

**PENTINGNYA PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG  
PROHIBITED ITEM TERHADAP EFISIENSI PEMERIKSAAN  
KEAMANAN DI BLU KANTOR UPBU KELAS I UTAMA  
JUWATA TARAKAN**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

**ABDURRAHMAN HARITS RUSWANDI**  
**NIT. 30622001**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

**PENTINGNYA PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG  
PROHIBITED ITEM TERHADAP EFISIENSI PEMERIKSAAN  
KEAMANAN DI BLU KANTOR UPBU KELAS I UTAMA  
JUWATA TARAKAN**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

**ABDURRAHMAN HARITS RUSWANDI**  
**NIT. 30622001**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

## LEMBAR PERSETUJUAN

### PENTINGNYA PEMAHAMAN PENUMPANG TENTANG PROHIBITED ITEM TERHADAP EFISIENSI PEMERIKSAAN KEAMANAN DI BLU KANTOR UPBU KELAS I UTAMA JUWATA TARAKAN

Oleh:

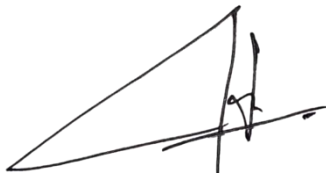
**ABDURRAHMAN HARITS RUSWANDI**  
**NIT. 30622001**

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara  
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk  
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Supervisor/OJT



ASRURI R.M.  
NIP. 19890710 201012 1 005

Dosen Pembimbing



Dr. Ir. SETYO HARIYADI SP, ST, MT  
NIP. 19790824 200912 1 001

Mengetahui,  
Kepala Badan Layanan Umum  
Kantor Unit Penyelenggara  
Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan



Agustono S.Sos, M.MTr  
NIP. 19690831 199103 1 001

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 6 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua



ASRURI R.M.  
NIP. 19890710 201012 1 005

Sekretaris



OKY HARDIANTO, A.Md  
NIP. 19791201 201012 1 002

Anggota



Dr. Ir. SETYO HARIYADI SP, ST, MT  
NIP. 19790824 200912 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom, MT  
NIP. 19871109 200912 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 di Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan Kalimantan Utara dan menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini dengan sangat baik dan lancar sesuai dengan waktu yang ditetapkan sebagai syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* di Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan Kalimantan Utara pada program Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diharapkan, antara lain taruna mampu mengenal dunia kerja, mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya yang diimplementasikan di dunia kerja, mampu menerapkan materi melalui praktik yang sesungguhnya, serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan sesuai keadaan lapangan saat praktik langsung.

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan proses penyusunan Laporan *On The Job Training* ini penulis banyak menerima dukungan, bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, baik moril maupun materil, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT).
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, MT selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara.

4. Bapak Agustono, S.Sos, M.MTr selaku Kepala BLU Kantor UPBU Kelas I Utama Juwata Tarakan Kalimantan Utara.
5. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP, ST, MT selaku pembimbing yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT).
6. Bapak Asruri R.M. selaku Kepala Unit *Aviation Security* (AVSEC).
7. Bapak Oky H selaku Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC).
8. Ibu Indy selaku Kepala Unit Pengawas Kargo.
9. Pihak Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan, Kalimantan Utara sebagai lokasi *On The Job Training* (OJT) yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
10. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa menemani dan memberi semangat dalam menyelesaikan laporan ini.
11. Kepada rekan-rekan satu tim yang saling mendukung, berbagi, suka dan duka selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT).

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

Tarakan, 20 Februari 2025

Penyusun

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN .....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI .....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN .....	vii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	3
1.2.1 Maksud <i>On the Job Training</i> (OJT) .....	3
1.2.2 Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	5
2.1 Sejarah Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan .....	5
2.2 Data Umum Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan .....	6
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan.....	10
BAB III TINJAUAN TEORI .....	11
3.1 Bandar Udara .....	11
3.2 Terminal Bandar Udara.....	11
3.3 Apron .....	12
3.4 Apron Movement Control (AMC).....	14
3.5 <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	16
3.6 Barang Dilarang ( <i>Prohibited Items</i> ).....	18
3.7 Kargo.....	18
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> .....	20
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	20
4.1.1 Wilayah Kerja.....	20
4.1.2 Prosedur Pelayanan.....	26
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas <i>On The Job Training</i> (OJT).....	29
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	33
4.3 Permasalahan <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	34
4.4 Penyelesaian Masalah <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	37
BAB V PENUTUP.....	41
5.1 Kesimpulan .....	41
5.2 Saran .....	42
DAFTAR PUSTAKA .....	43
LAMPIRAN.....	44

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Gedung Terminal Baru (Dokumentasi Penulis) .....	6
Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Juwata .....	9
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandara .....	10
Gambar 4.1 Jadwal Pelaksanaan OJT .....	34
Gambar 4. 2 Tempat barang yang ditahan di PSCP (Dokumentasi Penulis) .....	35
Gambar 4. 3 Passenger Security Check Point (Dokumentasi Penulis) .....	36
Gambar 4. 4 Area Check-In (Dokumentasi Penulis).....	37
Gambar 4. 5 Layar LED di Check-In Area yang dapat dimanfaatkan untuk sosialisasi barang dilarang (prohibited items).....	38
Gambar 4. 6 Pos Pemeriksaan Identitas & Boarding Pass.....	39



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Kelas I Utama Juwata.....	6
Tabel 2. 2 Maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Juwata .....	7
Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Juwata .....	7
Tabel 2. 4 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Juwata .....	8
Tabel 2. 5 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Bandar Udara Juwata .....	8
Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Unit AVSEC .....	22
Tabel 4. 2 Struktur Organisasi Unit AMC.....	23
Tabel 4. 3 Struktur Organisasi Unit Kargo.....	25

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SK <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....	44
Lampiran 2 <i>LOGBOOK</i> KEGIATAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	45
Lampiran 3 FOTO KEGIATAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....	53
Lampiran 4 FORM PENILAIAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	57
Lampiran 5 SERTIFIKAT <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....	58

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)**

*On the Job Training* (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat. Dunia penerbangan saat ini sedang memasuki era baru dimana perkembangan di berbagai sektor terus dilakukan baik penerbangan internasional, domestik, maupun regional. Sejalan dengan perkembangan tersebut, moda transportasi udara yang efektif dan efisien saat ini menjadi salah satu pilihan utama untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah khususnya di Indonesia. Di Indonesia, penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara di berbagai wilayah terpencil. Oleh karena itu untuk mendukung perkembangan ini, diperlukan perangkat baik sumber daya manusia maupun fasilitas yang baik dan efisien sehingga dalam hal ini pendidikan dan pelatihan personel penerbangan harus dipastikan siap menghadapi perkembangan tersebut.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Perguruan Tinggi Negeri vokasi di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga pendidikan tinggi vokasi yang berorientasi pada pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Adapun salah satu program studi yang ada di Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu Diploma III Manajemen Transportasi Udara. Didirikan pada bulan Juli 2015, program studi tersebut berfokus untuk mempelajari tentang manajemen dan pelayanan di bidang transportasi udara. Melalui metode pendidikan vokasi yang

berfokus pada pembelajaran praktik, diadakan *On the Job Training* (OJT) sebagai salah satu mata kuliah di semester V dan VI.

*On the Job Training* (OJT) dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, dalam rangka mencetak sumber daya manusia (SDM) penerbangan yang terampil cakap dan ahli sesuai standar yang berlaku. *On the Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai manajer yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu mata kuliah praktik Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar dapat menjadi sumber daya manusia perhubungan udara yang terampil, tanggap, dan ahli sesuai bidangnya.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk memperoleh pengalaman bekerja dan menerapkan pengetahuan dan kompetensi yang telah dipelajari di program studi. Dengan mengikuti *On the Job Training* (OJT), diharapkan para calon personel penerbangan di bidang manajemen transportasi udara ini dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training* dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Melalui *On the Job Training* (OJT) para taruna diproyeksikan dapat memberikan *output* yang bermanfaat baik bagi peserta, kampus, maupun bandar udara. Taruna diarahkan untuk dapat menganalisis permasalahan yang ditemukan di bandar udara, untuk selanjutnya dibahas secara menyeluruh melalui Laporan *On*

*the Job Training* (OJT). Permasalahan yang ada di lokasi *On the Job Training* (OJT) khususnya di bidang yang selaras dengan silabus *On the Job Training* (OJT) menjadi dasar utama para taruna dalam menentukan permasalahan yang akan dibahas pada laporan tersebut. Laporan *On the Job Training* (OJT) akan dipertanggungjawabkan melalui sidang Laporan *On the Job Training* (OJT) yang akan dilaksanakan di akhir masa *On the Job Training* (OJT), serta diujikan oleh 2 (dua) personil dari industri baik sebagai OJT Instructor/Supervisornya ataupun personil lain yang ahli dibidangnya.

## **1.2 Maksud dan Manfaat *On The Job Training* (OJT)**

### **1.2.1 Maksud *On the Job Training* (OJT)**

Maksud dari dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami lingkungan kerja di tempat *On The Job Training* (OJT);
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja yang sebenarnya setelah menyelesaikan masa pendidikan;
3. Memperhatikan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On The Job Training* (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan lembaga instansi lainnya.

### **1.2.2 Manfaat *On the Job Training* (OJT)**

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Menjalin relasi dan hubungan baik antara kampus dengan BUBU dan UPBU terkait tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT);
2. Terwujudnya lulusan yang memiliki pengalaman kerja di bidang industri penerbangan;
3. Mendapatkan pengalaman kerja secara langsung di bandar udara;

4. Mengaplikasikan materi pembelajaran yang telah didapat terkait dengan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT);
5. Mengetahui sistem operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial dan budaya kerja dari suatu Bandar Udara tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).

## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

#### **2.1 Sejarah Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan**

Bandar Udara Kelas I Utama Juwata merupakan Bandar Udara yang terletak di Kota Tarakan, Kalimantan Utara. Bandar Udara ini dikelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata yang diawasi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Sejak tahun 2017, Bandar Udara Juwata Tarakan ditetapkan sebagai BLU (Badan Layanan Umum) melalui Keputusan Menteri Keuangan no. 60/KMK.05/2017. Sejak 1997 Bandar Udara Juwata melayani penerbangan internasional hingga akhirnya melalui Keputusan Menteri (KM) Perhubungan Nomor 31 Tahun 2024 Tentang Penetapan Bandar Udara Internasional, 17 bandara yang berstatus internasional dicabut dan Bandar Udara Juwata termasuk salah satunya.

Bandar Udara Juwata Tarakan dibangun pada masa pendudukan Kolonial Belanda namun tidak diketahui secara pasti kapan waktu pembangunannya. Selanjutnya pada masa perang dunia II bandara ini dikuasai oleh Jepang. Setelah kemerdekaan, Bandara Juwata dikelola oleh pemerintah dibawah Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga, hingga selanjutnya dikelola oleh Kementerian Perhubungan hingga saat ini. Pada tahun 1997, bandara ini melayani rute internasional pertama yaitu Tarakan-Tawau dengan maskapai Bouraq Indonesia. Selanjutnya Malaysia Airlines juga membuka jaringan internasional dengan rute yang sama.

