

**PENGARUH INKONSISTENSI PERSONEL AVIATION
SECURITY TERHADAP PEMERIKSAAN TANDA IZIN MASUK
PADA *CHECK-IN AREA* BANDAR UDARA EL TARI KUPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
TANGGAL 06 JANUARI – 28 FEBRUARI 2025**



Disusun Oleh :

MUHAMMAD LASYKAR LAYASTACHLIVAN FILARD
NIT 30622019

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

**PENGARUH INKONSISTENSI PERSONEL *AVIATION*
SECURITY TERHADAP PEMERIKSAAN TANDA IZIN MASUK
PADA *CHECK-IN AREA* BANDAR UDARA EL TARI KUPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
TANGGAL 06 JANUARI – 28 FEBRUARI 2025**



Disusun Oleh :

MUHAMMAD LASYKAR LAYASTACHLIVAN FILARD
NIT 30622019

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGARUH INKONSISTENSI PERSONEL AVIATION SECURITY TERHADAP PEMERIKSAAN TANDA IZIN MASUK PADA CHECK-IN AREA BANDAR UDARA EL TARI KUPANG LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Oleh :

MUHAMMAD LASYKAR LAYASTACHLIVAN FILARD
NIT. 30622019

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

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJT1

Dosen Pembimbing

YOSSA GALUH DARHANTIAN
NIP. 20247301

Dr. DIDI HARIYANTO, M.Pd.
NIP.19650118 199009 1 001

Mengetahui,
AIRPORT RESCUE, FIRE FIGHTING &
SECURITY DEPT HEAD



HERY DENY MARJONO
NIP. 20240650

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 28 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*


Tim Penguji,

Ketua




YOSSA GALUH DARHANTIAN
NIP. 20247301

Sekretaris



MARIANI LAPUIMAKUNI
NIP. 20244807

Anggota



Dr. DIDI HARIYANTO, M.Pd
NIP. 19650118 199009 1 001

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 PENGARUH INKONSISTENSI PERSONEL AVIATION SECURITY TERHADAP PEMERIKSAAN TANDA IZIN MASUK PADA *CHECK-IN AREA* BANDAR UDARA EL TARI KUPANG di Bandar Udara El Tari 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 pelaksanaan On the Job Training ini, terutama kepada :

1. Orang tua
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Aidhil Philip Julian, selaku *General Manager*
4. Bapak Yossa Galuh Darhantian selaku *On the Job Training Instructor*
5. Bapak Didi Hariyanto, M.Pd., selaku pembimbing *On the Job Training*
6. Kedua Orang Tua, atas doa, semangat, dan dukungan yang diberikan
7. Seluruh senior *Aviation Security, Apron Movement Control* dan *Airport Commercial* di Bandar Udara El Tari
8. Seluruh Dosen dan Civitas Akademika Program Studi MTU
9. Rekan-rekan On the Job Training, atas kebersamaan dan kerjasamanya

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.

Kupang, 28 Februari 2025



Muhammad Lasykar Layastachlivan Filard

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	6
1.2.1 Bagi Kampus	6
1.2.2 Bagi Taruna	6
1.3 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	7
BAB II PROFIL LOKASI OJT	8
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari	8
2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang	10
2.2.1 Identitas Umum Bandar Udara El Tari Kupang	11
2.2.2 Identitas Lokasi Bandar Udara El Tari Kupang	11
2.2.3 Data Aerodrome Bandar Udara El Tari Kupang	12
2.2.4 Layout Ground Terminal Bandar Udara El Tari Kupang	15
2.2.5 Layout First Floor Terminal Bandar Udara El Tari Kupang	15
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang.....	18
2.2.1 Pengertian Struktur Organisasi	18
2.2.2 Bentuk Struktur Organisasi	18
2.2.3 Bentuk Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang	20
BAB III TINJAUAN TEORI.....	22
3.1 Regulasi Keamanan Penerbangan	22
3.2 Pengertian Keamanan Penerbangan	25
3.3 Daerah-Daerah pada Bandar Udara.....	25
3.4 Aviation Security.....	26

3.5 <i>Access Control</i> pada Bandar Udara.....	27
3.6 Tanda Izin Masuk pada Bandar Udara.....	28
3.7 Kualitas Kinerja.....	32
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	37
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	37
4.1.1 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	37
4.1.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	48
4.1.3 <i>Airport Commercial</i>	55
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	60
4.3 Permasalahan yang Ditemukan	62
4.3.1 Inkonsistensi ketika Pemeriksaan terhadap Petugas Bandar Udara	63
4.3.2 Inkonsistensi ketika Pemeriksaan Rombongan Pejabat Instansi	66
4.3.3 Inkonsistensi ketika Dilaksanakan Pemeriksaan Pada Protokoler.....	66
4.4 Penyelesaian Permasalahan.....	67
4.3.1 Penyelesaian Permasalahan yang Sudah Dilaksanakan.....	67
4.3.2 Penyelesaian Permasalahan yang Sudah Dilaksanakan.....	69
BAB V PENUTUP	71
5.1 Kesimpulan.....	71
5.2 Saran.....	72
5.2.1 Saran dari Kegiatan <i>On The Job Training</i>	72
5.2.2 Saran untuk Permasalahan yang Ditemukan	72
DAFTAR PUSTAKA	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pesawat Garuda DC-3	8
Gambar 2. 2 Layout Aerodrome	12
Gambar 2. 3 Layout Ground Terminal.....	15
Gambar 2. 4 Layout First Floor	15
Gambar 3. 1 Boarding Pass	28
Gambar 3. 3 Pas Bandar Udara Visitor.....	30
Gambar 3. 2 Pas Bandar Udara Permanen.....	30
Gambar 4. 1 Apel Pagi Avsec	39
Gambar 4. 2 Kegiatan di PSCP	42
Gambar 4. 3 Kegiatan di Pos Tiga	44
Gambar 4. 4 Kegiatan di Pos Empat	46
Gambar 4. 5 Kegiatan di Pos Kedatangan	48
Gambar 4. 6 Kegiatan Pengisian Data SIOPSIKOM.....	51
Gambar 4. 7 Kegiatan Marshalling	52
Gambar 4. 8 Pengoperasian Aviobridge	53
Gambar 4. 9 Inspeksi Harian Landside	54
Gambar 4. 10 Kegiatan di Komersial.....	57
Gambar 4. 11 Pengisian Data Tahunan di Tahun 2024	58
Gambar 4. 12 Inspeksi Tenant	59
Gambar 4. 13 Menyusun Advertising Space Plan	60
Gambar 4. 14 Jadwal Kegiatan On the Job Training	61
Gambar 4. 15 Bukti Pelanggaran Petugas Bandar Udara	65
Gambar 4. 16 Bukti Pelanggaran Petugas Bandar Udara	65
Gambar 4. 17 Autogate di Bandar Udara Juanda.....	70

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Identitas Umum Bandar Udara El Tari	11
Tabel 2. 2 Identitas Lokasi Bandar Udara El Tari	11
Tabel 2. 3 Spesifikasi Landasan Bandar Udara El Tari	13
Tabel 2. 4 Klasifikasi Parking Stand.....	13
Tabel 2. 5 Spesifikasi Penerangan Runway	14
Tabel 2. 6 Spesifikasi Marka Runway	14
Tabel 2. 7 Fasilitas Terminal.....	17



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah pendidikan tinggi di bawah Kementerian Perhubungan Indonesia, dengan tugas pokok melaksanakan pendidikan profesional program diploma bidang keahlian teknik dan keselamatan penerbangan yang terbuka bagi umum. Keberadaan Poltekbang Surabaya diawali dengan pemanfaatan aset Kantor Wilayah III Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Surabaya pada tahun 1989 dengan nama Pusdiklat Penerbangan Surabaya sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 1989 tentang Penyelenggaraan Pusat Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Surabaya. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan, dibentuklah organisasi pendidikan dan pelatihan penerbangan bersama selain di Surabaya juga di Medan, Palembang, Makassar dan Jayapura, dengan tugas pokok dan fungsi menyelenggarakan diklat, operasional rutin dan membangun sarana dan prasarana. Dalam perkembangannya sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 32 Tahun 2017 tanggal 8 Mei 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya, instansi ini berubah menjadi Politeknik Penerbangan Surabaya yang tugas pokoknya adalah menyelenggarakan pendidikan vokasi, penelitian, dan pengabdian masyarakat di bidang penerbangan.

Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara merupakan salah satu program studi vokasi di bidang manajemen penerbangan dibawah naungan kampus Politeknik Penerbangan Surabaya. Didirikan pada bulan Juli 2015 berdasarkan Surat Keputusan No. 408/M/Kp/VII/2015, Politeknik Penerbangan Surabaya menyelenggarakan program studi ini untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja di industri penerbangan, khususnya di bidang manajemen penerbangan. Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara diselenggarakan dengan

tujuan utama untuk mendukung kemajuan industri-industri baru dan meningkatkan kualitas industri-industri yang ada saat ini di bidang penerbangan. Dalam melaksanakan program Pendidikan, program studi Manajemen Transportasi Udara mewajibkan taruna untuk mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT) sebagai syarat kelulusan yang wajib ditempuh oleh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.

On the Job Training (OJT) atau Praktek Kerja Lapangan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan, merupakan kegiatan mahasiswa dalam lingkungan kerja nyata. Program ini bertujuan untuk meningkatkan keterampilan dan etika profesional, sekaligus memberikan kesempatan bagi mahasiswa dalam mengaplikasikan ilmu serta keterampilan yang telah diperoleh selama pendidikan sesuai dengan kurikulum yang berlaku. Adapun untuk lokasi *On the Job Training* sangat bermacam-macam. Pada tahun ajaran 2024/2025 taruna prodi Manajemen Transportasi Udara melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar udara Angkasa Pura Indonesia dan Bandar udara Unit Penyelenggara Bandar Udara dibawah kementerian perhubungan. Sehingga mereka semua melaksanakan kegiatan magang yang tersebar di seluruh Indonesia, mulai dari kegiatan *OJT* yang dilaksanakan di wilayah bandar udara Yogyakarta, Solo, Semarang hingga menuju ke wilayah Ternate, Maluku Utara. Adapun taruna diwajibkan untuk melaksanakan kegiatan *on the job training* pada 3 unit bandar udara, yakni unit *Aviation Security*, *Apron Movement Control*, dan *Airport Commercial*. Sehingga diharapkan mampu meningkatkan kompetensi taruna di bidang keamanan, pengawasan, keterampilan di sisi udara, dan juga manajemen bisnis bandar udara. Untuk lokasi dari *ojt* yang peneliti laksanakan sendiri yakni berada di Bandar Udara El Tari Kupang, Nusa Tenggara Timur.

Menurut Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 bandar udara adalah suatu area di daratan dan/atau perairan dengan batas tertentu yang berfungsi sebagai lokasi pendaratan dan lepas landas pesawat udara, tempat penumpang naik dan turun, serta bongkar muat barang. Kawasan ini juga berperan sebagai titik perpindahan intra dan antarmoda transportasi, dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta berbagai fasilitas utama dan pendukung lainnya (Dairse, 2009). Bandar udara dibedakan menjadi bandar udara umum, bandar udara khusus, bandar udara domestik, bandar udara internasional, bandar udara pengumpul (hub), dan bandar udara pengumpan. Menurut KM 39 Tahun 2024, daerah-daerah di bandar udara meliputi daerah keamanan terbatas, daerah steril, daerah terbatas, dan daerah publik (Perhubungan, 2005). Daerah-daerah tersebut memerlukan petugas *aviation security* dalam memastikan keamanan dari daerah-daerah tersebut, sehingga terhindar dari bahaya maupun adanya barang ilegal masuk.

Bandar Udara Internasional El Tari Kupang merupakan bandar udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia yang terletak di Provinsi Nusa Tenggara Timur tepatnya di Kelurahan Penfui, Kecamatan Maulafa, Kota Kupang (Yohanes Don Bosco and Ika Fathin Resti Martanti, 2023). Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki batas laut dengan Australia (pulau Rote) dan juga Republik Demokratik Timor Leste. Kawasan perbatasan negara kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dengan Republik Demokratik Timor Leste (RDTL) di Provinsi NTT merupakan perbatasan darat. (Asiva Noor Rachmayani, 2015). Bandar Udara ini memiliki sistem keamanan yang terstruktur sesuai dengan regulasi internasional, nasional, maupun regulasi yang ditetapkan oleh Bandar Udara El Tari sendiri. Sistem keamanan bandar udara adalah sebuah sistem yang dimiliki bandar udara untuk melindungi bandar udara, penumpang, maupun pesawat yang memiliki regulasi ketat dan terstruktur. Sistem keamanan bandar udara memiliki personel yang berada di garda terdepan dalam memastikan bandar udara aman dari segala bentuk

bahaya baik dari luar maupun dari dalam. Personel tersebut adalah personel keamanan bandar udara atau biasa disebut *aviation security*. Bandar udara ini memiliki daerah keamanan terbatas, daerah steril, daerah terbatas, dan daerah publik, serta ada tambahan yakni daerah keamanan terkendali yang berfungsi memisahkan antara pengantar dan penumpang.

Aviaton Security (Avsec) adalah personel keamanan penerbangan yang telah memiliki lisensi dan diberi tugas untuk memastikan keamanan di lingkungan bandar udara, baik untuk kepentingan penumpang, bandar udara, maupun keselamatan proses penerbangan (Yunika and Astutik, 2023). Dalam melakukan tugas dan tanggung jawabnya, personel *Aviation Security* memiliki standar operasional prosedur yang harus dipenuhi karena berkaitan langsung dengan keamanan bandar udara, sehingga harus melalui prosedur yang sangat ketat. Petugas *Aviation Security* memiliki pokok pengawasan keselamatan penerbangan yang sudah diatur dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009, yakni pada pasal 312 ayat 2 yang berbunyi “*Pengawasan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya yang meliputi : audit; inspeksi; pengamatan (surveillance); dan pemantauan (monitoring).*” Sehingga pokok pengawasan yang harus dilakukan oleh petugas *aviation security* adalah kegiatan audit, inspeksi, pengamatan, dan pemantauan. Adapun petugas *aviaton security* juga memiliki petunjuk teknis yang sudah diatur dalam KM 39 Tahun 2024. Dalam peraturan tersebut dijabarkan lebih detail mengenai tugas pokok dan fungsi yang harus dilaksanakan petugas avsec dalam melaksanakan tugasnya.

Tanda Izin Masuk adalah suatu dokumen atau kartu identitas resmi yang dikeluarkan oleh otoritas bandar udara ataupun menggunakan bukti pembayaran tiket penerbangan, yang memberikan izin kepada individu untuk memasuki daerah

keamanan terbatas bandar udara. Tanda izin masuk dimiliki oleh pegawai dan penumpang. Untuk tanda izin masuk pegawai berupa pas bandar udara, izin ini biasanya diberikan kepada petugas bandar udara, awak pesawat, pekerja, atau individu yang memiliki keperluan khusus di dalam area operasional bandar udara, dengan mempertimbangkan aspek keamanan dan peraturan yang berlaku. Pas bandar udara bukan hanya sebagai tanda izin masuk, melainkan juga sebagai fungsi kontrol terhadap petugas, bahwa siapapun yang memiliki pas bandar udara diperbolehkan memasuki daerah yang diizinkan sesuai dengan apa yang tertulis di Pas Bandar udara. Adapun untuk tanda izin masuk yang dimiliki oleh penumpang adalah *boarding pass* (Karyadi and Hestiana, 2016).

