa, 6 Januari 2025)

Selain itu, taruna mengikuti briefing rutin yang dilakukan petugas AMC dengan ground handling sebelum operasional pesawat dimulai untuk menyamakan

pemahaman terkait prosedur keamanan, jalur pergerakan kendaraan, serta persiapan peralatan yang digunakan, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 3.2.



Gambar 3.3 Petugas AMC Melakukan Monitoring Pergerakan Pesawat

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Jumat, 19 Desember 2025)

Selama proses operasional, monitoring pergerakan pesawat juga dilakukan secara terus-menerus oleh petugas AMC untuk memastikan posisi pesawat, pergerakan ground support, dan keselamatan personel tetap terjaga, seperti terlihat pada Gambar 3.3.

Koordinasi antara petugas AMC dengan unit terkait, seperti *Air Traffic Control* (ATC), ground handling, AVSEC, serta unit operasional lainnya, juga menjadi bagian penting dari lingkup kerja untuk mencegah terjadinya konflik pergerakan di area apron. Kegiatan ini memberikan pemahaman kepada taruna mengenai pentingnya disiplin, kewaspadaan, koordinasi, serta komunikasi yang baik dengan ground handling dalam menjaga keselamatan serta kelancaran operasional penerbangan di sisi udara.

Pada tahap selanjutnya, taruna ditempatkan pada unit AVSEC. Lingkup pelaksanaan OJT pada unit ini difokuskan pada pemahaman dan pengamatan kegiatan pengamanan penerbangan di area terminal dan area pendukung lainnya. Salah satu area utama yang diamati adalah *Security Check Point* (SCP), yaitu area pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan sebelum memasuki area steril. Selama pelaksanaan OJT di unit AVSEC, taruna melakukan pengamatan terhadap proses pemeriksaan penumpang menggunakan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) serta pemeriksaan barang bawaan melalui mesin X-Ray.

Apabila ditemukan indikasi mencurigakan, petugas AVSEC melaksanakan pemeriksaan lanjutan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Kegiatan ini memberikan pemahaman kepada taruna mengenai pentingnya ketelitian, kewaspadaan, serta profesionalisme dalam menjaga keamanan penerbangan. Selain itu, taruna juga melakukan pengamatan terhadap penggunaan peralatan keamanan penerbangan, seperti mesin X-Ray, WTMD, dan Hand Held Metal Detector (HHMD). Melalui kegiatan tersebut, taruna memahami fungsi, cara kerja, serta pentingnya ketepatan prosedur dalam pengoperasian peralatan keamanan penerbangan guna mendukung terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan.

3.1.1 Wilayah Kerja

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, taruna ditempatkan pada unit AMC dan Aviation Security (AVSEC). Pada tahap awal, taruna fokus pada unit AMC sebelum melanjutkan ke AVSEC. Unit AMC bertanggung jawab atas pengendalian seluruh aktivitas operasional di sisi udara (airside) bandara, khususnya di area apron, yang merupakan wilayah dengan tingkat risiko tinggi karena terdapat pergerakan pesawat, kendaraan operasional, kebisingan tinggi, serta potensi Foreign Object Debris (FOD).



Gambar 3.4 Wilayah Kerja AMC Bagian AOCC

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Jumat, 19 Desember 2025)

Wilayah kerja AMC terdiri dari lima area utama yang saling terkait dalam mendukung kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan. Pertama, *Airport Operation Control Center* (AOCC) menjadi pusat pengendalian dan koordinasi seluruh aktivitas di bandara. Di AOCC, petugas AMC melakukan pemantauan pergerakan pesawat, kendaraan, serta komunikasi dengan unit terkait ATC, ground handling, dan AVSEC, sehingga seluruh kegiatan operasional dapat berjalan sesuai rencana (seperti pada Gambar 3.4 wilayah kerja AMC bagian AOCC).



Gambar 3.5 Petugas Amc Melakukan Inspeksi Di Area Apron Utara Dan Selatan
Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Selasa, 6 Januari 2025)

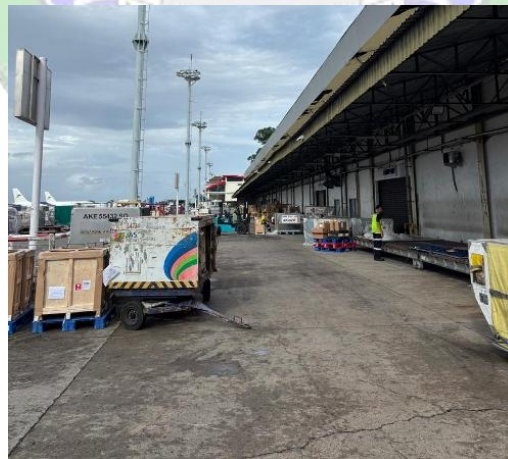
Kedua, apron utara menjadi area dengan kepadatan tinggi karena menampung aktivitas penerbangan domestik dan internasional. Di sini, taruna mempelajari pengawasan parkir pesawat di parking stand, pengaturan pergerakan kendaraan operasional, serta pengawasan Ground Support Equipment (GSE) agar tidak mengganggu keselamatan pesawat dan personel (seperti pada gambar 3.5 inspeksi runway di area apron utara dan selatan). Ketiga, apron selatan yang relatif lebih sepi tetap memerlukan pengawasan yang cermat terhadap penempatan pesawat, jalur kendaraan, serta koordinasi dengan unit ground handling. Di area ini, taruna memahami perbedaan karakteristik operasional antara apron utara dan selatan serta pentingnya penerapan prosedur keselamatan yang konsisten.



Gambar 3.6 Pemasangan Aviobridge Oleh AMC Ke Pesawat

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Jumat, 9 Januari 2026)

Keempat, area aviobridge digunakan untuk proses pemasangan dan pelepasan jembatan penumpang yang menghubungkan terminal dengan pesawat. Taruna mempelajari langkah-langkah pengoperasian aviobridge, koordinasi dengan petugas ground handling, serta pengawasan keselamatan selama proses boarding dan disembarking penumpang (seperti pada gambar 3.6 pemasangan aviobridge oleh AMC ke pesawat). Pemahaman ini penting karena kesalahan pemasangan atau ketidaksesuaian prosedur dapat membahayakan penumpang dan awak pesawat.



Gambar 3.7 Wilayah Kerja AMC Bagian Cargo Dan Pengecekan Peletakan Cargo

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Selasa 16 Desember 2025)

Kelima, area cargo menjadi fokus pengawasan terhadap pendataan dan penempatan muatan pesawat. Taruna mempelajari prosedur pengecekan peletakan cargo, kesesuaian muatan dengan dokumen manifest, serta koordinasi dengan pihak maskapai dan ground handling untuk memastikan keamanan dan efisiensi operasional (seperti pada gambar 3.7 wilayah kerja AMC bagian cargo dan pengecekan peletakan cargo).

Selain memahami fungsi masing-masing area, taruna juga mempelajari alur kerja secara menyeluruh di seluruh wilayah AMC. Taruna melakukan pengecekan kendaraan operasional, termasuk GSE dan kendaraan penunjang lainnya, untuk memastikan tidak ada gangguan pada jalur pergerakan pesawat (seperti pada gambar 3.1 pengecekan kendaraan oleh petugas AMC). Taruna juga mengikuti briefing rutin dengan petugas ground handling untuk menyelaraskan koordinasi sebelum kegiatan operasional dimulai (seperti gambar 3.2 briefing dengan ground handling). Selama operasional, taruna mengamati monitoring pergerakan pesawat di apron untuk memastikan seluruh aktivitas berjalan aman, tertib, dan sesuai prosedur (seperti pada gambar 3.3 monitoring pergerakan pesawat oleh petugas AMC).