Bandara ini merupakan Bandar udara tersibuk ke-3 di Kalimantan setelah Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak dan Bandar Udara Internasional Syamsudin Noor Banjarmasin. Bandar Udara Kelas I Utama Juwata memiliki satu terminal penumpang yang melayani penerbangan domestik termasuk rute perintis. Bandar Udara ini melayani penerbangan pesawat berukuran sedang (*narrow body*) seperti Boeing 737-900 dan Airbus A320 serta pesawat berukuran kecil (*light aircraft*) seperti Cessna C208B Grand Caravan dan Pilatus PC-6 Porter. Pesawat

berbadan kecil ini umumnya digunakan untuk penerbangan perintis seperti maskapai Susi Air, Aman Air, dan Smart Aviation untuk rute Long Bawan, Long Apung, maupun Malinau.



*Gambar 2. 1 Gedung Terminal Baru*

## 2.2 Data Umum Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan adalah sebagai berikut:

*Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Kelas I Utama Juwata*

Nama Bandar Udara	Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan
Kode Bandar Udara (ICAO/IATA)	WAQQ/TRK
Nama Kota	Tarakan, Kalimantan Utara
Penyelenggara	UPT Ditjen Hubud
Alamat	Jl. Mulawarman No. 1 Kalimantan Utara 77111
Kelas Bandar Udara	Kelas 1 (Utama)
Koordinat Titik Referensi Bandara	03° 19' 36" N 117° 34' 10" E
Elevasi atau Referensi Temperatur Bandar Udara	40 ft / 32°C
Elevasi masing-masing <i>Threshold</i> (MSL)	Runway 06 : 03° 19' 11.23" N 117° 33' 20.21" E



	Runway 24 : 03° 19' 49.90" N 117° 34' 22.26" E
Aerodrome Reference Code	4D
Koordinat ARP	03° 19' 36" N 117° 34' 10" E
Jenis Runway	Instrument Precision Approach R/W 06 Non Instrument R/W 24
Apron	2 (Main Apron, West Apron)
Jumlah <i>Taxiway</i>	3 ( Alpha, Bravo, Charlie)
Jumlah <i>Parking Stand</i>	13

(Sumber: Aeronautical Information Publication (AIP) Juwata Tarakan)

Saat ini Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan telah melayani beberapa maskapai penerbangan untuk beroperasi melayani rute umum maupun perintis. Berikut data maskapai penerbangan yang beroperasi di Bandara Juwata adalah sebagai berikut:

*Tabel 2. 2 Maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Juwata*

No	OPERATOR	TIPE PESAWAT
1	CITILINK	A320
2	LION	B737-900 ER
3	SUPER AIR JET	A320
4	BATIK AIR	A320 B737-800
5	SUSI AIR	CNC
6	SMART AVIATION	CNC PILATUS ( PC6 )
7	MAF (MISSION AVIATION FELLOWSHIP)	KODIAK
8	AMAN AIR	AT802
9	ECA (EXPRESS CARGO AIRLINE)	B737 300

### **Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)**

*Tabel 2. 3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Juwata*

No	Fasilitas	Dimensi	Permukaan	Strength
1	Runway (06-24)	2.250 x 45 m	<i>Asphalt</i>	PCN 49/F/C/X/T
2	Apron ( <i>main</i> )	335 x 70 m	<i>Asphalt</i>	PCN 46/F/C/X/T
3	Apron ( <i>west</i> )	372 X 97 m	Rigid	PCN 58/R/C/W/T

4	Apron ( <i>east</i> )	120 x 45 m	Rigid	PCN 50/R/C/W/T
5	Taxiway Alpha	82,5 x 23	Asphalt	PCN 46/F/C/X/T
6	Taxiway Bravo	82,5 x 23	Asphalt	PCN 46/F/C/X/T
7	Taxiway Charlie	113 x 23	Asphalt	PCN 56/F/C/X/T

(Sumber: *Aeronautical Information Publication (AIP) Juwata Tarakan*)

### Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

Tabel 2. 4 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Juwata

No	Fasilitas	Dimensi	Kapasitas
1	Terminal Penumpang (Baru)	12.440 m <sup>2</sup>	>3000 orang
2	Terminal Penumpang (Lama)	2.532 m <sup>2</sup>	Dikomersilkan
3	Gedung VIP	600 M <sup>2</sup>	100 orang
4	Terminal Kargo	800 m <sup>2</sup>	-
5	Lahan Parkir	10.000 m <sup>2</sup>	500 kendaraan

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Juwata, 2022)

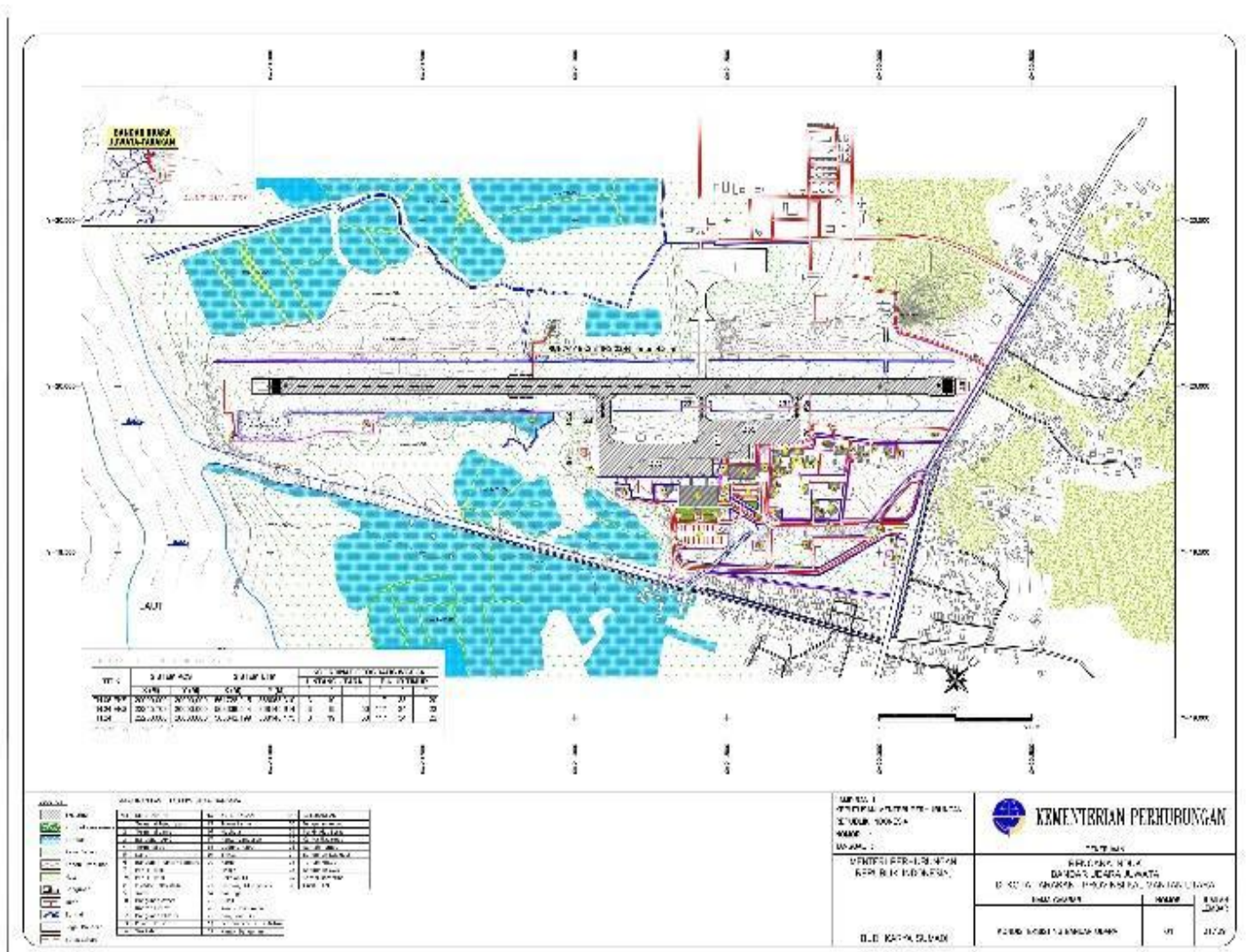
### Peralatan dan Fasilitas Pendukung

Tabel 2. 5 Peralatan dan Fasilitas Pendukung Bandar Udara Juwata

No	Jenis	Keterangan
1	Terminal Kargo	Tersedia
2	DPPU (Bahan Bakar)	Avtur Jet A1
3	Fasilitas DPPU	3 Unit Truk
4	Hanggar Pesawat	Tidak Tersedia
5	Alat Bantu Pendaratan	ILS & PAPI
6	Aircraft Rescue Fire Fighting (ARFF)	Category VII

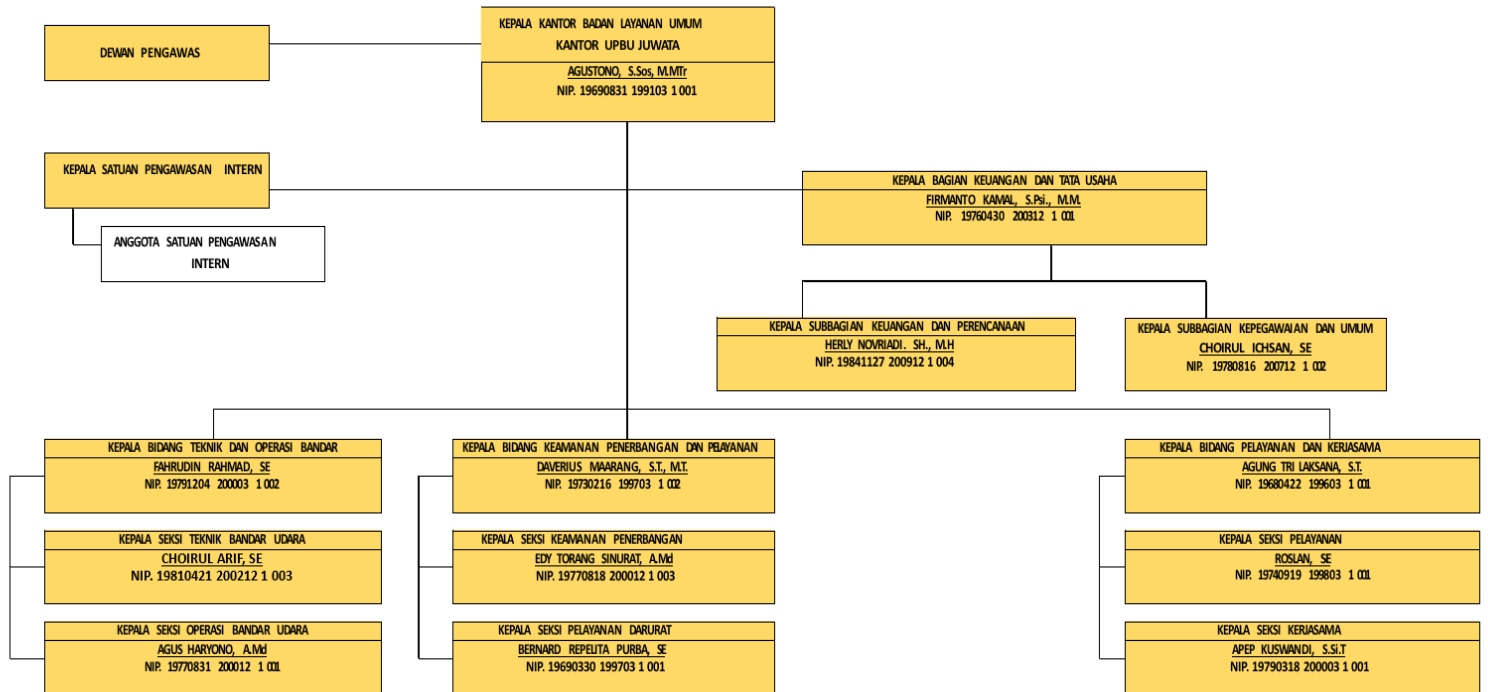
(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandar Udara Juwata, 2022)