Kegiatan pengamanan di Bandar Udara sudah diatur dalam aturan internasional, nasional, maupun aturan di masing-masing bandar udara. Hal ini tentu saja mewajibkan semua petugas untuk melaksanakan tugas sesuai dengan aturan-aturan yang telah berlaku. Namun, pada Bandar Udara yang peneliti jalani adalah di Bandar Udara El Tari Kupang masih banyak personel avsec yang tidak menjalankan tugas sesuai dengan prosedur yang telah berlaku terkhusus pada area check-in atau dalam dunia keamanan penerbangan di Bandar Udara El Tari Kupang disebut juga sebagai Pos Empat. Berbagai macam pelanggaran yang dilakukan adalah tidak memeriksa penumpang yang sudah memiliki *boarding pass* ataupun tidak karena alasan penumpang tidak mau diperiksa karena alasan ketepatan waktu maupun petugas bandar udara yang tidak dilakukan pemeriksaan terhadap kartu pas bandar udara, dengan alasan petugas *avsec* yang sudah mengenali petugas tersebut, sehingga tidak perlu dilaksanakan pengecekan. Oleh karena itu peneliti membuat laporan *on the job training* yang bertujuan untuk menganalisis kinerja petugas avsec dalam melaksanakan pemeriksaan tanda izin masuk penumpang maupun petugas pada area check-in dalam laporan *on the job training* yang berjudul PENGARUH INKONSISTENSI PERSONEL AVIATION SECURITY

TERHADAP PEMERIKSAAN TANDA IZIN MASUK PADA *CHECK-IN AREA* BANDAR UDARA EL TARI KUPANG

1.2 Maksud dan Manfaat

1.2.1 Bagi Kampus

Tujuan dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya, yang dilaksanakan pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5, adalah sebagai berikut :

1. Menghasilkan lulusan yang memperoleh sertifikat kompetensi sesuai dengan standar nasional dan internasional.
2. Menciptakan lulusan di bidang transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi baik di tingkat nasional maupun internasional.
3. Membantu mahasiswa memahami budaya kerja di industri penyelenggaraan jasa serta membangun pengalaman nyata dalam memasuki dunia industri penerbangan.
4. Mengembangkan kemampuan mahasiswa dalam melakukan komunikasi secara lisan maupun tulisan, terkait dengan materi dan substansi keilmuan dalam laporan *On The Job Training* (OJT).
5. Melatih kerjasama antar mahasiswa dengan personil lain serta unit-unit lainnya, sehingga menciptakan suasana tim yang positif serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

1.2.2 Bagi Taruna

Adapun beberapa rincian tujuan dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) bagi taruna, yaitu :

1. Memahami keadaan fisik, operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial di Bandar Udara tempat pelaksanaan OJT.
2. Mengetahui dan memahami berbagai masalah yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja, serta mencari solusi guna mengatasi permasalahan tersebut.

3. Mengenali fasilitas-fasilitas yang ada di Bandar Udara lokasi OJT, khususnya yang berkaitan dengan unit kerja operasional, komersial keamanan penerbangan, serta memahami fungsinya.
4. Mengembangkan kemampuan berkolaborasi dan berkoordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan, serta memiliki wawasan yang baik tentang organisasi di unit kerja masing-masing.

1.3 Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Memahami kebutuhan pekerjaan yang terjadi selama berada di lokasi *On The Job Training* (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Mengamati secara langsung dalam penerapan teknologi terapan di lokasi *On The Job Training* (OJT).
4. Membangun hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga terkait lainnya.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara El Tari

Bandar Udara El Tari Kupang, sebelumnya memiliki nama Pelabuhan Udara Penfui, terletak di Desa Penfui, Kecamatan Maulafa, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur. Bandar udara ini terletak kurang lebih 13 kilometer dari Kota Kupang dan berada di ketinggian 102 Meter di atas permukaan laut. Untuk pertama kalinya Bandar Udara ini didarati pesawat udara pada tahun 1928 oleh penerbang Amerika bernama Lamij Johnson.

Tahun 1944

Pada tahun 1944-1945, sebelum seperti saat ini, Bandar Udara ini diberi nama Lapangan Terbang Penfui

Tahun 1945 – 1960

Pada tahun ini, Lapangan Terbang Penfui, digunakan untuk kepentingan Angkatan Udara. Pada Tanggal 6 Mei 1950, diserahkan oleh militer Belanda kepada pemerintah Republik Indonesia, dan seiring berkembangnya waktu, kebutuhan akan angkutan udara semakin luas sehingga pada tahun 1960 mulai didarati oleh pesawat Garuda jenis DC 3



Gambar 2. 1 Pesawat Garuda DC-3

Tahun 1966

Pada tahun ini, Lapangan Terbang Penfui mulai dikelola oleh pelabuhan udara dengan dibantu Dinas Meteorologi – Departemen Perhubungan Udara, dan saat itu mulai diberlakukan kegiatan penerbangan sipil.

Tahun 1967

Pelabuhan udara ini ditetapkan menjadi pelabuhan udara kelas III. Oleh karena semakin meningkatnya kegiatan lalu lintas udara di Kupang, maka diterbitkanlah Surat Keputusan Bersama antara Menteri Perhubungan, Menteri Pertahanan, dan Menteri Keuangan, dengan nomor : KEP/30/IX/75, KM 393/3/PHB – 75 dan KEP. 927.A/MK/IV/8/75 mengenai Penggunaan bersama Pangkalan dan Pelabuhan Udara. Namun dalam surat tersebut menyatakan bahwa Pelabuhan Udara Penfui menjadi Pelabuhan Udara Sipil Kelas II.

Tahun 1988

Sejak tanggal 20 Desember 1988, Pelabuhan Udara Penfui diubah namanya menjadi Pelabuhan Udara El Tari Kupang sebagai bentuk mengenang jasa (almarhum) mantan Gubernur Nusa Tenggara Timur. Tanggal 20 Juni 1988 diresmikanlah Naskah Persetujuan Bersama antara Kepala Staf TNI-AU dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, nomor : rhubungan Udara, nomor : SEPERJAN/01/V/1988 DANDJU/1861/KUM.060/SS tentang Penggunaan Sebagian Areal Tanah Pangkalan TNI-AU El Tari Kupang sebagai bentuk pembangunan Bandar Udara El Tari Kupang beserta fasilitasnya. Kemudian berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 4/1995 tanggal 13 Januari 1995 tentang Penyempurnaan dan Penataan Kelas Bandar Udara, Bandar Udara El Tari berubah menjadi Bandar Udara Kelas I.

Tahun 1999

Pada tanggal 1 April 1999, Bandar Udara El Tari secara operasional sudah termasuk ke dalam naungan PT (PERSERO) Angkasa Pura I dengan Berita Acara Serah Terima Nomor : AU / 125 / UM.234 / 99 dan BA.25/PL.50/1999/DU tanggal 30 April 1999 dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Direktur Utama PT (PERSERO) Angkasa Pura I. kegiatan penyerahan ini sebagai bentuk tindakan lanjutan yang sudah diinstruksikan dalam Surat Menteri Keuangan No.S-4608/A/53/1997 tanggal 08 Oktober 1997 yang menyetujui adanya penggabungan Bandar Udara El Tari ke dalam naungan PT (PERSERO) Angkasa Pura I, lalu dihapuskan dari daftar inventaris Departemen Perhubungan dan ditetapkan sebagai penyertaan modal pemerintah ke dalam PT (PERSERO) Angkasa Pura I.

Tahun 2006

Sebagai pengelola bandar udara selanjutnya, PT (PERSERO) Angkasa Pura I mengadakan perbaikan dan perluasan terminal serta fasilitas bandar udara yang dimiliki secara bertahap di ruang kedatangan domestic, kemudian dilaksanakan penggantian fasilitas VASI dan PAPI pada tahun 2007 dan pembuatan jalan ke Gudang Kargo pada tahun 2008.

2.2 Data Umum Bandar Udara El Tari Kupang

Data umum merujuk kepada data yang bisa diketahui secara publik dari Bandar Udara El Tari Kupang. Data ini bisa diakses dan diketahui oleh semua orang melalui website <https://hubud.kemenhub.go.id/>. Hal ini mencakup data geografis daripada Bandar Udara El Tari Kupang, klasifikasi berdasarkan fasilitas landside maupun airside yang dimiliki, jumlah rute yang dilayani, *aerodrome data*, dan layout bandar udara.

2.2.1 Identitas Umum Bandar Udara El Tari Kupang

Identitas umum Bandar Udara El Tari Kupang meliputi nama dari bandar udara itu sendiri serta identitas yang bisa diketahui khalayak ramai mengenai Bandar Udara El Tari Kupang

1	Nama Bandar Udara	Bandar Udara El Tari
2	Nama Pengelola	PT Angkasa Pura Indonesia
3	Kode IATA	KOE
4	Kode ICAO	WATT
5	Klasifikasi	4C
6	Kantor Otoritas	Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Denpasar
7	Penggunaan	Domestik
8	Kelas	Non Kelas

Tabel 2. 1 Identitas Umum Bandar Udara El Tari

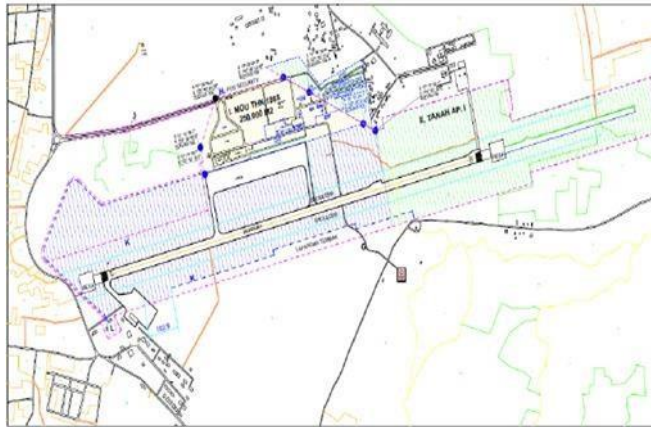
2.2.2 Identitas Lokasi Bandar Udara El Tari Kupang

Identitas lokasi dari Bandar Udara El Tari Kupang meliputi keterangan letak geografis dan koordinat.

1	Provinsi	Nusa Tenggara Timur
2	Kabupaten / Kota	Kupang
3	Kecamatan	Maulafa
4	Kelurahan / Desa	Penfui
5	Alamat Jalan	Jalan Adi Sucipto Terminal B
6	Lokasi ARP	10° 10' 40" LS 123° 39' 50" BT

Tabel 2. 2 Identitas Lokasi Bandar Udara El Tari

2.2.3 Data Aerodrome Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 2 Layout Aerodrome

No	Fasilitas	KETERANGAN					
		Dimensi (m)	PCN (m)	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	Apron :						
	Alfa (Aircraft stand 1-11)	405x105	PCN.42/ R/A/X/T	-	-	-	-
	Bravo (Aircraft Stand 12- 17)	173x73,2	PCN.35/ R/B/W/T	-	-	-	-
2	Taxiway :						
	Alfa	202,5 x 23	PCN.48 F/B/X/T	-	-	-	-
	Bravo	202,5 x 23	PCN.50 F/C/X/T	-	-	-	-

3	Runway :	2500 x 45	55				
	08		F/C/X/T	2500	2710	2560	2500
	26		Asphalt	2500	2650	2500	2500

Tabel 2. 3 Spesifikasi Landasan Bandar Udara El Tari

Berikut untuk Klasifikasi Parking Stand

Parking Stand	Lintang	Bujur	Kapasitas
1	10° 10' 11.26"S	123° 39' 58.54"E	ATR72
2	10° 10' 11.02"S	123° 39' 59.56"E	ATR72
3	10° 10' 10.78"S	123° 39' 00.58"E	ATR72
4	10° 10' 10.53"S	123° 39' 01.60"E	ATR72
5	10° 10' 10.29"S	123° 39' 02.63"E	ATR72
6	10° 10' 10.05"S	123° 39' 03.65"E	ATR72
7	10° 10' 10.10"S	123° 39' 04.85"E	B739ER
8	10° 10' 09.70"S	123° 39' 06.15"E	B739ER
9	10° 10' 09.35"S	123° 39' 07.58"E	B739ER
10	10° 10' 09.05"S	123° 39' 08.88"E	B739ER
11	10° 10' 08.54"S	123° 39' 09.97"E	B735
12	10° 10' 08.52"S	123° 39' 11.30"E	ATR72
13	10° 10' 08.28"S	123° 39' 12.31"E	ATR72
14	10° 10' 08.03"S	123° 39' 13.34"E	ATR72
15	10° 10' 07.79"S	123° 39' 14.36"E	ATR72
16	10° 10' 07.55"S	123° 39' 15.38"E	ATR72
17	10° 10' 07.35"S	123° 39' 16.22"E	C206

Tabel 2. 4 Klasifikasi Parking Stand

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

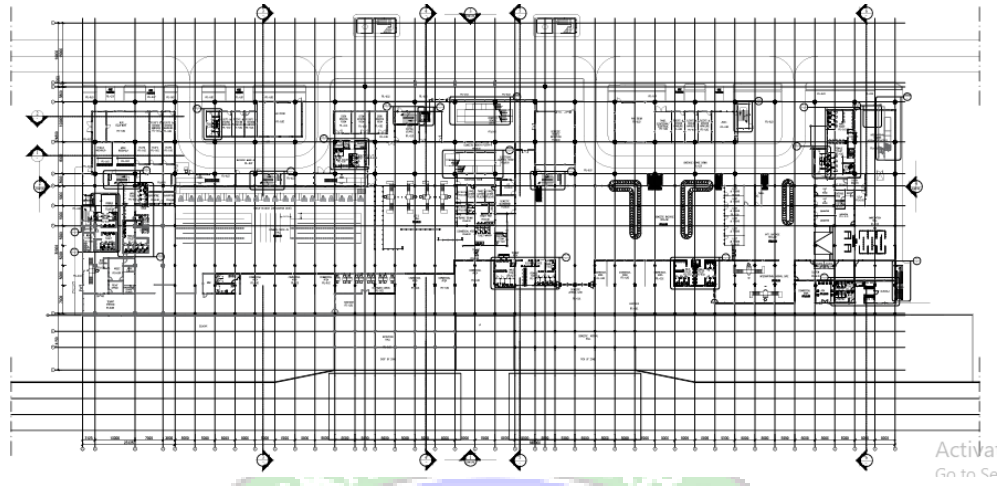
RWY Designator	APP LIGHT Type LEN	THR Light Colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
08	Nil	Green	PAPI left/3.00°	Nil
26	PALS, CATI 900m, LIH intensity in 5 stage brightness			

Tabel 2. 5 Spesifikasi Penerangan Runway

6	7	8	9	10
RWY Centre Line LGT Length Spacing Color	RWY Edge LGT LEN Spacing Color	RWY End LGT Color WBAR	SWY LGT LEN (m) Color	Keterangan
Nil	60m, White LIH intensity in 5 stage brightness	Red	Nil	RTIL Nil

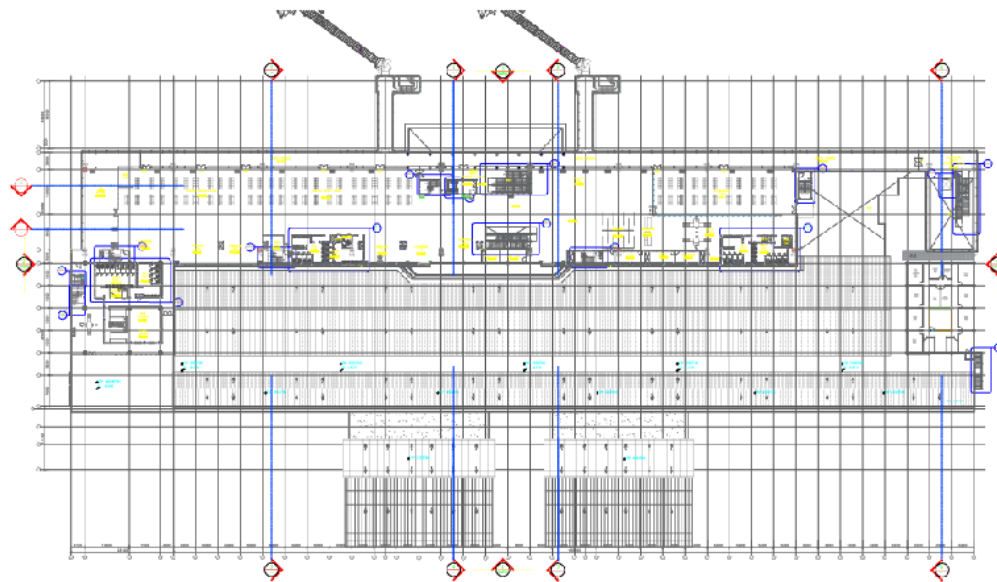
Tabel 2. 6 Spesifikasi Marka Runway

2.2.4 Layout Ground Terminal Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 3 Layout Ground Terminal

2.2.5 Layout First Floor Terminal Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 4 Layout First Floor

No	Fasilitas	Lokasi
1	<i>Departure Hall</i>	TERMINAL
2	<i>Check in Area</i>	
3	<i>Arrival Hall</i>	
4	<i>Smoking Area</i>	
5	Pelayanan Informasi	
6	<i>ATM Center</i>	
7	<i>Boarding Lounge</i>	
8	Toilet	
9	<i>Nursery</i>	
10	Difable Room	
11	Musholla	
12	<i>Kids Zone</i>	
13	<i>ATM</i>	
14	<i>Money Changer</i>	
15	<i>Wifi</i>	
16	Charging Station	
17	Rest Area	
18	Pembelian Tiket	
19	Eksekutif Lounge	
20	Hospitality	
21	Immigration	
22	Bea Cukai and Customs	
23	Fasilitas Drinking Water	
24	Public Transportation	
25	Ruang Airport Security	
26	Ruang APS	

27	<i>Lift</i>
28	Eskalator
29	Travelator
30	Restoran
31	Pusat Oleh-oleh
32	Fasilitas Berbelanja
33	<i>Area VIP</i>
35	<i>Costumer Service Airline</i>

Tabel 2. 7 Fasilitas Terminal



2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang

2.2.1 Pengertian Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah sebuah gambaran dari pembagian wewenang dan tanggung jawab serta melaksanakan hubungan vertical dan hubungan horizontal dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi dari masing-masing jabatan yang dimilikinya (Nurlia, 2019). Struktur organisasi juga sebagai gambaran pola formal yang digunakan untuk mengelompokkan orang dan pekerjaan, serta aktivitas dan hubungan antara berbagai sub organisasi. Struktur organisasi digambarkan dalam bentuk skema organisasi atau organigram, yaitu suatu lukisan grafis yang menjelaskan adanya hubungan hierarkis vertikal maupun horizontal antar individu maupun antarbagian.