Selain aspek teknis, taruna memahami pentingnya penggunaan APD di seluruh area AMC, termasuk safety shoes, helm keselamatan, pelindung pendengaran, dan rompi keselamatan, untuk meminimalkan risiko cedera akibat aktivitas pesawat, kendaraan, maupun GSE. Kegiatan di lima wilayah AMC ini memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai koordinasi antarunit, pengawasan keselamatan operasional, dan penerapan prosedur standar yang harus diikuti oleh seluruh petugas.

Dengan penempatan di seluruh area AMC, taruna memperoleh pengalaman langsung dalam mengaplikasikan teori keselamatan dan prosedur operasional bandara ke dalam praktik nyata, sekaligus mempersiapkan diri untuk menghadapi situasi darurat, kondisi tidak normal, serta dinamika kerja yang kompleks di sisi udara bandara.

Setelah menyelesaikan penugasan di unit AMC, taruna melanjutkan OJT pada unit AVSEC. Wilayah kerja AVSEC meliputi *Security Check Point* (SCP), area

pemeriksaan barang dan bagasi, ruang tunggu keberangkatan, serta area terbatas (*restricted area*). Di wilayah ini, taruna mempelajari penerapan sistem keamanan penerbangan melalui proses pemeriksaan penumpang dan barang bawaan di SCP, pengawasan bagasi tercatat di baggage handling area, pengamanan ruang tunggu keberangkatan, serta pengawasan area terbatas. Petugas AVSEC melaksanakan pemeriksaan dengan menggunakan peralatan keamanan seperti mesin X-Ray, WTMD, dan HHMD, guna memastikan tidak terdapat barang terlarang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Secara keseluruhan, melalui penempatan di kedua unit tersebut, taruna memperoleh pengalaman kerja secara langsung dalam mengaplikasikan teori keselamatan dan keamanan penerbangan ke dalam praktik nyata di lingkungan kerja bandar udara. Pengalaman ini memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai pentingnya koordinasi antarunit, kepatuhan terhadap prosedur operasional, serta profesionalisme dalam mendukung kelancaran dan keselamatan penerbangan.

3.1.2 Prosedur Pelayanan

Dalam pelaksanaan tugasnya, unit AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai terbagi ke dalam beberapa area kerja, yaitu AOCC, Apron Utara, Apron Selatan, Aviobridge, dan Cargo. Masing-masing area memiliki tugas dan tanggung jawab operasional yang berbeda, namun tetap saling terkoordinasi untuk menjamin keselamatan dan kelancaran operasional bandara.

1. Airport Operation Control Center (AOCC)

AOCC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai berfungsi sebagai pusat pengendalian dan koordinasi seluruh kegiatan operasional bandara secara terintegrasi. AOCC bertugas memantau pergerakan pesawat udara, aktivitas di sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*), serta kondisi cuaca yang dapat mempengaruhi kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan. Melalui pemantauan secara real-time, AOCC memastikan seluruh aktivitas bandara berjalan sesuai dengan rencana operasional yang telah ditetapkan.

Dalam pelaksanaan operasional harian, AOCC berperan sebagai penghubung utama antar unit kerja di lingkungan bandara, seperti ATC, AMC, ground handling, maskapai penerbangan, AVSEC, PKP-PK, serta unit teknis dan fasilitas bandara. Koordinasi ini bertujuan untuk menyelaraskan penggunaan fasilitas bandara, pengaturan gate dan parking stand pesawat, serta pengelolaan sumber daya operasional agar tidak terjadi konflik atau gangguan terhadap kelancaran pergerakan pesawat dan pelayanan penumpang.

AOCC juga memiliki peran penting dalam menangani kondisi operasional tidak normal atau irregular operation, seperti keterlambatan penerbangan, perubahan jadwal, gangguan teknis pesawat, maupun dampak cuaca buruk. Dalam situasi tersebut, AOCC mengoordinasikan penyesuaian rencana operasional, termasuk perubahan alokasi parking stand, penyesuaian waktu keberangkatan dan kedatangan pesawat, serta penyampaian informasi kepada seluruh pihak terkait agar dampak gangguan dapat diminimalkan.

2. Apron Utara

Petugas Apron Utara di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai bertugas melaksanakan pengawasan dan pengendalian kegiatan operasional pesawat udara, kendaraan, serta personel di area apron bagian utara bandara. Dalam pelaksanaan tugasnya, petugas apron utara memastikan seluruh aktivitas pergerakan pesawat pada *parking stand* di wilayah tersebut berlangsung sesuai dengan prosedur keselamatan dan ketentuan operasional yang berlaku. Pengawasan ini dilakukan untuk menjamin keselamatan penerbangan serta mencegah terjadinya gangguan operasional di area dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi.

Dalam kegiatan operasional harian, petugas apron utara berperan dalam mengawasi proses kedatangan dan keberangkatan pesawat, termasuk memastikan pesawat telah berada pada posisi parkir yang tepat dan aman.

3. Apron Selatan

Petugas Apron Selatan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai bertugas melaksanakan pengawasan dan pengendalian kegiatan operasional

pesawat udara, kendaraan, serta personel di area apron bagian selatan bandara. Wilayah apron selatan memiliki karakteristik operasional yang tidak terlalu padat dengan aktivitas penerbangan domestik maupun internasional, sehingga petugas apron selatan berperan penting dalam memastikan seluruh kegiatan di area tersebut berjalan sesuai dengan prosedur keselamatan dan ketentuan operasional yang berlaku.

Dalam pelaksanaan tugas sehari-hari, petugas apron selatan mengawasi proses kedatangan dan keberangkatan pesawat, mulai dari saat pesawat memasuki area parkir hingga meninggalkan apron. Petugas memastikan pesawat berada pada *parking stand* yang sesuai, aman, dan tidak mengganggu pergerakan pesawat lain. Selain itu, petugas apron selatan memantau aktivitas ground handling seperti penanganan penumpang, bagasi, cargo, pengisian bahan bakar, catering, serta penggunaan peralatan pendukung seperti aviobridge dan GSE agar seluruh kegiatan tersebut berlangsung aman dan tertib.

4. Aviobridge

Petugas aviobridge pada unit AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai bertugas mengoperasikan, mengawasi, dan memastikan penggunaan aviobridge berjalan aman, tepat, dan sesuai dengan prosedur operasional yang berlaku. Dalam pelaksanaan tugasnya, petugas aviobridge berperan penting dalam mendukung keselamatan penumpang, awak pesawat, serta personel operasional selama proses naik dan turun penumpang dari pesawat udara.

Dalam kegiatan operasional harian petugas memastikan area sekitar aviobridge bebas dari halangan, personel, maupun GSE yang dapat mengganggu proses penyambungan aviobridge ke pintu pesawat. Seluruh proses pengoperasian dilakukan setelah pesawat berada pada posisi parkir yang tepat dan mendapat izin dari pihak terkait.

Selama proses penyambungan dan pelepasan aviobridge, petugas aviobridge AMC berkoordinasi dengan petugas ground handling untuk memastikan pergerakan pesawat telah berhenti sempurna dan aman. Petugas mengoperasikan aviobridge secara perlahan dan terkendali agar tidak terjadi

benturan dengan badan pesawat maupun pintu pesawat. Pengawasan dilakukan secara terus-menerus untuk memastikan posisi aviobridge telah terpasang dengan benar sebelum digunakan oleh penumpang.

5. Cargo

Petugas cargo pada unit AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki peran penting dalam kegiatan pendataan cargo maskapai sebagai bagian dari pengawasan operasional di area apron. Pendataan cargo dilakukan untuk memastikan kesesuaian antara rencana muatan pesawat dengan kondisi aktual di lapangan serta mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.