## Layout Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan



Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Juwata  
(Sumber : [hubud.kemenuk.go.id](http://hubud.kemenuk.go.id))

## 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandara

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Bandar Udara**

Bandar Udara adalah fasilitas yang digunakan oleh pesawat udara dan helikopter untuk lepas landas maupun mendarat. Bandar Udara juga dapat didefinisikan sebagai suatu fasilitas penghubung antara moda transportasi udara dengan moda transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan dan kedatangan pesawat, bongkar muat barang/kargo, serta naik turunnya penumpang.

Menurut Annex 14 dari ICAO (Annex 14 - International Civil Aviation Organization, 2018) Bandar udara adalah area tertentu di suatu wilayah baik daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang dimanfaatkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Undang-Undang Nomor 1, 2009) pasal 1 ayat 33, Bandar udara adalah kawasan di daratan 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 antar moda transportasi, yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas yang digunakan oleh pesawat terbang untuk lepas landas, mendarat, serta proses operasional lainnya.

#### **3.2 Terminal Bandar Udara**

Terminal Bandar Udara merupakan sebuah bangunan yang digunakan oleh penumpang untuk berpindah antara moda transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan penumpang untuk menaiki dan meninggalkan pesawat. Terminal juga dapat diartikan sebagai bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan penumpang baik keberangkatan maupun kedatangan. Di terminal,

penumpang melakukan proses pengurusan perjalanan udara seperti pelaporan diri, pemeriksaan barang bawaan, hingga pengambilan bagasi kedatangan. Terminal bandar udara memiliki berbagai fasilitas yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang seperti ruang tunggu, restoran, serta berbagai toko perbelanjaan.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara (Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, 1999), disebutkan bangunan terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersil serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasional penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

### **3.3 Apron**

Berdasarkan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar udara, Apron adalah suatu daerah atau tempat di bandar udara yang telah ditentukan guna menempatkan pesawat udara, menurunkan dan menaikkan penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat udara.

Berdasarkan Annex 14 “*Aerodromes*” (Annex 14 - *International Civil Aviation Organization*, 2018) Volume I disebutkan bahwa Apron merupakan daerah tertentu pada bandar udara, yang ditujukan untuk mengakomodasi pesawat untuk tujuan memuat, atau membongkar penumpang, surat atau kargo, pengisian bahan bakar, parkir atau pemeliharaan. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I *Aerodrome Daratan* (Kementrian Perhubungan Republik Indonesia,

2005), Apron disediakan untuk memungkinkan Pesawat Udara melakukan pelayanan optimal seperti naik dan turunnya penumpang, bongkar muat kargo dan antaran pos, tanpa mengganggu lalu lintas *Aerodrome* Daratan.

Berikut tata tertib berlalu lintas di daerah pergerakan sesuai Kep. Dirjen Hubud SKEP/140/VI/1999 (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 1999) pasal 28, setiap pengemudi suatu kendaraan di daerah pergerakan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi kecepatan maksimum yang ditentukan, yaitu:

1. Di luar apron (*access road*) 40 km/jam;
2. Pada jalan-jalan lingkungan perparkiran pesawat udara (*service road*) 25 km/jam;
3. Di daerah make-up / break down area 15 km/jam;
4. Pada daerah lingkungan perparkiran pesawat udara (*Apron*) 10 km/jam.

Berikut beberapa hal yang dilarang jika berada di kawasan sisi udara atau Apron:

1. Meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan
2. Mendahului kendaraan lain yang menuju ke arah yang sama
3. Memarkir kendaraan pada atau di dekat pergerakan atau pada jalur lalu lintas kendaraan dan lintas garbarata, selain daerah yang diizinkan untuk itu, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan terhadap pesawat udara
4. Mengemudikan kendaraan menuju atau menghentikan kendaraan di bawah sayap, ekor dan atau badan pesawat udara kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara.
5. Menghidupkan mesin kendaraan pada jarak kurang dari 15 meter dari pesawat udara yang sedang mengisi bahan bakar.
6. Memundurkan atau menyebabkan kendaraan berjalan mundur ke arah pesawat udara, kecuali kendaraan tersebut sedang memberikan pelayanan kepada pesawat udara dan dipandu oleh petugas yang berwenang.
7. Menjalankan kendaraan menuju pesawat udara yang mesinnya dalam keadaan hidup.
8. Menarik kendaraan lainnya, bilamana tidak menggunakan kendaraan khusus untuk maksud tersebut.
9. Mengisi bahan bakar.

10. Mengemudikan kendaraan sedemikian rupa sehingga membahayakan kendaraan lain atau orang disekitarnya.
11. Menempatkan atau menjalankan kendaraannya di depan pesawat udara yang sedang bergerak atau ditarik.
12. Menempatkan atau mengemudikan kendaraan pada jarak kurang dari 8 meter di depan atau 80 meter di belakang mesin jet yang dalam keadaan hidup.
13. Melakukan perbaikan kendaraan.

Pada area apron membutuhkan petugas yang dapat sigap dan tanggap untuk menjaga keamanan dan keselamatan di daerah apron, dengan mengatur seluruh pergerakan di area apron. Petugas ini sering disebut dengan AMC (*Apron Movement Control*). Unit ini berkoordinasi secara langsung dengan menara kontrol (*Tower*) untuk memastikan seluruh pergerakan di area apron berjalan dengan lancar dan aman.

### **3.4 Apron Movement Control (AMC)**

*Apron Movement Control* adalah unit personel Bandar Udara yang memiliki sertifikat kompetensi untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di apron. Pengaturan yang dilakukan oleh unit *Apron Movement Control* (AMC) bertujuan untuk menciptakan keamanan dan keselamatan di area apron serta menciptakan kedisiplinan dari seluruh aktivitas operasional penerbangan di area apron.

Dalam pengertian luas *Apron Movement Control* (AMC) adalah ditujukan untuk mengawasi, mengatur, dan memberikan izin atas seluruh pergerakan lalu lintas di area apron yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan pelayanan sisi darat, dan personil bandara. Pengawasan secara istilah disini dapat diartikan sebagai tindak langkah yang diperlukan untuk mencegah terjadinya kasus kecelakaan di antara ketiga unsur pembentuk lalu lintas apron, disaat melakukan kegiatan bersama. Di samping itu pengawasan juga dimaksud agar pengaturan lalu lintas



dapat berlangsung dengan lancar. Unit *Apron Movement Control* (AMC) sendiri berada di bawah naungan Kepala Seksi Operasi Bandar Udara dan dikepalai oleh Kepala Unit *Apron Movement Control* (AMC).

Sistem operasi *Apron Movement Control* (AMC) mencakup pemberian petunjuk serta pengawasan terhadap seluruh kendaraan dan personil yang memiliki fungsi pelayanan pesawat udara yang mengharuskan beroperasi di daerah pergerakan pesawat udara. Disamping itu mencakup juga pemberian bantuan kepada pesawat udara dalam menentukan tempat parkir pesawat. Seterusnya dapat ditambahkan bahwa dalam operasionalnya, unit *Apron Movement Control* (AMC) ikut berperan dalam mencegah masuknya kendaraan yang tidak diwenangkan/tidak berhati-hati ke sisi udara.

Operasional unit *Apron Movement Control* (AMC) dilakukan dengan memperhatikan faktor keserasian dan keterpaduan antar unit-unit yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas pesawat udara dan kendaraan operasional di apron. Unit *Apron Movement Control* (AMC) bertanggungjawab untuk melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan segala pergerakan lalu lintas kendaraan, petugas, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara. Dalam Manajemen Operasi Sisi Udara, *Apron Movement Control* (AMC) melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan alokasi *parking stand*, *Push Back* dan *Start Engine*, *marshalling*, pengawasan kendaraan di sisi udara (*airside*), penerbitan izin kendaraan operasional dan *Ground Support Equipment* (GSE), penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) apron, kebersihan apron, serta penanganan tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*).

Dalam pelaksanaan tugasnya, unit *Apron Movement Control* (AMC) berfungsi sebagai unit pengawasan di sisi udara (*airside*) yang meliputi:

- 1) Penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
- 2) Pemberian tanda stiker/logo bagi kendaraan operasional yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.

3) Pengawasan atas jalannya lalu-lintas kendaraan dan petugas di sisi udara (*airside*).

Unit AMC mempunyai tugas yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume 1 Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 dinyatakan bahwa Tugas Personil *Apron Movement Control* (AMC) yaitu:

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

### **3.5 Aviation Security (AVSEC)**

*Aviation Security* (AVSEC) adalah serangkaian tindakan dan protokol keamanan yang dilakukan untuk mencegah dan mengurangi risiko terjadinya ancaman keamanan atau tindakan melawan hukum dalam penerbangan. Tindakan-tindakan pengamanan *Aviation Security* (AVSEC) mencakup pemeriksaan keamanan penumpang, bagasi, kargo, pengawasan lalu lintas pesawat dan

kendaraan di area bandara, serta pengawasan dan pemantauan kegiatan di area terminal. Tujuan dari tindakan ini adalah untuk memastikan keamanan dan keselamatan penumpang, awak pesawat, dan orang-orang yang bekerja di bandara, serta melindungi aset dan infrastruktur penting di sekitar bandara.

