

**KETIDAKSESUAIAN PAGAR PERIMETER DI BANDARA
INTERNASIONAL HANG NADIM TERHADAP REGULASI
DJPU NOMOR KP 601 TAHUN 2015
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025



Disusun oleh:

CECILIA RIJA MANGGITA S
NIT. 30622006

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**KETIDAKSESUAIAN PAGAR PERIMETER DI BANDARA
INTERNASIONAL HANG NADIM TERHADAP REGULASI
DJPU NOMOR KP 601 TAHUN 2015
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun oleh:

CECILIA RIJA MANGGITA S
NIT. 30622006

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

KETIDAKSESUAIAN PAGAR PERIMETER DI BANDARA INTERNASIONAL HANG NADIM TERHADAP REGULASI DJPU NO KP 601 TAHUN 2015

Oleh:

Cecilia Rija Manggita S
NIT : 30622006

Program DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor / OJT



ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722

Dosen Pembimbing



PARAMITA D N, S.S.T, M.S. ASM
NIP. 19890102 201012 2 006

Mengetahui,
Vice President Airport Operation
PT Bandara Internasional Batam



KHOUFAN RIZKI OKTARIAN
NIP. PE043-18722

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji
pada tanggal 4 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai
salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji,

Ketua

Sekertaris

Anggota



FIRDAUS
NIP. PNS047-1722

ARNOLD MARANTINO D
NIP. CE186-1722

PARAMITA DWI N
NIP. 19890102 201012 2 006

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, Laporan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawabnya selama melaksanakan OJT yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini, terutama kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa
2. Kedua Orang Tua, atas doa, semangat, dan dukungan yang diberikan
3. Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Direktur Utama Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
5. Bapak Arnold Marantino Daniswara, selaku *On the Job Training Instructor*
6. Ibu Paramita Dwi N, S, S.T., Ms.Asm, selaku pembimbing *On the Job Training*
7. Seluruh senior dan karyawan dinas Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam
8. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Progam Studi MTU
9. Rekan-rekan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam, atas kebersamaan dan kerjasamanya.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis tulisakan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan *On The Job Training* (OJT).

Penulis menyadari keterbatasan kemampuan waktu dalam penyusunan. Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan, kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Batam, 15 Februari 2025

Cecilia Rija Manggita S
NIT. 30622006



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN...	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
10.1	L
atar Belakang	1
10.2	M
aksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum.....	6
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	11
BAB III TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Bandar Udara.....	13
3.2 Apron.....	14
3.3 Garbarata	14
3.4 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	15
3.5 <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	16
3.6 Pagar Perimeter	17
3.7 Daerah Keamanan Terbatas.....	19
BAB IV PELAKSANAAN OJT	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	20
4.1.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	20
4.1.2 <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	22
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	25
4.3 Permasalahan.....	25
4.4 Penyelesaian Masalah.....	29
BAB V PENUTUP	30
5.1 Kesimpulan.....	30

5.2 Saran.....	31
DAFTAR PUSTAKA	33
LAMPIRAN	34



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandara Hang Nadim	6
Tabel 2.2 Data Apron	7
Tabel 2.3 Data Taxiway	7
Tabel 2.4 Data Parking Stand	8
Tabel 2.5 Data Fasilitas dan Peralatan Bandara.....	9
Tabel 2.6 Data Karakter Fisik Runway	10



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3 Struktur Organisasi Direktorat Operasi PT BIB	11
Gambar 4.1 Patroli di Sisi Udara	23
Gambar 4.2 Barcode Fasilitas Keamanan Penerbangan.....	24
Gambar 4.3 Penyortiran Barang Sitaan.....	24
Gambar 4.4 X-ray di Loading Dock	25
Gambar 4.5 Kondisi Parimeter tertimbun tanah atau longsor.....	26
Gambar 4.6 Kondisi drainase yang rusak.....	27
Gambar 4.7 Kondisi tanah di bawah perimter.....	28
Gambar 4.8 Kondisi Perimeter yang tidak berkawat	28



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu sekolah tinggi kedinasan yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang bertugas menyelenggarakan program pendidikan profesional khususnya di bidang penerbangan. Sesuai dengan visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu menjadi perguruan tinggi vokasi yang unggul, menghasilkan lulusan yang kompeten di bidang penerbangan, serta mampu bersaing secara nasional dan global. Maka dari itu, diselenggarakannya pendidikan dan pelatihan penerbangan untuk menghasilkan insan penerbangan yang senantiasa memegang teguh Lima Citra Manusia Perhubungan dalam memberikan pelayanan jasa yang baik kepada masyarakat.

Praktik Kerja Lapangan/PKL (*On the Job Training/OJT*) adalah Latihan kerja mengaplikasikan pengetahuan dan ilmu yang di dapat selama menjalani Pendidikan program studi Manajemen Transportasi Udara sesuai dengan tingkat program studi masing-masing selama waktu yang ditetapkan. Politeknik Penerbangan Surabaya memfasilitasi Mahasiswa Manajemen Transportasi udara untuk melaksanakan *On The Job Training* sesuai dengan ilmu yang didapatkan serta mengaplikasikannya dalam bentuk praktik bekerja agar kelak para Mahasiswa yang telah dinyatakan lulus dapat dengan segera menyesuaikan diri dengan lingkungan kerjanya.

Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* merupakan salah satu kegiatan Mahasiswa 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 mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Pelaksanaan *On The Job Training* ini dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu Bandar Udara

Internasional Hang Nadim Batam pada kurun waktu 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025. *On The Job Training* merupakan kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh semua Mahasiswa untuk melakukan pengukuran terhadap setiap Mahasiswa dalam melaksanakan praktik kerja langsung serta memberikan pengalaman kerja dimana setelah menempuh pendidikan akan dihadapkan dalam lingkungan kerja yang sedemikian rupa. Melalui pelaksanakan *On The Job Training* selama 3 bulan ini diharapkan para peserta diklat atau Mahasiswa mampu menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori yang dilaksanakan didalam kelas atau laboratorium kemudian dipraktikkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan.

Dengan adanya praktik kerja lapangan ini, nantinya diharapkan dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mampu mengembangkan daya pikir serta melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan yang kompleks yang dapat timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On The Job Training*. Dengan melakukan analisa serta mengambil keputusan yang tepat ,cepat serta dapat dipertanggungjawabkan dalam melaksanakan tugas pemberian pada layanan transportasi udara.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

1. Agar Mahasiswa *On the Job Training* memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang di hadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
2. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar.
3. Mengetahui segala bentuk kegiatan yang dilakukan pada unit kerja dibidang pelayanan.
4. Menumbuhkan pola pikir yang kritis.
5. Membangun karakter Mahasiswa dalam hal berkomunikasi, bersosialisasi, dan berkoordinasi dalam dunia kerja.

Adapun maksud pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Mengaplikasikan ilmu pengetahuan secara nyata di lapangan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Mengetahui segala bentuk kegiatan yang dilakukan pada unit kerja dibidang pelayanan
3. Melatih kerjasama Mahasiswa dengan personel lain, maupun pada unit-unit yang lain.
4. Membentuk kemampuan Mahasiswa dalam berkomunikasi pada materi / substitusi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).
5. Melatih ketanggapan Mahasiswa dalam menghadapi permasalahan yang ada di lingkungan On The Job Training (OJT).