Dalam pelaksanaan tugasnya, petugas cargo AMC melakukan pencatatan jenis, jumlah, dan status cargo yang akan dimuat maupun dibongkar dari pesawat udara. Pendataan ini meliputi informasi maskapai penerbangan, nomor penerbangan, waktu kedatangan atau keberangkatan, serta jenis muatan seperti general cargo, pos, atau barang khusus. Petugas memastikan bahwa kegiatan bongkar muat cargo yang dilakukan oleh ground handling sesuai dengan data operasional yang telah direncanakan dan tidak melebihi kapasitas atau ketentuan keselamatan pesawat.

Petugas cargo pada unit AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai juga memiliki peran dalam melakukan pengecekan gudang cargo sebagai bagian dari pengawasan keselamatan dan kelancaran operasional penanganan muatan pesawat udara. Pengecekan gudang cargo dilakukan untuk memastikan kondisi penyimpanan barang sesuai dengan ketentuan operasional, tidak menimbulkan potensi bahaya, serta mendukung kesiapan muatan sebelum didistribusikan ke apron.

Dalam pelaksanaan tugasnya, petugas cargo AMC melakukan pemantauan terhadap kondisi fisik gudang cargo, termasuk kebersihan area, kerapian penataan barang, serta kelayakan fasilitas pendukung. Petugas memastikan bahwa cargo disimpan pada area yang sesuai dengan jenis dan karakteristik muatan, serta tidak menghalangi jalur pergerakan personel dan kendaraan di dalam gudang. Pengecekan ini bertujuan untuk mencegah

terjadinya kecelakaan kerja maupun kerusakan barang akibat penataan yang tidak sesuai.

Berdasarkan uraian tugas dan tanggung jawab pada masing-masing area kerja unit AMC yang telah dipaparkan sebelumnya, diperlukan standar operasional prosedur sebagai pedoman dalam pelaksanaan kegiatan operasional di lapangan. Sop berfungsi sebagai acuan untuk menilai kesesuaian pelaksanaan tugas dengan ketentuan keselamatan dan operasional yang berlaku di bandar udara.

Oleh karena itu, penyusunan sop pada setiap bidang kerja di unit AMC menjadi penting guna menggambarkan alur kerja yang seharusnya dilaksanakan, sekaligus sebagai dasar penilaian terhadap kinerja operasional di lapangan, apakah telah sesuai dengan standar yang ditetapkan atau masih terdapat ketidaksesuaian.

Selanjutnya, tabel SOP pada masing-masing bidang kerja unit amc disajikan untuk menjelaskan tahapan pelaksanaan tugas di area AOCC, Apron Utara, Apron Selatan, Aviobridge, dan Cargo, yang disesuaikan dengan kondisi nyata selama pelaksanaan OJT.

Tabel 3.1 SOP Pada Masing-Masing Bidang Kerja Unit AMC

Unit AMC	SOP Pelaksanaan
Aviobridge	Petugas AMC yang bertugas di area aviobridge melaksanakan pekerjaan dengan memperhatikan keselamatan kerja sesuai SOP AMC. Dalam pelaksanaan tugas, petugas menggunakan APD yang disesuaikan dengan kondisi operasional, antara lain <i>safety shoes</i> dan <i>safety vest</i> . Petugas wajib menggunakan pelindung pendengaran berupa <i>ear plug</i> atau <i>ear muff</i> sesuai dengan ketentuan tingkat kebisingan area kerja.
AOCC	Petugas AMC pada bagian AOCC melaksanakan pemantauan operasional bandara melalui layar monitor secara terus-menerus sesuai dengan SOP AMC. Dalam pelaksanaan tugas tersebut, petugas menggunakan APD dasar seperti <i>safety shoes</i> dan <i>safety vest</i> . Namun, dalam SOP AMC belum diatur secara khusus

	mengenai penggunaan alat pelindung tambahan seperti kacamata anti radiasi untuk aktivitas pemantauan monitor dalam durasi kerja yang panjang.
Apron Utara	Petugas AMC yang bertugas di apron utara melaksanakan pekerjaan lapangan sesuai SOP AMC dengan memperhatikan tingkat risiko operasional yang tinggi. APD yang digunakan meliputi safety shoes dan safety vest. Untuk area dengan tingkat kebisingan tinggi, petugas menggunakan pelindung pendengaran berupa ear plug atau ear muff sesuai ketentuan. APD disediakan dalam lemari APD di area apron yang berisi earmuff, ear plug, jas hujan, masker, topi, dan sarung tangan (<i>gloves</i>) untuk mendukung keselamatan kerja petugas.
Apron Selatan	Pelaksanaan tugas petugas AMC di apron selatan mengacu pada SOP AMC dengan penggunaan APD yang disesuaikan dengan kondisi lapangan. Petugas menggunakan safety shoes dan safety vest sebagai APD utama. Pada area dengan tingkat kebisingan tinggi, digunakan <i>ear plug</i> atau <i>ear muff</i> . Lemari APD di apron selatan menyediakan perlengkapan keselamatan kerja berupa earmuff, ear plug, jas hujan, masker, topi, dan sarung tangan (<i>gloves</i>) untuk mendukung pelaksanaan tugas operasional.
Cargo	Petugas AMC di area cargo melaksanakan kegiatan operasional sesuai SOP AMC dengan memperhatikan risiko bongkar muat barang dan pergerakan kendaraan operasional. APD yang digunakan meliputi safety shoes dan safety vest. Pada area dengan tingkat kebisingan tinggi, petugas menggunakan pelindung pendengaran berupa <i>ear plug</i> atau <i>ear muff</i> sesuai ketentuan. Namun, dalam SOP AMC belum secara spesifik mengatur penggunaan alat pelindung kepala berupa helm keselamatan pada area cargo.

3.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

3.2.1 Jadwal Pelaksanaan OJT Unit AMC

JADWAL PELAKSANAAN OJT BAGIAN UNIT AMC											
No	Nama Kegiatan	Tanggal Pelaksanaan	Lokasi	Pembimbing	Mentor	Materi		Kegiatan		Penyusunan	
						Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
1	Pengenalan lingkungan kerja	1 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
2	Observasi operasional	2 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
3	Keterlibatan langsung	3 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
4	Pengawasan apron	4 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
5	Bersama petugas AMC	5 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
6	Taruna diberikan jadwal kerja	6 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
7	Jadwal kerja terstruktur	7 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
8	Mendukung proses pembelajaran	8 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
9	Jadwal ini mencakup pembagian unit kerja	9 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
10	Jadwal ini mencakup jam kerja, shift, serta hari kerja dan hari libur	10 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
11	sehingga taruna dapat memahami alur operasional di setiap unit secara maksimal	11 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik
12	Berikut jadwal pelaksanaan OJT secara rinci:	12 Desember 2025	Unit AMC	PT Angkasa Pura I	PT Angkasa Pura I	Teori	Praktik	Teori	Praktik	Teori	Praktik

Gambar 3.8 Jadwal Bagian Unit AMC

Pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh institusi pendidikan dan pihak pengelola bandar udara. Selama OJT, kegiatan dilakukan secara bertahap mulai dari pengenalan lingkungan kerja, observasi operasional, hingga keterlibatan langsung dalam aktivitas pengawasan apron bersama petugas AMC. Taruna diberikan jadwal kerja yang terstruktur untuk mendukung proses pembelajaran secara menyeluruh. Jadwal ini mencakup pembagian unit kerja, jam kerja, shift, serta hari kerja dan hari libur, sehingga taruna dapat memahami alur operasional di setiap unit secara maksimal. Berikut jadwal pelaksanaan OJT secara rinci:

1. Jadwal Pelaksanaan OJT :
 - a. Periode OJT: 1 Desember 2025 – 9 Januari 2026 (1 Bulan)
 - b. Lokasi: Unit AMC Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, di bawah bimbingan PT Angkasa Pura I Gusti Ngurah Rai
2. Pembagian Unit Kerja:

Bulan Pertama (1 Desember 2025 – 9 Januari 2026): Unit AMC

Pada bulan pertama, penulis ditempatkan di Unit *Apron Movement Control* (AMC). Unit ini bertugas melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas operasional di area apron, termasuk pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta personel pendukung di sisi udara. Selama masa

penempatan ini, penulis mempelajari alur operasional AMC, prosedur keselamatan kerja di apron, serta peran petugas AMC dalam menjaga keselamatan dan ketertiban operasional bandarudara.