2.2.2 Bentuk Struktur Organisasi

Struktur organisasi memiliki bentuk berbeda-beda berdasarkan kebutuhan daripada organisasinya. Adapun bentuk struktur organisasi menurut (Nurlia, 2019) dapat dibedakan sebagai berikut :

A. Bentuk organisasi lini

Bentuk organisasi ini ditemukan oleh Henry Fayol, dalam tipe organisasi ini terdapat garis yang menghubungkan antara atasan pada bawahan. Bentuk organisasi ini mempertahankan asas komando sepenuhnya, asas komando tidak mungkin terjadi simpang siur atau kebingungan karena sudah digambarkan secara tertulis dalam struktur yang disajikan. Proses pengambilan keputusan berjalan cepat.

B. Bentuk organisasi lini dan staf

Bentuk organisasi ini merupakan kombinasi dari organisasi lini dan fungsional. Asas kesatuan komando tetap dipertahankan, dan puncak kepemimpinan berhak sepenuhnya menetapkan keputusan. Namun dalam kelancaran tugas pimpinan, ia mendapat bantuan dari para staf karena tugas dari para staf adalah memberikan bantuan, memikirkan

saran, data, dan informasi, serta pelayanan pada pimpinan sebagai bahan pertimbangan dalam penetapan keputusan

C. Bentuk organisasi fungsional

Bentuk organisasi ini diciptakan oleh F.W Taylor yang disusun berdasarkan sifat dan macam pekerjaan yang harus dilakukan oleh masing-masing staff. Pembagian kerja dan tugas berdasarkan “spesialisasi” atau kompetensi yang dimiliki staff sehingga hanya mengerjakan tugas yang sesuai dengan spesifikasi yang mereka miliki. Dengan memaksimalkan kompetensi atau keahlian yang dimiliki pegawai diharapkan bisa memaksimalkan hasil dari pengerjaan tugas yang diberikan.

D. Bentuk organisasi lini, staf, dan fungsional

Struktur organisasi ini merupakan hasil dari penggabungan beberapa jenis organisasi, yaitu organisasi lini, organisasi lini dan staf, serta organisasi fungsional. Umumnya, struktur ini diterapkan pada perusahaan atau institusi berskala besar yang memiliki tingkat kompleksitas tinggi dalam operasionalnya. Pada tingkat Dewan Komisaris atau Board of Directors, organisasi lebih cenderung menerapkan model lini dan staf, di mana terdapat hubungan langsung antara atasan dan bawahan dengan dukungan staf ahli yang memberikan saran serta rekomendasi. Sementara itu, pada tingkat manajemen menengah atau middle management, organisasi lebih banyak menerapkan prinsip organisasi fungsional, yang membagi tugas dan tanggung jawab berdasarkan bidang keahlian tertentu. Pendekatan ini bertujuan untuk mengombinasikan keunggulan dari masing-masing sistem organisasi sekaligus mengeliminasi kelemahan yang mungkin timbul, sehingga diharapkan dapat menciptakan efisiensi, efektivitas,

serta koordinasi yang lebih baik dalam menjalankan berbagai aktivitas perusahaan.

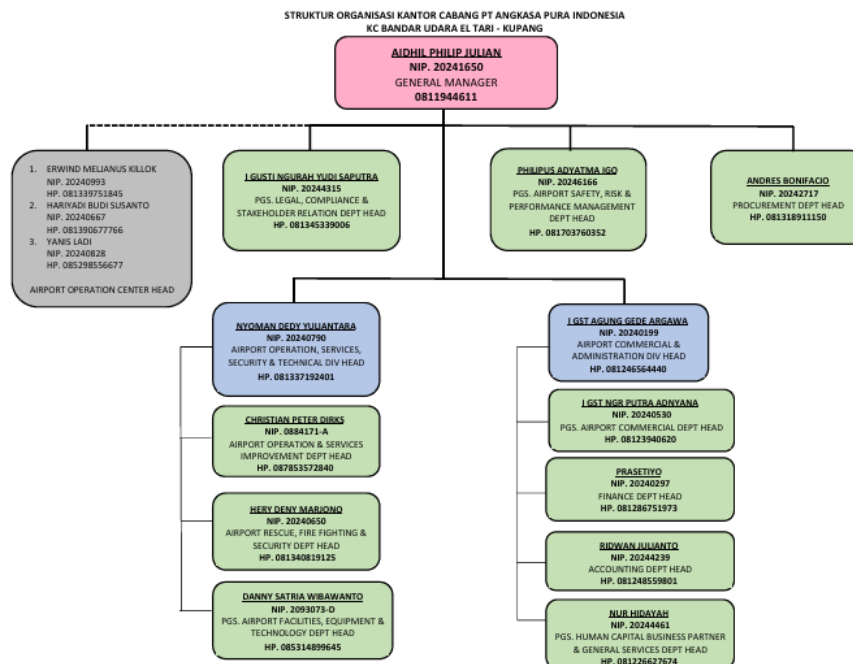
E. Bentuk organisasi komite

Organisasi komite, atau yang dikenal sebagai committees organization, adalah suatu bentuk organisasi di mana setiap anggota memiliki wewenang yang setara, dan kepemimpinan dijalankan secara kolektif. Dalam struktur ini, kepemimpinan bersifat kolegial, yang dikenal dengan istilah kolektif presidium atau plural executive. Organisasi ini menekankan pentingnya kepemimpinan bersama dalam pengambilan keputusan dan pelaksanaan tugas. Komite dalam organisasi ini dapat berfungsi dalam kapasitas manajerial serta memiliki sifat formal maupun informal. Dalam konteks organisasi formal, komite dapat dibentuk sebagai bagian dari struktur yang lebih besar, dengan pembagian tugas dan kewenangan yang telah ditentukan secara spesifik sesuai dengan kebutuhan organisasi.

2.2.3 Bentuk Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari Kupang

Pada Bandar Udara El Tari Kupang memiliki struktur organisasi yang sudah tergambar jelas dalam bagan struktur, sehingga Bandar Udara El Tari menganut bentuk organisasi lini dan staff, karena dalam penggambarannya sudah tergambar jelas dalam struktur dan terdapat penyesuaian masing-masing staff dengan spesialisasi atau kompetensi yang dimilikinya

Berikut adalah struktur organisasi yang dimiliki Bandar Udara El Tari Kupang



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara El Tari

Berdasarkan struktur organisasi yang dimiliki Bandar Udara El Tari Kupang tersebut, dapat disimpulkan bahwa Bandar Udara El Tari Kupang memiliki pimpinan tertinggi yaitu General Manager yang membawahi semua unit yang beroperasi dalam kegiatan kebandarudaraan. Selain itu, struktural organisasi dibawahnya terdapat AOCH (Airport Operation Center Head) yang bertanggung jawab atas kegiatan operasional di Airside dan Landside di Bandar Udara El Tari.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Regulasi Keamanan Penerbangan

Regulasi adalah suatu peraturan atau kesepakatan merupakan ketetapan yang dibuat oleh pihak-pihak berwenang, baik itu oleh kelompok tertentu, lembaga, maupun pemerintah dalam suatu wilayah atau daerah tertentu (Naufal *et al.*, 2022). Peraturan ini disusun dengan tujuan utama untuk mengatur berbagai aspek dalam kehidupan bermasyarakat, sehingga setiap individu atau kelompok yang berada di dalamnya dapat menjalankan aktivitasnya dengan lebih tertib, terstruktur, dan sesuai dengan norma yang telah disepakati bersama. Dengan adanya aturan tersebut, diharapkan dapat tercipta keteraturan dalam berbagai aspek kehidupan, mulai dari sosial, ekonomi, hingga lingkungan, serta mencegah terjadinya konflik atau kesalahpahaman yang dapat merugikan banyak pihak. Selain itu, peraturan ini juga berfungsi sebagai pedoman yang harus dipatuhi oleh seluruh individu yang berada dalam cakupan wilayah tersebut guna menciptakan lingkungan yang lebih harmonis, aman, dan tertib sesuai dengan nilai-nilai yang dianut dalam masyarakat.

Pelaksanaan suatu regulasi umumnya dilakukan melalui berbagai mekanisme yang berbeda, tergantung pada konteks dan pihak yang berwenang dalam menerapkannya (Puspita, 2019). Regulasi dapat berbentuk pembatasan atau ketentuan hukum yang diberlakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mengatur dan mengawasi berbagai aspek dalam kehidupan bermasyarakat, baik dalam bidang ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Selain regulasi yang ditetapkan oleh pemerintah, terdapat pula aturan yang diterapkan di dalam suatu perusahaan atau organisasi tertentu yang bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh kegiatan operasional berjalan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Regulasi dalam perusahaan biasanya mencakup kebijakan internal yang mengatur disiplin kerja, etika profesional, standar operasional, serta tata kelola yang harus diikuti oleh

seluruh karyawan atau anggota organisasi. Dengan adanya berbagai bentuk regulasi ini, diharapkan setiap individu maupun kelompok dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan lebih tertib, terarah, serta sesuai dengan norma dan standar yang telah ditentukan. Regulasi ada yang diatur oleh Lembaga internasional juga ada regulasi yang diatur oleh Lembaga nasional, dan regulasi terus disesuaikan dan dibahasakan sesuai dengan perusahaan yang menganut regulasi dimaksud hingga menjadi Standar Operasional Prosedur (SOP). Regulasi memberikan pengaruh terhadap jalannya program dalam sebuah perusahaan, dengan regulasi yang ketat maka akan meningkatkan kedisiplinan dan kepatuhan tiap-tiap pegawai dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya (Misrawati, Alam and Amir, 2023).

Dalam dunia penerbangan, regulasi sangat diperhatikan karena dunia penerbangan merupakan dunia transportasi yang sangat vital dalam arti tidak boleh ada kesalahan sekecil apapun dalam kegiatan operasionalnya. Sehingga bidang keamanan penerbangan sangat memegang peranan penting dalam menjaga dan memastikan keamanan dalam dunia penerbangan berjalan tanpa ada kendala apapun. Regulasi dalam dunia keamanan penerbangan diatur dalam peraturan internasional yang dibentuk oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*), yakni Annex 17 : *Security*. Dalam peraturan internasional ini dijelaskan mengenai pengertian dari keselamatan penerbangan secara umum, pengorganisasian yang melibatkan kualifikasi pegawai dan *quality control*, kegiatan yang bisa dilakukan dalam melakukan pencegahan indikasi peristiwa yang membahayakan keamanan penerbangan, dan bagaimana cara mengatur dan menyikapi jika ada kejadian atau peristiwa yang mengancam keamanan penerbangan. Aturan internasional ini kemudian diadopsi dan dijadikan acuan dalam pembentukan aturan keamanan penerbangan oleh masing-masing negara, untuk negara Indonesia sendiri mengatur dunia penerbangan dalam sebuah undang-undang yakni, Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Dalam

aturan ini dijelaskan mengenai penerbangan secara umum, tanggung jawab dari masing-masing personel dalam dunia penerbangan, pengertian dari istilah penerbangan yang sering digunakan, asas dan tujuan penerbangan, dan aturan pelayanan di bandar udara. Aturan penerbangan nasional tersebut, kemudian diturunkan kembali menjadi Peraturan Menteri dan Keputusan Menteri.

Peraturan tentang keamanan penerbangan yang akan menjadi pokok pembahasan dalam Laporan *On the Job Training* ini adalah Peraturan Menteri Nomor 09 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Karena peraturan ini membahas secara umum mengenai keamanan penerbangan nasional dan hal-hal yang harus diperhatikan dalam menyelenggarakan keamanan penerbangan nasional yang sesuai. Kemudian peraturan yang penulis jadikan acuan adalah Peraturan Menteri Nomor 33 Tahun 2015 mengenai Pengendalian Jalan Masuk (*access control*) peraturan ini menggambarkan mengenai pengendalian jalan masuk bagi penumpang dan pegawai dalam bandar udara serta menjelaskan mengenai apa saja syarat yang diperlukan sebelum memasuki daerah-daerah di bandar udara. Hal ini sangat sesuai dengan keinginan penulis yang ingin menganalisis kinerja daripada personel *aviation security* dalam mengendalikan *access control* terutama pada area check-in apakah sudah sesuai dengan regulasi yang dimaksud. Kemudian peraturan lain yang penulis jadikan acuan adalah KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Aturan ini sangat sesuai dengan laporan yang ditulis oleh penulis.

Selain itu, juga terdapat peraturan yang disusun oleh Bandar Udara El Tari yang berjudul *Draf Airport Security Programme* peraturan ini mengadopsi dari 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor UU 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program

Keamanan Penerbangan Nasional. Draf peraturan ini menjadi acuan bagi pelaksanaan program keamanan di Bandar Udara El Tari. Sehingga peraturan ini menjadi tolok ukur bagi penulis untuk menganalisis apakah petugas *avsec* di Bandar Udara El Tari sudah sesuai dengan regulasi yang berlaku.

3.2 Pengertian Keamanan Penerbangan

Berdasarkan Peraturan Menteri No 33 Tahun 2015 mengenai Pengendalian Jalan Masuk (*Access control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*), 2015), dijelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, prosedur, dan fasilitas. Dalam mewujudkan keamanan penerbangan yang terkendali maka memerlukan pengendalian keamanan (*security control*) yakni penerapan suatu teknik atau tindakan untuk mencegah disusupkannya barang-barang terlarang (*Prohibited Items*). Dalam mewujudkan keamanan penerbangan yang sesuai dengan standar yang sudah berlaku maka memerlukan personel yang menjadi garda terdepan dalam memaksimalkan dan memastikan keamanan penerbangan ini sudah sesuai dengan regulasi, personel tersebut adalah personel *aviation security* (*avsec*).

3.3 Daerah-Daerah pada Bandar Udara

Daerah – daerah dalam bandar udara dibagi menjadi 4, yakni daerah publik, daerah terbatas, daerah steril, dan daerah keamanan terbatas. Menurut (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*), 2015), daerah publik adalah daerah-daerah pada bandar udara yang terbuka untuk umum/public, area ini meliputi area parkir, mushola, area sebelum keberangkatan. Daerah terbatas (*restricted area*) daerah tertentu di bandar udara dimana penumpang dan non penumpang wajib memiliki akses tertentu sebelum memasuki daerah ini, jika untuk petugas bandar udara wajib memiliki tanda izin masuk berupa pas bandar udara, jika bagi penumpang wajib memiliki tanda izin masuk berupa *Boarding*

Pass. Daerah Steril (*sterile area*) adalah daerah tertentu dalam daerah keamanan terbatas (*security restricted area*) yang merupakan daerah dimana penumpang sampai dengan naik ke pesawat udara. Adapun Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu di dalam Bandar Udara maupun di luar Bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah beresiko tinggi untuk digunakan kepentingan Keamanan Penerbangan, Penyelenggara Bandar Udara, dan kepentingan lain.

3.4 Aviation Security

Aviation Security (Avsec) adalah personel keamanan penerbangan yang telah memiliki lisensi dan diberi tugas untuk memastikan keamanan di lingkungan bandar udara, baik untuk kepentingan penumpang, bandar udara, maupun keselamatan proses penerbangan (Yunika and Astutik, 2023). Avsec diatur dalam aturan penerbangan Internasional yakni pada Annex 17 yang membahas tentang *Aviation Security International Civil Aviation Organization*. Adapun pada aturan penerbangan nasional membahas mengenai *Aviation Security* pada Peraturan Menteri 09 Tahun 2024 mengenai Keamanan Penerbangan Nasional. Berdasarkan Annex 17 disampaikan bahwa keamanan penerbangan merupakan “*critical importance to the future of civil aviation and to the international community at large are the measures taken by ICAO to prevent and suppress all acts of unlawful interference against civil aviation throughout the world*”(ANNEX 17, 2017). Hal ini dapat disimpulkan bahwa keamanan penerbangan merupakan komponen vital dalam kebandarudaraan yang mampu mencegah dan mengatasi semua kegiatan ataupun aktivitas yang melanggar hukum penerbangan sipil di dalam dunia penerbangan. Dalam annex 17 juga dijelaskan bahwa terdapat 6 jenis tindakan *security* yakni *security audit*, *security control*, *security inspection*, *security restricted area*, *security survey*, dan *security test*. Adapun dalam annex 17 juga dijelaskan bahwa dalam mewujudkan keamanan penerbangan yang sesuai standar juga diperlukan sumber daya manusia yang memadai yang disebut juga sebagai

human factors principles yakni prinsip sumber daya manusia yang harus sesuai dengan desain, sertifikasi, pelatihan, operasi dan maintenance. Petugas *avsec* menjadi garda terdepan dalam pelaksanaan keamanan penerbangan dan menyaring orang-orang dari *public area* sebelum memasuki daerah keamanan terbatas (*security restricted area*).