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandara Hang Nadim Batam dengan kode IATA BTH dan kode ICAO WIDD, yang terletak di di Jl. Hang Nadim No.01, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau merupakan salah satu bandara internasional utama di Indonesia. Nama bandara ini diambil dari Laksamana Hang Nadim, seorang tokoh legendaris dari Kesultanan Malaka. Bandara ini memiliki sejarah yang menarik dan memainkan peran penting dalam pengembangan ekonomi dan transportasi di wilayah Batam dan sekitarnya.

Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam beroperasi pertama kali pada hari Minggi, 1 Januari 1984. Lebih lanjut setelah setahun bandara beroperasi, pada tahun 1985 bandara mulai melayani rute penerbangan langsung seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Lampung, Pekanbaru, Medan, Palembang dan Padang. Kemudian berlanjut di tahun 1994 memulai penerbangan internasional pertama dengan melayani rute Malaysia dan Singapura. Saat ini Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dapat menampung sebanyak 26 pesawat dengan kapasitas maksimal yang dapat mendarat yaitu Boeing-747.

Pada tahun 1990-an, landasan pacu bandara diperpanjang menjadi 4.025 meter, menjadikannya salah satu landasan pacu terpanjang di Indonesia. Selain itu, fasilitas bandara juga ditingkatkan, termasuk terminal penumpang yang lebih modern dan kapasitas yang lebih besar. Pengembangan ini memungkinkan bandara untuk melayani lebih banyak penerbangan dan penumpang, serta menarik maskapai penerbangan internasional untuk beroperasi di Batam.

Bandar Udara Internasional Hang Nadim pada awalnya merupakan bandara milik pemerintah yaitu melalui BP Batam. Yang kemudian pada tanggal 20 Desember 2021 dialihkan menjadi kepemilikan PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) dan menandatangi perjanjian KPBU selama 25

tahun. Dan berhak untuk mengelola, mengembangkan, mengoptimalkan dan mengoperasikan Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam.

PT Bandara Internaional Batam (PT BIB) adalah badan usaha yang didirikan berdasar pada hukum Republik Indonesia yang berlokasi di Kota Batam, Kepulauan Riau. Yang bertempat di Jl. Hang Nadim No. 1, Batu Besar, Kecamatan Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau. Di dalam perusahaan ini terdapat tiga pemegang saham yaitu PT Angkasa Pura I dengan 51%, Incheon Internasional Airport Corporation dengan 30%, dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan 19% saham yang dimiliki. Melalui skema kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang diprakarsai oleh BP Batam, PT Angkasa Pura I, Incheon Internasional Airport Corporation dan PT Wijaya Karya (Persero) dan membentuk sebuah konsorsium. Berdasarkan ketentuan peraturan KPBU berhak melaksanakan proyek berdasarkan surat No. B31/KA/BU.01/3/2021 tanggal 30 Maret 2021. Konsorsium tersebut membentuk Badan Usaha Pelaksana untuk proyek KPBU Bernama PT Bandara Internasional Batam (PT BIB) pada tanggal 20 Desember 2021 dan kemudian menandatangani perjanjian KPBU dengan BP Batam No. 47/SPJ/KA/12/2021 dan 0001/BIB 2021 pada tanggal 21 Desember 2021.

Dengan pengelolaan selama 25 tahun kedepan, selama periode tersebut PT BIB berhak mengelola, mengembangkan dan mengoperasikan Bandar Udara Internasional Batam. Sebagai salah satu pintu masuk jalur udara ke Pulau Batam. Terdapat beberapa layanan maskapai yang melayani penerbangan domestic diantaranya Garuda Indonesia, Lion Air, Batik Air, Wings Air, Citilink, Nam Air, Super Air Jet dan beberapa maskapai kargo seperti My Indo Airlines dan Angkasa Pura Logistik. Rute internasional saat ini dilayani oleh Malindo dengan tujuan Subang, Malaysia.

2.2 Data Umum

Adapun data umum dari Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Umum Bandara Hang Nadim

Data Umum	Keterangan
Nama Bandar Udara	Hang Nadim
Status Operasi	Umum
Penggunaan	Internasional
Hirearki	PS
Klasifikasi	4E
Pengelola	PT. Angkasa Pura Indonesia
Provinsi	Kepulauan Riau
Kota	Batam
Kecamatan	Nongsa
Kelurahan	Batu Besar
Alamat Bandar Udara	Jl. Hang Nadim, Batu Besar, Batam
Lokasi (ARP)	01° 07' 24.33" LU 104° 06' 55.34" BT
Critical Aircraft	Boeing 777-400
Pesawat Beroperasi	Boeing 737-900
Dokumen Pendukung	Sertifikat Bandar Udara, AEP
Airnav Indonesia	(Kantor Cabang Pembantu Batam) Perum LPPNPI Kantor Cabang Batam, Gedung Operasi Bandar Udara Hang Nadim - Batam, Kelurahan Batu Besar Kecamatan Nongsa Kota Batam

a. Apron

Adapun data apron dari Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah sebagai berikut :

Tabel 2.2 Data Apron

Fasilitas	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
Parking Stand AE1-AE7 AD1-AD9	Concrete	PCN.75 R/C/X/T	690.50 X 76.80
Parking Stand AE8-AE12	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	240.00 X 150.00
Parking Stand AR1-AR3	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	255.00 X 59.00
APRON BAT	Concrete	PCN.69 R/C/X/T	-
APRON FLY BEST	Concrete	PCN.5 R/C/Z/U	-
APRON Cargo	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	-

b. *Taxiway*

Adapun data *Taxiway* dari Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah sebagai berikut :

Tabel 2.3 Data *Taxiway*

Taxiway	Permukaan	Kekuatan	Dimensi
Taxiway A	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	148.50 X 23.00
Taxiway B	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	297.00 X 23.50
Taxiway C	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	148.50 X 23.00
Taxiway D	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	297.00 X 23.00
Taxiway E	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	171.50 X 23.00
Taxiway F	Asphalt	PCN.85 F/C/X/T	2800 x 23.00
	Concrete	PCN.85 R/B/X/T	850.00 X23.00
Taxiway G	Concrete	PCN.85 F/C/X/T	850.00 X23.00
Taxiway H	Concrete	PCN.85 R/C/Z/U	190.00 X5.00
Taxiway J	Asphalt	PCN.5 R/C/Z/U	40.00 X 10.00

Taxiway K	Asphalt	PCN.5 R/C/Z/U	60.00 X36.00
Taxiway L	Concrete	PCN.69 R/C/X/T	235.00 X 24.00

c. *Parking Stand*

Adapun data *Parking Stand* dari Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah sebagai berikut :

Tabel 2.4 Data *Parking Stand*

Parking Stand	Koordinat		Keterangan
AD 1	01 °07'12.00''N	104°06'53.50''L	ATR72
AD 2	01 °07'12.90''N	104°06'54.30''L	ATR72
AD 3	01 °07'13.70''N	104°06'55.10''L	ATR72
AD 4	01 °07'15.60''N	104°06'51.60''L	B735
AD 5	01 °07'16.60''N	104°06'52.40''E	B735
AD 6	01 °07'18.81''N	104°06'55.15''E	B735
AD 7	01 °07'20.59''N	104°06'56.77''E	B735
AD 8	01 °07'22.50''N	104°06'58.29''E	B735
AD 9	01 °07'24.26''N	104°06'59.98''E	B735
AE 1	01 °07'29.09''N	104°07'01.57''E	B735
AE 2	01 °07'27.93''N	104°07'03.17''E	B735
AE 3	01 °07'29.81''N	104°07'04.71''E	B735
AE 4	01 °07'18.23''N	104°06'52.92''E	B744
AE 5	01 °07'20.06''N	104°06'55.53.''E	B744
AE 6	01 °07'21.88''N	104°07'57.14''E	B744
AE 7	01 °07'23.71''N	104°07'58.75''E	B744
AE 8	01 °07'25.59''N	104°07'00.38''E	B744
AE 9	01 °07'27.38''N	104°07'01.99''E	B744
AE 10	01 °07'27.38''N	104°07'03.54''E	B744
AE 11	01 °07'27.38''N	104°07'05.22''E	B744
AE 12	01 °07'27.38''N	104°07'06.17''E	B739-ER

d. Data Fasilitas dan Peralatan Bandara

Adapun data Fasilitas dan Peralatan Bandara dari Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah sebagai berikut :