*Aviation Security* (AVSEC) dalam hal ini dapat disebut juga sebagai personel keamanan penerbangan. Berdasarkan KP 506 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Keamanan Penerbangan, dijelaskan bahwa Personel Keamanan Penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang Keamanan Penerbangan. Tugas-tugas dan tanggungjawab tersebut meliputi:

1. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat.
2. Pemantauan lalu lintas pesawat dan kendaraan di sekitar bandara untuk mencegah ancaman keamanan seperti sabotase dan terorisme.
3. Pengawasan dan pemantauan orang yang masuk ke area terminal, seperti pemeriksaan dokumen dan pemeriksaan barang bawaan, untuk mencegah tindakan kriminalitas di dalam bandar udara.
4. Pelaksanaan tindakan pencegahan dan penanganan dalam situasi darurat seperti kebakaran, ledakan, atau serangan teror.
5. Pelaksanaan kebijakan dan prosedur keamanan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan dan pemerintah untuk mencegah ancaman keamanan dalam penerbangan.
6. Kerjasama dengan pihak berwenang lain seperti kepolisian dan militer untuk memastikan keamanan dan keselamatan di sekitar bandara.

Dalam melaksanakan tugasnya, petugas *Aviation Security* (AVSEC) dibantu dengan perangkat-perangkat yang dapat membantu untuk memudahkan proses pengamanan dan pemeriksaan yang disebut Fasilitas Keamanan Penerbangan. Fasilitas Keamanan Penerbangan juga turut membantu meningkatkan efisiensi waktu pemeriksaan sehingga dapat memperlancar operasional penerbangan.

### **3.6 Barang Dilarang (*Prohibited Items*)**

Berdasarkan PM Nomor 127 Tahun 2015 dijelaskan bahwa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) adalah barang yang dapat digunakan untuk melumpuhkan, melukai dan menghilangkan nyawa orang lain serta untuk melakukan tindakan melawan hukum yang meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat-alat berbahaya dan senjata. *Prohibited Items* dapat berupa macam-macam jenis benda seperti gunting, pisau, senjata api, bahan peledak dan lainnya.

*Prohibited Items* dilarang atau dibatasi kuantitasnya untuk dibawa melalui penerbangan. Hal ini bertujuan untuk menghindari resiko kejahatan, tindakan melawan hukum, serta insiden atau kecelakaan. *Prohibited Items* pada dasarnya dapat diangkut dalam penerbangan akan tetapi dengan berbagai persyaratan dan ketentuan khusus yang telah ditetapkan. Barang *Prohibited Items* tidak dapat dibawa oleh penumpang pada bagasi kabin, akan tetapi dapat dibawa melalui bagasi tercatat apabila sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk syarat bagasi tercatat.

Adapun yang termasuk daftar Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berdasarkan PM Nomor 127 Tahun 2015 lampiran II huruf F adalah :

1. Alat Peledak (*Explosives Device*)
2. Senjata (*Weapon*)
3. Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*)
4. Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*)

### **3.7 Kargo**

Kargo adalah seluruh jenis muatan yang direncanakan dan dikirim dengan menggunakan pesawat udara. Berdasarkan PM Nomor 9 Tahun 2024, dijelaskan pengertian Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh Pesawat Udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan. Unit Kargo di Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan berada di bawah naungan seksi pelayanan dan dipimpin oleh kepala unit kargo.

Unit kargo mempunyai tugas untuk mengoperasikan, mengusahakan sarana dan prasarana untuk memberikan pelayanan jasa kargo di bandar udara serta menertibkan wilayah kerja unit kargo dalam rangka menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Kargo Bandar Udara Kelas I Utama Juwata mempunyai fungsi :

1. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat.
2. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat. Pemantauan lalu lintas pesawat dan kendaraan di sekitar bandara untuk mencegah ancaman keamanan seperti sabotase dan terorisme.
3. Melakukan koordinasi dengan pihak *Avsec* secara intensif terkait dengan pemeriksaan kargo *outgoing*, pergerakan barang kargo dari gudang ke pesawat ataupun sebaliknya, juga terkait dengan pengendapan barang kargo;
4. Melakukan koordinasi dengan pihak *Ground Handling* terkait dengan proses pengangkutan barang kargo;
5. Melakukan pengawasan terkait muatan isi barang, jumlah koli, berat dan volume barang datang dan keluar, asal dan tujuan barang, jenis pesawat angkut.
6. Melakukan monitoring dan pengawasan terhadap utilitas fasilitas terminal kargo dan gudang kargo bandar udara;
7. Membuat laporan harian dan mingguan yang selanjutnya untuk disampaikan kepada Kepala Seksi Pelayanan.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING***

#### **4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)**

##### **4.1.1 Wilayah Kerja**

Dalam melaksanakan *On the Job Training* ( OJT ) I Taruna Diploma III Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan, Kalimantan Utara. Berikut merupakan unit kerja yang meliputi :

##### **Unit *Aviation Security* (AVSEC)**

Unit AVSEC adalah unit pelaksana struktural yang pada Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata berada di bawah Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat dan Seksi Keamanan Penerbangan. Untuk melaksanakan tugasnya, AVSEC dipimpin oleh seorang kepala unit yang bertanggungjawab atas seluruh operasional personel AVSEC.

Adapun ruang lingkup kerja Unit *Aviation Security*:

##### **1. Terminal**

AVSEC melakukan pengamanan dan pemeriksaan di terminal penumpang pada sektor *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) & *Security Check Point* (SCP) 2 di Bandar Udara Juwata Tarakan, yang terdiri dari:

- a. Pemeriksaan ijin masuk daerah keamanan terbatas/pas bandar udara;
- b. Pemeriksaan barang bagasi kabin & tercatat penumpang;
- c. Pemeriksaan khusus personel bandar udara Beserta Barang Bawaan;
- d. Pemeriksaan barang konsesioner;
- e. Patroli terminal;
- f. Pengoperasian CCTV.

## 2. Non Terminal

AVSEC juga melakukan kegiatan pengamanan di daerah selain terminal yaitu pada daerah keamanan terbatas dan area publik di Bandar Udara Juwata Tarakan. Pengamanan tersebut juga termasuk kontrol terhadap pagar perimeter sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Adapun tugas AVSEC di wilayah non terminal yaitu:

- a. Pemeriksaan orang dan kendaraan masuk Daerah Keamanan Terbatas (DKT);
- b. Pengamanan publik area dan Daerah Keamanan Terbatas;
- c. Menjaga keamanan dan ketertiban publik area;
- d. Pengamanan pagar perimeter;
- e. Pengamanan daerah kargo;
- f. Pengamanan Gedung Kantor Bandar Udara;
- g. Pengamanan daerah drop zone dan pick up zone.

## 3. Airport Security Screening Section

Airport Security Screening Section adalah sesi dimana personel AVSEC melakukan pemeriksaan terhadap penumpang maupun barang bawaannya. Di Bandar Udara Juwata Tarakan sudah menerapkan efisiensi pemeriksaan sehingga hanya terdapat satu SCP yaitu *Passenger Security Check Point* (PSCP) atau SCP *cabin*. Proses pemeriksaan dibagi menjadi 2 dimana bagasi tercatat diperiksa di HBSCP menggunakan mesin X-Ray setelah penumpang melakukan proses *check-in* dan *drop baggage*, serta pemeriksaan penumpang dan bagasi kabin dilakukan di SCP 2.

## Struktur Organisasi Unit AVSEC

*Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Unit AVSEC*

No	Nama	Jabatan
1	Edy Torang	Kasi Keamanan Penerbangan
2	Yunus Tanglo	Quality Control
3	Asruri	Kepala Unit Avsec
4	Joko Purwanto	Komandan Regu
5	Hari Subagio	Komandan Regu
6	Erwin Santoso	Komandan Regu
dst	Anggota Avsec	Pelaksana

(Sumber: Olahan Penulis 2025)

### Pelaksanaan Operasional :

1. Kepala Unit : 1 Orang (Office Hours)
2. Komandan Jaga : 3 Orang (Shift)
3. Anggota : (Shift)
4. Keterangan : Office Hours = 08.00 s/d 16.30 WITA  
: Shift Pagi = 05.00 s/d 13.00 WITA  
: Shift Siang = 13.00 s/d 21.00 WITA  
: Shift Malam = 21.00 s/d 05.00 WITA
5. Jam Kerja : 5 Hari Kerja, 2 hari libur

### **Unit *Apron Movement Control* (AMC)**

Unit *Apron Movement Control* (AMC) merupakan salah satu unit pelaksana struktural yang pada Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata berada dibawah Bidang Teknik dan Operasi Bandar Udara dan Seksi Operasi Bandar Udara. Unit AMC terdiri dari seorang kepala unit serta beberapa personel yang bertugas sesuai shift kerja.

Unit AMC memiliki tugas pokok sebagai penanggung jawab penyelenggaraan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat



udara, kendaraan, orang, memastikan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC memiliki fungsi pelayanan, pengkoordinasian, dan pengawasan yang meliputi:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan obstacle.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan ADC (*Aerodrome Control*).
4. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan.
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon TIM.

#### Struktur Organisasi Unit AMC

*Tabel 4. 2 Struktur Organisasi Unit AMC*

No	Nama	Jabatan
1	Agus Haryono	Kepala Seksi Operasi
2	Oky Hardianto	Kepala Unit AMC
3	Ichsan Syahrudin	Pelaksana
4	Hasnah	Pelaksana
5	Shalby Maria Martin	Pelaksana
6	Didik Hermanto	Pelaksana
7	Ezlan Diru	Pelaksana
8	Arien	Pelaksana

(Sumber: Olahan Penulis 2025)

**Pelaksanaan Operasional :**

1. Kepala Unit : 1 Orang (Office Hours)
2. Anggota : 6 Orang (Shift)
3. Keterangan : Office Hours = 08.00 s/d 16.30 WITA  
: Shift *Pagi* = 05.00 s/d 13.00 WITA  
: Shift *Siang* = 12.30 s/d 20.00 WITA
4. Jam Kerja : 1 Hari Kerja, 1 hari libur

**Unit Kargo**

Kargo adalah seluruh jenis muatan yang direncanakan dan dikirim dengan menggunakan pesawat udara. Berdasarkan PM Nomor 9 Tahun 2024, dijelaskan pengertian Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh Pesawat Udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan. Unit Kargo di Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan berada di bawah naungan seksi pelayanan dan dipimpin oleh kepala unit kargo.

Unit kargo mempunyai tugas untuk mengoperasikan, mengusahakan sarana dan prasarana untuk memberikan pelayanan jasa kargo di bandar udara serta menertibkan wilayah kerja unit kargo dalam rangka menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Kargo Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan mempunyai fungsi :

1. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat.
2. Pemeriksaan keamanan penumpang, kargo, dan bagasi untuk mencegah masuknya benda-benda yang berbahaya ke dalam pesawat. Pemantauan lalu lintas pesawat dan kendaraan di sekitar bandara untuk mencegah ancaman keamanan seperti sabotase dan terorisme.

3. Melakukan koordinasi dengan pihak *Avsec* secara intensif terkait dengan pemeriksaan kargo *outgoing*, pergerakan barang kargo dari gudang ke pesawat ataupun sebaliknya, juga terkait dengan pengendapan barang kargo;
4. Melakukan koordinasi dengan pihak *Ground Handling* terkait dengan proses pengangkutan barang kargo;
5. Melakukan pengawasan terkait muatan isi barang, jumlah koli, berat dan volume barang datang dan keluar, asal dan tujuan barang, jenis pesawat angkut.
6. Melakukan monitoring dan pengawasan terhadap utilitas fasilitas terminal kargo dan gudang kargo bandar udara;
7. Membuat laporan harian dan mingguan yang selanjutnya untuk disampaikan kepada Kepala Seksi Pelayanan.