3.5 Access Control pada Bandar Udara

Menurut (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control), 2015), dalam menyaring petugas maupun penumpang dari daerah publik menuju daerah keamanan terbatas memiliki *access control* yang wajib dipenuhi sebagai jalur yang harus dilewati. Pada Pasal 13 dijelaskan bahwa dalam pengendalian jalan masuk (*access control*) harus melalui langkah-langkah pengamanan dalam bentuk sistem penggunaan jalan masuk dan pemeriksaan keamanan (*security screening*). Adapun langkah-langkah pengendalian jalur masuk juga harus memperhatikan adanya desain keamanan pada tiap bandar udara, ketersediaan fasilitas keamanan penerbangan, dan ketersediaan jumlah personel penerbangan. Adapun dokumen angkutan udara yang diperlukan sebagai syarat izin masuk personel maupun penumpang pesawat menuju daerah keamanan terbatas adalah berupa tiket penumpang pesawat udara, *boarding pass*, surat muatan udara (*airway bill*), pas bandar udara, kartu tanda pengenalan Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Identitas Penerbang dan personel kabin.

Gambar acces control bandar udara kupang

Adapun untuk *acces control* pada Bandar Udara yang penulis tempati untuk kegiatan OJT baik penumpang maupun petugas wajib melalui *access control* yang sudah disiapkan dan wajib melalui pengawasan dan pengamanan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Personel keamanan yang langsung terjun ke lapangan untuk melaksanakan kegiatan pengamanan ini adalah personel *aviation*

security. Dalam pelaksanaannya, petugas avsec melakukan kegiatan pemeriksaan sesuai pos masing-masing, dalam kaitannya dengan tanda izin masuk petugas avsec akan membedakan dengan penumpang wajib memiliki *boarding pass* sebelum memasuki daerah keamanan terbatas, dan untuk petugas atau personel bandar udara petugas wajib memiliki pas bandar udara sebagai syarat memasuki daerah keamanan terbatas yang dimiliki Bandar Udara El Tari Kupang.

3.6 Tanda Izin Masuk pada Bandar Udara

Menurut (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control), 2015), tanda izinn masuk pada bandar udara adalah suatu dokumen atau kartu identitas resmi yang dikeluarkan oleh otoritas bandar udara ataupun menggunakan bukti pembayaran tiket penerbangan, yang memberikan izin kepada individu untuk memasuki daerah keamanan terbatas bandar udara. Adapun tanda izin masuk yang dimaksud adalah tanda izin masuk yang wajib dimiliki oleh penumpang dan petugas jika ingin melakukan kegiatan di Daerah Keamanan Terbatas bandar udara. Pada penumpang tanda izin masuk adalah berupa *Boarding Pass*.



Gambar 3. 1 Boarding Pass

Boarding pass adalah dokumen yang bisa didapatkan penumpang ketika penumpang selesai melaksanakan check-in setelah pembelian ticket, ketika penumpang mendapatkan boarding pass maka akan langsung diarahkan untuk menuju ruang tunggu sembari menunggu penerbangan akan dilaksanakan. Namun sebelum diarahkan menuju ruang tunggu penumpang wajib diperiksa oleh petugas avsec terlebih dahulu apakah *boarding pass* berlaku sesuai dengan penerbangan yang akan dilakukan atau menggunakan *boarding pass* ilegal. Dalam pemeriksaan *boarding pass* tentu melibatkan personel avsec sebagai garda terdepan dalam pemeriksaan apakah boarding pass sudah sesuai dengan penerbangan yang akan dilakukan dan apakah semua calon penumpang sudah memiliki *boarding pass* sebelum memasuki Daerah Keamanan Terbatas. Sehingga tidak ada alasan bagi calon penumpang meskipun mereka memiliki kepentingan ataupun rombongan dari pemerintahan tetap wajib diperiksa tanpa terkecuali.

Selain itu, tanda izin masuk juga wajib dimiliki oleh petugas bandar udara yang akan melaksanakan kegiatan operasional di bandar udara. Tanda izin masuk bagi adalah berupa pas bandar udara sebagaimana diatur dalam (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control), 2015). Dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa pas bandar udara adalah syarat izin masuk petugas menuju Daerah Keamanan Terbatas. Namun, petugas bandar udara juga wajib dilakukan pemeriksaan sebagaimana diatur dalam pasal 19 yang menyatakan bahwa pemeriksaan izin masuk dilakukan terhadap kesesuaian dengan identitas, wilayah kerja, dan masa berlaku. Kemudian juga dijelaskan mengenai kewajiban dari pemegang pas bandar udara pada pasal 41 yakni semua pemegang pas bandar udara wajib menjaga keamanan dan ketertiban bandar udara, menjaga pas bandar udara dari penggunaan yang tidak berhak, mematuhi penggunaan pas bandar udara sesuai ketentuan, mengembalikan pas bandar udara yang sudah selesai penggunaannya atau berakhir masa berlakunya, dan mematuhi

tata tertib dan ketentuan lain pada Daerah Keamanan Terbatas bagi pemegang pas bandar udara.



Gambar 3. 3 Pas Bandar Udara Permanen

Sumber : otban-wil1.dephub.go.id



Gambar 3. 2 Pas Bandar Udara Visitor

Sumber : Tangseloke.com

Kemudian dalam pasal 23 dijelaskan mengenai jenis-jenis pas bandar udara berdasarkan jangka waktunya, untuk pas bandar udara dibedakan menjadi 2 yakni, pas bandar udara tetap (permanen) dan sementara (visitor). Untuk pas bandar udara permanen digunakan oleh petugas bandar udara dan tetap melakukan perpanjangan masa berlaku jika pas bandar udara sudah habis masa berlakunya. Untuk pas bandar udara sementara (visitor), penggunaannya diatur dalam pasal 23 (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control), 2015) yakni digunakan bagi orang-orang yang memiliki kepentingan untuk melakukan kunjungan di bandar udara dalam keperluan tertentu hanya dalam waktu yang sangat singkat seperti dalam keperluan kunjungan kedinasan, survey, dan praktek atau pelatihan yang diselenggarakan oleh lembaga maupun instansi tertentu. Namun untuk pas bandar udara untuk sementara (visitor) memiliki syarat yang harus dipenuhi yakni sudah diatur dalam pasal 26 ayat 2 yang menyatakan bahwa

untuk mendapatkan pas bandar udara sebagai visitor wajib menyerahkan kartu identitas diri, dan mengembalikan pas bandar udara pada hari yang sama.

Adapun untuk pas bandar udara bagi pegawai yang bersifat tetap (permanen) menurut pasal 24 dibedakan menurut wilayah kerja dan jangka waktu pekerjaan tersebut dilaksanakan. Dalam pasal 25 dijelaskan bahwa wilayah kerja yang dimaksud adalah sebagai berikut :

A = Daerah kedatangan (*Arrival*)

B = Ruang Tunggu Keberangkatan (*boarding lounge*)

C = Daerah pelaporan diri

F = Bagian luar Gudang kargo

G = Bagian dalam Gudang kargo

L = Gedung listrik

M = Daerah fasilitas meteorologi

N = Gedung daerah Peralatan navigasi dan telekomunikasi

O = Daerah fasilitas suplai bahan bakar

P = Platform/apron area

R = Gedung radar

T = Tower

U = Daerah penyiapan bagasi tercatat

V = Seluruh daerah vital bandar udara (antara lain tower, gedung radar, Gedung daerah navigasi dan telekomunikasi, Gedung listrik, fasilitas perawatan, suplai air, meteorologi, fasilitas PKP-PK)

Keterangan atau kode dalam wilayah kerja berdasarkan pasal tersebut digambarkan dalam pas bandar udara pada bagian belakang. Adapun wilayah pas bandar udara juga disesuaikan berdasarkan tingkat resiko, bidang pekerjaan, dan aksesibilitas.

Gambar pas bandar udara bagian belakang

Oleh karena adanya klasifikasi pas bandar udara berdasarkan jangka waktu dan pembagian berdasarkan wilayah kerja, maka petugas avsec juga harus *aware* dan memperhatikan dengan teliti jika ada petugas yang memiliki pas bandar udara yang sudah tidak berlaku, karena ketika pas bandar udara sudah tidak berlaku, maka petugas diwajibkan melakukan perpanjangan sebagaimana sudah diatur dalam pasal 51 (PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control), 2015) dengan melampirkan dokumen-dokumen tertentu dan wajib diuji kembali terkait pengetahuan penerbangan.

3.7 Kualitas Kinerja

Kualitas Kinerja adalah ukuran seberapa baik kualitas pekerjaan yang dilaksanakan oleh petugas maupun karyawan dengan diukur melalui hasil daripada pekerjaan dan kesesuaiannya dalam aturan-aturan yang sudah berlaku (Yerisva, Widian Sari and Pratiwi, 2024). Dalam suatu perusahaan ataupun instansi pasti memiliki prosedur dan standar operasional prosedur tertentu dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi dari masing-masing pegawai sebelum terjun langsung di lapangan. Adanya kualitas kinerja yang baik juga dipengaruhi berbagai faktor. Menurut (Wanasaputra and Dewi, 2017), faktor-faktor yang memengaruhi kinerja pegawai yaitu :

A. Efektifitas dan efisiensi

Efektivitas dan efisiensi mengacu pada pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Jika suatu kegiatan berhasil mencapai tujuan yang diharapkan, maka kegiatan tersebut dikatakan efektif. Namun, jika suatu aktivitas dilakukan

tanpa tujuan yang jelas, meskipun menghasilkan hasil yang baik, maka hal itu tidak dapat dianggap efisien.

B. Otoritas (wewenang)

Otoritas (wewenang) adalah hak untuk memberikan perintah kepada anggota lain dalam suatu organisasi agar mereka menjalankan tugas sesuai dengan perannya masing-masing.

C. Disiplin

Disiplin berarti kepatuhan terhadap aturan dan hukum yang berlaku. Dalam lingkungan kerja, disiplin tercermin dari kesesuaian tindakan anggota dengan perjanjian kerja yang telah disepakati bersama organisasi.

D. Inisiatif

Inisiatif mencerminkan kreativitas dalam mencetuskan ide serta menyusun rencana yang mendukung pencapaian tujuan organisasi.

E. Lingkungan kerja

Lingkungan kerja yang kondusif sangat penting dalam organisasi. Karyawan yang peduli terhadap lingkungan kerja tidak hanya menciptakan kenyamanan pribadi tetapi juga membantu meningkatkan produktivitas dalam menyelesaikan tugas dengan lebih baik.

Berdasarkan faktor-faktor diatas maka banyak faktor yang memengaruhi kualitas kinerja para pegawai mulai dari faktor internal masing-masing pegawai dan faktor lingkungan kerja. Selain itu, untuk meningkatkan kinerja pegawai juga wajib meningkatkan motivasi dari masing-masing pegawai dalam menjalankan tugasnya.

Menurut (Ardana, Mujiati and Utama, 2013), Motivasi merupakan dorongan yang muncul dari dalam diri seseorang sebagai kekuatan yang disadari untuk menjalankan aktivitas yang menghasilkan perubahan nyata. Motivasi tidak hanya membantu individu dalam menyelesaikan permasalahan yang dihadapi, tetapi juga bermanfaat bagi orang lain. Dengan adanya motivasi, seseorang dapat

mencapai kepuasan pribadi sekaligus memberikan kontribusi positif kepada masyarakat. Secara umum, motivasi dapat dibagi menjadi dua sumber utama, yakni

A. Motivasi Intrinsik

Motivasi intrinsik adalah dorongan yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri, di mana seseorang secara alami memiliki kemauan untuk melakukan suatu tindakan tanpa adanya pengaruh dari luar. Faktor utama yang mendorong munculnya motivasi intrinsik antara lain minat yang kuat terhadap suatu hal, sikap positif dalam menjalankan tugas, serta kebutuhan yang ingin dipenuhi. Selain itu, aspek lain yang turut mempengaruhi motivasi intrinsik mencakup keinginan untuk mencapai kemajuan dalam kehidupan, perkembangan diri yang berkelanjutan, tanggung jawab atas pekerjaan atau tugas yang diemban, serta penghargaan yang diberikan atas usaha yang telah dilakukan. Tidak hanya itu, pencapaian prestasi dalam suatu bidang tertentu, kepuasan dalam menjalankan pekerjaan, serta tantangan yang ada dalam tugas itu sendiri juga menjadi bagian dari faktor intrinsik yang dapat meningkatkan motivasi seseorang untuk terus berkembang dan mencapai hasil yang lebih baik.

B. Motivasi Ekstrinsik

Motivasi ekstrinsik merupakan dorongan yang berasal dari faktor luar atau dipengaruhi oleh lingkungan sekitar individu. Seseorang terdorong untuk melakukan suatu pekerjaan atau aktivitas tertentu bukan hanya karena keinginannya sendiri, tetapi juga karena adanya rangsangan atau tekanan dari luar. Menurut teori yang dikemukakan oleh F. Herzberg, terdapat dua faktor utama dalam dunia kerja yang dapat meningkatkan kepuasan karyawan sekaligus memotivasi mereka untuk bekerja dengan lebih baik, yaitu faktor motivator dan faktor kesehatan kerja. Faktor motivator berkaitan dengan hal-hal yang dapat memberikan kepuasan kerja, seperti pencapaian dan pengakuan atas hasil kerja. Sementara itu, faktor kesehatan kerja mencakup aspek-aspek yang berhubungan dengan kondisi kerja yang baik dan layak. Beberapa faktor

eksternal yang dapat mempengaruhi motivasi seseorang dalam bekerja antara lain besaran upah atau gaji yang diterima, kondisi lingkungan kerja yang nyaman dan aman, jaminan terhadap keamanan dalam pekerjaan, status dalam organisasi, serta prosedur perusahaan yang jelas dan terstruktur. Selain itu, kualitas pengawasan yang diberikan oleh atasan, hubungan interpersonal yang baik antara rekan kerja, atasan, maupun bawahan, juga menjadi faktor ekstrinsik yang dapat mendukung motivasi seseorang dalam bekerja lebih giat dan produktif.

Dengan memiliki motivasi kerja yang kuat maka para pegawai memiliki dorongan yang kuat untuk melaksanakan tugasnya sesuai dengan aturan dan standar operasional prosedur yang berlaku. Standar Operasional Prosedur merupakan pedoman utama yang berisi tahapan-tahapan sistematis yang harus diikuti dalam menjalankan suatu aktivitas kerja di dalam sebuah perusahaan atau organisasi (Nabilla and Hasin, 2022). SOP adalah aturan yang dibuat dengan acuan aturan di atasnya. SOP dibuat untuk memberikan instruksi langsung kepada para pegawai dengan bahasa yang mudah dipahami, sehingga dibuat langsung oleh masing-masing instansi tempat bekerja. SOP dirancang untuk memastikan bahwa setiap proses operasional dapat berlangsung dengan terstruktur, efisien, dan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Dengan adanya SOP, setiap karyawan memiliki panduan yang jelas mengenai prosedur kerja yang harus dilakukan, sehingga dapat meminimalkan kesalahan, meningkatkan produktivitas, serta menjaga konsistensi dalam pelaksanaan tugas. Selain itu, SOP juga berperan dalam menciptakan sistem kerja yang lebih transparan dan akuntabel, memastikan bahwa setiap aktivitas operasional berjalan sesuai dengan regulasi yang berlaku, serta memudahkan evaluasi kinerja dan perbaikan proses jika diperlukan.

Dalam kaitannya dengan Laporan *On The Job Training* yang penulis lakukan, kualitas kinerja yang sudah disampaikan diatas memiliki kaitannya dengan kualitas kinerja daripada personel *aviation security* di Bandar Udara El Tari Kupang. Dalam

hal ini penulis melaksanakan penelitian dengan menganalisis apakah kinerja daripada petugas avsec sudah sesuai dengan regulasi nasional dalam hal ini adalah Undang Undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan PM 33 tahun 2015 tentang pengendalian jalan masuk (*access control*), PM no 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, dan KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional yang berlaku dan sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan Bandar Udara El Tari Kupang. Namun batasan dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja personel avsec pada pemeriksaan di area check in yang mewajibkan personel avsec untuk melakukan pemeriksaan penumpang maupun petugas bandar udara apakah sudah memiliki tanda izin masuk yang sesuai sebelum memasuki Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara. Hal ini sangat penting dilakukan sebagai upaya pengamanan yang dilakukan personel avsec dalam memeriksa apakah penumpang sudah memiliki *boarding pass* yang sesuai dengan jadwal penerbangan yang sudah berlaku dan apakah petugas memiliki pas bandar udara yang masih berlaku.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara El Tari Kupang, dibagi ke dalam 3 sektor wilayah kerja yaitu sebagai berikut :

- A. Unit *Aviation Security* (Avsec)
- B. Unit *Apron Movement Control* (AMC)
- C. Unit *Airport Commercial*

4.1.1 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security, yang lebih dikenal dengan singkatan AVSEC, merupakan petugas keamanan yang memiliki tanggung jawab utama dalam menjaga keamanan di area bandar udara guna memastikan keselamatan penerbangan. Peran mereka sangat penting dalam mencegah ancaman atau gangguan yang dapat membahayakan operasional penerbangan serta keselamatan penumpang, awak pesawat, dan seluruh personel di bandar udara.

