

**UPAYA PENCEGAHAN POTENSI *HAZARD* DI AREA *APRON*
BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
15 DESEMBER – 27 FEBRUARI 2026**



Disusun Oleh:

YUDHISTIRA KALKI SAHASRARA
NIT. 30623047

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**UPAYA PENCEGAHAN POTENSI *HAZARD* DI AREA *APRON*
BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
15 DESEMBER – 27 FEBRUARI 2026**



Disusun Oleh:

YUDHISTIRA KALKI SAHASRARA
NIT. 30623047

**PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

UPAYA PENCEGAHAN POTENSI *HAZARD* DI AREA *APRON* BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Oleh:

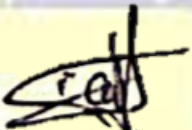
YUDHISTIRA KALKI SAHASRARA
NIT. 30623047

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing


LEOREZKY ISTYARSO
NIP. 20241723


Dr. FAOYAN AGUS F, S.Pd., M. Pd
NIP. 19840819 201902 1 001

Mengetahui,
PGS. *Airport Operation & Services Division head*


ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA
NIP. 202401732

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 27 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Ketua

Tim Penguji,
Sekertaris

Anggota



ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA
NIP. 20241732



GALIH ARYA ANGGARA
NIP. 20242866



Dr. FAOYAN A. F, S.Pd., M. Pd
NIP. 19840819 201902 1 001



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur yang tak terhingga dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat, hidayah, serta karunia-Nya yang telah diberikan, sehingga penulis diberikan kemudahan dan kelancaran dalam menuntaskan seluruh tahapan kegiatan *On the Job Training* (OJT). Kegiatan ini telah berhasil dilaksanakan sesuai jadwal yang mana dimulai dari tanggal 15 Desember 2025 - 27 Februari 2026 di PT. Angkasa Pura 1 Cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Dalam proses penyelesaian laporan ini, penulis telah mendapatkan bimbingan dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugrah dan lindungan pada hambanya.
2. Kedua Orang Tua beserta saudara yang selalu mendukung dan menyemangati dalam segala keadaan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T, selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.M, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
5. Bapak Faoyan Agus Furyanto S. Pd. Ing., M.Pd, selaku dosen pembimbing *On the Job Training* (OJT).
6. Bapak Aswin Anzhari Putra, selaku PGS. *Airport Operation & Services Division head*
7. Bapak Galih Arya Anggara, selaku pembimbing *On The Job Training* (OJT)
8. Bapak Leorezky Istyarso, selaku Supervisor AMC Juanda
9. Bapak Alexandra Winda Prasetyo, selaku Supervisor AMC Juanda

Dengan selesainya laporan *On the Job Training* (OJT) ini, besar harapan penulis agar laporan ini menjadi referensi yang bermanfaat. Selain itu, penulis sangat mengharapkan masukan, kritik, dan saran dari pembaca sebagai bahan evaluasi dan penyempurnaan laporan, terima kasih.

Surabaya, 27 Februari 2026

Penyusun

DAFTAR ISI

JUDUL HALAMAN.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.1.1 Dasar Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	3
1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT	3
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan OJT	3
BAB II.....	4
PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura Indonesia (API)	7
2.3 Struktur Organisasi.....	8
BAB III	9
TINJAUAN TEORI	9
3.1 Pencegahan.....	9
3.2 <i>Hazard</i> (Bahaya)	9
3.3 <i>Apron</i>	10
BAB IV	11
PELAKSANAAN OJT	11
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	11
4.1.1 <i>Apron Movement Controller</i> (AMC)	11
4.1.2 <i>Airport Operation Control Center</i> (AOCC)	12
4.1.3 <i>Aviobridge</i> (Garbarata)	12
4.1.4 <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	13
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	13
4.2.1 Jadwal Shift Unit AMC	13
4.2.2 Jadwal Shift Unit AVSEC	14
4.3. Permasalahan.....	14
4.4 Penyelesaian Masalah.....	14
4.4.1 Peningkatan Kesadaran.....	15
BAB V.....	16
PENUTUP.....	16
5.1 Kesimpulan.....	16
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	16
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	16

5.2 Saran.....	17
5.2.1 Saran Permasalahan	17
5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan.....	17
DAFTAR PUSTAKA	18
LAMPIRAN.....	19



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Gridmap Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	5
Gambar 2. 2 Logo PT. Angkasa Pura Indonesia (API).....	6
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi <i>Airport Operation Airside</i> Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	8
Gambar 3. 1 <i>Hazard</i> pada area <i>apron</i>	10
Gambar 4. 1 <i>Apron Movement Control office</i>	11
Gambar 4. 2 AOCC Office.....	12
Gambar 4. 3 Pesawat dengan <i>Aviobridge</i>	12
Gambar 4. 4 <i>Marshaller</i>	Error! Bookmark not defined.