#### Struktur Organisasi Unit Kargo

*Tabel 4. 3 Struktur Organisasi Unit Kargo*

No	Nama	Jabatan
1	Roslan	Kepala Seksi Pelayanan
2	Indy Hrpas Sari	Kepala Unit
3	Utoro Bayu Aji	Pelaksana
4	Aspin Sepnawan	Pelaksana
5	M. Rifky	Pelaksana

(Sumber: Olahan Penulis 2025)

#### Pelaksanaan Operasional :

1. Kepala Unit : 1 Orang (Shift)
2. Anggota : 3 Orang (Shift)
3. Keterangan : Shift Pagi = 05.00 s/d 13.00 WITA  
: Shift Siang = 13.00 s/d 21.00 WITA
4. Jam Kerja : 1 Hari Kerja, 1 hari libur

#### **4.1.2 Prosedur Pelayanan**

##### **Unit *Aviation Security* (AVSEC)**

Unit *Aviation Security* bertanggungjawab untuk menjamin keamanan dan keselamatan suatu penerbangan. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, pemerintah membuat berbagai peraturan dan regulasi sebagai pedoman pelaksanaan pengamanan penerbangan. Secara garis besarnya AVSEC mengacu pada Annex 17 *Aviation Security* untuk regulasi internasional dan KM No 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional sebagai regulasi nasional terbaru.

Personel AVSEC wajib memiliki lisensi / Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas & tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). Dalam SKEP 2765/XII/2010 dijelaskan tugas dari *Aviation Security* adalah:

- Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pelaksanaan orang dan barang yang memasuki daerah terbatas (RPA/NPA) di terminal penumpang maupun daerah kargo termasuk terminal khusus
- Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, pengoprasian CCTV security, patrol di kawasan terminal dan airside bandara.
- Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penjagaan pengamanan, ketertiban umum, patrol di kawasan non terminal, objek vital, perkantoran.

Petugas *Aviation Security* (AVSEC) memiliki tanggung jawab utama dalam memastikan keamanan penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, serta kargo dan pos di bandara. Dalam pengamanan penumpang dan bagasi kabin, AVSEC bertugas melakukan pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik penumpang dan bagasi, serta menangani situasi khusus. Selain itu, AVSEC juga mengawasi pengaturan penumpang yang sudah dan belum diperiksa, mengendalikan akses penumpang berangkat dan tiba, serta menangani barang-barang yang dilarang atau berisiko bagi penerbangan.

Selain pengamanan penumpang dan bagasi, AVSEC bertanggung jawab atas keamanan bagasi tercatat serta kargo dan pos. Tugas ini mencakup pemeriksaan bagasi dan pencocokan dengan data penumpang, pengawasan terhadap proses transfer bagasi, serta pelaksanaan serah terima kargo dan pos yang telah diperiksa. Keamanan dalam transportasi darat menuju bandara juga menjadi perhatian, termasuk pemuatan ke pesawat udara dan penanganan kargo berisiko tinggi. Dengan prosedur ketat ini, AVSEC berperan penting dalam menjaga kelancaran operasional penerbangan serta mencegah ancaman terhadap keselamatan dan keamanan di bandara.

### **Unit *Apron Movement Control* (AMC)**

Unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Juwata Tarakan dibentuk untuk menjamin ketertiban, kelancaran, keamanan, dan keselamatan penerbangan di area apron. Dokumen ini mengatur semua pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pergerakan pesawat dan kendaraan di apron agar mematuhi standar operasional yang berlaku. SOP ini didasarkan pada berbagai regulasi nasional dan internasional. Tujuan utama dari prosedur ini adalah memastikan operasional apron yang aman dan efisien serta meningkatkan koordinasi antara personel AMC dan mitra kerja terkait.

Struktur organisasi Unit AMC di Bandar Udara Juwata Tarakan terdiri dari beberapa tingkatan tanggung jawab, mulai dari Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara hingga petugas AMC individu. Unit ini memiliki beberapa fungsi utama, seperti mengatur pergerakan pesawat untuk menghindari tabrakan, memastikan apron dalam kondisi aman dan bersih dari *Foreign Object Debris* (FOD), serta melakukan pengawasan terhadap kendaraan dan personel *ground handling*. Selain itu, *Data and Communication Officers* (DCO) bertanggung jawab atas pencatatan dan pelaporan pergerakan pesawat, sedangkan *Marshaller* bertugas dalam pemanduan parkir pesawat di apron.

SOP ini juga mengatur ketentuan operasional yang mencakup jam kerja dan jadwal dinas personel AMC, koordinasi antarunit terkait, serta pemantauan fasilitas penunjang seperti peralatan komunikasi dan kendaraan operasional. Dalam

kegiatan pelayanan apron, setiap pesawat yang tiba dan berangkat harus melalui prosedur tertentu, termasuk pemberian alokasi parkir oleh AMC, pengawasan pemarkiran pesawat, serta penggunaan kendaraan pendukung seperti pushback car untuk pesawat tertentu. Unit AMC juga bertanggung jawab dalam pengawasan terhadap operasional ground handling dan memastikan seluruh prosedur dilaksanakan sesuai standar keselamatan.

Ketentuan terkait kendaraan dan peralatan di apron mencakup persyaratan teknis, pengujian kelayakan, serta aturan berkendara di sisi udara. Setiap kendaraan yang beroperasi di apron harus memiliki izin dan memenuhi standar keselamatan, seperti pemasangan lampu peringatan dan alat pemadam kebakaran. Kendaraan mogok harus segera dilaporkan ke AMC untuk dipindahkan guna menghindari gangguan operasional penerbangan. Selain itu, peraturan ketat diberlakukan bagi personel yang bekerja di apron, termasuk kewajiban memiliki izin masuk (PAS) dan mengikuti aturan keselamatan saat beraktivitas di area pergerakan pesawat.

SOP ini mencantumkan berbagai larangan, seperti merokok, membuang sampah sembarangan, dan mengoperasikan drone tanpa izin. Pelanggaran dapat dikenakan sanksi, termasuk pencabutan izin mengemudi apron (TIM). Dalam keadaan darurat, seluruh pihak wajib memberikan bantuan dan memastikan akses kendaraan penyelamatan tetap lancar.

### **Unit Kargo**

Unit Kargo di Bandar Udara Juwata Tarakan mencakup pengawasan dan penanganan barang yang masuk dan keluar dari terminal kargo. Setiap barang yang dikirim (*Outgoing*) atau diterima (*Incoming*) harus melalui proses pemeriksaan untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi penerbangan. Petugas kargo bertugas memastikan bahwa barang-barang yang akan dimuat ke dalam pesawat telah melalui prosedur pemeriksaan yang sesuai, termasuk pengecekan keamanan dan kelayakan pengemasan. Selain itu, proses bongkar muat barang ke dalam kompartemen pesawat dilakukan dengan cermat untuk menjamin kelancaran serta keselamatan operasional penerbangan.

Selain pemeriksaan fisik, Unit Kargo juga menangani aspek administratif dalam pengelolaan barang. Setiap kargo yang masuk atau keluar harus disertai dengan dokumen pengiriman yang lengkap dan sesuai dengan data yang tercatat. Petugas kargo melakukan pengecekan dokumen untuk memastikan kesesuaian antara manifest kargo dengan barang yang dikirim atau diterima.

Selain itu, koordinasi dengan berbagai pihak terkait menjadi langkah penting dalam prosedur pelayanan Unit Kargo. Petugas kargo bekerja sama dengan pihak pengirim, ekspedisi, dan otoritas keamanan penerbangan seperti AVSEC untuk memastikan pengiriman berjalan dengan aman dan tepat waktu. Dengan prosedur yang ketat dan koordinasi yang baik, Unit Kargo di Bandar Udara Juwata Tarakan dapat memastikan kelancaran distribusi barang serta mendukung keselamatan penerbangan secara keseluruhan.

#### **4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas *On The Job Training* (OJT)**

##### **Unit *Aviation Security* (AVSEC)**

Taruna melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit AVSEC selama 4 minggu yang ditempatkan di berbagai sektor utama pada unit tersebut yaitu *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP), *Passenger Security Check Point* (PSCP), dan *Outgoing Cargo Security Check*. Pada sektor HBSCP, taruna *On the Job Training* (OJT) melaksanakan pemeriksaan bagasi tercatat penumpang dengan menggunakan mesin X-Ray yang akan diangkut oleh pesawat udara tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat bereaksi atau berpotensi memiliki dampak buruk pada penerbangan. Taruna *On the Job Training* (OJT) mengoperasikan X-Ray dengan diawasi oleh personel AVSEC yang bertugas di HBSCP. Apabila ditemukan barang bawaan yang mencurigakan, petugas akan mengarahkan unit informasi untuk memanggil penumpang yang memiliki barang tersebut untuk selanjutnya diperiksa secara manual di ruang rekonsiliasi dan diputuskan apakah barang tersebut aman atau tidak dapat diangkut pada penerbangan tersebut.

Selanjutnya taruna *On the Job Training* (OJT) juga melakukan pemeriksaan penumpang dan barang bawaan bagasi kabin di *Security Check Point* (SCP) 2. Taruna bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*). Adapun tugas *flow control* antara lain:

- a. memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu;
- b. mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan, antara lain:
  1. bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada conveyor belt mesin x-ray pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan;
  2. mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin x-ray;
  3. laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin x-ray;
  4. semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin x-ray; dan
  5. setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada Tempat Pemeriksaan Keamanan (Security Check Point/SCP);
- c. mengatur antrian penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang akan dilakukan pemeriksaan keamanan.

Apabila pada pemeriksaan X-Ray terdapat barang yang dikategorikan mencurigakan, maka operator mesin X-Ray akan menginformasikan kepada petugas pemeriksa barang untuk menanyakan keterangan detail dari benda tersebut untuk selanjutnya dilakukan pemeriksaan manual yang diawasi oleh pemilik barang tersebut. Apabila barang dinyatakan aman maka penumpang bisa membawa barang tersebut menuju pesawat udara. Jika barang tersebut tidak dapat dibawa sebagai bagasi kabin, petugas pemeriksa akan mengarahkan penumpang untuk menyimpan barang tersebut di bagasi tercatat atau tidak bisa dibawa dalam penerbangan.