Berdasarkan ketentuan yang tercantum dalam Surat Keputusan (SKEP) Nomor 2765/XII/2010, setiap individu yang bertugas sebagai personel keamanan penerbangan wajib memiliki sertifikasi resmi yang disebut dengan Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP). Sertifikasi ini menjadi bukti bahwa mereka telah menjalani pelatihan khusus dan memenuhi standar kompetensi yang diperlukan untuk menjalankan tugasnya secara profesional. Dengan adanya regulasi ini, diharapkan bahwa seluruh personel AVSEC memiliki keterampilan, pengetahuan, serta kewaspadaan tinggi dalam menjalankan tugas pengamanan di lingkungan bandar udara. Petugas AVSEC adalah garda terdepan dalam memastikan keamanan di bandar udara. Mereka adalah personel yang berinteraksi langsung dengan penumpang dan

memastikan penumpang melalui *access control* yang sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan. Petugas keamanan penerbangan juga bertanggung jawab dalam menyaring penumpang dan pengantar sebelum memasuki ruang tunggu bandar udara. Dengan adanya penyaringan ini memberikan kemudahan bagi operasional bandar udara karena ruang tunggu termasuk ke dalam daerah steril sehingga harus berisikan penumpang sepenuhnya dan petugas yang memiliki kepentingan disana. Selain itu, petugas *aviation security* juga bertanggung jawab dalam menyaring *prohibited item* (barang-barang yang dilarang dibawa masuk oleh penumpang ke dalam pesawat) sebelum penumpang memasuki pesawat. Dengan adanya penyaringan ini, maka keamanan penerbangan menjadi terjamin dan mengurangi risiko adanya *incident* maupun *accident* selama penerbangan berlangsung.

Selain itu, petugas *avsec* juga bertanggung jawab dalam memastikan petugas bandar udara memiliki dan menggunakan pas bandar udara yang masih berlaku serta tidak membawa *prohibited item* jika memasuki daerah keamanan terbatas. Pengecekan terhadap petugas ini penting dilakukan, karena petugas bandar udara merupakan orang yang bekerja langsung di lingkungan bandar udara terutama pada daerah keamanan terbatas. Jika petugas tidak memiliki pas bandar udara maka tidak diperkenankan masuk karena melanggar aturan yang berlaku.

Dalam pelaksanaan kegiatan *on the job training*, penulis mengawali hari dengan melaksanakan kegiatan apel pagi yang dimulai pukul 07.45 WITA bersama petugas *avsec*.



Gambar 4. 1 *Apel Pagi Avsec*

Penulis melaksanakan kegiatan keamanan penerbangan yang dibagi ke dalam 5 pos. yakni pos 1 (Handling Baggages Security Check Point), Pos 2 (Passenger Security Check Point), Pos 3 (Pos Penyaringan Ticket dan pas bandar udara), Pos 4 (Pos Penyaringan *Boarding Pass* dan pas bandar udara), Pos 6 (Area kedatangan). Dalam pos tersebut kami melakukan rolling / pergantian pos tiap 2 jam sekali, dengan sebelumnya sudah diberikan jadwal terlebih dahulu yang menentukan tempat penjagaan pos setelah melaksanakan apel pagi untuk petugas *avsec*.

A. Pos 1 (*Handling Baggage Security Check Point*)

Pos 1 adalah sebuah area yang ada di Bandar Udara El Tari Kupang dengan petugas *avsec* yang menjalankan operasionalnya. Pada pos ini dilaksanakan pengecekan bagasi penumpang yang dimasukkan melalui *check-in counter* untuk nanti dijadikan sebagai bagasi tercatat (*checked baggage*). Petugas *avsec* menggunakan mesin *X-Ray* untuk mengidentifikasi apakah terdapat *prohibited item* yang dibawa dalam

bagasi penumpang. Jika terdapat *prohibited item* dalam bagasi penumpang maka penumpang akan dipanggil untuk dimintai izin membuka barang bawaan yang dimilikinya, jika terdapat *prohibited item* maka petugas *avsec* akan mengamankannya, namun jika ada barang yang diperbolehkan untuk dibawa namun memerlukan penanganan khusus maka penumpang akan diperintahkan untuk melakukan penanganan tersebut.

Adapun bagi penulis sendiri, karena terbatas belum memiliki lisensi dalam bidang *aviation security* maka ketika di pos ini penulis tidak memiliki banyak akses dalam melakukan pemeriksaan menggunakan mesin *X-Ray*. Hal yang penulis lakukan di pos ini yakni membantu jika ada penumpang yang dipanggil untuk dicek bagasinya, penulis melaksanakan pemeriksaan sesuai dengan prosedur, yakni dengan melaksanakan pemeriksaan dengan mengawali dengan meminta izin pada pemilik bagasi dan melakukan pemeriksaan dengan sopan dan ramah. Ketika ada *prohibited item* yang ditemukan, maka penulis izin untuk mengamankannya.

Selain itu, penulis juga membantu petugas *ground handling* (Petugas yang bertanggung jawab dalam menangani pesawat yang berada di area apron, mengelola proses pelayanan penumpang dan bagasi di terminal, serta menangani kargo, termasuk pengawasan di pos yang terletak di area kargo) (Keke, 2019) yang dalam hal ini adalah petugas *ground handling* yang bertugas memasukkan dan menyusun bagasi penumpang di *make-up area* (area yang digunakan petugas *ground handling* ketika menyusun bagasi yang dimiliki penumpang ke mobil *Ground Support Equipment (GSE)*). Namun meskipun penulis hanya melakukan hal-hal yang tidak banyak di pos 1, penulis juga belajar mengenai pembacaan dan pengartian gambar hasil *scan* yang dilakukan

mesin *X-Ray* terhadap bagasi penumpang. Hal ini sangat bermanfaat bagi penulis, karena bisa membantu saat tes lisensi *junior avsec*.

B. Pos 2 (*Passenger Security Check Point*)

Pos 2 (*Passenger Security Check Point*) adalah tempat pemeriksaan pada Bandar Udara El Tari Kupang yang dulunya bernama *Security Check Point 2* (SCP 2), pos ini adalah tempat pemeriksaan bagi barang bawaan penumpang yang akan dibawa oleh penumpang memasuki pesawat untuk menjadi bagasi kabin (*cabin baggage*) (Kalbuana *et al.*, 2022). Pada area ini, pemeriksaan dilakukan dengan bantuan mesin *X-ray* untuk mengetahui isi dari barang bawaan penumpang. Namun sebelum itu penumpang wajib memisahkan logam dan barang bawaan seperti handphone, jam tangan, jaket, ikat pinggang, serta bagi penumpang yang membawa laptop maka wajib mengeluarkan laptop tersebut. Tujuan dari pemisahan barang bawaan ini adalah agar ketika penumpang melewati mesin *walkthrough metal detector* (*WTMD*) tidak berbunyi yang menandakan penumpang membawa barang yang mengandung logam. Ketika mesin *WTMD* berbunyi maka penumpang wajib diperiksa menggunakan *Handheld Metal Detector* (*HHMD*) untuk memastikan bahwa penumpang tidak membawa logam. Ketika mesin *HHMD* berbunyi maka penumpang diperintahkan untuk mengeluarkan barang yang memicu alat *HHMD* berbunyi, setelah alat pemicu tersebut dikeluarkan maka alat tersebut dilewatkan kembali melalui mesin *X-Ray* sementara penumpang dilewatkan kembali melewati mesin *WTMD*. Adapun ketika barang bawaan penumpang yang melalui mesin *X-Ray* teridentifikasi membawa *prohibited item* maka petugas akan izin pada penumpang untuk mengeluarkan barang tersebut dan mengamankannya. Ketika keadaan penumpang dan barang bawaannya dirasa sudah aman maka penumpang dipersilakan untuk lanjut menuju ruang tunggu.



Gambar 4. 2 Kegiatan di PSCP

Adapun kegiatan yang dilakukan penulis selama melaksanakan kegiatan *on the job training* di pos ini adalah membantu petugas *avsec* dalam memberikan instruksi pada penumpang untuk melepas barang bawaan seperti jam tangan, ikat pinggang, jaket, dan mengarahkan penumpang untuk mengeluarkan laptop dari dalam tas, serta melepas barang yang mengandung logam. Hal ini sangatlah penting dilakukan, karena hal ini lah yang mengatur dan menertibkan *flow control* penumpang selama pemeriksaan berlangsung. Dengan *flow control* yang telah ditertibkan, maka penumpang akan dengan mudah lanjut ke pemeriksaan selanjutnya tanpa harus mengulang lagi jika ada barang bawaan yang masih dipakai.

Selain itu, dalam pos ini penulis juga membantu petugas *avsec* dalam memeriksa barang bawaan penumpang ketika mesin *x-ray* mengidentifikasi adanya *prohibited item* yang dibawa oleh penumpang. Adapun *prohibited item* yang sering ditemukan di pos ini adalah korek api, minuman keras, gunting, pisau, silet, dan tanduk rusa.

Oleh karena dalam pos ini, pemeriksaan menggunakan mesin *x-ray* penulis juga belajar bagaimana mengenali barang bawaan penumpang dalam citra *x-ray* dan mengenali adanya *prohibited item* dalam barang bawaan penumpang. Selain itu, penulis juga belajar cara

mempraktekkan pemeriksaan penumpang menggunakan alat *HHMD* maupun pemeriksaan manual dengan petugas *avsec* yang menjadi objek pemeriksaannya.

C. Pos 3 (Area Penyaringan Tiket dan Pas Bandar udara)

Pos 3 (Area Penyaringan Tiket dan Pas Bandar udara) adalah pos yang ada di Bandar Udara El Tari dengan petugas *avsec* yang melakukan pemeriksaan untuk memastikan apakah calon penumpang sudah memiliki tiket untuk penerbangan sebelum menuju pada *check-in area* dan apakah petugas bandar udara memiliki pas bandar udara yang masih berlaku.

Dalam pos ini, pemeriksaan pada penumpang bertujuan untuk memisahkan antara penumpang dan pengantar sebelum memasuki *check-in area*. Karena dalam Bandar Udara El Tari memberikan batasan penumpang dan pengantar sebelum memasuki *check-in area* karena dalam ASP dijelaskan bahwa di Bandar Udara El Tari terdapat daerah bernama daerah keamanan terkendali, yang mengharuskan adanya penyaringan antara penumpang dan pengantar. Selain itu, pengecekan pada petugas bandar udara diperlukan untuk memastikan apakah petugas bandar udara tersebut memiliki pas bandar udara yang masih berlaku. Karena jika petugas bandar udara memiliki pas bandar udara yang sudah tidak berlaku atau tidak memiliki pas bandar udara, maka petugas bandar udara dilarang masuk. Hal ini sesuai dengan KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa pas bandar udara merupakan syarat yang harus dipenuhi dalam aspek pengendalian jalan masuk bandar udara (*access control system*)



Gambar 4. 3 Kegiatan di Pos Tiga

Adapun dalam pos ini, penulis melaksanakan kegiatan pemeriksaan dengan memeriksa calon penumpang apakah sudah memiliki tiket dan petugas bandar udara apakah memiliki pas bandar udara yang masih berlaku. Penulis melaksanakan kegiatan pemeriksaan ini juga dalam pengawasan petugas *avsec* sehingga meminimalisir kesalahan penulis dalam melaksanakan proses pemeriksaan. Ketika ada penumpang yang membawa tiket yang tidak relevan dengan penerbangan yang akan dilaksanakan ataupun tiket sudah *expire* maka penulis akan melaporkan kepada petugas *avsec* untuk ditindaklanjuti. Selain itu, ketika mendapati petugas bandar udara yang tidak memiliki ataupun tidak membawa pas bandar udara serta jika mendapati pas bandar udara sudah habis masa berlakunya, maka penulis menahan petugas bandar udara tersebut dan melaporkan kepada petugas *avsec* untuk ditindaklanjuti.

Pada pos ini penulis belajar mengenai prosedur dan standar operasional prosedur yang harus dilakukan dalam pos ini, yakni diantaranya harus mengutamakan keramahan saat melakukan

pengecekan dan mengutamakan ketegasan saat ada penumpang maupun petugas yang melanggar aturan. Penulis juga belajar untuk meningkatkan keberanian dalam menegur kesalahan dan tidak ragu untuk menghadapi rombongan pejabat yang memiliki kepentingan dalam melaksanakan kegiatan perjalanan dinas

Namun, dalam pelaksanaannya, penulis juga sering mendapati adanya inkonsistensi pegawai dalam melaksanakan tugasnya. Dalam KM 39 Tahun 2024 telah dijelaskan mengenai petunjuk teknis yang harus dilaksanakan oleh petugas saat melaksanakan pemeriksaan. Namun pada kenyataan di lapangan penulis masih mendapati petugas tidak melakukan pengecekan terhadap petugas lain yang bekerja di bandar udara, dengan alasan *profiling* yang tidak mencurigakan dan dengan alasan sudah kenal petugas bandar udara tersebut. Selain itu, penulis juga mendapati adanya inkonsistensi dalam mengecek rombongan pejabat daerah maupun nasional saat melewati pos pemeriksaan yang dimaksud. Petugas tidak melaksanakan prosedur pemeriksaan dengan alasan objek yang akan dilaksanakan pemeriksaan adalah rombongan pejabat yang sedang melaksanakan perjalanan dinas. Padahal dalam KM 39 Tahun 2024 telah ditegaskan bahwa petugas wajib melaksanakan pemeriksaan kepada siapapun dan tidak memandang calon penumpang yang diperiksa dari rombongan atau kelompok apa saat akan melaksanakan penerbangan.

D. Pos 4 (Area Penyaringan *Boarding pass* dan Pas Bandar udara)

Pos 4 (Area Penyaringan *Boarding pass* dan Pas Bandar udara) adalah pos pemeriksaan keamanan yang terdapat di Bandar Udara El Tari Kupang dengan petugas *avsec* sebagai petugas yang menjalankan pemeriksaan tanda izin masuk menuju daerah steril dan daerah keamanan terbatas pada bandar udara, yang dalam hal ini adalah

boarding pass bagi calon penumpang dan pas bandar udara bagi petugas bandar udara. Pada pos ini fokus daripada petugas *avsec* adalah melakukan pemeriksaan pada tanda izin masuk penumpang yang berupa *boarding pass* dan tanda izin masuk petugas yang berupa pas bandar udara. *Boarding pass* didapatkan oleh penumpang setelah melaksanakan *check-in* baik secara *offline* melalui *check-in counter* dari masing-masing maskapai ataupun *check-in* secara *online*. Petugas *avsec* harus fokus saat menyaring calon penumpang, petugas *avsec* harus teliti saat memastikan apakah *boarding pass* yang dimiliki penumpang sudah relevan dengan penerbangan yang akan dilaksanakan. Selain itu, petugas *avsec* juga harus memastikan bahwa identitas yang dimiliki oleh calon penumpang sudah sesuai dengan melakukan pemeriksaan pada kartu identitas penumpang. Ketika petugas mendapati adanya perbedaan identitas penumpang dengan kartu identitas yang dimilikinya, maka calon penumpang tersebut harus ditahan.



Gambar 4. 4 Kegiatan di Pos Empat

Adapun bagi petugas bandar udara, pemeriksaan dilakukan dengan melakukan pemeriksaan apakah petugas bandar udara memiliki pas bandar udara. Hal ini dilakukan sebagai langkah untuk memastikan dan menyaring kembali apa yang sudah dilakukan di pos 3 terhadap

petugas bandar udara. Dengan dilaksanakan pemeriksaan kembali, maka petugas bandar udara akan semakin meyakinkan bahwa pas bandar udara yang dimiliki sudah sesuai dengan regulasi yang berlaku, hal ini juga bisa dilakukan jika dalam pos 3 terjadi *human error* (kesalahan yang dilakukan oleh manusia) saat pemeriksaan petugas berlangsung.