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia (API)	6
Tabel 2. 2 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura Indonesia (API)	7
Tabel 4. 1 Jadwal Shift di Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	13
Tabel 4. 2 Jadwal Shift di Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	14



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan & penemuan <i>hazard</i>	19
--	----



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) merupakan komponen penting dari Tri Dharma Perguruan Tinggi, yang mencakup aspek pendidikan, penelitian, dan pengabdian. Tujuan utama untuk memperdalam pemahaman, memperluas wawasan, dan memperjelas cakupan pekerjaan dalam suatu bidang tertentu, serta membentuk peserta didik menjadi individu yang kompeten. Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini sangat relevan mengingat pesatnya kemajuan industri penerbangan global dan domestik, yang ditandai dengan pertumbuhan signifikan transportasi udara di Indonesia, mulai dari peningkatan fasilitas bandar udara yang sudah ada hingga pembangunan bandar udara baru.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, yang bertugas menyelenggarakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan, Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) memiliki fokus utama dalam mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara, dengan komitmen kuat untuk menyediakan fasilitas dan pengajar yang profesional demi mencapai keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III yang ditawarkan meliputi Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Teknik Navigasi Udara (TNU), Lalu Lintas Udara (LLU), Teknik Pesawat Udara (TPU), Manajemen Transportasi Udara (MTU), Komunikasi Penerbangan (KP), dan Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Program Studi Manajemen Transportasi Udara (MTU) merupakan disiplin ilmu yang berfokus pada manajemen dalam sektor penerbangan. Kurikulum pembelajarannya tidak hanya mengandalkan penyampaian teori di ruang kelas, tetapi juga diperkuat dengan berbagai kegiatan praktik di lapangan. Oleh karena itu, kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan untuk memastikan taruna dapat mengaplikasikan seluruh aspek ilmu pengetahuan yang mereka peroleh, mengasah

kemampuan berpikir, dan terampil dalam mengatasi serta menyelesaikan tantangan dan masalah praktis yang muncul di dunia kerja.

On the Job Training (OJT) merupakan syarat kelulusan wajib bagi setiap taruna, dan pelaksanaannya diatur sesuai dengan kurikulum Program Studi masing-masing. Fungsi utama *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai sarana untuk mengimplementasikan pengetahuan dan keterampilan yang telah dipelajari selama masa perkuliahan ke dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, seperti di bandar udara atau industri terkait. Dengan demikian, *On the Job Training* (OJT) menjadi metode efektif untuk mempersiapkan peserta didik manajemen transportasi udara menjadi manajer pelayanan penerbangan yang kompeten dan bertanggung jawab.

1.1.1 Dasar Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2020 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 481 Tahun 2012 Tentang Lisensi Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 67 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 67*) Tentang Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personel Penerbangan.
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 137 Tahun 2015 Tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan.
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodromes*).
- g. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 41 Tahun 2017 Tentang Pedoman Teknis Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (*Advisory Circular CASR Part 139-11*) Lisensi Personil Bandara.

- h. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 39 Tahun 2015 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume 1 Bandar Udara (*Aerodromes*).
- i. Peraturan Direktur Jenderal Hubud Nomor KP 26 Tahun 2014 Tentang Lisensi Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya.
- j. Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan.
- k. Kalender Diklat Program Studi Manajemen Transportasi Udara.