Pada sektor pemeriksaan kargo *outgoing*, taruna melakukan pemeriksaan baik secara manual dan menggunakan mesin *Cargo X-Ray* yang ada di terminal



kargo. Pemeriksaan kargo diawali dengan penimbangan berat kargo, dan selanjutnya dimasukkan ke dalam mesin *Cargo X-Ray* dengan memberikan dokumen-dokumen terkait pengiriman yang diberikan oleh pihak pengirim kepada petugas AVSEC. Petugas AVSEC harus memastikan isi kargo sesuai dengan yang tertera pada dokumen pengiriman serta barang kargo tidak membahayakan penerbangan. Dokumen-dokumen yang diperlukan dalam proses pemeriksaan kargo yaitu:

- d. Administrasi;
- e. Pemberitahuan tentang isi/PTI dan *Cargo Security Declaration (CSD)*;
- f. Surat muatan udara (*airway bill*);
- g. Daftar kargo bagi pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*); dan
- h. Dokumen lain yang diperlukan dalam pengangkutan kargo dan pos tertentu.

#### **Unit *Apron Movement Control (AMC)***

Pada Unit AMC, taruna *On the Job Training (OJT)* melakukan praktek di berbagai sektor sesuai tugas unit AMC sesuai dengan tugas pokok dan fungsi unit tersebut dalam mengawasi seluruh pergerakan di area apron baik pesawat udara, orang, dan kendaraan. Secara keseluruhan, taruna melakukan pengawasan melalui CCTV yang menjangkau berbagai area yang ada di sisi udara. Taruna mempraktekkan bagaimana proses pengaturan dan persetujuan *slot time* penerbangan di Bandar Udara Juwata Tarakan melalui situs *CHRONOS* yang dimiliki oleh Airnav Indonesia. Melalui *CHRONOS*, petugas AMC memantau rencana penerbangan tidak terjadwal serta rencana pembatalan penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal.

Selanjutnya taruna *On the Job Training (OJT)* mempraktekkan proses pengkoordinasian dan pengalokasian *parking stand* untuk pesawat yang akan mendarat. Untuk penentuan *parking stand*, taruna melakukan koordinasi secara langsung dengan petugas ATC Tower melalui radio HT yang tersambung dengan frekuensi seluruh unit di Bandar Udara Juwata Tarakan. Setelah mengalokasikan *parking stand*, petugas AMC akan menginformasikan lokasi *parking stand* kepada

petugas maskapai/*ground handling* yang akan melakukan pelayanan darat selama pesawat berada di darat.

Taruna juga mempraktekkan proses pencatatan pergerakan pesawat pada lembar yang telah disediakan, untuk selanjutnya direkap secara digital. Pencatatan tersebut berisikan nama operator, registrasi pesawat, nomor penerbangan, tanggal penerbangan, *runway time*, *block time*, *schedule time*, *A/C Type*, asal/tujuan, dan nomor parking stand. Seluruh pencatatan pergerakan pesawat dilakukan berurutan sesuai waktu pelaksanaan paling awal.

Pada unit AMC Bandar Udara Juwata Tarakan juga melakukan tugas tambahan yaitu mengajukan penerbitan NOTAM kepada LPPNI Airnav Indonesia. Selama masa *On the Job Training* (OJT), terdapat pembukaan kembali *taxiway Bravo* dan area *west apron* serta penggunaan kembali *Aviobridge* yang sebelumnya tidak dapat digunakan karena terdapat perbaikan area *west apron*. Dalam hal ini Unit AMC mengajukan permohonan penerbitan NOTAM untuk diterbitkan oleh LPPNI Airnav Indonesia. Unit AMC juga memiliki tugas lainnya dalam mengoperasikan *Aviobridge*. Hal ini dikarenakan keterbatasan personel yang memiliki sertifikasi kompetensi untuk mengoperasikan *Aviobridge*, sehingga operasionalnya dipusatkan kepada petugas AMC.

### **Unit Kargo**

Pada Unit Kargo, taruna melaksanakan *On The Job Training* (OJT) selama 2 minggu untuk mempelajari secara langsung proses pengawasan dan penanganan kargo di bandara. Taruna berperan dalam mengawasi proses keluar masuk barang (*Outgoing* dan *Incoming*) di area terminal kargo. Taruna memastikan setiap barang yang dikirim atau diterima telah melalui prosedur yang sesuai dengan regulasi penerbangan. Selain itu, taruna juga bertugas memantau proses bongkar muat barang ke dalam kompartemen pesawat guna memastikan kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan.

Selain pengawasan fisik, taruna juga mendalami aspek administratif dalam pengelolaan kargo. Petugas Kargo melakukan pengecekan dokumen pengiriman

untuk memastikan kesesuaian antara data yang tercatat dengan barang yang dikirim. Dalam proses ini, taruna turut memastikan bahwa setiap barang telah dikemas sesuai standar keamanan yang berlaku, sehingga tidak ada barang berbahaya atau ilegal yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Pemeriksaan ini menjadi bagian penting dalam mendukung keamanan operasional penerbangan dan kepatuhan terhadap peraturan internasional terkait pengiriman barang melalui udara.

Selama OJT, taruna mempelajari proses koordinasi dengan berbagai pihak terkait dalam penanganan dan distribusi kargo. Unit Kargo berkoordinasi dengan pihak pengirim, ekspedisi, hingga petugas AVSEC untuk memastikan proses pengiriman berjalan lancar dan tepat waktu. Selanjutnya, taruna memahami pentingnya komunikasi efektif dalam menyelesaikan kendala operasional yang mungkin terjadi di lapangan. Dengan pengalaman ini, taruna diharapkan memiliki pemahaman menyeluruh tentang pengawasan kargo serta mampu menjalankan tugasnya secara profesional dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan.

#### **4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)**

Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara melaksanakan *The Job Training* (OJT) I di BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata Tarakan dengan jadwal sebagai berikut:

Tanggal	: 6 Januari – 28 Februari 2025
Tempat	: BLU Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata Tarakan
Jam Operasional	: 08.00 – 16.30 WITA ( <i>Office Hours</i> )

#### SHIFT OJT

NAMA	JANUARI				FEBRUARI				MARET	
	W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2
Kamila Nuril										
Dadang Bondan										
Harits Ruswandi										
Pramesti										
David										
Dinda Miranda										

	= AMC
	= CARGO
	= AVSEC

Gambar 4.1 Jadwal Pelaksanaan OJT

### 4.3 Permasalahan *On The Job Training* (OJT)

Unit *Aviation Security* merupakan unit yang bertugas memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan serta seluruh orang yang terlibat dalam penerbangan. Tugas ini mencakup upaya untuk mencegah tindak kriminal dan terorisme pada penerbangan, melindungi fasilitas dan aset bandara, serta mengamankan penumpang, awak pesawat dan kargo. Salah satu bentuk pengamanan tersebut yaitu personel AVSEC harus mencegah barang dilarang (*prohibited items*) dibawa sebagai bagasi kabin oleh penumpang.

Barang dilarang (*prohibited items*) merupakan barang yang dilarang ataupun dibatasi kuantitasnya untuk dibawa karena berpotensi mengancam keamanan penerbangan. Petugas AVSEC harus melakukan pemeriksaan di *Passenger Security Check Point* (PSCP) untuk memastikan penumpang dalam kondisi aman untuk terbang dan tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*). Apabila ditemukan, petugas AVSEC akan melakukan pemeriksaan secara manual

dan mengidentifikasi apakah barang tersebut bisa di bawa hanya melalui bagasi tercatat atau tidak bisa di bawa sama sekali.

Melalui pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security* selama 4 Minggu, penulis menemukan bahwa masih terdapat banyak barang dilarang (*prohibited items*) yang ditahan/disita di *Passenger Security Check Point* (PSCP). Barang yang ditahan pun memiliki jenis yang berbeda-beda seperti gunting, pisau, korek api, hingga peralatan kerja. Hal ini menunjukkan bahwa masih kurangnya pemahaman penumpang tentang barang dilarang (*prohibited items*) sehingga mengakibatkan penumpang tidak dapat membawa barang tersebut.



Gambar 4. 2 Tempat barang yang ditahan di PSCP

## **1. Kurangnya sosialisasi Barang Dilarang (Prohibited Items) kepada penumpang**

Setelah diidentifikasi, kurangnya pemahaman penumpang tentang barang dilarang (*prohibited items*) disebabkan oleh minimnya sosialisasi yang dilakukan kepada penumpang. Penumpang belum sepenuhnya memahami barang apa saja yang dapat dibawa sebagai bagasi kabin atau barang yang hanya dapat dibawa sebagai bagasi tercatat. Jika melihat kondisi lapangan, pada area PSCP tidak terdapat media sosialisasi visual seperti poster, *banner*, atau *signboard* tentang

barang dilarang (*prohibited items*). Hal ini mengakibatkan penumpang sulit untuk memahami barang-barang apa saja yang dilarang untuk dibawa sebagai bagasi kabin.



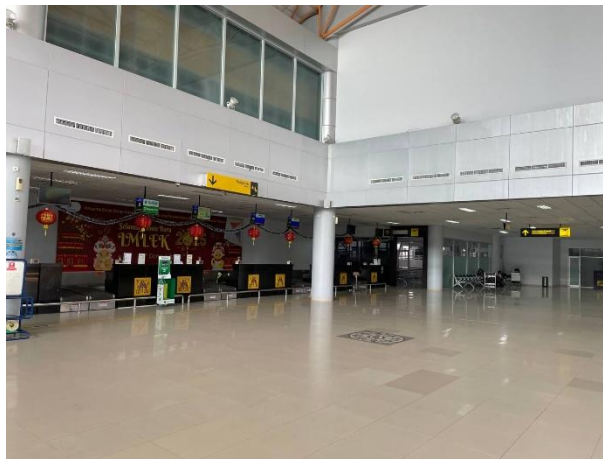
Gambar 4. 3 Passenger Security Check Point

Selain itu, pada proses di area pelaporan (*check-in area*) juga minim adanya media sosialisasi terkait barang dilarang (*prohibited items*). Pada saat proses *check-in*, penumpang umumnya hanya mendapatkan pemberitahuan terkait barang dilarang untuk bagasi tercatat, sehingga sangat minim informasi terkait barang dilarang untuk bagasi kabin. Jika diamati, sebenarnya terdapat cukup ruang dan media di area tersebut yang masih belum dimanfaatkan untuk melakukan sosialisasi barang dilarang. Oleh karena itu, dibutuhkan langkah sosialisasi tentang barang dilarang (*prohibited items*) kepada penumpang sehingga penumpang dapat mengatur barang bawaannya dengan baik.

Pada saat pemeriksaan di PSCP, jika terdapat benda yang mencurigakan maka petugas AVSEC akan memeriksa barang tersebut secara *manual* untuk selanjutnya mengklasifikasikan barang tersebut dapat dibawa atau tidak. Apabila barang tersebut teridentifikasi sebagai barang dilarang (*prohibited items*) maka petugas AVSEC akan menyampaikan untuk menyimpan barang tersebut di bagasi

tercatat. Dalam proses ini penumpang yang melakukan pemeriksaan di PSCP harus kembali ke *check-in counter* untuk mengatur ulang barang bawaannya.