Tabel 2.5 Data Fasilitas dan Peralatan Bandara

No	Deskripsi Lahan	Dimensi (m ²)/ Kapasitas	Lokasi
1	Runway 04-22	4025 x 45 m	Bandara
2	Taxiway	4701 x 23 m	Bandara
3	Aircraft stand AD1 – AD9 & AE1-AE7	690.5 x 76.8 m Concrete / 53.030,4 m ²	Bandara
	Aircraft stand AR1 – AR3 stand	255 x 59 m Asphalt/ 15.045 m ²	
	Aircraft stand AE8 – AE12	240 x 150 m Concrete/ 36.000 m ²	
	Apron Flybest	Concrete	
	Apron Batam Aero Technic	Concrete	
4	Helicopter Landing Area (2 Buah)	2.882,5	Bandara
	Taxiway Helicopter Landing Area	1.000	
	RWY strip	150 m	
	ILS	4500 (GP, MM, Localizer)	
	DVOR	96,25	
	NDB	36	
5	Rescue Equipment	-	Bandara
6	Approach and Runway Lighting	PALS CAT 1 900 m, MALS 420 m	Bandara
7	PAPI	White/ Red	Bandara
8	Threshold Light Color WBar	Green, Green	Bandara
9	RWY edge LGT LEN, spacing color INTST	NIL	Bandara

10	RWY end LGT color WBAR	Red, uni directional inset light	Bandara
11	Apron Flood Light	AE1 – AE12	Bandara
12	Apron Edge Light	Blue, omni directional elevated light	Bandara
13	Fuelling Facilities/ Capacity	-	Bandara
14	Genset/ Power Supply	-	Bandara
15	Terminal Penumpang	30.024 m ²	Bandara
16	Terminal kargo dan pos	-	
17	Tempat parkir kendaraan	2000mo 1000 motor 2 slot bus 5 slot taksi	Bandara
18	Tempat parkir GSE	-	Bandara
19	Service Road	-	Bandara
20	Sewage Treatment Plan	-	Bandara

e. Karakter Fisik *Runway*

Adapun data Karakter Fisik *Runway* dari Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam adalah sebagai berikut :

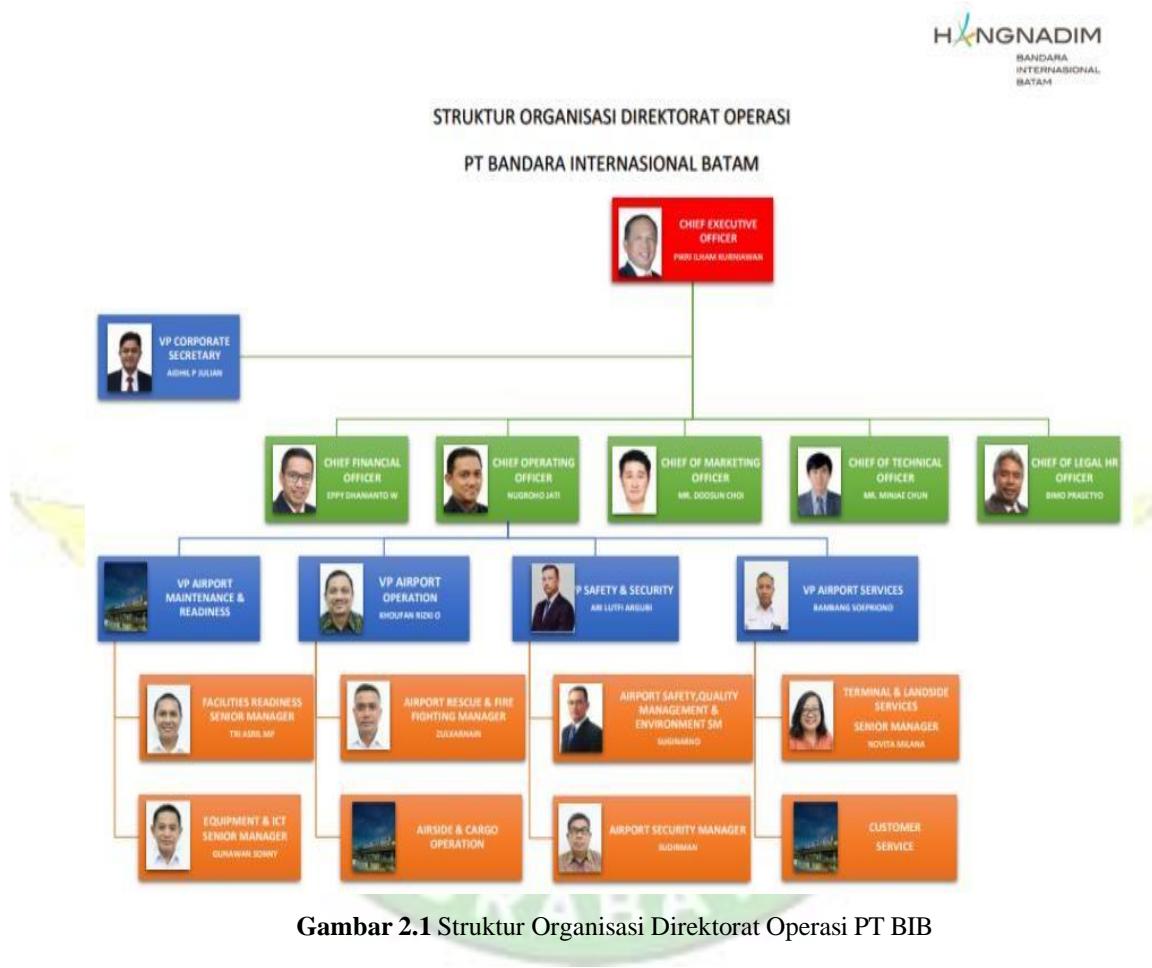
Tabel 2.6 Data Karakter Fisik Runway

<i>Designations RWY NR</i>	<i>True BRG</i>	<i>Dimensions of RWY (M)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	<i>THR coordinate RWY end coordinates THR geoid undulation</i>
1	2	3	4	5
1	04	041.93°	4 025 x 45	85/F/C/X/T Asphalt
2	22	221.93°	4 025 x 45	85/F/C/X/T Asphalt

<i>THR elevation z and highest elevation of TDZ</i>	<i>Slope of RWY-SWY</i>	<i>SWY dimensions (M)</i>	<i>CWY dimensions (M)</i>	<i>Strip dimensions (M)</i>

<i>of precision APP</i>				
<i>RWY</i>				

2.2 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2.1 Struktur Organisasi Direktorat Operasi PT BIB

Susunan Organisasi PT Bandara Internasional Batam, terdiri dari:

- Direktur Utama atau disebut Chief Executive Officer;
- Direktur Hukum dan Sumber Daya Manusia atau disebut Chief of Legal and Human Resource Officer;
- Direktur Keuangan atau disebut Chief of Financial Officer;
- Direktur Pemasaran atau disebut Chief of Marketing Officer;
- Direktur Teknik atau disebut Chief Technical Officer;

- F. Direktur Operasi atau disebut Chief Operation Officer;
- G. Vice President Internal Audit;
- H. Vice President Corporate Secretary;
- I. Vice President Human Capital Management;
- J. Vice President Legal;
- K. Vice President Finance;
- L. Vice President Accounting;
- M. Vice President Aviation Marketing;
- N. Vice President Business Development;
- O. Vice President Maintenance & Facility;
- P. Vice President Airport Construction Projects;
- Q. Vice President Airport Services;
- R. Vice President Airport Operation Management;
- S. Vice President Safety & Security Management.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandara, sebagai gerbang utama suatu wilayah atau negara, memiliki peran krusial dalam konektivitas dan pertumbuhan ekonomi. Secara etimologis, istilah "bandara" berasal dari gabungan kata "bandar" dan "udara", yang secara harfiah berarti pelabuhan udara. Namun, dalam konteks yang lebih luas, bandara tidak hanya sekadar tempat pesawat mendarat dan lepas landas. Ia merupakan suatu sistem kompleks yang melibatkan berbagai aspek, mulai dari infrastruktur fisik, operasional penerbangan, hingga pelayanan penumpang dan logistik.

Regulasi yang berlaku, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang¹ *Aerodrome Standards*, mendefinisikan bandar udara sebagai “kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan untuk pesawat terbang mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat parkir pesawat terbang, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya.” Definisi ini menekankan pada aspek fisik bandara sebagai suatu kawasan yang memiliki batas-batas yang jelas dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung.

Bandara sebagai sebuah sistem juga melibatkan interaksi antara berbagai pihak, seperti operator bandara, maskapai penerbangan, penumpang, petugas keamanan, dan penyedia layanan lainnya. Interaksi ini membentuk suatu ekosistem yang kompleks, di mana setiap pihak memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing. Oleh karena itu, pengelolaan bandara yang efektif memerlukan koordinasi yang baik antara semua pihak terkait, serta pemahaman yang mendalam tentang dinamika operasional dan kebutuhan pengguna jasa bandara.

3.2 Apron

Apron merupakan area penting di bandar udara yang berfungsi sebagai tempat parkir pesawat, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar, dan aktivitas lainnya yang terkait dengan penanganan pesawat di darat. Secara sederhana, apron dapat diibaratkan sebagai "halaman parkir" pesawat di bandar udara. Namun, apron bukan hanya sekadar tempat parkir, tetapi juga merupakan area yang kompleks dengan berbagai fasilitas dan prosedur yang mengatur pergerakan pesawat dan kendaraan lainnya.

Menurut Annex 14 ICAO, apron adalah "area di darat di bandar udara yang diperuntukkan untuk parkir pesawat, bongkar muat penumpang, kargo, pos, pengisian bahan bakar, perawatan, atau kegiatan lainnya yang terkait dengan operasional pesawat udara." Definisi ini menekankan pada fungsi apron sebagai tempat untuk berbagai aktivitas yang terkait dengan penanganan pesawat di darat. Sementara itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 mendefinisikan apron sebagai "suatu area di bandar udara yang dipergunakan untuk parkir pesawat udara, kegiatan bongkar muat barang, penumpang, pos, pengisian bahan bakar dan kegiatan lainnya yang terkait dengan operasional pesawat udara." Definisi ini serupa dengan definisi ICAO, namun lebih rinci dalam menyebutkan jenis-jenis kegiatan yang dapat dilakukan di apron.

Apron memiliki peran yang sangat penting dalam kelancaran operasional bandar udara. Desain dan tata letak apron harus mempertimbangkan berbagai faktor, seperti jenis pesawat yang beroperasi, volume lalu lintas penerbangan, dan kebutuhan fasilitas pendukung. Apron juga harus dilengkapi dengan marka dan rambu yang jelas untuk memandu pergerakan pesawat dan kendaraan lainnya. Selain itu, keamanan apron juga menjadi perhatian utama, dengan adanya prosedur dan personel keamanan yang bertugas untuk mencegah akses yang tidak sah dan memastikan keselamatan semua pihak yang beraktivitas di area tersebut.

3.3 Garbarata

Garbarata, atau yang juga dikenal sebagai *Aviobridge*, merupakan fasilitas penting di bandar udara yang berfungsi sebagai jembatan penghubung antara

terminal bandara dengan pesawat terbang. Keberadaan garbarata memungkinkan penumpang untuk naik dan turun pesawat dengan lebih mudah, aman, dan nyaman, tanpa harus berjalan di landasan pacu atau menggunakan tangga konvensional.

Menurut Annex 14 ICAO, garbarata harus dirancang dan dioperasikan sedemikian rupa sehingga aman dan nyaman bagi penumpang, termasuk bagi penumpang yang memiliki keterbatasan fisik. Garbarata juga harus dilengkapi dengan sistem pengamanan yang memadai untuk mencegah akses yang tidak sah dan melindungi penumpang dari cuaca buruk. Sementara itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 mendefinisikan garbarata sebagai "fasilitas yang menghubungkan antara terminal penumpang dengan pesawat udara untuk memudahkan penumpang naik dan turun pesawat udara." Definisi ini menekankan pada fungsi garbarata sebagai jembatan penghubung yang memudahkan penumpang.

Garbarata memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan efisiensi dan kenyamanan perjalanan udara. Dengan menggunakan garbarata, penumpang tidak perlu lagi berjalan jauh di landasan pacu, yang dapat berbahaya terutama saat cuaca buruk atau kondisi lingkungan yang tidak mendukung. Selain itu, garbarata juga membantu mempercepat proses *boarding* dan *deboarding* pesawat, sehingga dapat mengurangi waktu *turnaround* pesawat dan meningkatkan kapasitas bandar udara.

3.4 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan salah satu unit penting dalam operasional bandar udara yang bertanggung jawab atas pengaturan dan pengendalian pergerakan pesawat udara serta kendaraan di area apron. Apron adalah area di bandar udara yang digunakan untuk parkir pesawat, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar, dan aktivitas lainnya yang terkait dengan penanganan pesawat di darat. AMC memiliki peran krusial dalam memastikan keselamatan, efisiensi, dan kelancaran pergerakan di area ini.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 tentang Persyaratan dan Prosedur Lisensi Personel Bandar Udara, mendefinisikan *Apron Movement Control* sebagai "personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melakukan pengawasan terhadap menjaga, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penempatan parkir pesawat¹udara." Definisi ini menekankan pada aspek kompetensi dan wewenang yang dimiliki oleh personel AMC dalam menjalankan tugas.

Apron Movement Control tidak hanya bertugas mengatur pergerakan pesawat, tetapi juga kendaraan lain yang beroperasi di apron, seperti kendaraan *ground support equipment* (GSE), kendaraan pengisi bahan bakar, dan kendaraan katering. Pengaturan ini meliputi penentuan jalur yang aman, pengaturan parkir, dan koordinasi dengan pihak terkait, seperti pilot, petugas *ground handling*, dan petugas keamanan. Tujuannya adalah untuk mencegah terjadinya tabrakan, kemacetan, atau kejadian lain yang dapat mengganggu operasional penerbangan.