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

Adapun maksud dan manfaat dalam penyelenggaraan *On the Job Training* (OJT) ini adalah untuk:

1.2.1 Maksud Pelaksanaan OJT

Adapun maksud dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) adalah untuk memberikan kesempatan kepada taruna agar dapat mengaplikasikan secara langsung seluruh pengetahuan dan keterampilan yang telah mereka peroleh selama proses perkuliahan ke dalam konteks praktik di lingkungan kerja nyata.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan OJT

Manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah:

1. Membantu peserta didik menyesuaikan diri dan mempersiapkan mental dalam menghadapi suasana dan tuntutan lingkungan kerja yang sesungguhnya.
2. Melatih dan membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi secara profesional dan efektif.
3. Memberikan kesempatan kepada peserta didik untuk mengasah keterampilan praktis dan teknis yang relevan dengan bidang ilmu mereka secara langsung di lapangan.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

Bandara Internasional Juanda terletak di Kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur dan merupakan salah satu bandara tersibuk di Indonesia. Sejarah Bandara Juanda bermula dari pembangunan sebuah pangkalan udara milik Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL). Pangkalan udara ini mulai dibangun pada tahun 1959 dan difungsikan sebagai basis penerbangan militer Angkatan Laut untuk mendukung kegiatan pertahanan dan keamanan nasional.

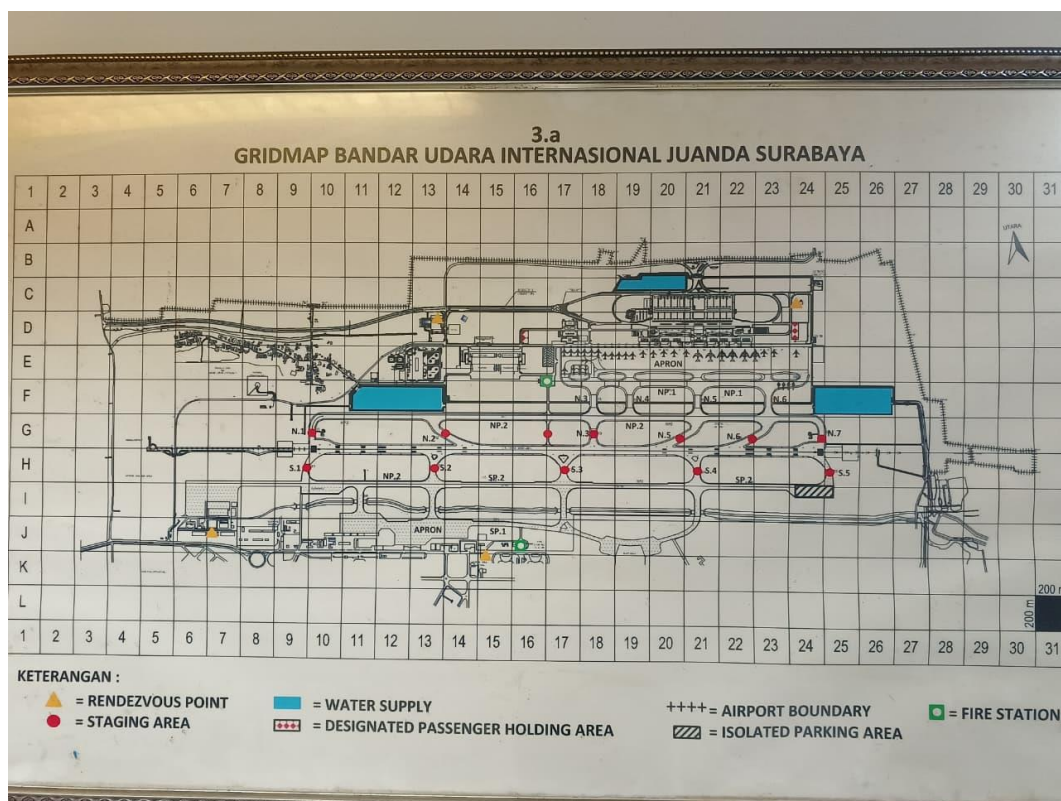
Seiring dengan perkembangan wilayah Surabaya sebagai kota metropolitan serta meningkatnya aktivitas ekonomi, perdagangan, dan mobilitas masyarakat, kebutuhan akan sarana transportasi udara yang lebih memadai semakin meningkat. Oleh karena itu, pemerintah memutuskan untuk memanfaatkan pangkalan udara tersebut sebagai bandara sipil. Bandara ini kemudian resmi dibuka untuk penerbangan komersial pada tanggal 7 Desember 1964, sekaligus mulai melayani masyarakat umum.

Nama “Juanda” diberikan sebagai bentuk penghormatan kepada Ir. Djuanda Kartawidjaja, seorang tokoh nasional yang berjasa besar bagi Indonesia, terutama dikenal melalui Deklarasi Djuanda yang menegaskan kedaulatan wilayah laut Indonesia. Penggunaan nama tersebut mencerminkan semangat nasionalisme dan penghargaan terhadap kontribusi beliau dalam pembangunan negara.