Selanjutnya, letak area *check-in counter* yang berada di lantai 1 berbeda dengan PSCP di lantai 2 sehingga penumpang harus turun kembali ke area awal keberangkatan. Proses ini membutuhkan waktu dan jarak yang lebih panjang, sehingga dampak yang ditimbulkan adalah proses pemeriksaan keamanan menjadi kurang optimal apabila terdapat penumpang yang tergesa-gesa. Untuk itu diperlukan langkah mitigasi yang dilakukan sejak awal proses keberangkatan penumpang untuk mencegah hal tersebut terjadi.



Gambar 4. 4 Area Check-In

#### 4.4 Penyelesaian Masalah *On The Job Training (OJT)*

Dalam menyelesaikan permasalahan tersebut, diperlukan berbagai aksi nyata yang harus dilakukan dengan hasil akhir yang diharapkan yaitu dapat meningkatkan pemahaman penumpang tentang barang dilarang (*prohibited items*). Apabila tujuan tersebut dapat tercapai, maka hal ini juga akan berdampak baik pada peningkatan efisiensi pemeriksaan keamanan. Adapun berbagai solusi penyelesaian masalah tersebut yaitu:

## 1. Meningkatkan sosialisasi Barang Dilarang (*Prohibited Items*) menggunakan media cetak/digital di *check-in area*

Sosialisasi tentang barang dilarang (*prohibited items*) dapat dilakukan sejak awal proses keberangkatan penumpang dengan memanfaatkan media cetak ataupun digital yang ada di bandara. Petugas dapat memanfaatkan ruang kosong yang cukup luas di area check-in untuk memasang *signboard* barang-barang dilarang (*prohibited items*). *Signboard* tersebut juga dapat diletakkan di dekat area pos pemeriksaan identitas dan *boarding pass* dimana terdapat petugas AVSEC di area tersebut. Selain itu, AVSEC juga dapat memanfaatkan layar *LED* yang ada di area check-in untuk menampilkan poster barang-barang dilarang (*prohibited items*).



Gambar 4. 5 Layar LED di Check-In Area yang dapat dimanfaatkan untuk sosialisasi barang dilarang (*prohibited items*)

## 2. Sosialisasi Barang Dilarang (*Prohibited Items*) melalui platform media sosial

Pada era digital saat ini, pemanfaatan media sosial sebagai alat sosialisasi merupakan langkah yang sangat baik untuk dilakukan. Hal ini dikarenakan jangkauan audiens yang sangat luas, sosialisasi yang dilakukan tidak hanya terbatas kepada penumpang tetapi juga kepada publik secara umum. AVSEC dapat memanfaatkan media sosial seperti *Instagram* atau *TikTok* melalui konten edukatif



tentang barang-barang dilarang (*prohibited items*) sehingga dapat meningkatkan pemahaman baik penumpang maupun publik terkait hal tersebut.

### **3. Himbauan Barang Dilarang (*Prohibited Items*) oleh petugas AVSEC kepada penumpang di pos pemeriksaan identitas & *boarding pass***

Sebagai tindakan pencegahan agar pemeriksaan keamanan dapat berjalan secara efektif, sebaiknya himbauan kepada penumpang tentang barang dilarang dilakukan sejak awal proses keberangkatan. Sebelum penumpang menuju PSCP di lantai 2, penumpang harus melewati pos pemeriksaan identitas dan *boarding pass* di lantai 1 dekat area *check-in*. Selain mengecek identitas dan *boarding pass*, petugas AVSEC di pos tersebut juga dapat menghimbau penumpang untuk tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*). Hal ini akan meningkatkan kesadaran penumpang lebih dini serta memudahkan penumpang yang ingin kembali ke *check-in counter* untuk mengatur ulang barang bawaannya karena berada di area yang sama



Gambar 4. 6 Pos Pemeriksaan Identitas & Boarding Pass

### **4. Meningkatkan koordinasi dan kolaborasi dengan petugas AVSEC maskapai**

Petugas AVSEC bandara dapat meningkatkan koordinasi dan kolaborasi dengan petugas AVSEC maskapai. Selain memastikan keamanan operasional maskapai, petugas AVSEC maskapai juga memiliki tugas dasar yang sama dengan

AVSEC bandara dalam mengamankan penerbangan. Oleh karena itu, petugas AVSEC bandara dan maskapai dapat saling berkolaborasi agar petugas AVSEC maskapai dapat melakukan himbauan awal terkait barang dilarang (*prohibited items*) kepada penumpang pada saat proses *check-in*.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

*On the Job Training* (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dari berbagai pengalaman yang didapat selama melaksanakan OJT. Melalui pelaksanaan OJT di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan penulis telah memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya serta menerapkan ilmu yang telah dipelajari di program studi sejalan dengan tujuan pelaksanaan OJT.

Dalam kurun waktu pelaksanaan OJT kurang lebih 3 bulan yaitu 6 Januari – 14 Maret 2025, penulis melaksanakan OJT di 3 unit berbeda yaitu unit AVSEC selama 4 minggu, unit AMC selama 4 minggu, dan unit Kargo selama 2 minggu. Pada masing-masing unit, peserta OJT dibagi sesuai sub bidang pekerjaan pada unit tersebut sehingga dapat mempelajari dan mempraktekkan proses operasional unit terkait. Selain itu, peningkatan pengetahuan lapangan juga didorong oleh personel di Bandar Udara Juwata yang sangat tanggap dan ahli saat memberikan bimbingan dan pengarahan kepada peserta OJT.

Saat melaksanakan OJT di unit *Aviation Security*, penulis mengidentifikasi salah satu permasalahan yang ada di unit tersebut, dimana terdapat kekurangan pada pemahaman penumpang tentang barang dilarang (*Prohibited Items*) yang dibuktikan dengan banyaknya barang yang ditahan khususnya di PSCP. Setelah diidentifikasi, hal tersebut disebabkan oleh kurangnya sosialisasi tentang barang dilarang (*Prohibited Items*) kepada penumpang dan kurang optimalnya proses penanganan penumpang yang membawa barang dilarang sehingga banyak barang bawaan penumpang yang ditahan. Untuk itu diperlukan langkah mitigasi dan penyelesaian yang baik untuk mencegah hal tersebut terjadi.

Dalam menyelesaikan permasalahan tersebut, terdapat beberapa upaya yang dapat dilakukan seperti meningkatkan sosialisasi tentang barang dilarang

(*Prohibited Items*) kepada penumpang melalui media cetak maupun media sosial, himbauan tentang barang dilarang oleh petugas AVSEC di pos pemeriksaan identitas dan *boarding pass*, serta bekerjasama dengan petugas AVSEC maskapai untuk memberikan himbauan dini di *check-in counter* tentang barang dilarang (*Prohibited Items*) di bagasi kabin. Melalui langkah penyelesaian tersebut, diharapkan para penumpang dapat lebih memahami tentang barang dilarang (*Prohibited Items*) sehingga dapat mengatur barang bawaannya dengan baik sesuai ketentuan dan mencegah barangnya tidak dapat dibawa atau ditahan. Jika hal tersebut dapat terwujud maka hal ini akan berdampak positif pada proses pemeriksaan penumpang menjadi lebih efektif dan efisien.

## 5.2 Saran

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal sebaiknya taruna dibekali dengan ilmu dasar yang didapat melalui pembelajaran program studi di kampus sehingga dapat diaplikasikan secara maksimal melalui pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk Bandar udara Juwata dan pelaksanaan OJT antara lain:

1. Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan dapat meningkatkan pelayanan sosialisasi kepada penumpang tentang barang dilarang (*Prohibited Items*) melalui berbagai program dan media yang dapat dilakukan;
2. Waktu pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 3 bulan, sehingga dapat lebih memperdalam ilmu praktek lapangan;
3. Pentingnya mempersiapkan taruna dengan materi pembelajaran yang mumpuni sehingga dapat memaksimalkan praktek lapangan di bandara;
4. Pemilihan dan pembagian lokasi OJT dengan memperhatikan perkembangan situasi dan kondisi terkini, serta dengan mempertimbangkan kondisi finansial peserta OJT;

## DAFTAR PUSTAKA

2024. Buku Pedoman On the Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2024 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri 167 Tahun 2015 tentang Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2010. “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan.” *Kementerian Perhubungan*: 1–31.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (n.d.). *Bandar Udara: Juwata*. <https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara/47>
- Blu-djpb.kemenkeu.go.id. (n.d.). *View Blu*. Website PPK BLU. <https://blu-djpb.kemenkeu.go.id/index.php?r=publication/blu/view&id=191>

## LAMPIRAN

### Lampiran 1

#### SK ON THE JOB TRAINING (OJT)



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**BADAN LAYANAN UMUM**  
**POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**



Jl. Jemur Andayani 1/73  
Surabaya – 60236

Telepon : 031-8410871  
031-8472936  
Fax : 031-8490005

Email : mail@poltekbangsby.ac.id  
Web : www.poltekbangsby.ac.id

Nomor : SM.106/15/18 /Poltekbang.Sby/2024 Surabaya, 12. Desember 2024  
Klasifikasi : Biasa  
Lampiran : Dua lembar  
Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I  
Mahasiswa/i Prodi MTU Angkatan VIII

Yth. Daftar Terlampir.

Dengan hormat, mendasari surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024 dan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/18/PPSDMPU/2024 perihal Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya tanggal 13 September 2024, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/i peserta On The Job Training (OJT) I dan fokus unit kerja yang dituju yaitu AMC, Aviation Security dan Commercial yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Januari 2025 – 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demi kelancaran pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mohon kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/i OJT sebagai berikut:

- a. Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di *Air Side* Bandara (jika diperlukan);
- b. Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/i atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Direktur,

  
Ahmad Bahzawi, SE., MT.  
NIP. 196905172000121003




Tembusan:  
Kepala Pusat Pengembangan SDM  
Perhubungan Udara




*"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"*






Lampiran 2



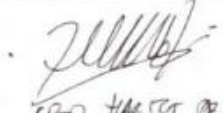
LOGBOOK KEGIATAN ON THE JOB TRAINING (OJT)




	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b> <i>Januari</i>
			<b>Minggu Ke-1 (Pertama)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>Avsec</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Senin</i> <i>06-01-25</i>	<i>06-01-25</i>	<i>Pembinaan OJT &amp; Pengantar avsec.</i>	
<i>Selasa</i>	<i>07/01</i>	<i>Praktek SCP &amp; Cargo X-ray</i>	
<i>Rabu</i>	<i>08/01</i>	<i>Praktek Cargo X-ray</i>	
<i>Kamis</i>	<i>09/01</i>	<i>Praktek <del>SCP</del> HBSCP X-ray</i>	
<i>Jumat</i>	<i>10/01</i>	<i>Praktek SCP X-ray</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Memahami Dasar-Dasar membaca X-ray.</i></li> <li><i>Memahami Cara melakukan Body Search Manual</i></li> <li><i>Memahami Cara melakukan Doudle Search dengan HHTAP</i></li> </ol>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>	
			