Apron Movement Control juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua aktivitas di apron dilakukan sesuai dengan standar keselamatan dan prosedur yang berlaku. Mereka harus menjaga kondisi apron secara terus-menerus, mengidentifikasi potensi bahaya, dan mengambil tindakan korektif jika diperlukan. Hal ini meliputi pemeriksaan kondisi permukaan apron, pencahayaan, marka, dan fasilitas lainnya yang terkait dengan keselamatan penerbangan.

3.5 Aviation Security (AVSEC)

Annex 17 menetapkan standar dan rekomendasi praktik (SARPs) yang harus diikuti oleh negara-negara anggota ICAO dalam menyelenggarakan keamanan penerbangan. Secara nasional, regulasi tentang *aviation security* di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Menurut Annex 17 ICAO, *aviation security* adalah "kombinasi dari sumber daya manusia, peralatan, dan prosedur yang diterapkan untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum." Definisi ini menekankan pada

tiga komponen utama *aviation security*, yaitu sumber daya manusia yang terlatih dan kompeten, peralatan keamanan yang canggih, dan prosedur yang jelas dan efektif. Sementara itu, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan keamanan penerbangan sebagai "suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum." Definisi ini lebih menekankan pada tujuan *aviation security*, yaitu memberikan perlindungan kepada penerbangan dari berbagai ancaman.

Aviation security tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah, tetapi juga seluruh pihak terkait, seperti operator bandara, maskapai penerbangan, petugas keamanan, dan penumpang. Setiap pihak memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing dalam menjaga keamanan penerbangan. Misalnya, operator bandara bertanggung jawab untuk menyediakan fasilitas keamanan yang memadai, maskapai penerbangan bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang dan barang bawaan, dan penumpang juga memiliki tanggung jawab untuk mematuhi peraturan keamanan yang berlaku.

3.6 Pagar Perimeter

Pagar perimeter adalah garis pertahanan fisik yang krusial dalam arsitektur keamanan suatu wilayah, terutama pada area yang memiliki tingkat kerawanan tinggi seperti bandar udara. Fungsi utamanya adalah untuk membatasi akses yang tidak sah, mencegah penyusupan, dan melindungi aset serta personel di dalam area tersebut. Pagar perimeter bukan sekadar penghalang fisik, namun juga memiliki peran psikologis, yaitu sebagai sinyal visual yang menunjukkan batasan wilayah dan mengurangi potensi niat jahat.

Dalam konteks global, standar keamanan bandar udara diatur oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) melalui Annex 17 dari Konvensi Chicago. Annex 17 menekankan pentingnya pagar perimeter yang kuat dan dilengkapi dengan sistem pengawasan yang memadai untuk melindungi area bandar udara dari ancaman eksternal. Secara nasional, regulasi tentang pagar perimeter di Indonesia diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM

80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Peraturan ini mengadopsi standar internasional dan menyesuaikannya dengan kondisi serta kebutuhan keamanan penerbangan di Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 mendefinisikan pagar perimeter sebagai "pagar yang mengelilingi area terbatas di bandar udara untuk mencegah akses yang tidak sah." Definisi ini menekankan pada fungsi pagar perimeter sebagai penghalang fisik yang membatasi akses ke area tertentu. Namun, regulasi ini tidak memberikan detail teknis yang spesifik mengenai konstruksi dan spesifikasi pagar perimeter.

Untuk detail yang lebih spesifik, kita merujuk pada Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015 pada BAB 2 Pasal 3 ayat (2) tentang Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memenuhi persyaratan:

- a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
- b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainasi ataualur pembuangan air,
- c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter;
- d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
- e. Tersedia perawatan perimeter;
- f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan; dan
- g. Dilengkapi pintu darurat

Regulasi DJPU Nomor KP 601 TAHUN 2015 juga mengatur tentang *clear zone*, yaitu area di sekitar pagar perimeter yang harus bebas dari penghalang seperti bangunan atau pepohonan. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa pagar perimeter dapat terpantau dengan baik oleh petugas keamanan dan tidak ada celah yang memungkinkan pelaku kejahatan untuk menyusup masuk. Dengan

demikian, pagar perimeter tidak hanya berfungsi sebagai penghalang fisik, tetapi juga sebagai bagian dari sistem keamanan yang terintegrasi dan komprehensif.

3.7 Daerah Keamanan Terbatas

Daerah Keamanan Terbatas adalah area di bandar udara yang memiliki tingkat risiko tinggi terhadap keamanan dan memerlukan pengendalian akses yang ketat. Area ini umumnya meliputi landasan pacu, landas hubung, apron, area penyimpanan bahan bakar, dan fasilitas penting lainnya yang jika terganggu dapat membahayakan penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 mendefinisikan Daerah Keamanan Terbatas sebagai "daerah-daerah di sisi udara bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi sehingga dilakukan langkah pengendalian, di mana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan." Definisi ini menekankan pada dua aspek utama Daerah Keamanan Terbatas, yaitu identifikasi area berisiko tinggi dan pengendalian akses melalui pemeriksaan keamanan.

Regulasi mengatur bahwa akses ke Daerah Keamanan Terbatas hanya diberikan kepada personel yang memiliki kepentingan dan izin yang sah. Setiap orang yang memasuki Daerah Keamanan Terbatas harus melalui pemeriksaan keamanan yang ketat, termasuk pemeriksaan identitas, barang bawaan, dan kendaraan. Selain itu, Daerah Keamanan Terbatas juga dilengkapi dengan sistem pengawasan yang memadai, seperti kamera pengawas, sensor, dan alarm, yang dipantau secara terus-menerus oleh petugas keamanan.

Tujuan utama dari pengaturan Daerah Keamanan Terbatas adalah untuk mencegah akses yang tidak sah ke area-area vital di bandar udara, melindungi fasilitas dan personel dari ancaman eksternal, serta memastikan kelancaran operasional penerbangan. Dengan pengendalian akses yang ketat dan pengawasan yang ketat, Daerah Keamanan Terbatas dapat meminimalisir risiko terjadinya tindakan melawan hukum, seperti sabotase, terorisme, atau pencurian.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Mahasiswa D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di dua unit wilayah kerja di Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam, yaitu Unit *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSEC).

4.1.1 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang bertanggung jawab atas pengaturan dan pengawasan pergerakan pesawat udara serta kendaraan di area apron, yaitu area parkir pesawat di bandara. Fungsi utama AMC adalah untuk menjamin keamanan, kelancaran, dan efisiensi operasional penerbangan di darat.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2021, AMC bertugas untuk:

1. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron.
2. Melakukan pemanduan parkir pesawat udara.
3. Mengoperasikan garbarata (jembatan penghubung antara terminal dan pesawat).
4. Mengevaluasi dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di apron.
5. Berkommunikasi dengan pilot dalam hal pengaturan pergerakan pesawat di apron, khusus untuk personel pelayanan pergerakan sisi udara yang bertugas di menara.
6. Menganalisa seluruh kegiatan dan fasilitas di apron.

Program *On the Job Training* (OJT) di unit *Apron Movement Control* (AMC) memberikan pengalaman langsung dalam mendukung operasional

bandara, khususnya dalam memastikan kelancaran dan keamanan pergerakan pesawat di apron. Berbagai aktivitas operasional yang dilakukan bertujuan untuk meningkatkan pemahaman mengenai sistem manajemen pergerakan pesawat di darat.

Salah satu tanggung jawab utama dalam operasional apron adalah pencatatan data penerbangan, termasuk waktu kedatangan dan keberangkatan pesawat, serta pengunggahan informasi ke dalam sistem. Selain itu, pengisian formulir garbarata menjadi bagian penting dalam memastikan kelancaran proses boarding dan disembarkasi penumpang. Akurasi dalam pencatatan ini sangat diperlukan untuk mendukung efisiensi operasional penerbangan.