Dalam perjalanannya, Bandara Juanda mengalami berbagai tahap pengembangan. Pada tahun 1985, pengelolaan bandara secara resmi diserahkan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero), yang kemudian melakukan peningkatan fasilitas dan pelayanan secara bertahap. Pengembangan tersebut meliputi perpanjangan landasan pacu, penambahan apron, serta modernisasi sistem navigasi penerbangan guna menunjang keselamatan dan kenyamanan pengguna jasa bandara.

Untuk mengakomodasi pertumbuhan jumlah penumpang yang terus meningkat, Bandara Juanda kembali melakukan pengembangan besar dengan membangun Terminal 2, yang mulai beroperasi pada tahun 2014. Terminal ini dirancang khusus untuk melayani penerbangan domestik dan internasional dengan kapasitas yang lebih besar serta fasilitas yang lebih modern.

Hingga saat ini, Bandara Internasional Juanda berfungsi sebagai salah satu pintu gerbang utama transportasi udara di Indonesia, khususnya bagi Provinsi Jawa Timur dan kawasan Indonesia bagian timur. Selain berperan penting dalam mobilitas masyarakat, bandara ini juga mendukung pertumbuhan ekonomi, pariwisata, dan konektivitas antar wilayah.



Gambar 2. 1 *Gridmap* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
Sumber: Dokumentasi Penulis (2026)



Gambar 2. 2 Logo PT. Angkasa Pura Indonesia (API)
Sumber: WEB PT. Angkasa Pura Indonesia (API)

2.2 Data Umum

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Juanda Surabaya (SUB)

Nama Bandara	Bandar Udara Juanda Surabaya
Kode IATA (TLC)	SUB
Kode ICAO	WARR
Diresmikan	12 Agustus 1964
Jumlah Terminal	Terminal 1 (Domestik) Terminal 2 (Internasional)
Jumlah Parking Stand	Terminal 1 (37) Terminal 2 (8)
Tipe Bandara	Militer & Sipil
Arah Run Way	10 & 28
Alamat Bandara	Betro, Kec. Sedati, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur
Pengelola	Injourney / PT Angkasa Pura 1
Jenis Pesawat	Narrow Body & Wide Body

Sumber: WEB PT. Angkasa Pura Indonesia (API)

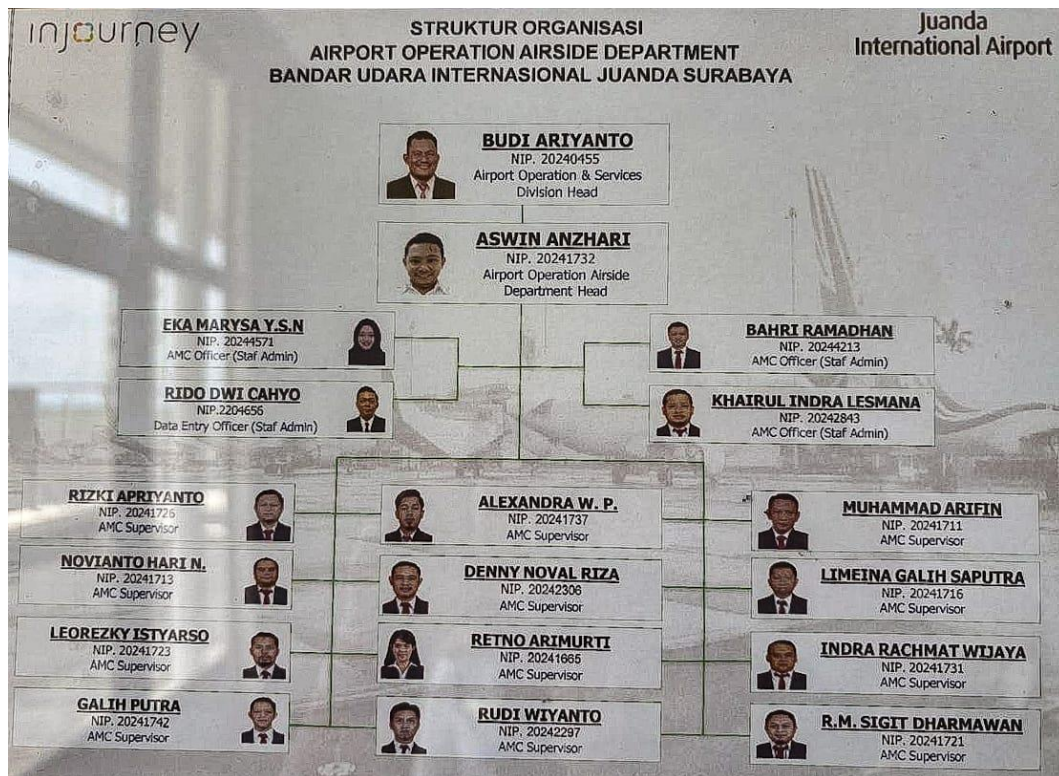
2.2.1 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura Indonesia (API)