Dalam kegiatan di pos ini, penulis turut melaksanakan kegiatan pemeriksaan. Penulis melakukan pemeriksaan dengan memeriksa *boarding pass* milik penumpang, dan meminta penumpang menunjukkan kartu identitasnya untuk memastikan apakah identitas penumpang sudah sesuai dengan kartu identitas yang dimilikinya. Ketika ada ketidaksesuaian baik dalam kartu identitas maupun *boarding pass* yang dimiliki calon penumpang, maka penulis langsung melaporkan hal tersebut kepada petugas *avsec*. Begitu pula ketika melakukan pemeriksaan pada petugas bandar udara, ketika mendapati ada yang memiliki pas bandar udara yang sudah melebihi masa berlaku ataupun petugas yang tidak membawa pas bandar udara maka langsung penulis laporkan kepada petugas *avsec*.

E. Pos 6 (Area Kedatangan)

Pos 6 (Area Kedatangan) adalah pos keamanan penerbangan yang terdapat di Bandar Udara El Tari yang memiliki kegiatan untuk memastikan keamanan di terminal kedatangan. Dalam hal ini, keamanan yang dimaksud adalah mencegah penumpang ataupun pengantar untuk memasuki pintu area kedatangan. Hal ini dilakukan karena ketika ada seseorang dari luar bandar udara, jika ingin memasuki area kedatangan maka harus dilakukan pemeriksaan terlebih dahulu, karena seseorang tersebut dikhawatirkan membawa *prohibited item* yang bisa membahayakan kegiatan operasional di bandar udara. Proses pengamanan di terminal kedatangan ini merupakan kegiatan yang krusial

terlebih saat banyaknya penjemput yang datang untuk menjemput penumpang. Banyak kejadian dimana penjemput memaksa untuk masuk ke area kedatangan dan sering terjadi perdebatan antara penjemput dan petugas *avsec* yang sedang melaksanakan pengamanan di area tersebut. Selain itu, juga banyak penumpang yang sudah keluar dari terminal kedatangan untuk masuk lagi lewat pintu di terminal kedatangan. Petugas *avsec* harus tegas melarang siapa pun untuk memasuki pintu area kedatangan ini. Mereka harus tegas kepada siapa pun meskipun itu adalah petugas bandar udara.



Gambar 4. 5 Kegiatan di Pos Kedatangan

Kegiatan yang penulis lakukan di pos ini adalah turut melakukan kegiatan pengamanan dengan mencegah penjemput memasuki terminal kedatangan dan mencegah penumpang untuk masuk kembali ke pintu terminal kedatangan. Penulis juga turut mengarahkan penumpang jika kebingungan dalam mencari kamar kecil ataupun ketika penumpang atau pengantar mencari ATM.

4.1.2 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit dalam bandar udara yang memiliki tugas untuk mengatur pergerakan pesawat di sisi udara, mengawasi kegiatan operasional yang dilakukan oleh petugas lain di sisi udara, dan memastikan bahwa kegiatan operasional di sisi udara sudah berjalan sebagaimana mestinya (Tri Suhada, Setiawan and Hariyadi, 2020). Menurut

CASR – 139 Volume I : Aerodrome dijelaskan bahwa pokok tugas personel *AMC* adalah :

- A. Melaksanakan pembinaan terhadap personel yang bertugas dalam pengoperasian peralatan, kendaraan, dan pesawat udara di area apron guna memastikan kinerja yang optimal dan sesuai prosedur.
- B. Melakukan pengawasan secara ketat serta menegakkan aturan dan tata tertib terkait lalu lintas pergerakan di apron agar operasional berjalan dengan lancar dan aman.
- C. Mengatur serta mengoordinasikan lokasi parkir pesawat di apron dengan memperhatikan efisiensi ruang, keamanan, dan kelancaran operasional penerbangan.
- D. Memastikan kebersihan di area apron tetap terjaga dengan melakukan pengelolaan sampah dan pemeliharaan kebersihan secara berkala agar lingkungan kerja tetap nyaman dan aman.
- E. Menjamin seluruh fasilitas yang tersedia di apron dalam kondisi baik dan siap digunakan dengan melakukan pemeriksaan serta perawatan secara rutin.
- F. Menjamin keselamatan pergerakan personel, kendaraan operasional, peralatan, dan pesawat udara di apron dengan menerapkan prosedur keamanan yang ketat dan sesuai standar keselamatan penerbangan.
- G. Menganalisis seluruh aktivitas yang berlangsung di apron, terutama pada saat jam sibuk atau musim ramai, guna mengidentifikasi potensi kendala dan mencari solusi untuk meningkatkan efisiensi operasional.

Pada Bandar Udara El Tari Kupang, unit *Apron Movement Control (AMC)* memiliki perbedaan pada nama yakni pada Bandar Udara El Tari Kupang memiliki nama yaitu *Airport Operation and Service Improvement (AOSI)*. Hal ini diatur dalam asp. Unit ini memiliki tanggung jawab untuk mengawasi dan memastikan kegiatan operasional di airside maupun landside

sudah sesuai dengan regulasi dan tidak ada kendala baik dari fasilitas maupun operasionalnya.

Pada unit ini, penulis melaksanakan berbagai tugas yang berkaitan dengan pengawasan pergerakan pesawat udara di wilayah *airside* dan pengawasan kegiatan dan fasilitas di *landside*. Penulis melaksanakan kegiatan *on the job training* berupa pengawasan pergerakan pesawat udara menggunakan website SIOPSIKOM, mempraktekkan kegiatan *marshalling*, mempraktekkan kegiatan pemasangan *aviobridge*, melakukan inspeksi harian rutin pada fasilitas dan operasional di *landside*, dan menghitung *LOS (Level Of Service)* yang dikalkulasikan menggunakan aplikasi *my inspection officer*.

A. Pengisian Data SIOPSIKOM

SIOPSIKOM (Sistem Operasional dan Komersil) adalah Sistem informasi yang dikembangkan oleh PT Inalix yang dirancang khusus untuk digunakan di bandar udara dalam mendukung berbagai aspek operasionalnya (Devi and Fryda, 2024). Sistem ini mencakup seluruh rangkaian tugas yang perlu dilakukan, mulai dari tahap persiapan master data, pelaksanaan berbagai kegiatan pre-operasional, hingga proses operasional utama yang berlangsung di bandar udara. Selain itu, sistem ini juga berperan dalam mengelola sistem penagihan komersial terkait dengan layanan di sisi udara, sehingga memastikan kelancaran dan efisiensi dalam operasional bandar udara secara keseluruhan. Sistem ini terintegrasi langsung oleh pihak *Airport Commercial* dalam hal bisnis aeronautika di bandar udara.



Gambar 4. 6 Kegiatan Pengisian Data SIOPSIKOM

Dalam kegiatan pengisian data di website SIOPSIKOM ini, penulis mempelajari dan belajar untuk fokus dalam memperhatikan kapan waktu aktual pesawat dalam melaksanakan *take-off* maupun *landing*, memperhatikan waktu *Estimate Time Arrival* maupun *Estimate Time Departure* dari masing-masing penerbangan. Hal ini memerlukan fokus yang penuh, karena integrasi mata harus melihat dengan seksama CCTV yang terlihat, telinga harus memperhatikan penuh percakapan antara pilot dan personel ATC, dan tangan harus siap siaga melakukan pengisian SIOPSIKOM ketika pesawat melakukan pergerakan. Ketika pesawat mulai melakukan pergerakan jika terlambat dalam melakukan pengisian SIOPSIKOM akan berakibat tidak akuratnya data SIOPSIKOM yang disajikan. Terlebih lagi jika terdapat 1 pesawat yang luput dari pengawasan petugas, dan tidak terinput dalam data SIOPSIKOM, sehingga akan mengakibatkan kerugian yang besar pada bandar udara, karena data tidak terekam dengan sebagaimana mestinya.

B. Praktek *Marshalling*

Marshalling adalah kegiatan pemanduan pesawat udara saat memasuki apron hingga mencapai tempat parkir yang telah ditentukan, dengan memanfaatkan peralatan dan isyarat gerakan untuk memberikan arahan kepada penerbang demi memastikan keselamatan dan keamanan

(Adriansyah, Pratiwi and Kusumah, 2024). Kegiatan *marshalling* juga bisa dikatakan sebagai bentuk komunikasi antara petugas *AMC* dan pilot saat melakukan parkir menggunakan isyarat tangan.



Gambar 4. 7 Kegiatan Marshalling

Pada saat melakukan *marshalling*, penulis diawasi langsung dan dipandu oleh petugas *AMC* yang bertugas. Sebelum melaksanakan kegiatan tersebut penulis diberikan briefing mengenai prosedur dan apa saja yang perlu diperhatikan sebelum melakukan kegiatan *marshalling*. Kegiatan ini dimulai dari *FOD (Foreign Object Debrish) Check* di area apron, kemudian dilanjutkan dengan aba-aba untuk memarkirkan pesawat. Dalam kesempatan ini, penulis memarkirkan pesawat dari berbagai maskapai, yakni Lion Air, Nam Air, dan Wings Air. Dengan jenis pesawat Boeing 739, Boeing 735, dan ATR.

C. Pemasangan *Aviobridge*

Aviobridge adalah sebuah jembatan penghubung yang berfungsi sebagai sarana akses antara terminal bandar udara dan pesawat udara. Fasilitas ini dirancang untuk memudahkan penumpang pesawat, termasuk awak kabin, dalam melakukan proses naik dan turun dari pesawat secara lebih nyaman, aman, dan efisien tanpa harus berjalan di

landasan (Pramiswari, Gunawan and Rahmawati, 2024). Selain itu, aviobridge juga berperan dalam melindungi penumpang dari berbagai kondisi cuaca serta meningkatkan keselamatan selama proses embarkasi dan disembarkasi.



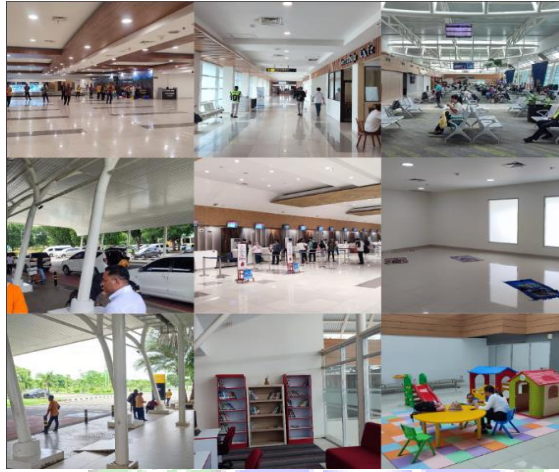
Gambar 4. 8 Pengoperasian Aviobridge

Dalam kesempatan ini, penulis melakukan kegiatan pemasangan dan pelepasan *aviobridge*. Penulis diawasi langsung oleh petugas AMC. Penulis diajarkan bagaimana cara mengoperasikan *aviobridge* agar bisa menempel pada pintu masuk pesawat. penulis diajarkan bagaimana menggerakkan roda dan menggerakkan posisi dari badan *aviobridge* itu sendiri. Selain itu, penulis juga diajarkan bagaimana cara melepas *aviobridge* setelah digunakan, serta diajari juga bagaimana prosedur yang perlu dilakukan dalam proses tersebut.

D. Inspeksi harian *Landside*

Inspeksi harian di *landside* sama dengan tugas yang dilakukan oleh unit *Terminal Inspection Service (TIS)*, namun unit tersebut dalam Bandar Udara El Tari Kupang sudah dilaksanakan tugasnya oleh unit *AOSI*. Tugas dari adanya inspeksi harian ini adalah untuk melakukan pengawasan, pemeriksaan, dan memastikan bahwa semua fasilitas di

terminal (seperti di bandar udara) berfungsi dengan baik dan sesuai standar operasional (Rahimuddin and Eri Suryanti, 2023).



Gambar 4. 9 Inspeksi Harian Landside

Dalam kegiatan inspeksi harian, penulis belajar untuk memastikan bahwa fasilitas di *landside* tidak ada kendala dan sudah sesuai dengan standar operasional yang ditetapkan. Penulis melaporkan setiap kendala yang menjadi masalah dalam operasional *landside*, seperti ketika ada sabun yang sudah habis di kamar mandi, atap terminal yang bocor, dan adanya *signage* yang hampir lepas, serta memindahkan fasilitas bandar udara yang dimiliki jika tidak terpakai. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan penumpang dan kualitas kenyamanan penumpang di Bandar Udara El Tari Kupang. Ketika ada kendala seperti yang sudah sebutkan oleh penulis sebutkan tadi, maka akan langsung dilaporkan kepada teknisi bandar udara untuk segera diperbaiki.

E. Penghitungan *LOS (Level Of Service)*

Level Of Service adalah penilaian terhadap kualitas pelayanan dari sebuah unit di bandar udara, untuk nantinya dilaporkan kepada pihak Angkasa pura sebagai bentuk penilaian terhadap kualitas pelayanan yang telah dilakukan (Alventri *et al.*, 2024). Dalam melakukan penilaian

terhadap *LOS* memiliki standar tertentu sehingga segala macam pelayanan yang dilakukan di bandar udara harus sesuai dengan standar yang berlaku.

Dalam kegiatan penghitungan *LOS*, penulis melakukan penghitungan pada layanan di terminal kargo. Dalam hal ini, penulis menggunakan aplikasi *my inspection* dalam mengukur *LOS* pada layanan di terminal kargo. Penulis melakukan *login* di aplikasi menggunakan NIP dan *password* dari pegawai yang sudah terdaftar kemudian melakukan pengukuran dengan dipandu oleh petugas *AMC*. Penulis melakukan penghitungan *LOS* dengan menggunakan *timer* untuk menentukan apakah durasi pelayanan pada terminal kargo sudah sesuai dengan ketentuan, serta penulis juga melakukan penilaian terhadap proses layanan berlangsung dan melakukan penilaian terhadap lingkungan tempat beroperasinya layanan tersebut.

4.1.3 Airport Commercial

Airport Commercial adalah unit yang bertugas untuk mendapatkan keuntungan dari adanya kegiatan penerbangan yang dilakukan dalam bandar udara dan bertugas untuk melihat peluang bisnis yang menguntungkan bagi pendapatan bersih bandar udara serta memberikan pelayanan dan fasilitas yang meningkatkan pengalaman penumpang dalam berkunjung ke bandar udara (Made and Purnama, 2024). Unit ini disebut juga sebagai unit komersil, karena tugas utamanya adalah mencari keuntungan. Selain itu, unit ini merupakan salah satu unit terpenting karena unit ini merupakan jantung dari pendapatan bersih bandar udara. Unit ini menjadi kunci dalam kesuksesan bandar udara dari segi pendapatannya.

Menurut (Pengampu, Dewi and Sari, 2024), bisnis bandar udara dibagi menjadi 2, yakni bisnis aeronautika dan nonaeronautika. Bisnis aeronautika

adalah bisnis utama dari bandar udara yang berfokus pada pergerakan pesawat udara itu sendiri. Bisnis ini dibagi menjadi 2, yakni PJP4U dan PJP2U. PJP4U (Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara) adalah bisnis bandar udara yang memberikan pelayanan untuk keselamatan pendaratan, tinggal landas, penempatan dan penyimpanan pesawat udara. Dengan adanya bisnis ini, bandar udara bisa menarik tarif pada tiap maskapai yang menggunakan fasilitas bandar udara untuk kegiatan tersebut. Selain itu, juga terdapat PJP2U (Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara) yakni bisnis di bandar udara yang berfokus untuk memberikan pelayanan kepada penumpang pesawat udara selama berada di bandar udara, pelayanan jasa pemakaian garbarata yaitu jasa berupa lorong jembatan yang menghubungkan terminal penumpang dengan pesawat udara atau sebaliknya. Dengan kondisi Bandar Udara El Tari yang memiliki 2 garbarata (*aviobridge*) memberikan keuntungan bagi bandar udara dengan memberlakukan tarif setiap maskapai yang menggunakan fasilitas garbarata yang dimiliki bandar udara. Selain bisnis aeronautika, juga terdapat bisnis non aeronautika yakni bidang jasa yang tidak terkait langsung dengan kegiatan penerbangan akan tetapi aktifitasnya terdapat di dalam bandar udara dan sangat mendukung aktifitas penerbangan. Bisnis ini meliputi pelayanan *check-in counter*, pelayanan terminal kargo, advertising, retail, food & beverage, dan penyewaan taksi.



Gambar 4. 10 Kegiatan di Komersial

Bisnis ini mampu menambahkan pendapatan bersih dari Bandar Udara El Tari dengan keuntungan yang dihasilkan dari pemenuhan kebutuhan dan keinginan penumpang dan masyarakat umum. Adapun untuk kegiatan yang penulis lakukan di unit komersial adalah sebagai berikut : melakukan input data pendapatan di tahun 2024, melakukan kegiatan inspeksi tenant, melakukan pembuatan *powerpoint* sebagai bentuk penawaran ruang kosong untuk penawaran *advertising*.