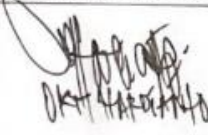

	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b> <i>Januari</i>
			<b>Minggu Ke-2 (Kedua)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>Ausec</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Senin</i>	<i>13/01/25</i>	<i>Praktek di Coxo K-ray &amp; Patroli</i>	
<i>Selasa</i>	<i>14/01/25</i>	<i>Praktek di HBSCP K-ray</i>	
<i>Rabu</i>	<i>15/01/25</i>	<i>Praktek di SCP X-ray</i>	
<i>Kamis</i>	<i>16/01/25</i>	<i>Praktek di <del>HB</del>SCP X-ray</i>	
<i>Jumat</i>	<i>17/01/25</i>	<i>Praktek di Coxo X-ray &amp; Patroli Aspek Landak</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Memahami Prosedur Pemeriksaan Kargo Manual</i>			
2. <i>Memahami tata cara pemeriksaan Patroli Aspek Landak</i>			
3. <i>Memahami Cara Melayani Penumpang terbang menggunakan ausec</i>			
<b>C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):</b>			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>	
		 <i>HAROS</i>	


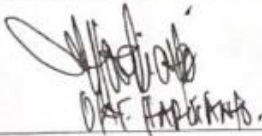



	<b>LOG BOOK</b> <b>ON THE JOB TRAINING</b> <b>MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA</b> <b>POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b> Januari
			<b>Minggu Ke-3</b> (Ketiga)
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>Arsec</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Senin</i>	<i>30/01/24</i>	<i>Praktek di HBSCP X-ray</i>	
<i>Selasa</i>	<i>31/01/24</i>	<i>Praktek di SCP X-ray &amp; Pemasangan</i>	
<i>Rabu</i>	<i>01/02/25</i>	<i>Praktek di HBSCP X-ray</i>	
<i>Kamis</i>	<i>02/02/25</i>	<i>Praktek di SCP X-ray</i>	
<i>Jum'at</i>	<i>03/02/25</i>	<i>Praktek di HBSCP X-ray</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Memahami Cara Menggali bagasi dalam pemeriksaan</i>			
2. <i>Memahami Prosedur pemeriksaan bagasi penumpang</i>			
3. <i>Melibat kemampuan membaca &amp; analisis bagasi</i>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>	
		 ADI HARITE	




	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b> Januari
			<b>Minggu Ke-4 (Keempat)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>Ases</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Senin</i>	<i>27/01/25</i>	<i>Praktek di HBSCP X-ray</i>	
<i>Selasa</i>	<i>28/01/25</i>	<i>Praktek di SCIP X-ray</i>	
<i>Rabu</i>	<i>29/01/25</i>	<i>Praktek di HBSCP X-ray</i>	
<i>Kamis</i>	<i>30/01/25</i>	<i>Praktek di SCIP G6m X-ray</i>	
<i>Jumney</i>	<i>31/01/25</i>	<i>Praktek di HBSCP &amp; Praktek Airside PA</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Memahami Cara Pengisian CSD &amp; PTI untuk Cargo</i>			
2. <i>Mengetahui Cara Patroli di Public Area</i>			
3. <i>Melatih Kemampuan Identifikasi barang di X-ray</i>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>	
		 ARD HARTO	

	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b> <i>Februari</i>
			<b>Minggu Ke-5 (Kelima)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>AMC.</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Senin</i>	<i>2/2/24</i>	<i>Pemeriksaan unit AMC.</i>	
<i>Selasa</i>	<i>4/2/24</i>	<i>Mempelajari Prosedur kerja AMC.</i>	
<i>Rabu</i>	<i>5/2/24</i>	<i>Mempelajari Turfing AMC.</i>	
<i>Kamis</i>	<i>6/2/24</i>	<i>Melaksanakan tugas AMC turunan.</i>	
<i>Jumat</i>	<i>7/2/24</i>	<i>Mengunjungi Pesawat sebagai Peningkatan.</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Memahami SOP AMC.</i>			
2. <i>Memahami tugas tugas AMC.</i>			
3. <i>Memahami cara perawatan unit.</i>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>	
			


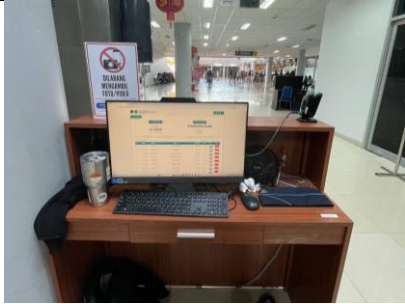


	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b>
			<b>Minggu Ke-1 (Pertama)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>ATM</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Sen</i>	<i>12/02/20</i>	<i>Melakukan tugas ATM Ramp Clearance</i>	
<i>Setra</i>	<i>11/02/20</i>	<i>Melakukan prosedur Slot fire Approval</i>	
<i>Selasa</i>	<i>12/02/20</i>	<i>Melakukan tugas ATM Koordinasi</i>	
<i>Kamis</i>	<i>13/02/20</i>	<i>Melakukan tugas aliansi Ramp Stair</i>	
<i>Jumat</i>	<i>14/02/20</i>	<i>Kordinasi: enter unit &amp; Cockpit Unit</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Memahami prosedur aliansi Ramp Stair</i>			
2. <i>Memahami Cara Slot fire approval</i>			
3. <i>Memahami prosedur Ramp Clearance</i>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
<b>Tanda Tangan Pembimbing</b>		<b>Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna</b>	
			






	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b>
			<b>Minggu Ke-2 (Kedua)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>ATRE</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Senin</i>	<i>17/04/20</i>	<i>Mengoperasikan ambrolage.</i>	
<i>Selasa</i>	<i>18/04/20</i>	<i>Melakukan proses check in dan boarding.</i>	
<i>Rabu</i>	<i>19/04/20</i>	<i>Melakukan pengisian dokumen GBT.</i>	
<i>Kamis</i>	<i>20/04/20</i>	<i>Mengoperasikan ambrolage &amp; login TIME.</i>	
<i>Jum'at</i>	<i>21/04/20</i>	<i>Melakukan koordinasi antar unit.</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Mengetahui prosedur pengisian ambrolage.</i>			
2. <i>Melakukan prosedur pengisian dokumen GBT.</i>			
3. <i>Mengetahui prosedur login TIME.</i>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 <i>Daf. Indriyanti</i>			



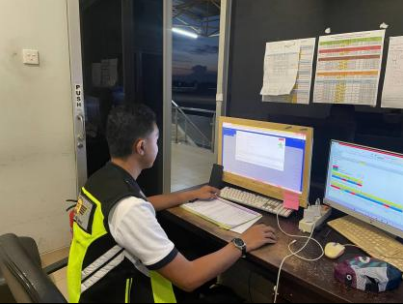




	<b>LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA</b>		<b>Bulan :</b>
			<b>Minggu Ke-3 (Ketiga)</b>
<b>A. UNIT KERJA :</b> <i>Kargo</i>			
<b>HARI</b>	<b>TANGGAL</b>	<b>KEGIATAN</b>	
<i>Sen</i>	<i>24/02/20</i>	<i>Penentuan unit Kargo.</i>	
<i>Selasa</i>	<i>25/02/20</i>	<i>Mengenal Prosedur Penanganan Kargo incoming</i>	
<i>Rabu</i>	<i>26/02/20</i>	<i>Prosedur Penanganan barang kargo incoming &amp; outgoing.</i>	
<i>Kamis</i>	<i>27/02/20</i>	<i>Mengenal data barang kargo.</i>	
<i>Jum'at</i>	<i>28/02/20</i>	<i>Mengenal: barang muat kargo ramp &amp; outport.</i>	
<b>B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN</b>			
1. <i>Mengenal proses penanganan kargo ramp &amp; outport.</i>			
2. <i>Mengenal proses penanganan data kargo.</i>			
3. <i>Mengenal Prosedur Penanganan &amp; Pengiriman kargo.</i>			
<b>C. CATATAN PENTING</b> (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<b>D. PENGESAHAN</b>			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
			




Lampiran 3  
FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
AVIATION SECURITY (AVSEC)		Pemeriksaan bagasi tercatat di HBSCP menggunakan X-Ray
		Pemeriksaan identitas & <i>boarding pass</i> penumpang
		Pemeriksaan bagasi kabin di PSCP menggunakan X-Ray
		Pemeriksaan barang kargo <i>outgoing</i> menggunakan X-Ray

UNIT	FOTO KEGIATAN		KETERANGAN
			Pemeriksaan barang kargo <i>outgoing</i> secara <i>manual</i>
			Penjagaan pos <i>access control</i> ke DKT
			Patroli <i>Airside &amp; Landside</i>
APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)			Proses kegiatan <i>marshalling</i> di area apron
			Koordinasi pengalokasian <i>parking stand</i> kepada Tower dan petugas <i>ground handling</i>




UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
		Pemberian <i>approval</i> untuk slot penerbangan
		Pencatatan data traffic harian
		Pengoperasian <i>Aviobridge</i>
		<i>Ramp Check</i> oleh unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC)
KARGO		Proses <i>unloading incoming</i> kargo dari pesawat

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
		Pencatatan <i>cargo incoming</i> di gudang kargo
		Pengawasan <i>loading</i> kargo ke pesawat
		Pencatatan <i>cargo outgoing</i> di gudang kargo

Lampiran 4

FORM PENILAIAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

 <b>REKAPITULASI NILAI <i>ON THE JOB TRAINING</i></b> <b>PRODI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA (MTU)</b>	
1. Nama	: ABDURRAHMAN HARITS RUSWANDI
2. Prodi	: D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA 8A
3. Tanggal OJT	: 06 JANUARI – 28 FEBRUARI 2025
4. Lokasi OJT	: BANDAR UDARA JUWATA TARAKAN
5. Unit	: AVSEC, AMC, KARGO

<b>1. Penilaian Kompetensi</b>	
a. Kemampuan Kerja	94 (dengan angka)
b. Komunikasi dan Koordinasi	93 (dengan angka)
c. Situasi Abnormal/Tidak biasa	91 (dengan angka)
d. Manajemen Kerja	95 (dengan angka)
e. Security & Safety Awareness	94 (dengan angka)
<b>2. Penilaian Kepribadian</b>	
a. Sikap/Perilaku	96 (dengan angka)
b. Tanggung Jawab	95 (dengan angka)
c. Kerjasama	94 (dengan angka)
d. Kerapian	93 (dengan angka)
<b>3. Prosentase Kehadiran</b>	
a. Ijin	0 hari
b. Sakit	0 hari
c. Tanpa Keterangan	0 hari
<b>4. Jumlah hari bekerja</b>	<b>40</b> hari

Catatan :

Tarakan, 19 Februari 2025

**KEPALA BADAN LAYANAN UMUM  
KANTOR UNIT PENYELENGGARA  
BANDAR UDARA KELAS I UTAMA JUWATA**



**AGUSTONO**  
NIP. 19690831 199103 1 001

**SUPERVISOR**



**ASRURI R.M**  
NIP. 19890710 201012 1 005

Lampiran 5  
SERTIFIKAT *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