Tabel 2. 2 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura Indonesia (API)

Visi	Misi
Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramah tamahan khas Indonesia	1. Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan terbaik. 2. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan. 3. Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi. 4. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi. 5. Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul. 6. Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan.

Sumber: WEB *Injourney Airports*

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi *Airport Operation Airside* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

Sumber: Kantor *Airport Operation Building (AOB)* Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pencegahan

Pencegahan adalah segala bentuk upaya yang dilakukan untuk mengambil tindakan terlebih dahulu agar suatu masalah (penyakit, perilaku menyimpang, atau kecelakaan) tidak terjadi, atau untuk membatasi dampak buruk jika masalah tersebut sudah muncul. Secara Teoritis pencegahan berfokus pada dua hal yaitu mengurangi faktor resiko seperti menghilangkan atau meminimalisir faktor pemicu masalah dan meningkatkan faktor protektif seperti memperkuat perlindungan subjek.

3.2 Hazard (Bahaya)

Berdasarkan standar internasional ICAO *hazard* adalah suatu kondisi atau objek yang memiliki potensi untuk menyebabkan cedera pada personel, kerusakan pada peralatan atau struktur, kehilangan material, atau berkurangnya kemampuan untuk melaksanakan fungsi yang telah ditetapkan. Ada pun pengertian lain *hazard* menurut ISO 45001, *hazard* didefinisikan sebagai sumber yang memiliki potensi untuk menyebabkan cedera dan gangguan kesehatan, *hazard* di klasifikasikan sebagai lima jenis, yaitu:

1. *Hazard* Fisik (kebisingan ekstrem, radiasi, suhu panas/dingin yang ekstrem),
2. *Hazard* Kimia (paparan asam sulfat, debu silika, uap pelarut organik, atau gas beracun),
3. *Hazard* Biologi (virus (seperti SARS-CoV-2), bakteri, jamur, parasit, atau gigitan serangga/binatang berbisa),
4. *Hazard* Ergonomi (Postur kerja janggal, pengangkatan beban berat secara manual, gerakan berulang (*repetitive motion*), dan desain kursi yang buruk,
5. *Hazard* Psikososial (stres kerja, beban kerja berlebih, intimidasi (*bullying*), dan ketidakjelasan peran.

Adapun teori terjadinya *hazard* (*Domino Effect*) seperti salah satu teori paling terkenal dalam menjelaskan bagaimana *hazard* menjadi kecelakaan adalah Teori

Domino Heinrich. Menurut teori ini, kecelakaan bukan terjadi secara kebetulan, melainkan melalui urutan kejadian sebagai berikut:

1. Lingkungan dan Latar belakang seseorang.
2. Kesalahan Manusia: Sifat atau perilaku individu yang ceroboh.
3. Tindakan/Kondisi Tidak Aman: Inilah titik di mana Hazard berada.
4. Kecelakaan: Kejadian yang tidak diinginkan.
5. Cedera: Dampak fisik yang dihasilkan.