Jadwal penerbangan harus selalu diperbarui dan disinkronkan dengan sistem manajemen data penerbangan. Jika terdapat perubahan atau penerbangan tambahan yang belum terdaftar, proses input data perlu dilakukan untuk menjaga keteraturan jadwal dan meminimalisir kesalahan informasi. Dalam operasional apron, penentuan *parking stand* menjadi aspek krusial yang memerlukan pertimbangan berbagai faktor, seperti jenis dan ukuran pesawat, jadwal penerbangan, serta lokasi ruang tunggu penumpang. Pemilihan lokasi parkir yang tepat bertujuan untuk mengoptimalkan penggunaan apron agar tetap efisien dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Pemeriksaan dan validasi dokumen yang berkaitan dengan operasional apron menjadi bagian dari tanggung jawab dalam memastikan kesesuaian dengan standar operasional prosedur (SOP) yang berlaku. Proses ini bertujuan untuk menjamin kelancaran aktivitas operasional sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan. Sebagai bagian dari standar keselamatan dan kenyamanan kerja, kebersihan apron harus selalu terjaga. Pengelolaan kebersihan mencakup pengumpulan dan pembuangan sampah di area operasional, yang bertujuan untuk mencegah potensi bahaya yang dapat mengganggu aktivitas penerbangan.

Komunikasi yang efektif dengan maskapai penerbangan dan petugas menara pengawas (ATC) menjadi aspek penting dalam memastikan koordinasi pergerakan pesawat di apron berjalan dengan baik. Kejelasan dalam penyampaian informasi sangat diperlukan untuk menghindari miskomunikasi yang dapat mengganggu kelancaran operasional penerbangan. Dengan berbagai keterampilan yang diperoleh selama program *On the Job Training* ini, pemahaman yang lebih mendalam mengenai operasional apron dapat dikembangkan, sehingga mampu menerapkan prinsip-prinsip manajemen bandara dalam konteks akademik maupun profesional.

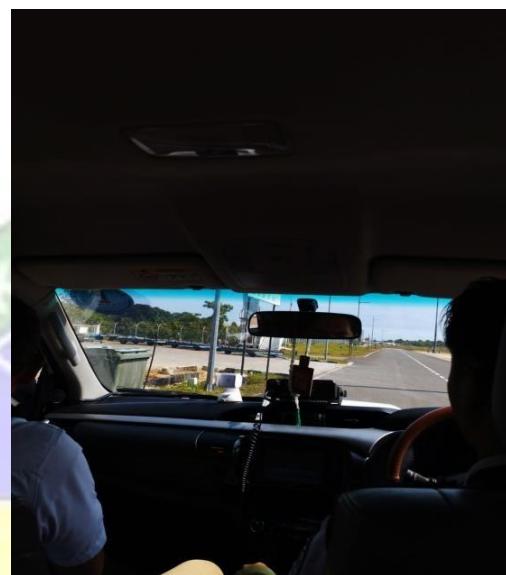
4.1.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel keamanan penerbangan yang memiliki peran krusial dalam menjaga keamanan dan keselamatan seluruh aktivitas di lingkungan bandar udara. Mereka bertanggung jawab untuk melindungi penumpang, awak pesawat, personel darat, masyarakat, dan instansi terkait dari tindakan melawan hukum yang dapat mengancam keselamatan penerbangan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, setiap petugas penerbangan diwajibkan memiliki Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) atau lisensi. Lisensi ini diperoleh melalui pendidikan khusus keamanan penerbangan dan ujian yang diselenggarakan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan. Lisensi yang berlaku selama dua tahun ini menunjukkan kompetensi petugas keamanan penerbangan (AVSEC) dan memberikan kewenangan yang sah untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU).

Unit *Aviation Security* (AVSEC) memberikan pengalaman langsung dalam menjaga keamanan serta kelancaran operasional bandara. Tugas yang dijalankan mencakup pengawasan, pemeriksaan keamanan, serta kegiatan administratif untuk memastikan standar keselamatan penerbangan terpenuhi. Salah satu tanggung jawab utama adalah pelaksanaan patroli di area sisi udara guna mengidentifikasi dan mencegah potensi gangguan keamanan. Patroli ini mencakup pengamatan

terhadap keberadaan satwa liar yang dapat membahayakan penerbangan serta pemeriksaan kondisi infrastruktur seperti drainase untuk memastikan tidak ada kerusakan yang dapat menghambat operasional bandara. Hasil patroli kemudian dilaporkan kepada petugas terkait untuk ditindaklanjuti sesuai dengan prosedur yang berlaku.



Gambar 4.1 Patroli di Sisi Udara

Selain itu, pengawasan dilakukan di *Passenger Security Check Point* (PSCP) untuk memastikan keamanan penumpang dan barang bawaan. Tanggung jawab dalam tugas ini meliputi mengarahkan penumpang dalam proses pemeriksaan menggunakan mesin x-ray dan *walkthrough metal detector*, serta memberikan edukasi mengenai peraturan keamanan penerbangan guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan penumpang terhadap prosedur keselamatan. Di *Aviation Operation Control Center* (AOCC), berbagai tugas administratif dilaksanakan, termasuk merekap data kehadiran dan ketidakhadiran pegawai yang memerlukan ketelitian dalam pencatatan. Selain itu, pengelolaan barang sitaan hasil pemeriksaan keamanan juga dilakukan, mencakup proses identifikasi, kategorisasi, dan pendataan barang, serta pelabelan pada fasilitas penyimpanan barang sitaan (faskenpen) menggunakan sistem barcode untuk memudahkan pelacakan dan pengelolaan.



Gambar 4.2 Barcode Fasilitas Keamanan Penerbangan



Gambar 4.3 Penyortiran Barang Sitaan

Sebagai bagian dari pengawasan keamanan, pemeriksaan kendaraan yang memasuki *Restricted Security Area* (RSA) di Gerbang Utama dilakukan untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang masuk memiliki izin yang sah serta tidak membawa barang-barang terlarang yang dapat mengancam keamanan bandara. Proses ini bertujuan untuk mencegah potensi risiko keamanan yang dapat mengganggu operasional penerbangan. Selain itu, pemeriksaan barang bawaan pegawai maupun penumpang di *Loading Dock* juga menjadi bagian dari tugas pengawasan sebelum barang menuju area kedatangan atau daerah keamanan terbatas. Langkah ini dilakukan guna memastikan bahwa barang yang dibawa

tidak melanggar peraturan keamanan penerbangan serta tidak membahayakan keselamatan penerbangan.



Gambar 4.4 X-ray di Loading Dock

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Jadwal Kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam dilakukan selama 2 bulan terhitung mulai tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan tanggal 28 Februari 2025. *On The Job Training* (OJT) di unit AMC dilaksanakan mulai tanggal 8 Januari sampai dengan 11 Februari 2025 dan di unit AVSEC dilaksanakan mulai tanggal 12 Februari sampai dengan 26 Februari 2025.

4.3 Permasalahan

Pagar perimeter merupakan elemen krusial dalam sistem keamanan bandar udara, berfungsi sebagai garis pertahanan fisik untuk mencegah akses tidak sah dan melindungi aset serta personel. Regulasi Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU) Nomor KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara secara rinci mengatur persyaratan teknis dan operasional pagar perimeter. Penelitian ini mengkaji ketidaksesuaian pagar perimeter di Bandara Internasional Hang Nadim Batam terhadap regulasi tersebut, dengan fokus pada kondisi fisik pagar dan dampaknya terhadap keamanan bandara.