3. Shift Kerja OJT

Tabel 3. 2 Shift Kerja OJT Unit AMC

Pagi	Malam
07.00 - 19.00 WITA	- 00.01 WITA

4. Jam Kerja dan Hari Kerja

a. Jam kerja per hari:

Pada Unit AMC, jam kerja diberlakukan dengan sistem shift, yang terdiri atas shift pagi hingga sore dengan durasi kerja selama 12 jam dan shift malam dengan durasi kerja selama 5 jam.

b. Jumlah hari kerja per minggu:

1) Pada Unit AMC, jumlah hari kerja dalam satu minggu bersifat fleksibel dan menyesuaikan dengan pengaturan jadwal shift yang telah ditetapkan oleh unit terkait.

c. Hari libur (*day off*):

1) Pada Unit AMC, hari libur diberikan sebanyak 2 hingga 3 kali dalam satu minggu sesuai dengan pengaturan jadwal kerja dan sistem shift yang berlaku.

d. Sistem Kerja

PT Angkasa Pura menerapkan sistem kerja yang disesuaikan dengan kebutuhan operasional di masing-masing unit kerja. Selama pelaksanaan OJT, penulis mengikuti sistem kerja yang telah ditetapkan oleh pihak pengelola bandar udara secara terstruktur dan terjadwal. Sistem kerja ini bertujuan agar peserta OJT dapat memahami alur operasional, prosedur kerja, serta pembagian tugas di setiap unit secara menyeluruh.

Pada unit AMC, sistem kerja dilaksanakan berdasarkan pembagian shift kerja, yaitu shift pagi–sore dan shift malam. Melalui sistem shift tersebut, penulis memperoleh pengalaman langsung dalam kegiatan

pengawasan dan pengendalian operasional di area apron, serta memahami dinamika kerja yang berlangsung selama 24 jam. Sistem ini melatih penulis untuk bekerja secara disiplin, teliti, dan mampu berkoordinasi dengan berbagai unit terkait dalam mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.

3.2.2 Jadwal Pelaksanaan OJT Unit 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 A	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	ALFONSIUS JERENG	POLTEKBANG JAYAPURA	L	64242320001	82198378899	MBU	HOSPITALITY	1/12/2025 - 31/01/2026
14	AURELIUS CESAR LASTO YOTER	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 PIAHA	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 3.9 Jadwal Bagian Unit AVSEC

Pelaksanaan OJT di Unit Aviation Security AVSEC dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh institusi pendidikan dan pihak pengelola bandar udara. Selama OJT, kegiatan dilakukan secara bertahap mulai dari pengenalan lingkungan kerja, observasi sistem pengamanan bandar udara, hingga keterlibatan langsung dalam aktivitas pengawasan akses orang, kendaraan, dan barang ke area terbatas bersama petugas AVSEC. Taruna diberikan jadwal kerja yang terstruktur untuk mendukung proses pembelajaran secara menyeluruh. Jadwal ini mencakup pembagian unit kerja, jam kerja, shift, serta hari kerja dan hari libur, sehingga taruna dapat memahami alur operasional di Unit AVSEC serta peranannya dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Berikut jadwal pelaksanaan OJT secara rinci:

1. Jadwal Pelaksanaan OJT :

- Periode OJT : 14 Januari – 25 Februari 2026 (1 Bulan)
- Lokasi: Unit AVSEC Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, di bawah bimbingan PT Angkasa Pura I Gusti Ngurah Rai

2. Pembagian Unit Kerja:

Bulan Kedua (14 Januari – 25 Februari 2026): Unit Aviation Security

Pada bulan kedua, penulis melanjutkan kegiatan OJT di Unit AVSEC. Pada unit ini, penulis mempelajari sistem pengamanan bandar udara yang meliputi pengawasan akses orang, kendaraan, dan barang ke area terbatas (*restricted area*). Selain itu, penulis juga mempelajari prosedur pemeriksaan keamanan penumpang, barang bawaan, serta kendaraan operasional sesuai dengan ketentuan keamanan penerbangan. Selama pelaksanaan OJT, penulis melakukan observasi terhadap penerapan standar keamanan penerbangan, koordinasi antarunit dalam menjaga keamanan bandara, serta peran AVSEC dalam mendukung keselamatan dan kelancaran operasional di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

3. Shift Kerja OJT

Tabel 3.3 Shift Kerja OJT Unit AVSEC

Pagi - Sore
08.00 – 17.00 WITA

4. Jam Kerja dan Hari Kerja

a. Jam kerja per hari:

Pada Unit AVSEC, jam kerja dilaksanakan selama 9 jam per hari, yaitu mulai pukul 08.00 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB.

b. Jumlah hari kerja per minggu:

Pada Unit AVSEC, jumlah hari kerja ditetapkan sebanyak 5 hari kerja dalam satu minggu, yaitu dari hari Senin sampai dengan hari Jumat.

c. Hari libur (*day off*):

Pada Unit AVSEC, hari libur ditetapkan pada hari Sabtu dan Minggu.

d. Sistem Kerja

PT Angkasa Pura menerapkan sistem kerja yang disesuaikan dengan kebutuhan operasional di masing-masing unit kerja. Selama pelaksanaan OJT, penulis mengikuti sistem kerja yang telah ditetapkan oleh pihak pengelola bandar udara secara terstruktur dan terjadwal. Sistem kerja ini bertujuan agar peserta OJT dapat memahami alur operasional, prosedur kerja, serta pembagian tugas di setiap unit secara menyeluruh.

Pada unit AVSEC, sistem kerja dilaksanakan dengan jam kerja reguler pada hari kerja, yaitu Senin hingga Jumat. Dalam sistem kerja ini, penulis mengikuti alur tugas sesuai dengan prosedur keamanan penerbangan yang berlaku, serta memahami pentingnya ketepatan prosedur dan kedisiplinan dalam menjaga keamanan dan ketertiban di lingkungan bandar udara.

Pelaksanaan OJT dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh institusi pendidikan dan pihak pengelola bandar udara. Kegiatan OJT dilaksanakan secara bertahap, dimulai dari pengenalan lingkungan kerja, observasi kegiatan operasional, hingga keterlibatan langsung dalam pelaksanaan tugas di bawah bimbingan petugas yang berwenang. Dengan diterapkannya sistem kerja tersebut, penulis memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai sistem operasional bandara serta mampu mengembangkan sikap profesional, tanggung jawab, dan kemampuan beradaptasi di lingkungan kerja yang dinamis.

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 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”. (Pemerintah Negara Republik Indonesia, 2009).

3.3.2 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan upaya sistematis untuk melindungi tenaga kerja dari risiko kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Penerapan K3 bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehat, dan produktif, sehingga tenaga kerja dapat melaksanakan tugasnya secara optimal. Dalam konteks operasional bandar udara, penerapan K3 menjadi sangat penting karena aktivitas

kerja melibatkan risiko tinggi, seperti pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, kebisingan, serta peralatan berat.

Menurut International Labour Organization (ILO), K3 merupakan bagian penting dalam sistem manajemen keselamatan kerja yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja dan meningkatkan kesejahteraan pekerja. Penerapan K3 yang baik dapat mengurangi potensi kecelakaan dan meningkatkan kinerja operasional secara keseluruhan (ILO, 2011).