Gambar 3. 1 *Hazard* pada area *apron*
Sumber: Dokumentasi Penulis (2026)

3.3 Apron

Apron merupakan bagian krusial dari area sisi udara (*airside*) di bandar udara yang dirancang khusus sebagai tempat parkir pesawat udara untuk berbagai keperluan operasional. Berdasarkan standar ICAO Annex 14 dan regulasi nasional PM 178 Tahun 2015, *apron* didefinisikan sebagai area yang ditentukan untuk menampung pesawat dalam rangka proses pemuatan maupun pembongkaran penumpang, kargo, dan pos, serta menjadi zona utama untuk kegiatan pengisian bahan bakar (*refuelling*), parkir pesawat, hingga pemeliharaan teknis ringan. Di Bandara Internasional Juanda, *apron* berfungsi sebagai titik temu dinamis antara aktivitas penerbangan sipil dan militer, yang melibatkan koordinasi intensif antara pesawat dan berbagai kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE). Seluruh pergerakan di area berstruktur perkerasan kaku (*rigid pavement*) ini berada di bawah pengawasan ketat unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk menjamin keselamatan dan kelancaran alur kerja operasional bandar udara.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan secara intensif di PT. Angkasa Pura Indonesia (API) cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dengan penempatan pada, AMC (*Apron Movement Controller*) dan AVSEC (*Aviation Security*).

4.1.1 *Apron Movement Controller* (AMC)

Apron Movement Controller (AMC) adalah unit atau personil yang bertanggung jawab penuh dalam mengatur lalu lintas dan pergerakan di area *apron* (tempat parkir pesawat) guna menjamin keselamatan, ketertiban, dan efisiensi operasional di darat. Berikut adalah tugas dan tanggung jawab AMC:

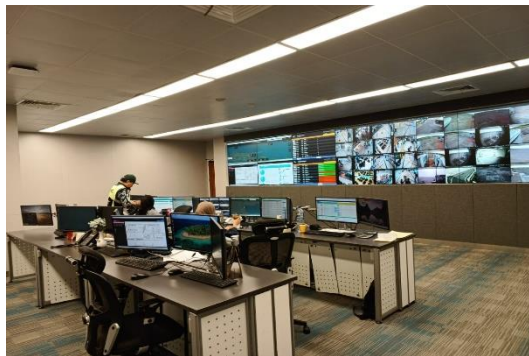
1. Pengelolaan *parking stand*
2. Pengawasan keselamatan kerja di area *Apron*
3. Pemanduan pergerakan pesawat di darat
4. Pencatatan waktu operasional maskapai
5. Mengkoordinir situasi darurat di area *Apron*.



Gambar 4. 1 Apron Movement Control office
Sumber: Dokumentasi Penulis (2025)

4.1.2 Airport Operation Control Center (AOCC)

Airport Operations Control Center, yaitu pusat komando terintegrasi di bandara yang mengoordinasikan semua aktivitas operasional (sisi udara & darat) dengan mengumpulkan seluruh pemangku kepentingan seperti ATC, pihak Maskapai, dan masih banyak lagi dalam satu ruangan untuk pengambilan keputusan bersama demi efisiensi, keamanan, dan ketepatan waktu penerbangan



Gambar 4. 2 AOCC Office
Sumber: Dokumentasi Penulis (2026)

4.1.3 Aviobridge (Garbarata)

Aviobridge atau yang secara teknis dikenal sebagai *Passenger Boarding Bridge* (PBB), merupakan fasilitas infrastruktur bandara berupa lorong penghubung yang dapat bergerak secara fleksibel. Alat ini berfungsi untuk menghubungkan pintu keluar terminal keberangkatan langsung ke pintu pesawat guna menjamin efisiensi mobilitas penumpang serta standar keamanan di area sisi udara (*airside*). Pada hal ini penulis ikut serta untuk membantu beberapa *staff* AMC memasang (*docking*) *aviobridge* pada pesawat dan melepas (*undocking*) dari pesawat.



Gambar 4. 3 Pesawat dengan *Aviobridge*
Sumber: Dokumentasi Penulis (2026)

4.1.4 Avsec (*Aviation Security*)

AVSEC adalah personel keamanan bandara yang memiliki tugas utama menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum. Personel AVSEC merupakan petugas resmi yang wajib memiliki Lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Personel (STKP) yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Standar kerja mereka merujuk pada aturan internasional dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Mereka bertugas melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, barang bawaan, serta kargo menggunakan peralatan pendeteksi seperti *X-ray* dan *metal detector*. Fokus utama mereka adalah mencegah masuknya barang-barang berbahaya yang dapat mengancam keselamatan penerbangan.

