

RINGKASAN

MUHAMMAD FICKRY FADRULLAH. Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko pada *Wildlife Hazard Safety Inspector* PT Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Soekarno-Hatta. *Hazard Identification, Assessment and Control of Wildlife Hazard Safety Inspector* PT Angkasa Pura II (Persero) Soekarno-Hatta *Aiport*. Dibimbing oleh PURWOKO.

Keselamatan dan kesehatan kerja penerbangan (K3 Penerbangan) merupakan ilmu K3 bidang kedirgantaraan yang khususnya pada identifikasi *hazard* dan risiko K3 pada karyawan yang bekerja di sektor penerbangan. Tujuan dilaksanakannya Praktik Kerja Lapangan di PT Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Soekarno-Hatta adalah mengidentifikasi potensi bahaya, penilaian dan pengendalian risiko pada *Wildlife Hazard Safety Inspector* dan menguraikan gambaran umum PT Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Soekarno-Hatta.

Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman.

Praktik kerja lapangan dilaksanakan di PT Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Soekarno-Hatta Praktik kerja lapangan dilaksanakan mulai tanggal 20 Januari sampai dengan tanggal 20 Maret 2020. Metode pengambilan data berupa pengamatan lapangan, wawancara dan studi data.

PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di lingkungan Kementerian Perhubungan yang bergerak dalam bidang usaha jasa kebandar udaraan dan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia Barat. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Indonesia untuk mendapatkan dan mengupayakan pengurusan Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

Bahaya yang teridentifikasi pada *wildlife hazard safety inspector* Bandar Udara Soekarno-Hatta sejumlah 10 bahaya beserta penyebab terjadinya bahaya yang sering timbul yaitu lingkungan kerja yang tidak aman (*unsafe condition*) akibat oleh terpaparnya sinar matahari secara langsung, kebisingan mesin pesawat, dan APD saat melakukan inspeksi. Penilaian risiko tertinggi pada bahaya yaitu kelalaian dalam berkendara di sisi udara (*airside*) yang berisiko dapat menurunkan daya pendengaran dengan nilai 4D (*extreme*) dan nilai risiko terendah yaitu bahaya kelengkapan peralatan tidak sesuai/rusak/tertinggal (*low*).

Pengendalian risiko meliputi pemasangan *jet blast deflector* (pemecah semburan jet), pemasangan rambu-rambu peringatan, pembuatan Standar Operasional Prosedur (SOP), berkomunikasi dengan ATC (*Air Traffic Control*), setiap pengemudi di sisi udara (*airside*) harus memiliki TIM (Tanda Izin Mengemudi), pengaturan jadwal inspeksi, pengecekan peralatan dan perlengkapan secara rutin dan APD.

Kata Kunci : *aviation safety*, identifikasi, pengendalian risiko, *wildlife hazard*.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.