Observasi lapangan di Bandara Internasional Hang Nadim Batam menemukan beberapa ketidaksesuaian pagar perimeter dengan standar yang ditetapkan dalam regulasi. Pertama, sebagian pagar perimeter tersebut tertimbun tanah, mengurangi ketinggian efektif pagar dan berpotensi memudahkan penyusupan. Kondisi ini melanggar ketentuan regulasi yang mensyaratkan tinggi pagar yang cukup untuk mencegah orang melolospatinya.



Gambar 4.5 Kondisi Parimeter tertimbun tanah atau longsor

Kedua, ditemukan drainase yang rusak di bawah pagar perimeter. Kerusakan ini menciptakan celah yang cukup besar bagi orang atau hewan untuk masuk ke area terbatas, mengkompromikan keamanan bandara. Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015 secara jelas melarang adanya celah atau bukaan pada pagar perimeter yang dapat memfasilitasi akses tidak sah.



Gambar 4.6 Kondisi drainase yang rusak

Ketiga, tanah di bawah pagar perimeter mengalami penurunan, mengakibatkan pagar menjadi tidak stabil dan berpotensi roboh. Kondisi ini tidak hanya mengurangi efektivitas pagar sebagai penghalang fisik, tetapi juga membahayakan personel keamanan dan pengguna jasa bandara. Regulasi mensyaratkan pagar perimeter terbuat dari bahan yang kuat dan tahan terhadap kerusakan, serta stabil untuk memastikan integritas pagar.



Gambar 4.7 Kondisi tanah di bawah perimenter

Keempat, kondisi pagar pembatas yang tampak berkarat dan mengalami degradasi signifikan mengindikasikan adanya pelanggaran terhadap standar infrastruktur keamanan yang ditetapkan. Pagar yang tidak kokoh dan tidak berkawat dengan baik dapat menjadi celah keamanan, memungkinkan akses ke area sensitif bandar udara, yang berpotensi membahayakan keamanan operasional penerbangan.



Gambar 4.8 Kondisi perimenter yang tidak berkawat

Ketidaksesuaian pagar perimeter di Bandara Internasional Hang Nadim Batam terhadap Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015 menimbulkan risiko keamanan yang signifikan. Kondisi pagar yang tidak memenuhi standar dapat mempermudah penyusupan, sabotase, atau tindakan kriminal lainnya yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan jiwa manusia. Oleh karena itu, perlu tindakan korektif segera untuk memperbaiki kondisi pagar perimeter dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

4.4 Penyelesaian Masalah

Mengatasi permasalahan ketidaksesuaian pagar perimeter di Bandara Internasional Hang Nadim Batam terhadap Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015, beberapa saran konstruktif diajukan. Pertama, perbaikan dan pemeliharaan pagar perimeter harus menjadi prioritas utama. Ini mencakup pembersihan area pagar dari timbunan tanah, perbaikan atau penggantian gorong-gorong yang rusak, dan penstabilan fondasi pagar di area tanah yang turun. Selain itu, inspeksi rutin dan berkala terhadap seluruh pagar perimeter, dilengkapi dengan program pemeliharaan preventif, penting untuk mencegah kerusakan lebih lanjut dan memastikan pagar selalu dalam kondisi optimal.

Kedua, peningkatan sistem pengawasan di sekitar perimeter perlu dilakukan. Optimalisasi penempatan kamera pengawas dengan cakupan yang memadai, dikombinasikan dengan peningkatan intensitas patroli rutin oleh petugas keamanan, dapat membantu memantau kondisi pagar secara *real-time* dan mencegah potensi penyusupan. Ketiga, evaluasi keamanan komprehensif terhadap seluruh sistem keamanan perimeter bandara, termasuk pagar, gerbang, dan sistem pengawasan lainnya, perlu dilakukan. Evaluasi ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi kerentanan dan memberikan rekomendasi perbaikan yang diperlukan. Dengan implementasi saran-saran ini secara komprehensif dan berkelanjutan, diharapkan Bandara Internasional Hang Nadim Batam dapat meningkatkan keamanan perimeter secara signifikan dan memenuhi standar regulasi yang berlaku.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan observasi lapangan yang dilakukan di Bandara Internasional Hang Nadim Batam, dapat disimpulkan bahwa terdapat ketidaksesuaian pagar perimeter terhadap Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015. Ketidaksesuaian ini meliputi kondisi pagar yang tertimbun tanah, kerusakan pada drainase di bawah pagar, dan penurunan tanah yang menyebabkan ketidakstabilan pagar. Kondisi-kondisi ini secara signifikan mengurangi efektivitas pagar perimeter sebagai garis pertahanan fisik dan berpotensi memfasilitasi akses tidak sah ke area terbatas bandara.

Implikasi dari ketidaksesuaian ini adalah meningkatnya risiko keamanan terhadap operasional bandara, personel, dan fasilitas di dalamnya. Potensi penyusupan, sabotase, atau tindakan kriminal lainnya menjadi lebih tinggi akibat kondisi pagar yang tidak memenuhi standar. Oleh karena itu, tindakan korektif dan mitigasi yang komprehensif sangat diperlukan untuk mengatasi permasalahan ini dan memastikan keamanan bandara sesuai dengan regulasi yang berlaku.

Kegiatan On the Job Training (OJT) bagi Mahasiswa/i Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara merupakan kesempatan berharga untuk meningkatkan mutu pembelajaran dan memperoleh pengetahuan praktis yang belum didapatkan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Personil AMC dan AVSEC Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam menunjukkan responsivitas tinggi terhadap pertanyaan dan keluhan seputar pelaksanaan OJT, serta memberikan pemaparan yang relevan dengan materi perkuliahan. Hal ini membantu Mahasiswa/i memahami seluk-beluk kegiatan penerbangan di unit AMC dan AVSEC tanpa khawatir akan kekeliruan informasi.

Melalui OJT, Mahasiswa/i dapat menerapkan ilmu yang telah dipelajari, memperoleh gambaran dunia kerja, dan mengamati langsung proses kerja personil

di bandar udara. Setiap pekerjaan yang dilakukan selama OJT diawasi dan dibimbing oleh supervisor, sehingga Mahasiswa/i merasa sangat terbantu dalam mendalami kegiatan di unit AMC dan AVSEC. Pengalaman berharga ini tidak hanya membekali Mahasiswa/i dengan keterampilan teknis, tetapi juga menumbuhkan pemahaman mendalam tentang dinamika operasional bandar udara, etika kerja profesional, dan pentingnya kolaborasi tim dalam industri penerbangan yang kompleks.

5.2 Saran

Menanggapi permasalahan ketidaksesuaian pagar perimeter di Bandara Internasional Hang Nadim Batam terhadap Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015, tindakan korektif dan mitigasi yang komprehensif diperlukan untuk memastikan keamanan bandara.

Untuk mengatasi permasalahan ketidaksesuaian pagar perimeter di Bandara Internasional Hang Nadim Batam, serangkaian tindakan korektif dan mitigasi perlu diimplementasikan. Langkah-langkah perbaikan meliputi penyingkiran tanah yang menimbun pagar, perbaikan atau penggantian gorong-gorong yang rusak, serta perbaikan dan penstabilan area tanah yang turun di bawah pagar. Inspeksi rutin terhadap seluruh pagar perimeter dan program pemeliharaan preventif juga krusial untuk mencegah kerusakan lebih lanjut. Pengawasan perlu ditingkatkan dengan optimalisasi Tersedia jarak pandang di sekitar pembatas fisik, diberi penerangan pada titik tertentu atau tempat-tempat yang dapat diduga rawan penyusupan, tersedianya jalan inspeksi dan dilengkapi dengan pintu darurat serta penempatan kamera pengawas dan peningkatan patroli rutin oleh petugas keamanan.