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) I, Program studi D-III Manajemen Transportasi Udara angkatan IX Bravo dilaksanakan kurang lebih selama 2 bulan bertempat pada Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

4.2.1 Jadwal Shift Unit AMC

Tabel 4. 1 Jadwal Shift di Unit *Apron Movement Control*

Hari	Waktu	Keterangan
Hari 1	20.00-6.00	Masuk
Hari 2	13.00-20.00	Masuk
Hari 3	06.00-13.00	Masuk
Hari 4	Libur	Libur
dst.	Berulang dari awal	

Sumber: Kantor PT. Angkasa Pura Indonesia (API) (2026)

4.2.2 Jadwal Shift Unit AVSEC

Tabel 4. 2 Jadwal Shift di Unit *Aviation Security*

Hari	Waktu	Keterangan
Senin - Jumat	08.00 - 17.00	Masuk
Sabtu - Miggu	-	Libur

Sumber: Kantor PT. Angkasa Pura Indonesia (API) (2026)

4.3. Permasalahan

Selama pelaksanaan Program Pelatihan Kerja Lapangan / *On The Job Training* yang ke-2 berlangsung kurang lebih dua bulan di PT. Angkasa Pura Indonesia (API) cabang Bandar udara Internasional Juanda Surabaya, penulis menemukan permasalahan tentang banyaknya FOD (*Foreign Object Debris*) yang banyak berserakan di area *apron* hal ini dapat membahayakan keselamatan penerbangan jika tidak di tangani dengan benar. Benda asing di landasan pacu dan peralatan pendukung yang diparkir di luar area semestinya menciptakan risiko tabrakan serta kerusakan mesin pesawat yang fatal. Selain faktor fisik tersebut, tingkat kepatuhan personel terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dan prosedur operasional standar masih menjadi tantangan besar dalam menjaga keselamatan di sisi udara.

4.4 Penyelesaian Masalah

Mitigasi risiko operasional di pelataran pesawat Bandara Juanda diimplementasikan melalui pendekatan sistemik yang menggabungkan rekayasa teknis dan pengawasan administratif. Strategi ini mencakup sterilisasi area dari polutan fisik melalui inspeksi mekanis serta optimalisasi zonasi peralatan darat. Penguatan protokol K3 melalui standardisasi perangkat pelindung diri dan edukasi berkelanjutan bagi staf menjadi instrumen krusial dalam menciptakan ekosistem kerja yang minim insiden. Solusi untuk mengatasi *hazard* di *apron* Bandara Juanda difokuskan pada tiga pilar utama: teknis, administratif, dan perilaku. Secara teknis, dilakukan sterilisasi *Foreign Object Debris* (FOD) menggunakan truk penyapu serta pembenahan marka zona parkir peralatan (*GSE Holding Area*). Secara administratif, diterapkan pengawasan ketat melalui inspeksi rutin dan sistem

pelaporan bahaya. Terakhir, aspek perilaku diselesaikan dengan mewajibkan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang lengkap dan pelatihan keselamatan bagi seluruh staf lapangan untuk membangun budaya kerja yang aman.

4.4.1 Peningkatan Kesadaran

Upaya teknis dalam meminimalisir risiko tidak akan mencapai hasil maksimal tanpa adanya peningkatan kesadaran kolektif dari seluruh elemen manusia yang terlibat. Di Bandara Juanda, penguatan aspek psikologis dan edukatif menjadi pilar utama, setiap petugas didorong untuk memiliki rasa kepemilikan (*sense of ownership*) terhadap keselamatan area kerja. Hal ini diwujudkan melalui kampanye keselamatan rutin dan pengarahan singkat (*safety briefing*) sebelum memulai giliran kerja guna menyegarkan kembali pemahaman mengenai potensi bahaya yang dinamis. Dengan menanamkan prinsip bahwa "Keselamatan adalah tanggung jawab bersama," setiap individu menjadi lebih peka untuk menegur rekan kerja yang lalai atau segera melaporkan temuan kondisi tidak aman tanpa rasa takut.