A. Input Data Pendapatan 2024



Gambar 4. 11 Pengisian Data Tahunan di Tahun 2024

Pendapatan bandar udara dikalkulasikan dari kedua bisnis yang dijalankan, yakni bisnis aeronautika dan non aeronautika. Dalam kedua bisnis tersebut, terdapat laporan tahunan dari pendapatan masing-masing bisnis dan ini adalah hal yang sangat penting dalam hal pemenuhan administrasi kantor.

Dalam kesempatan kali ini, penulis menyusun data tahunan berdasarkan data kasar yang telah disajikan dari unit AOSI. Penulis hanya menyusun data dari bisnis aeronautika yang telah berjalan. Penulis menginput data SIOPSIKOM yang telah dikerjakan oleh unit AOSI untuk kemudian disusun menjadi sebuah laporan komersial.

B. Inspeksi tenant

Tenant adalah orang atau organisasi yang menyewa benda, barang, atau property. Dalam bandar udara yang penulis lakukan penelitian, orang tersebut melakukan penyewaan ruang dan digunakan untuk kegiatan bisnis. Bisnis yang mereka jalani adalah bisnis retail, advertising, *food & beverage*, *pop-up*, *service*, dan reklame.



Gambar 4. 12 Inspeksi Tenant

Dalam kegiatan inspeksi tenant ini, penulis melakukan kegiatan inspeksi yang bertujuan untuk menertibkan tenant agar sesuai dengan aturan-aturan yang telah diberlakukan oleh bandar udara. Aturan yang telah ditetapkan oleh bandar udara ini meliputi inspeksi mengenai jam operasional (buka dan tutup), kebersihan lingkungan dari tempat yang disewa, kondisi peralatan, serta kerapian dari barang-barang yang dijual. Jika para tenant melanggar daripada aturan bandar udara, maka akan diberikan teguran dan akan diberikan sanksi yang telah ditetapkan. Selain itu, kegiatan ini juga bertujuan untuk melakukan pengecekan apakah fasilitas yang telah disewa berfungsi dengan sebagaimana mestinya dan apakah ada kendala selama kegiatan operasional tenant berlangsung.

C. Penawaran *advertising*

Advertising adalah kegiatan mempromosikan produk atau layanan melalui pesan persuasif kepada target pasar. Dalam Bandar Udara El Tari, unit komersial berupaya untuk melakukan penawaran ruang kosong yang bisa disewa untuk kegiatan *advertising* oleh pihak eksternal. Kegiatan *advertising* ini bisa berupa pemasangan reklame,

banner, dan informasi. Penyewaan tempat ini sangat menguntungkan bandar udara dengan tarif yang ditetapkan.



Gambar 4. 13 Menyusun Advertising Space Plan

Dalam kesempatan kali ini, penulis melakukan survei tempat dan dokumentasi dari tempat yang bisa disewa. Untuk tempat-tempat yang bisa disewa sudah tercantum dalam dokumen *ASP (Advertising Space Plan)* yang dimiliki unit komersial. Penulis melakukan kegiatan dokumentasi tempat yang telah ditentukan dalam dokumen tersebut, kemudian menyusun *power point* dengan mencantumkan dokumentasi yang telah dilaksanakan. *Power point* tersebut nantinya akan digunakan untuk menawarkan tempat kosong kepada calon tenant.

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan *on the job training* yang dilakukan oleh penulis menyesuaikan jadwal yang telah ditetapkan program studi Manajemen Transportasi Udara. Jadwal tersebut dimulai dari tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025.

JADWAL KEGIATAN PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)								
NAMA	JANUARI				FEBRUARI			
	06 s/d 12	13 s/d 19	20 s/d 26	27 s/d 2	3 s/d 9	10 s/d 16	17 s/d 23	24 s/d 28
Gracyel	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Lasykar	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Muthia	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Yoshua	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Genoveva	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT
Ida Bagus	AVSEC	COMMERCIAL	COMMERCIAL	COMMERCIAL	AMC	AMC	PENYUSUNAN LAPORAN OJT	PENYUSUNAN LAPORAN OJT

Gambar 4. 14 Jadwal Kegiatan On the Job Training

Jadwal pelaksanaan *on the job* ditetapkan oleh pihak Bandar Udara El Tari Kupang dengan menetapkan berdasarkan tanggal dimulai *ojt* hingga berakhirnya kegiatan ini.

A. Tanggal 06 Januari – 19 Januari 2025

Pada tanggal 06 Januari – 19 Januari 2025, penulis melaksanakan kegiatan *on the job training* pada sektor *Aviation Security (avsec)*. Dengan melaksanakan kegiatan pengawasan dan pengamanan di bandar udara sesuai dengan pos yang dijadwalkan oleh *supervisor* di unit *avsec*. Penulis banyak belajar mengenai prosedur pelaksanaan pengamanan dan pelayanan penumpang jika menjadi petugas *avsec*.

B. Tanggal 20 Januari – 2 Februari 2025

Pada tanggal 20 Januari – 2 Februari 2025, penulis melaksanakan kegiatan *on the job training* pada sektor komersial. Penulis melaksanakan kegiatan di unit komersial dengan mayoritas pada kegiatan administrasi dengan dibimbing oleh *supervisor* pada sektor ini. Penulis banyak belajar mengenai bagaimana bisnis bandar udara berjalan dan bagaimana bandar udara mendapat banyak keuntungan dari bisnis yang dilaksanakan.

C. Tanggal 3 Februari – 16 Februari 2025

Pada tanggal 3 Februari – 16 Februari 2025, penulis melaksanakan kegiatan *on the job training* pada sektor *Apron Movement Control (AMC)* yang pada Bandar Udara El Tari memiliki nama *Airport Operation and Service*

Improvement (AOSI). Penulis melaksanakan kegiatan di unit *AOSI* dengan kegiatan administrasi berupa pengisian SIOPSIKOM dan kegiatan lapangan seperti melakukan kegiatan *marshalling*, pengoperasian *aviobridge*, inspeksi terminal, dan penghitungan *LOS*. Penulis melaksanakan kegiatan di unit ini dengan dibimbing dan dipantau langsung oleh *supervisor* pada unit ini.

D. Tanggal 17 Februari – 28 Februari 2025

Pada tanggal 17 Februari – 28 Februari 2025, penulis melaksanakan kegiatan penyusunan laporan *on the job training*. Penulis melaksanakan penyusunan sesuai dengan sektor masing-masing yang diambil dengan dibimbing oleh *supervisor* masing-masing unit dan dosen pembimbing secara *online*. Penulis melaksanakan penelitian dengan mengambil data dari sektor masing-masing, serta melaporkan secara tertulis dalam laporan *on the job training*. Pada akhir dilaksanakannya sesi ini, adalah adanya kegiatan sidang dengan diuji oleh *supervisor* masing-masing unit dan dosen pembimbing sebagai anggota.

4.3 Permasalahan yang Ditemukan

Dalam penyusunan laporan *OJT*, penulis berfokus pada analisis permasalahan di unit *aviation security*. Selama melaksanakan kegiatan *OJT* di unit *avsec*, penulis melakukan analisis terhadap kinerja daripada petugas *avsec* pada area *check-in*, sehingga penulis berfokus pada apa yang dilakukan oleh petugas *avsec* pada pos 4. Selama 2 minggu penulis melaksanakan *OJT*, penulis bisa menilai bagaimana kinerja petugas *avsec* selama melaksanakan pengawasan keamanan di pos 4. Penulis menilai bahwa mayoritas petugas *avsec* sudah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai prosedur pengendalian jalan masuk (*access control*) pada PM 33 Tahun 2015.

Mayoritas dari petugas *avsec* melaksanakan pemeriksaan tanda izin masuk pada penumpang dan petugas bandar udara sesuai dengan aturan, yakni

memastikan bahwa calon penumpang memiliki *boarding pass* sebelum memasuki daerah keamanan terbatas yang dilaksanakan di pos 4. Hal ini sesuai dengan regulasi yang ditetapkan oleh Bandar Udara El Tari Kupang yang berjudul *Draft Airport Security Programme* yang diatur dalam BAB 7 poin 7.4.1. Aturan tersebut berbunyi “*Bandar Udara El Tari harus melakukan pemeriksaan PAS masuk Pesawat Udara (boarding pass) dalam bentuk cetak atau elektronik di tempat Pemeriksaan Keamanan penumpang sebelum masuk ruang tunggu*”. Selain itu, beberapa petugas *avsec* juga sudah melakukan pemeriksaan petugas bandar udara dengan memastikan bahwa petugas tersebut telah memiliki pas bandar udara yang masih berlaku.

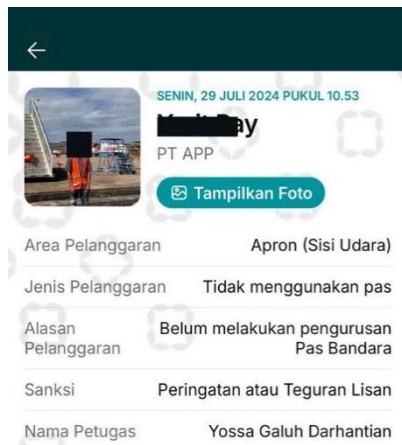
Namun diantara ketaatan dari petugas *avsec* terhadap peraturan yang telah ditetapkan dalam Bandar Udara El Tari. Penulis sering mendapati petugas *avsec* yang tidak melaksanakan program keamanan sesuai dengan prosedur. Hal ini sering dilakukan oleh petugas *avsec* saat mendapati adanya rombongan dari instansi tertentu yang akan melaksanakan penerbangan di Bandar Udara El Tari. Petugas *avsec* terkadang langsung mengarahkan rombongan tersebut untuk masuk ke dalam pemeriksaan berikutnya tanpa adanya pemeriksaan pada *boarding pass* penumpang. Selain itu, juga penulis seringkali mendapati adanya petugas *avsec* yang langsung membiarkan petugas bandar udara memasuki pemeriksaan berikutnya tanpa dilaksanakan pemeriksaan terhadap pas bandar udara.

4.3.1 Inkonsistensi ketika Pemeriksaan terhadap Petugas Bandar Udara

Pada permasalahan ini, penulis melaksanakan observasi lapangan secara langsung dengan mengamati kinerja dari petugas *avsec* dan melakukan praktek sebagai personel *avsec*. Selama kegiatan berlangsung, penulis mendapati banyak personel *avsec* yang tidak konsisten dalam melakukan pemeriksaan terhadap petugas bandar udara. Alasan yang dikeluarkan dari petugas *avsec* adalah sudah dikenalnya petugas bandar udara tersebut dan adanya *profiling* dari orang tersebut, yang mengenakan

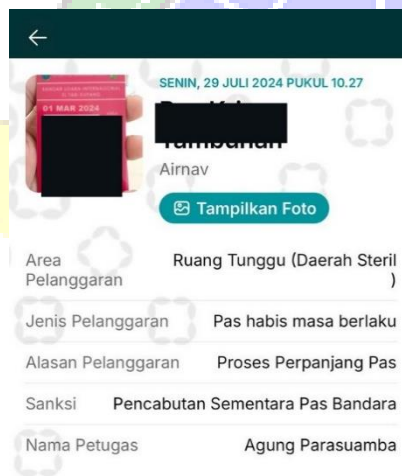
rompi seperti layaknya bekerja di wilayah *airside* bandar udara. Tidak semua petugas bandar udara memperlihatkan pas bandar udara yang dimilikinya, sehingga tidak semua petugas bisa dipastikan sudah memiliki pas bandar udara ataupun bisa dipastikan bahwa pas bandar udara yang dimilikinya masih berlaku. Selain itu, juga terdapat *protokoler* yang juga tidak mau diperiksa karena mengejar waktu untuk menjemput rombongan pejabat yang akan melaksanakan penerbangan. Hal ini melanggar ketentuan yang telah ditetapkan dalam PM 33 Tahun 2024 tentang Pengendalian *access control* bandar udara, yang dijelaskan dalam pasal 17, dimana dijelaskan bahwa tanda izin masuk daerah keamanan terbatas bandar udara, salah satunya adalah memiliki pas bandar udara. Selain itu hal ini juga melanggar peraturan yang tercantum dalam *Draf Airport Security Programme* pada pasal 5 poin 5.4.3 yang berbunyi “*Pas Bandar Udara untuk orang sebagaimana dimaksud pada butir 5.4.2 huruf a. dilakukan pemeriksaan terhadap: a. Pencocokan pas Bandar Udara untuk orang dengan wajah pemegang pas; b. Masa berlaku pas Bandar Udara untuk orang; dan Area yang diizinkan*” Peraturan tersebut jelas menyatakan bahwa petugas *avsec* wajib melaksanakan pemeriksaan terhadap petugas dengan melakukan pencocokan pas bandar udara dengan wajah pemegang pas, memastikan bahwa pas bandar udara masih berlaku, dan apakah sudah sesuai dengan area yang diizinkan pada pas bandar udara.

Sebagai dampak dari permasalahan ini adalah masuknya petugas bandar udara yang memiliki pas bandar udara sudah tidak berlaku ke dalam daerah keamanan terbatas dan adanya petugas yang memasuki sisi udara tanpa menggunakan pas bandar udara. Berikut penulis lampirkan bukti pelanggaran yang dilakukan oleh petugas bandar udara dan melibatkan kelalaian petugas *avsec* sebagai konsekuensi atas kejadian yang ada.



Gambar 4. 15 Bukti Pelanggaran Petugas Bandar Udara

Dalam bukti tersebut, bisa disimpulkan bahwa adanya pelanggaran yang dilakukan oleh petugas bandar udara. Pelanggaran ini dilakukan dengan memasuki area sisi udara tanpa menggunakan pas bandar udara dengan alasan belum melakukan pengurusan pas



Gambar 4. 16 Bukti Pelanggaran Petugas Bandar Udara

Dalam bukti tersebut, bisa disimpulkan bahwa adanya pelanggaran yang dilakukan oleh petugas bandar udara. Pelanggaran ini dilakukan dengan membawa pas bandar udara yang sudah tidak berlaku. Pelanggaran ini dilakukan

Pelanggaran tersebut bisa diminimalisir jika petugas *avsec* melaksanakan tugas sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Jika petugas *avsec* mendapati petugas bandar udara yang tidak memiliki pas bandar udara ataupun pas bandar udara sudah mati, sudah menjadi kewajiban petugas *avsec* untuk melarang petugas tersebut memasuki daerah keamanan terbatas dan daerah steril bandar udara.

4.3.2 Inkonsistensi ketika Pemeriksaan Rombongan Pejabat Instansi

Dalam permasalahan ini, penulis menemukan melalui observasi langsung yang dilakukan di lapangan. Pada Tanggal 13 Januari 2025 penulis mendapati adanya rombongan pejabat pemerintahan dan langsung berjalan melewati pos empat tanpa dilaksanakan pemeriksaan *boarding pass*. Dalam kejadian tersebut, penulis mendapati banyak orang yang memasuki pos empat dan petugas *avsec* hanya diam dan tidak menegur rombongan tersebut. Hal ini bertentangan dengan PM 33 Tahun 2024 tentang Pengendalian *access control* bandar udara, yang dijelaskan dalam pasal 17, dimana dijelaskan bahwa tanda izin masuk daerah keamanan terbatas bandar udara, salah satunya adalah memiliki *boarding pass*. Hal ini juga melanggar aturan dalam *Draf Airport Security Programme* pada pasal 7 poin pada pasal 7 poin 7.4.1 yang berbunyi “*Bandar Udara El Tari harus melakukan pemeriksaan PAS masuk Pesawat Udara (boarding pass) dalam bentuk cetak atau elektronik di tempat Pemeriksaan Keamanan penumpang sebelum masuk ruang tunggu*”. Petugas *avsec* jelas melakukan pelanggaran dengan tidak melaksanakan pengecekan terhadap rombongan pejabat. Hal ini ditakutkan akan menyebabkan adanya orang yang memasuki daerah steril tanpa memiliki tanda izin masuk yang sah.

4.3.3 Inkonsistensi ketika Dilaksanakan Pemeriksaan Pada Protokoler

Protokoler adalah individu yang bertanggung jawab dalam mengatur pertemuan antara pejabat pemerintahan dan masyarakat, serta menyusun

kunjungan pejabat sesuai dengan aturan protokol yang berlaku (Setiyono *et al.*, 2022). Protokol dalam bandar udara ditandai dengan pas bandar udara berwarna biru.

Pada tanggal 13 Januari 2025 penulis mendapati terdapat protokoler yang tidak mau diperiksa. Alasan dari protokoler yang tidak mau diperiksa adalah karena sedang dikejar waktu untuk menjemput rombongan pejabat yang akan melaksanakan penerbangan. Namun, meskipun demikian petugas *avsec* tetap harus menegur dan tegas dalam melaksanakan pemeriksaan tanda izin masuk dari protokoler.