3.3.3 Apron Movement Control (AMC)

AMC adalah unit yang bertanggung jawab dalam pengaturan, pengawasan, dan pengendalian seluruh aktivitas pergerakan pesawat udara, kendaraan, serta personel di area apron. AMC berperan penting dalam menjamin keselamatan, ketertiban, dan efisiensi operasional di sisi udara bandar udara, khususnya pada area dengan tingkat aktivitas yang tinggi.

Menurut *International Civil Aviation Organization* (ICAO), pengawasan apron harus dilakukan secara ketat untuk mencegah terjadinya insiden dan kecelakaan akibat pergerakan pesawat dan kendaraan operasional. Petugas AMC dituntut untuk memiliki pemahaman yang baik terhadap prosedur keselamatan serta mampu berkoordinasi dengan unit terkait seperti ATC, ground handling, dan aviation security (ICAO, 2018).

3.3.4 Aviobridge

Aviobridge atau passenger boarding bridge merupakan fasilitas bandara yang digunakan untuk menghubungkan terminal penumpang dengan pintu pesawat udara. Penggunaan aviobridge bertujuan untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi dalam proses naik dan turun penumpang. Pengoperasian aviobridge harus dilakukan sesuai dengan prosedur operasional standar guna menghindari risiko benturan dengan badan pesawat maupun kecelakaan kerja pada petugas.

Menurut peraturan keselamatan penerbangan, pengoperasian aviobridge hanya dapat dilakukan setelah pesawat berada pada posisi parkir yang tepat dan

aman. Petugas yang mengoperasikan dan mengawasi aviobridge harus memastikan area sekitar bebas dari hambatan serta melakukan koordinasi dengan pihak ground handling sebelum dan selama proses pemasangan maupun pelepasan aviobridge (ICAO, 2018).

3.3.5 Alat Pelindung Diri (APD)

APD merupakan perlengkapan yang digunakan oleh tenaga kerja untuk melindungi diri dari potensi bahaya di tempat kerja. APD berfungsi sebagai perlindungan terakhir apabila risiko tidak dapat sepenuhnya dihilangkan melalui pengendalian teknis atau administratif. Di lingkungan bandar udara, penggunaan APD menjadi kewajiban karena tingginya potensi bahaya operasional.

Menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2010, APD wajib digunakan oleh pekerja sesuai dengan jenis pekerjaan dan potensi risiko yang dihadapi. APD yang digunakan oleh petugas AMC antara lain *safety shoes*, *safety vest*, helm keselamatan, pelindung pendengaran, dan perlengkapan keselamatan lainnya. Penggunaan APD yang sesuai standar dapat mengurangi risiko cedera kerja dan meningkatkan keselamatan petugas (Permenaker RI No. 8 Tahun 2010).

3.3.6 Hubungan Penggunaan APD dengan Keselamatan Kerja Petugas AMC

Penggunaan APD memiliki hubungan yang erat dengan tingkat keselamatan kerja petugas AMC, khususnya pada area operasional berisiko tinggi seperti aviobridge. Kepatuhan terhadap penggunaan APD dapat meminimalkan risiko kecelakaan kerja akibat terpeleset, benturan, kebisingan, maupun faktor lingkungan lainnya. Selain itu, penggunaan APD yang konsisten juga mencerminkan penerapan budaya keselamatan kerja yang baik di lingkungan bandara.

Menurut Ramli (2010), penerapan keselamatan kerja yang didukung oleh penggunaan APD secara konsisten dapat meningkatkan kinerja tenaga kerja serta mengurangi potensi terjadinya kecelakaan kerja. Oleh karena itu, penggunaan APD oleh petugas AMC merupakan bagian penting dalam mendukung keselamatan kerja dan kelancaran operasional di bandar udara.

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan OJT pada unit AMCdi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, ditemukan beberapa permasalahan terkait keselamatan kerja dan penggunaan APD pada masing-masing area tugas AMC, yaitu AOCC, Apron Utara, Apron Selatan, Aviobridge, dan Cargo. Permasalahan tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Pada Area Aviobridge



Gambar 3.10 Petugas AMC Mengatur Pemasangan dan Pelepasan Aviobridge

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Minggu, 28 Desember 2025)



Gambar 3.11 Petugas AMC Menaiki Tangga Menuju Aviobridge

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Minggu, 28 Desember 2025)

Pada area aviobridge ditemukan beberapa permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan kerja petugas AMC selama proses pemasangan dan pelepasan aviobridge. Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan OJT, petugas aviobridge dalam melaksanakan tugas tersebut belum menggunakan safety shoes dan alat pelindung pendengaran (*earmuff*) secara konsisten. Kondisi ini menunjukkan masih rendahnya tingkat kepatuhan terhadap penggunaan APD sesuai dengan ketentuan keselamatan kerja di area apron. Selain itu, kondisi tangga menuju aviobridge seperti pada Gambar 3.10 yang cenderung licin, terutama saat cuaca hujan, semakin meningkatkan risiko kecelakaan kerja apabila petugas tidak menggunakan *safety shoes*.



Gambar 3.12 Petugas AMC Tidak Menggunakan Safety Shoes Saat Proses Pemasangan/Pelepasan Aviobridge

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Minggu, 28 Desember 2025)

Tidak digunakannya *safety shoes* oleh petugas AMC berpotensi meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3.11. Risiko tersebut menjadi semakin tinggi terutama pada saat kondisi cuaca hujan, di mana permukaan tangga dan area sekitar aviobridge menjadi licin sehingga dapat menyebabkan petugas terpeleset atau terjatuh. Selain itu, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 3.11 tidak digunakannya *earmuff* saat bertugas di area apron menyebabkan petugas aviobridge terpapar

kebisingan tinggi yang berasal dari mesin pesawat, GSEserta aktivitas operasional lainnya. Paparan kebisingan dalam jangka waktu tertentu dapat berdampak pada gangguan pendengaran, menurunnya konsentrasi kerja, serta berpotensi memengaruhi ketelitian petugas dalam mengoperasikan aviobridge. Kondisi tersebut tidak hanya berisiko terhadap keselamatan petugas, tetapi juga dapat berdampak pada keselamatan pesawat dan kelancaran operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

2. Pada area operasional apron



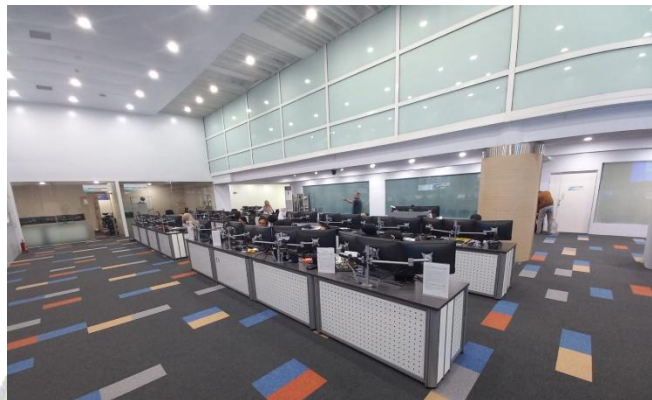
Gambar 3.13 Petugas AMC Melakukan Komunikasi Menggunakan Handy Talky (HT) dengan Petugas Aviobridge di Area Operasional Apron
Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Minggu, 28 Desember 2025)

Pada area operasional apron, baik di apron utara maupun apron selatan, masih ditemukan permasalahan dalam penggunaan handy talky (HT) sebagai alat komunikasi utama petugas lapangan, seperti pada Gambar 3.12. Dalam beberapa kondisi, sinyal HT sulit diterima dan suara yang dihasilkan kurang jelas sehingga menghambat penyampaian informasi secara cepat dan akurat. Padahal, komunikasi yang efektif merupakan faktor penting dalam menjaga keselamatan operasional di area apron yang memiliki tingkat risiko tinggi akibat pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta GSE.