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal, setiap Mahasiswa/i dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya yaitu menambah waktu pelaksanaan OJT diharapkan bisa lebih dari 2 bulan agar Mahasiswa/I bisa mempelajari unit komersial

sebagaimana yang terdapat di surat pengantar OJT, karena dirasa belum cukup untuk mempelajari ilmu dilapangan.



DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization (ICAO).** (n.d.). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes.* Montreal, Canada: ICAO.
- International Civil Aviation Organization (ICAO).** (n.d.). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security.* Montreal, Canada: ICAO.
- Politeknik Penerbangan Surabaya.** (2024). *Pedoman Laporan On The Job Training Manajemen Transportasi Udara.* PEDOMAN OJT MTU 2024 V3. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.** *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran ¹ Negara Republik Indonesia Nomor 4956.* ² Jakarta: Sekretariat Negara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139.** Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.** Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2021 tentang Tugas dan Tanggung Jawab Apron Movement Control (AMC).** Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Regulasi Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 tentang Persyaratan dan Prosedur Lisensi Personel Bandar Udara.** Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Regulasi DJPU Nomor KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara.** Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Kegiatan On The Job Training



Lampiran 2. Jadwal Unit AMC

JADWAL ON JOB TRAINING (UNIT AMC)

SISWA POLTEKBANG SURABAYA

PAGI : 06:30 - 13:30
SIANG : 14:00 - 20:30

Keterangan :

P: Pagi (06.30 – 13.30)

S: Siang (14.00 – 20.30)

L: Libur

Lampiran 3. Jadwal Unit AVSEC



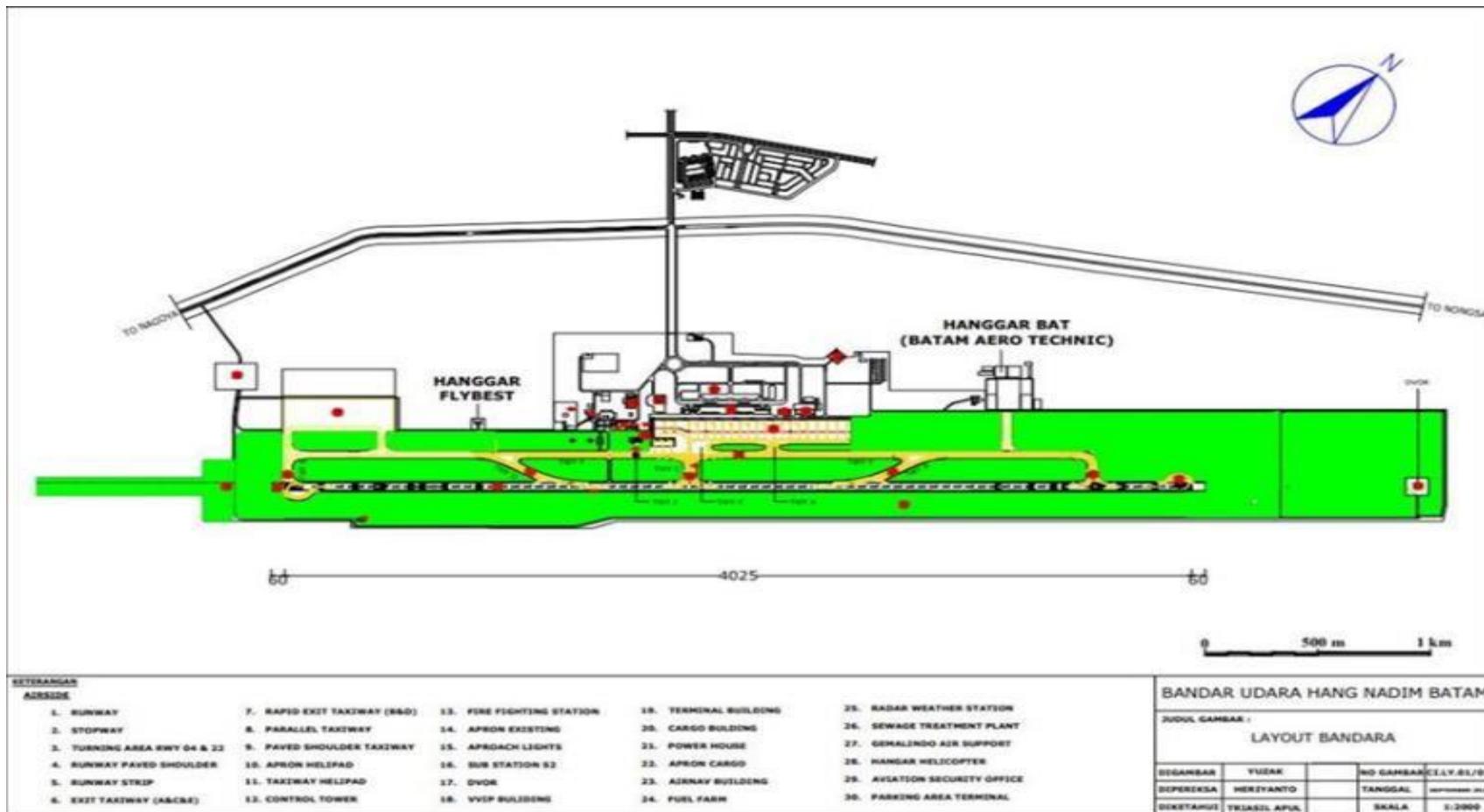
No	Nama	Februari 2025																		
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
1	Dandy Auzan Firdaus	PSCP	HBSCP	PTR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB			
2	Cecilia Rija Manggita	PSCP	LD	PTR	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB			
3	Muhammad Chesa Ramadhan	OFFICE	OFFICE	OFFICE	L	L	PSCP	HBSCP	PTR	KARGO	PB	L	L	HBSCP	PSCP	KARGO	PTR	AR		
4	Clarisa Cornelisia Vanka	AOCC	AOCC	AOCC	L	L	PSCP	LD	PTR	MG	PB	L	L	LD	PSCP	MG	PTR	DF		
5	Verel Joustika Abdul Rahman	HBSCP	PSCP	KARGO	L	L	HBSCP	PSCP	KARGO	PTR	AR	L	L	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE	OFFICE		
6	Nazwa Putri Rahmawati	LD	PSCP	MG	L	L	LD	PSCP	MG	PTR	DF	L	L	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC	AOCC		

Keterangan :

- OFFICE : Staff Administrasi Airport Security Kantor Selatan
- AOCC : Ruangan AOCC Airport Security
- PSCP : Area pemeriksaan Passanger Security Check Point
- PTR : Bertugas bersama Tim Patroli
- HBSCP : Area pemeriksaan Hold Bagage Security Check Point
- MG : Pos Main Gate
- KARGO : Pemeriksaan Barang di Gudang Kargo
- LD : Loading Dock
- PB : Pemeriksaan Boarding Pass

Catatan : Jadwal dapat berubah sewaktu-waktu apabila diperlukan.

Lampiran 4. Layout Bandara



Lampiran 5. Layout Apron