4.4 Penyelesaian Permasalahan

Dalam permasalahan yang telah penulis sebutkan, penulis akan membedakan dua penyelesaian permasalahan, yakni penyelesaian yang sudah dilakukan oleh Bandar Udara El Tari dan penyelesaian yang dirumuskan oleh penulis sendiri.

4.3.1 Penyelesaian Permasalahan yang Sudah Dilaksanakan

Bandar Udara El Tari sudah melakukan penyelesaian dengan berbagai langkah berikut ini :

A. Melakukan Rapat Koordinasi Teknis Protokoler

Bandar Udara El Tari sudah melakukan tindakan penyelesaian dengan cara melakukan forum antara petugas protokoler dengan petugas *avsec* baik di bagian lapangan maupun administrasi. Forum tersebut untuk meningkatkan kesadaran bagi para protokoler dalam menaati aturan yang telah ditetapkan oleh Bandar Udara El Tari maupun yang disusunnya. Dengan adanya forum ini diharapkan akan tercapai kesepakatan antara pihak *avsec* dengan protokoler terkait ketaatan dalam menggunakan pas bandar udara, sehingga tidak ada lagi temuan mengenai pelanggaran ini. Dengan protokoler yang menaati aturan juga sebagai bentuk menghargai

unit *avsec* dalam menjalankan tugasnya. Dilaksanakannya forum ini penulis lampirkan dalam surat undangan dalam link berikut <https://bit.ly/4bnHivG>.

B. Memberikan Teguran dan Sanksi

Bandar Udara El Tari juga melakukan langkah penyelesaian berupa pemberian teguran dan sanksi pada petugas bandar udara yang melakukan pelanggaran dengan tidak membawa pas bandar udara ataupun membawa pas bandar udara yang sudah tidak berlaku. Adapun teguran yang dilakukan oleh bandar udara ini bisa berupa teguran lisan dari pihak *avsec* maupun teguran administratif. Selain itu sanksi yang diberikan oleh petugas yang melanggar adalah pencabutan sementara pas bandar udara oleh petugas sehingga petugas yang dicabut tadi tidak bisa bekerja di area mereka. Dengan adanya teguran tersebut, diharapkan petugas tidak lagi melanggar aturan.

C. Melaksanakan Pelatihan Internal bagi Petugas *avsec*

Pelatihan internal bagi petugas *avsec* ini dilakukan oleh internal Bandar Udara El Tari yang dilakukan pada 29 Februari 2024 dengan total 60 peserta. Pelatihan ini dilaksanakan dengan pemberian materi sebagai bentuk penyegaran kembali atau bentuk mengingat kembali tugas dan tanggung jawab di pos-pos pemeriksaan keamanan di Bandar Udara El Tari. pelatihan ini diberikan langsung oleh Instruktur Keamanan Penerbangan Internal PT Angkasa Pura 1 atau *Performance and Standard Security Coordinator (Anak Agung Gede Parasuamba)*. Pelatihan internal ini bertujuan untuk memahami peraturan keamanan penerbangan, memahami prosedur (SOP) pengendalian dan pemeriksaan keamanan, memahami tugas dan tanggung jawab Personel *Airport Security* pada masing-masing Pos dan Posisi di *HBSCP & PSCP*, mengimplementasikan secara benar peraturan keamanan penerbangan dalam melaksanakan

tugas dan tanggung jawab. Laporan pelaksanaan dari kegiatan ini bisa diakses pada <http://bit.ly/4biLKLv>.

4.3.2 Penyelesaian Permasalahan yang Sudah Dilaksanakan

Selain penyelesaian yang sudah dilakukan, penulis juga memiliki gagasan yang diharapkan bisa menjadi inovasi bagi Bandar Udara El Tari dalam menyelesaikan permasalahan ini, beberapa saran dari penulis adalah sebagai berikut :

A. Mengusulkan Adanya *Reward and Punishment*

Adanya *reward* dan *punishment* berfungsi untuk meningkatkan semangat dari para petugas *avsec* dalam meningkatkan performa selama bekerja. Penulis mengusulkan untuk adanya pengawasan secara hierarki dalam kegiatan pengamanan di bandar udara. Penulis mengusulkan bahwa *AIRPORT RESCUE, FIRE FIGHTING & SECURITY DEPT HEAD* mampu mengarahkan *AIRPORT SECURITY CHIEF* untuk memantau penuh kegiatan pengamanan yang dilaksanakan oleh petugas *avsec*. *AIRPORT SECURITY CHIEF* melakukan pengamatan selama 1 bulan untuk menilai petugas mana yang memiliki performa paling bagus dalam regu masing-masing untuk kemudian dilaporkan kepada *AIRPORT RESCUE, FIRE FIGHTING & SECURITY DEPT HEAD* agar diberikan penghargaan. Pemberian penghargaan ini, penulis mengusulkan dengan memberikan kuota untuk mengikuti program diklat *avsec* untuk mendapatkan kenaikan lisensi.

Untuk *punishment* sendiri, penulis mengusulkan bahwa tetap melaksanakan pengawasan secara hierarkis dan menyetorkan nama bagi petugas *avsec* yang dinilai paling kurang. Penulis mengusulkan adanya hukuman berupa penerbitan surat peringatan dan pembinaan khusus.

B. Memasang *Autogate* pada pos empat

Solusi *autogate* ini penulis mendapatkan inspirasi melalui Bandar Udara Juanda Surabaya.



Gambar 4. 17 Autogate di Bandar Udara Juanda

Dalam pengoperasiannya, penumpang dan petugas bisa secara otomatis memasuki daerah steril tanpa harus dilakukan pengecekan oleh petugas, sehingga proses pengecekan bisa lebih akurat dan bisa langsung menyaring apakah tanda izin masuk yang dimiliki penumpang ataupun petugas sudah sesuai atau tidak. Karena tanda izin masuk penumpang maupun petugas tidak sesuai maka *autogate* tidak akan terbuka.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penulis melaksanakan kegiatan *on the job training* pada 3 sektor, yakni *Aviation Security, Apron Movement Control, dan Airport Commercial*. Penulis melaksanakan *on the job training* dengan dibimbing dan diawasi oleh *supervisor* masing-masing sektor. Penulis mendapatkan banyak ilmu baik dari segi administrasi maupun lapangan selama kegiatan *on the job training* berlangsung. Penulis juga bisa mengetahui realita dari operasional bandar udara yang terjadi. Penulis juga mengetahui dan mempraktekkan kegiatan operasional yang wajib dilaksanakan pada *landside* maupun *airside*. Penulis juga mengetahui standar operasional prosedur yang harus dilakukan saat melakukan pekerjaan di bandar udara.

Namun, dalam penulisan laporan *on the job training* ini, penulis berfokus pada permasalahan di sektor *avsec* dengan melakukan kegiatan analisis pelaksanaan proses pemeriksaan tanda izin masuk oleh petugas *aviation security* pada area *check-in* Bandar Udara El Tari Kupang. Penulis melakukan penilaian dari kinerja dari petugas *avsec* dalam melakukan pemeriksaan tanda izin masuk di area *check-in* sebelum memasuki daerah steril bandar udara apakah sudah sesuai dengan regulasi yang sudah ditetapkan atau belum. Penulis juga mendapati adanya inkonsistensi yang dilakukan oleh petugas *avsec* selama pemeriksaan tanda izin masuk bandar udara. Hal ini seperti tidak dilaksanakan pemeriksaan terhadap petugas bandar udara, tidak dilaksanakan pemeriksaan pada rombongan pejabat instansi tertentu, dan tidak dilaksanakan pemeriksaan pada protokoler bandar udara.

5.2 Saran

5.2.1 Saran dari Kegiatan *On The Job Training*

Selama kegiatan *on the job training* berlangsung, penulis bisa memberikan berbagai saran yang mendukung. Beberapa saran tersebut adalah sebagai berikut :

- A. Pihak program studi Manajemen Transportasi Udara hendaknya bisa memberikan informasi secara pasti mengenai teknis kegiatan *on the job training*, karena selama kegiatan berlangsung banyak informasi yang berubah-ubah dan kurang maksimal diterima taruna karena disampaikan hanya via *online*.
- B. Pihak program studi Manajemen Transportasi Udara hendaknya bisa memberikan kepastian terkait teknis sidang *OJT* dan pedoman penulisan *OJT*, karena selama pelaksanaan kegiatan banyak informasi yang baru saja disampaikan.
- C. Dengan adanya efisiensi anggaran pada tahun 2025 ini, hendaknya pihak program studi Manajemen Transportasi Udara, bisa memberikan keringanan dalam penyusunan laporan *on the job training*, seperti mengurangi biaya untuk melakukan *print-out* laporannya.
- D. Pada sektor komersial Bandar Udara El Tari, hendaknya supervisor menjelaskan apa yang harus dilaksanakan oleh para taruna dengan jelas sebelum memerintahkan sesuatu. Karena seringkali penulis bingung saat diarahkan untuk mengerjakan tugas di sektor tersebut, karena instruksi yang diberikan kurang jelas

5.2.2 Saran untuk Permasalahan yang Ditemukan

Berdasarkan permasalahan yang telah penulis sampaikan pada Bab IV, penulis menyimpulkan saran yang diperlukan adalah sebagai berikut :

- A. Mengusulkan adanya *reward and punishment* bagi petugas *avsec*, karena hal ini akan meningkatkan semangat dari para petugas untuk meningkatkan performa mereka.
- B. Memasang *Autogate* pada pos empat, hal ini sebagai bentuk inovasi yang diusulkan penulis yang terinspirasi dari Bandar Udara Juanda. Hal ini bisa meningkatkan keamanan dan keakuratan selama pemeriksaan berlangsung. Karena *autogate* bisa secara otomatis mendeteksi apakah pas bandar udara yang dikenakan petugas ataupun *boarding pass* yang dimiliki calon penumpang masih relevan.



DAFTAR PUSTAKA

- Adriansyah, F., Pratiwi, A.K. and Kusumah, M.C. (2024) 'Pelatihan Personel Pemandu Parkir Pesawat Udara (Marshalling) Bagi Personel Bandar Udara', 05(02), pp. 57–62.
- Alventri, A. *et al.* (2024) 'Analisis Tingkat Pelayanan (Level Of Service) pada Fasilitas Terminal Keberangkatan Internasional Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai - Bali dalam Memfasilitasi Pertumbuhan Pergerakan Penumpang', 1(4), pp. 56–67.
- ANNEX 17 (2017) *Safe guarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Tenth Edition, April 2017 to the Convention on International Civil Aviation Security International Standards and Recommended Practices.*
- Ardana, I.K., Mujiati, N.W. and Utama, I.W.M. (2013) 'Manajemen Sumber Daya Manusia', *Graha Ilmu*, 53(9), pp. 1689–1699.
- Dairse (2009) 'No TitleФормирование парадигмальной теории региональной экономики', *Экономика Региона*, (Kolisch 1996), pp. 49–56.
- Devi, L. and Fryda, R. (2024) 'Analisis Efektivitas Penerapan Sistem Informasi Operasional dan Komersial (SIOPSKOM) Terhadap Kinerja Petugas Unit Informasi di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali', 1(2), pp. 117–129.
- Kalbuana, N. *et al.* (2022) 'Peningkatan Kemampuan Personil Penerbangan Pada Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Melalui Pendidikan Dan Pelatihan Manajemen Bandar Udara', *Pengmasku*, 2(1), pp. 57–65. Available at: <https://doi.org/10.54957/pengmasku.v2i1.190>.
- Karyadi, K. and Hestiana, M. (2016) 'Kualitas Pelayanan Pembuatan Tanda Izin

- Masuk Daerah Keamanan Terbatas atau Kartu Pas Orang di Unit Penyelenggara Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya’, *Restorica: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Negara dan Ilmu Komunikasi*, 2(2), pp. 34–36. Available at: <https://doi.org/10.33084/restorica.v2i2.746>.
- Keke, Y. (2019) ‘AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan Vol. 16 No.2 edisi Desember 2019’, *AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(2), pp. 31–42.
- Made, D. and Purnama, F. (2024) ‘Pendampingan Peningkatan Kualitas Layanan Staff Commercial PT Angkasa Pura I Bandara I Gusti Ngurah Rai’, 7(1), pp. 81–90.
- Misrawati, Alam, S. and Amir, M. (2023) ‘Pengaruh Regulasi Pada Peranan Sumber Daya Manusia Birokrasi Menuju Era Industrial Revolution 4.0 Di Kantor Camat Baruga Kota Kendari The Influence Of Regulations On The Role Of Bureaucratic Human Resources Towards The Era Of Industrial Revolution 4.0 In ’, *Jurnal Administrasi Pembangunan dan Kebijakan Publik*, 14(2), pp. 2502–5589.
- Nabilla, D.R. and Hasin, A. (2022) ‘Analisis Efektivitas Penerapan Standard Operating Procedure (SOP) Pada Departemen Community & Academy RUN System (PT Global Sukses Solusi Tbk)’ , *Nabila, Dian Ratna Hasin Al*, 01(06), pp. 58–75. Available at: <https://journal.uui.ac.id/selma/article/view/26602%0Ahttps://journal.uui.ac.id/selma/article/download/26602/14474>.
- Naufal, F.M. *et al.* (2022) ‘Analisis Regulasi Profesi Bidang It Studi Kasus : Regulasi Kominfo’, *JIKA (Jurnal Informatika)*, 6(2), p. 180. Available at: <https://doi.org/10.31000/jika.v6i2.6195>.
- Nurlia (2019) ‘Pengaruh Struktur Organisasi terhadap Pengukuran Kualitas Pelayanan’, *Meraja Journal*, 2(2), pp. 51–66. Available at: <https://media.neliti.com/media/publications/284699-pengaruh-struktur->

organisasi-terhadap-pe-1ea03fb3.pdf.

Pengampu, D., Dewi, : and Sari, R. (2024) 'Modul Pembelajaran Bisnis Bandar Udara'.

Perhubungan, K. (2005) 'Km 25 Tahun 2005'. Available at:
http://jdih.dephub.go.id/produk_hukum/view/UzAwdU1qVWdWRUZJVIU0Z01qQXdOUT09.

PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) (2015)
'PM_33_Tahun_2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara', *Peraturan Menteri* [Preprint].

Pramiswari, F.G., Gunawan, G. and Rahmawati, F.K. (2024) 'Analisis penambahan Unit Aviobridge untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas apron di Bandar Udara Internasional Yogyakarta', *Vortex*, 5(1), pp. 9–20. Available at:
<https://doi.org/10.28989/vortex.v5i1.2037>.

Puspita, A.D. (2019) 'Pengertian Regulasi', *Repository Unsada*, (2016), pp. 1–29.
Available at: [http://repository.unsada.ac.id/1117/3/BAB II.pdf](http://repository.unsada.ac.id/1117/3/BAB%20II.pdf).

Rahimuddin and Eri Suryanti (2023) 'Peran Unit Terminal Inspection Service Dalam Pelaksanaan Pengawasan Terhadap Fasilitas Landside Di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya', *Jurnal Mahasiswa: Jurnal Ilmiah Penalaran dan Penelitian Mahasiswa*, 5(2), pp. 374–386. Available at:
<https://doi.org/10.51903/jurnalmahasiswa.v5i2.605>.

Setiyono, E. *et al.* (2022) 'Peran Protokol UNNES Dalam Kegiatan di Universitas Negeri Semarang', *Komunikologi: Jurnal Ilmiah Ilmu Komunikasi*, 19(1).

Tri Suhada, A.S., Setiawan, A. and Hariyadi, S. (2020) 'Analisis Kinerja Personel Unit Apron Movement Control (Amc) Terhadap Ketertiban Peralatan Ground Support Equipment (Gse) Di Apron Pt Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang', *Ejournal*

Poltekbangsby, pp. 1–13.

Wanasaputra, S. and Dewi, L. (2017) ‘Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Anggota Yayasanpek’, *PERFORMA: Jurnal Manajemen dan Start-Up Bisnis*, 2(4), pp. 494–503.

Yerisva, L., Widian Sari, M. and Pratiwi, N. (2024) ‘Pengaruh Kualitas Kerja dan Motivasi Kerja terhadap Kinerja Pegawai melalui Semangat Kerja sebagai Variabel Intervening di Kantor Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kota Padang’, *MASMAN: Master Manajemen*, 2(3), pp. 265–277. Available at: <https://doi.org/10.59603/masman.v2i3.497>.

Yohanes Don Bosco and Ika Fathin Resti Martanti (2023) ‘Analisis Dampak Pandemi Covid 19 Terhadap Pergerakan Jumlah Penumpang Di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang’, *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 3(1), pp. 6–11. Available at: <https://doi.org/10.51903/jupea.v3i1.632>.

Yunika, F. and Astutik, S.P. (2023) ‘Analisis Proses Kerja Staff Aviation Security (AVSEC) Dalam Penanganan Bagasi untuk Menunjang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya’, *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), pp. 290–305. Available at: <https://doi.org/10.47467/elmal.v5i1.3525>.