Gangguan komunikasi melalui HT dapat menyebabkan keterlambatan penerimaan instruksi, kesalahan pemahaman informasi, serta kurangnya koordinasi antar petugas lapangan. Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan situasi tidak aman, seperti keterlambatan penghentian pergerakan kendaraan,

kesalahan pengaturan posisi pesawat atau peralatan, serta meningkatnya risiko terjadinya benturan atau insiden operasional. Oleh karena itu, permasalahan kualitas komunikasi melalui HT secara langsung berdampak terhadap keselamatan kerja petugas dan keselamatan operasional penerbangan di area apron Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

3. Pada AOCC



Gambar 3.14 Aktivitas Petugas AMC pada Bagian AOCC dalam Melakukan Pemantauan Operasional Tanpa Menggunakan Kacamata Anti Radiasi

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Sabtu, 20 Desember 2025)

Petugas belum dibekali dengan kacamata anti radiasi sebagai alat pelindung kerja. Dalam pelaksanaan tugasnya, petugas AOCC melakukan pemantauan operasional bandara melalui layar monitor secara terus-menerus dalam jangka waktu kerja yang panjang, seperti pada Gambar 3.13. Kondisi tersebut terlihat dari aktivitas petugas AMC pada bagian AOCC yang melakukan pemantauan operasional tanpa menggunakan kacamata anti radiasi. Hal ini berpotensi menimbulkan kelelahan mata apabila tidak didukung dengan penggunaan alat pelindung kerja yang sesuai.

Berdasarkan prinsip Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan kajian ergonomi kerja, aktivitas menatap layar monitor dalam durasi panjang termasuk ke dalam faktor risiko ergonomi yang dapat menimbulkan kelelahan mata (visual fatigue), penurunan konsentrasi, serta gangguan muskuloskeletal apabila tidak dikendalikan dengan baik. Menurut pedoman ergonomi kerja yang

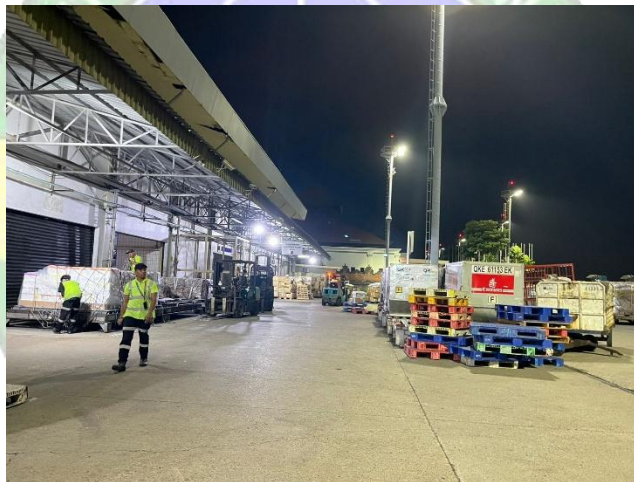
dikeluarkan oleh International Labour Organization (ILO) dan Occupational Safety and Health Administration (OSHA), pekerja yang menggunakan komputer atau monitor tidak dianjurkan menatap layar lebih dari 1–2 jam secara terus-menerus tanpa jeda istirahat. Setelah durasi tersebut, pekerja dianjurkan melakukan istirahat mata selama 10–15 menit untuk mengurangi ketegangan otot mata dan menjaga fokus kerja. Selain itu, dalam praktik ergonomi juga dikenal aturan 20–20–20, yaitu setiap 20 menit menatap layar, pekerja disarankan mengalihkan pandangan ke objek sejauh 20 kaki (± 6 meter) selama 20 detik sebagai upaya pencegahan kelelahan mata, sebagaimana direkomendasikan dalam kajian ergonomi visual dan kesehatan kerja yang juga banyak dirujuk dalam jurnal ergonomi di Indonesia, termasuk kajian akademik di lingkungan Universitas Airlangga.

Pada unit Airport Operation Control Center (AOCC), petugas AMC melakukan pemantauan operasional bandara melalui beberapa layar monitor secara terus-menerus dengan durasi kerja yang panjang, bahkan mencapai ± 12 jam dalam satu shift. Kondisi kerja tersebut tidak bertentangan dengan prinsip K3, selama disertai dengan pengendalian risiko ergonomi yang memadai, sebagaimana dijelaskan dalam standar ergonomi International *Organization for Standardization* ISO 9241 mengenai interaksi manusia dan sistem kerja berbasis layar. Namun, berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), petugas AOCC belum dibekali dengan kaca mata anti radiasi dan belum terdapat pengaturan khusus terkait istirahat mata secara berkala. Apabila kondisi ini berlangsung terus-menerus, maka berpotensi menimbulkan kelelahan mata, sakit kepala, penurunan ketelitian, serta menurunnya fokus kerja petugas dalam melakukan pemantauan operasional bandara.

Oleh karena itu, sesuai prinsip K3 dan ergonomi kerja yang direkomendasikan oleh ILO, OSHA, serta standar ISO 9241, aktivitas pemantauan monitor dalam durasi panjang seperti di AOCC harus disertai pengendalian risiko, antara lain pengaturan waktu istirahat mata setiap 1–2 jam

kerja, penerapan aturan 20–20–20, penyesuaian jarak dan posisi monitor, pencahayaan ruang kerja yang memadai, serta penggunaan kacamata anti radiasi. Penerapan pengendalian tersebut bertujuan untuk menjaga kesehatan mata, mempertahankan konsentrasi kerja petugas, serta mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

4. Pada Area Cargo



Gambar 3.15 Kondisi Petugas Operasional Cargo Tidak Menggunakan Helm Keselamatan Saat Melaksanakan Kegiatan di Lapangan

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Rabu, 17 Desember 2025)

Petugas operasional belum dibekali alat pelindung kepala berupa helm keselamatan saat melaksanakan tugas di lapangan, seperti pada Gambar 3.14. Padahal, aktivitas di area cargo memiliki tingkat risiko yang cukup tinggi seperti yang terlihat pada Gambar 3.14 karena melibatkan proses bongkar muat barang, pergerakan kendaraan angkut, penggunaan peralatan mekanis, serta penataan muatan di dalam gudang maupun di apron cargo. Tidak digunakannya alat

pelindung kepala dapat meningkatkan risiko cedera serius apabila terjadi benturan dengan barang muatan, peralatan kerja, maupun akibat jatuhnya barang dari ketinggian. Kondisi tersebut berpotensi membahayakan keselamatan petugas serta dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional cargo di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan pada setiap unit AMC, selanjutnya dilakukan identifikasi risiko keselamatan kerja petugas yang disajikan dalam tabel berikut.

Identifikasi risiko keselamatan kerja petugas AMC disusun berdasarkan hasil pengamatan langsung selama pelaksanaan OJT dengan membandingkan SOP yang berlaku dengan kondisi nyata di lapangan. Perbandingan tersebut digunakan untuk menggambarkan performa petugas AMC dalam pelaksanaan tugas, baik yang telah sesuai maupun yang belum sepenuhnya sesuai dengan standar keselamatan kerja. Identifikasi risiko ini disusun berdasarkan lokasi kejadian, waktu pengamatan, serta potensi bahaya yang muncul akibat ketidaksesuaian terhadap SOP.