Berikut merupakan langkah strategis dalam peningkatan kesadaran:

1. Internalisasi Budaya Pelaporan: Mendorong personel untuk aktif melaporkan kejadian nyaris celaka (*near-miss*) melalui sistem pelaporan yang anonim dan tidak bersifat menghukum.
2. Visualisasi Bahaya: Pemasangan rambu peringatan dan spanduk edukatif di titik-titik krusial *apron* sebagai pengingat visual konstan mengenai risiko *jet blast* dan area buta (*blind spot*).
3. Simulasi Tanggap Darurat: Melakukan latihan lapangan secara berkala agar petugas memiliki kesiapan mental dan refleks yang tepat saat menghadapi situasi krisis yang sesungguhnya dan mengedukasi tentang ancaman bahaya.
4. Saling mengingatkan sesama rekan kerja.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan mengenai pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya milik PT. Angkasa Pura Indonesia (API) berdasarkan kondisi lapangan dan pembahasan dari bab sebelumnya dapat disimpulkan dalam uraian berikut:

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Secara keseluruhan, mitigasi risiko di area *apron* Bandara Internasional Juanda Surabaya merupakan hasil dari integrasi yang solid antara kepatuhan operasional yang ketat dan penguatan budaya keselamatan kerja. Keberhasilan pencegahan bahaya tidak hanya bertumpu pada ketersediaan infrastruktur fisik atau rambu-rambu marka yang jelas, tetapi juga pada efektivitas program peningkatan kesadaran yang terus-menerus dilakukan kepada seluruh personel. Dengan memastikan setiap individu memahami bahaya laten seperti FOD, *jet blast*, dan potensi tabrakan, Bandara Juanda mampu menciptakan ekosistem kerja yang proaktif dalam mendeteksi ancaman sebelum berkembang menjadi insiden nyata.

Adapun sinergi antara teknologi pemantauan modern dengan penerapan *just culture* di mana pelaporan kesalahan dianggap sebagai sarana belajar dan bukan sekadar dasar hukuman menjadi kunci utama dalam menjaga standar keselamatan penerbangan. Kesimpulannya, perlindungan terhadap aset, personel, dan operasional pesawat di area *apron* hanya dapat dicapai secara berkelanjutan melalui disiplin kolektif yang didasari oleh pemahaman mendalam bahwa keselamatan adalah tanggung jawab moral yang melekat pada setiap aktivitas di bandar udara.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) merupakan kesempatan krusial bagi taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya untuk mengaplikasikan secara langsung pengetahuan teoritis yang telah mereka peroleh selama masa studi. Selain berfungsi sebagai jembatan yang memberikan gambaran nyata tentang lingkungan kerja di industri penerbangan, OJT ini juga memungkinkan mereka mendapatkan pengetahuan dan pengalaman

praktis tambahan yang tidak tercakup dalam kurikulum akademis. Selama periode OJT, taruna/i akan terlibat aktif dalam pengamatan dan pembelajaran proses kerja di unit AMC, dengan seluruh kegiatan dilaksanakan di bawah pengawasan ketat dari supervisor yang ditunjuk.

5.2 Saran

Dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya diharapkan taruna mendapatkan ilmu dalam berbagai macam permasalahan di area *apron*. Ilmu yang sudah di dapat saat berada di kampus diharapkan dapat tersalurkan dan diterapkan secara langsung saat berada di lapangan.

5.2.1 Saran Permasalahan

Setelah menyelesaikan permasalahan pada bab IV penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Diperlukan pembaruan rutin pada marka *apron*
2. Pengelolaan habitat hewan di area Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
3. Penambahan *drainase* air di area *taxiway* karena beberapa *taxiway* sering tergenang air hujan.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan

Berdasarkan pengalaman langsung selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT), dan dengan tujuan konstruktif untuk meningkatkan mutu pelaksanaan OJT di masa depan, penulis memberikan saran pelaksanaan OJT sebagai berikut:

1. Taruna harus lebih aktif dalam melaksanakan kegiatan agar ilmu yang didapatkan dan diaplikasikan dapat maksimal.
2. Mengetahui standar operasional prosedur dalam melakukan pekerjaan.
3. Taruna harus lebih disiplin dalam melakukan segala aktivitas di bandar udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Sutarwati, H. d. (2016). Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Udara Terhadap Penumpang Maskapai Garuda Indonesia Yang Mengalami Keterlambatan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Ground Handling Dirgantara, 17.
- Endy, H. d. (2017). Pengaruh Motivasi dan Kompensasi Kerja terhadap Kinerja Karyawan pada CV. Kasam Drilling Group Bandung. Manajemen Dirgantara, 10.
- Martono. (2007). Arti Penumpang. Yogyakarta. Yogyakarta: Ekonusa.
- Politeknik Penerbangan Surabaya. Buku Pedoman On the Job Training MTU. 2024



LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan & penemuan *hazard*