Tabel 3.4 Identifikasi Risiko Keselamatan Kerja Petugas AMC pada Setiap Unit Kerja di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

Unit Kerja	Aktivitas Kerja	Ketidaksesuaian SOP	Potensi Risiko	Dampak Risiko	Keterangan	Performa Petugas
Aviobridge	Pemasangan dan pelepasan aviobridge serta mobilisasi petugas melalui tangga menuju aviobridge	Petugas tidak menggunakan safety shoes dan earmuff secara konsisten sesuai ketentuan penggunaan APD di area apron	Terpeleset, terjatuh, dan paparan kebisingan tinggi	Cedera fisik, gangguan pendengaran, menurunnya konsentrasi kerja, serta potensi gangguan operasional penerbangan	Tangga menuju aviobridge cenderung licin terutama saat cuaca hujan	Performa petugas berpotensi menurun akibat kondisi kerja yang tidak aman

Apron Utara	Pengaturan pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan GSE	Penggunaan HT sebagai alat komunikasi utama belum optimal karena gangguan sinyal dan suara tidak jelas	Kesalahan komunikasi dan koordinasi antar petugas	Keterlambatan instruksi, kesalahan pengaturan posisi pesawat atau kendaraan, serta risiko insiden operasional	Area apron memiliki tingkat kebisingan dan aktivitas operasional yang tinggi	Performa petugas menurun akibat hambatan komunikasi
Apron Selatan	Pengawasan aktivitas operasional pesawat dan kendaraan di apron	Kualitas komunikasi melalui HT belum mendukung penyampaian informasi yang cepat dan akurat	Miskomunikasi antar petugas lapangan	Meningkatnya risiko benturan atau keterlambatan respons terhadap situasi darurat	Aktivitas operasional padat dan jarak komunikasi relatif luas	Performa petugas menjadi kurang efektif
AOCC	Pemantauan operasional bandara melalui layar monitor secara terus-menerus	Petugas tidak menggunakan kacamata anti radiasi sebagai alat pelindung kerja	Kelelahan mata dan penurunan fokus kerja	Kesalahan pemantauan operasional dan menurunnya ketelitian petugas	Aktivitas pemantauan dilakukan dalam durasi kerja yang panjang	Performa petugas berpotensi menurun akibat kelelahan visual
Cargo	Pengawasan dan pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang	Petugas tidak menggunakan helm keselamatan saat bekerja di area cargo	Benturan kepala atau tertimpa barang	Cedera serius pada kepala dan gangguan kelancaran operasional cargo	Aktivitas melibatkan alat berat, kendaraan angkut, dan muatan dari ketinggian	Performa petugas berpotensi terganggu akibat risiko cedera

Berdasarkan uraian permasalahan dan hasil identifikasi risiko keselamatan kerja pada unit AMC, dapat diketahui bahwa pelaksanaan pekerjaan di beberapa

unit kerja masih belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan keselamatan kerja dan penggunaan APD yang berlaku. Permasalahan tersebut ditemukan pada unit Aviobridge, Apron Utara, Apron Selatan, AOCC, dan Cargo, dengan potensi risiko yang berbeda sesuai dengan karakteristik aktivitas operasional masing-masing unit. Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja, menurunkan tingkat keselamatan petugas, serta berdampak terhadap kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Oleh karena itu, identifikasi permasalahan dan risiko keselamatan kerja ini menjadi dasar dalam memahami kondisi aktual pelaksanaan keselamatan kerja petugas AMC di lapangan selama kegiatan OJT.

3.5 Penyelesaian Masalah

Upaya penyelesaian terhadap permasalahan keselamatan kerja dan penggunaan APD pada unit AMC perlu dilakukan secara terarah dan berkesinambungan. Penyelesaian permasalahan disesuaikan dengan karakteristik risiko pada masing-masing area tugas AMC sebagai berikut:

1. Pada Area Aviobridge

Upaya penyelesaian permasalahan keselamatan kerja pada area aviobridge perlu dilakukan dengan menekankan kewajiban penggunaan APD, khususnya *safety shoes* dan alat pelindung pendengaran (*earmuff*), bagi seluruh petugas AMC yang bertugas. *Safety shoes* dengan alas anti-selip wajib digunakan selama proses pemasangan dan pelepasan aviobridge untuk mengurangi risiko terpeleset, terutama pada kondisi cuaca hujan atau permukaan kerja yang licin. Selain itu, penggunaan *earmuff* diperlukan untuk melindungi petugas dari paparan kebisingan tinggi yang berasal dari mesin pesawat, GSE serta aktivitas operasional lainnya di area apron.

Selain penyediaan *safety shoes* dan *earmuff* yang sesuai standar keselamatan, unit AMC perlu meningkatkan pengawasan terhadap kepatuhan penggunaan APD di area aviobridge. Pengawasan dapat dilakukan oleh supervisor lapangan untuk memastikan seluruh petugas menggunakan APD secara lengkap sebelum melaksanakan tugas. Pemberian pemahaman mengenai

risiko kecelakaan kerja dan dampak paparan kebisingan di area aviobridge juga perlu dilakukan guna meningkatkan kesadaran petugas terhadap keselamatan dan kesehatan kerja.

2. Pada Area Operasional Apron (Apron Utara dan Apron Selatan)

Upaya penyelesaian permasalahan keselamatan kerja di area operasional apron perlu dilakukan dengan memastikan penggunaan APD secara lengkap, termasuk helm keselamatan bagi seluruh petugas yang bertugas di Apron Utara dan Apron Selatan. Penggunaan helm keselamatan wajib diterapkan pada area dengan potensi bahaya benturan akibat aktivitas pesawat udara, kendaraan operasional, serta GSE.

Selain itu, peningkatan kualitas dan keandalan komunikasi melalui HT sebagai alat komunikasi utama petugas lapangan perlu dilakukan. Perbaikan dapat dilakukan melalui pengecekan dan perawatan HT secara berkala, pengaturan ulang frekuensi komunikasi, serta penyediaan perangkat komunikasi yang layak agar sinyal dan suara dapat diterima dengan jelas. Penerapan prosedur komunikasi standar serta pengawasan penggunaan HT oleh supervisor lapangan juga diperlukan untuk meminimalkan kesalahan penyampaian informasi dan meningkatkan koordinasi antar petugas di area apron.

3. Pada Airport Operation Control Center (AOCC)

Untuk mengurangi risiko kelelahan mata pada petugas AOCC, perlu dilakukan penyediaan kacamata anti radiasi yang sesuai dengan standar ergonomi kerja. Selain itu, perlu diterapkan pengaturan pola kerja, seperti pemberian waktu istirahat mata secara berkala serta pengaturan pencahayaan dan posisi monitor, guna menjaga kesehatan mata dan meningkatkan kenyamanan kerja petugas AOCC.

Di samping itu, penggunaan monitor dengan teknologi anti radiasi atau layar low blue light sangat dianjurkan untuk meminimalkan paparan cahaya biru yang berlebihan. Monitor yang dilengkapi fitur flicker-free dan brightness adjustment juga dapat membantu mengurangi risiko digital eye strain, sehingga

kesehatan mata tetap terjaga dan kenyamanan serta produktivitas kerja petugas AOCC dapat meningkat.

4. Pada Area Cargo

Upaya penyelesaian permasalahan keselamatan kerja pada area cargo dilakukan dengan memastikan seluruh petugas operasional menggunakan helm keselamatan selama melaksanakan kegiatan di lapangan. Penggunaan helm keselamatan bertujuan untuk melindungi petugas dari risiko cedera kepala akibat benturan dengan barang muatan, peralatan kerja, maupun jatuhnya barang dari ketinggian. Selain itu, perlu dilakukan peningkatan pengawasan oleh supervisor lapangan serta pemberian pemahaman terkait potensi bahaya di area cargo agar kepatuhan terhadap penggunaan APD dapat meningkat.

Secara umum, upaya penyelesaian permasalahan keselamatan kerja pada unit AMC melalui peningkatan penerapan penggunaan APD merupakan langkah penting dalam meningkatkan keselamatan petugas AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Penggunaan APD yang sesuai dengan karakteristik risiko pada masing-masing area kerja, seperti area Aviobridge, apron, AOCC, dan cargo, bertujuan untuk melindungi petugas dari potensi bahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja maupun gangguan kesehatan kerja. Dengan terlindunginya petugas dari risiko tersebut, tingkat keselamatan kerja dapat ditingkatkan secara optimal.

Selain berperan dalam melindungi keselamatan petugas, penerapan penggunaan APD secara konsisten juga memiliki keterkaitan langsung dengan kinerja petugas AMC. Petugas yang bekerja dalam kondisi aman dan terlindungi akan memiliki tingkat kenyamanan dan konsentrasi kerja yang lebih baik, sehingga mampu melaksanakan tugas operasional dengan lebih fokus, teliti, dan efektif. Hal ini sangat penting mengingat unit AMC memiliki peran strategis dalam menjaga keselamatan operasional penerbangan, khususnya dalam pengawasan pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta GSE di sisi udara bandara.

Peningkatan keselamatan dan kinerja petugas AMC melalui penggunaan APD perlu didukung dengan pengawasan yang optimal, penyediaan fasilitas keselamatan kerja yang memadai, serta peningkatan kesadaran petugas terhadap pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja. Sosialisasi dan pembinaan keselamatan kerja secara berkelanjutan juga diperlukan agar petugas memahami risiko kerja pada masing-masing unit dan mematuhi ketentuan penggunaan APD yang berlaku. Dengan adanya kesadaran dan kepatuhan yang baik, penerapan penggunaan APD dapat dilakukan secara konsisten di seluruh area tugas AMC.

Dengan demikian, peningkatan keselamatan petugas AMC melalui penerapan penggunaan APD tidak hanya berfungsi sebagai upaya perlindungan dari risiko kecelakaan dan gangguan kesehatan kerja, tetapi juga berperan dalam mendukung kinerja petugas AMC dalam melaksanakan tugas operasional secara aman dan profesional. Upaya tersebut diharapkan mampu memberikan kontribusi positif terhadap kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Simpulan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan OJT pada unit AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, ditemukan beberapa permasalahan yang terkait dengan keselamatan kerja dan penggunaan APD. Pada area aviobridge, beberapa petugas belum menggunakan safety shoes dan alat pelindung pendengaran (*earmuff*) secara konsisten saat melakukan pemasangan dan pelepasan aviobridge. Kondisi tangga dan permukaan kerja yang licin, terutama saat hujan, meningkatkan risiko terpeleset atau terjatuh, sedangkan paparan kebisingan tinggi dari mesin pesawat dan GSE dapat menurunkan konsentrasi dan ketelitian kerja. Di area apron, komunikasi melalui HT masih mengalami kendala sinyal dan kualitas suara, sehingga koordinasi antar petugas lapangan dapat terhambat. Di AOCC, pemantauan operasional melalui monitor dalam jangka waktu panjang dilakukan tanpa kacamata anti radiasi, yang berpotensi menimbulkan kelelahan mata dan penurunan fokus kerja. Di area cargo, sebagian petugas belum menggunakan helm keselamatan saat melakukan bongkar muat barang dan mengawasi pergerakan kendaraan maupun peralatan mekanis, sehingga risiko cedera kepala cukup tinggi.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, dilakukan upaya penyelesaian berdasarkan SOP yang berlaku. Petugas diarahkan untuk menggunakan APD sesuai dengan karakteristik risiko di setiap area, termasuk penggunaan safety shoes dan earmuff di aviobridge, helm keselamatan di apron dan cargo, serta kacamata anti radiasi di AOCC. Pengawasan rutin oleh supervisor lapangan diterapkan untuk memastikan seluruh petugas menggunakan APD secara lengkap sebelum melaksanakan tugas. Selain itu, pemberian pemahaman mengenai risiko kecelakaan, paparan kebisingan, dan kelelahan mata dilakukan secara berkelanjutan agar kesadaran petugas terhadap keselamatan dan kesehatan kerja meningkat.

Peningkatan kualitas komunikasi melalui HT juga menjadi bagian dari upaya penyelesaian, dengan pengecekan dan perawatan perangkat secara berkala,

pengaturan ulang frekuensi komunikasi, serta penerapan prosedur komunikasi standar. Langkah-langkah ini bertujuan untuk meminimalkan kesalahan penyampaian informasi dan memastikan koordinasi antar petugas berjalan efektif, sehingga operasional di area apron tetap aman dan terkontrol. Di AOCC, pengaturan pola kerja seperti posisi monitor, pencahayaan, dan waktu istirahat mata diterapkan agar petugas tetap fokus dan nyaman selama melakukan pemantauan operasional yang panjang. Sementara itu, di area cargo, peningkatan pengawasan dan pemberian pemahaman terkait potensi bahaya serta risiko cedera kepala dilakukan untuk memastikan kepatuhan penggunaan helm keselamatan.

Keseluruhan upaya penyelesaian permasalahan ini menunjukkan keterkaitan yang jelas antara penerapan APD, keselamatan kerja, dan kinerja petugas AMC. Petugas yang terlindungi dengan APD sesuai standar akan bekerja dalam kondisi aman dan nyaman, yang memungkinkan konsentrasi, ketelitian, dan fokus kerja lebih optimal. Kondisi kerja yang aman tersebut mendukung pelaksanaan tugas operasional AMC secara efektif, termasuk pengawasan pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan GSE di sisi udara bandara. Penerapan APD secara konsisten, pengawasan rutin, komunikasi yang efektif, dan penerapan SOP menjadi langkah-langkah strategis yang saling mendukung dalam menjaga keselamatan petugas sekaligus mendukung kinerja operasional AMC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

4.2 Saran

Berdasarkan simpulan tersebut, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Pengelola Bandara dan Unit AMC

Disarankan agar pengawasan keselamatan di unit AMC diperkuat dengan menambah jumlah supervisor lapangan atau pemeriksaan rutin di setiap area tugas, termasuk apron, aviobridge, AOCC, dan Cargo. Hal ini bertujuan agar penggunaan APD dan kepatuhan terhadap SOP dapat dipantau secara langsung, sehingga risiko kecelakaan kerja dapat diminimalkan dan kinerja petugas tetap terjaga.

2. Peningkatan Pemahaman dan Sosialisasi SOP

Pengelola bandara dan unit AMC perlu memastikan seluruh petugas memahami SOP keselamatan dan prosedur penggunaan APD sesuai karakteristik risiko di masing-masing area. Sosialisasi dan pembinaan rutin sangat penting agar petugas menyadari pentingnya keselamatan kerja dan mampu menerapkan APD dengan konsisten selama bertugas.

3. Pengawasan dan Kepatuhan Petugas

Diperlukan pengawasan yang konsisten terhadap kepatuhan petugas dalam menggunakan APD sesuai ketentuan. Supervisor lapangan dapat melakukan pengecekan sebelum dan selama pelaksanaan tugas untuk memastikan petugas mematuhi SOP, sehingga potensi risiko kecelakaan dapat dikurangi dan performa operasional tetap optimal.

4. Peningkatan Disiplin Operasional Petugas

Disarankan agar penerapan checklist kesiapan petugas dan GSE sebelum memulai tugas diperkuat, sehingga setiap langkah operasional dapat dijalankan sesuai SOP. Hal ini akan meningkatkan kedisiplinan dan akuntabilitas petugas dalam menjalankan tugas operasional di seluruh unit AMC.

5. Bagi Penelitian Selanjutnya

Penelitian berikutnya dapat meneliti efektivitas penerapan pengawasan, sosialisasi SOP, dan kepatuhan penggunaan APD terhadap keselamatan dan kinerja petugas AMC secara lebih rinci, misalnya dengan mengukur tingkat risiko dan kepatuhan di lapangan setelah penerapan SOP yang konsisten.

DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization. (2018). *Annex 14 to the convention on international civil aviation: Aerodromes (Volume I: Aerodrome design and operations)*. Montreal: ICAO.
- International Labour Organization. (2011). *Guidelines on occupational safety and health management systems (ILO-OSH 2001)*. Geneva: ILO.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2010). *Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri*. Jakarta: Kementerian Ketenagakerjaan.
- Ramli, S. (2010). *Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3)*. Jakarta: Dian Rakyat.

