

**PENINGKATAN KUALITAS PROSEDUR PENANGANAN
CARGO *INCOMING* DI BANDAR UDARA
MUTIARA SIS AL JUFRI PALU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025



Disusun oleh:

SYAHRIR R. MOKOGINTA
NIT. 30622024

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA DIPLOMA
III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VIII A POLITEKNIK
PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PENINGKATAN KUALITAS PROSEDUR PENANGANAN
CARGO *INCOMING* DI BANDAR UDARA
MUTIARA SIS AL JUFRI PALU**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari – 14 Maret 2025**



Disusun oleh:

**SYAHRIR R. MOKOGINTA
NIT. 30622024**

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA DIPLOMA
III MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA VIII A POLITEKNIK
PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

PENINGKATAN KUALITAS PROSEDUR PENANGANAN CARGO INCOMING DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL JUFRI PALU

Disusun Oleh:

SYAHRIR R. MOKOGINTA

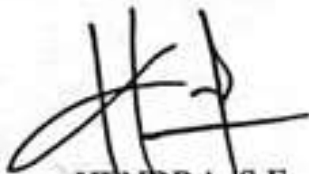
NIT. 30622024

Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor



HENDRA, S.E.

NIP. 19820516 200604 1 001

Dosen Pembimbing



Dr. FAOYAN AGUS FURYANTO, M.Pd.

NIP. 19840819 201902 1 001



LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On the Job Training telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 26 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan telah memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On the Job Training

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



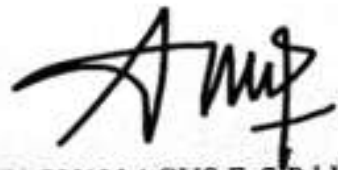
HENDRA S.E., M.M.

NIP. 19820516 200604 1 001



FERY SEFRAN S.M.

NIP. 19900919 201402 1 004



Dr. FAOYAN AGUS F. S.Pd.Ing., M.PD.

NIP. 19840819 201902 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi



LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat rahmat dan karunia-Nya yang begitu besar penulis dapat menyelesaikan laporan On the Job Training (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Mutiara SIS Al-Jufri selama kurang lebih 3 bulan terhitung dari tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan tanggal 14 Maret 2025 ini dengan baik.

Penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Dengan terlaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan menerapkan metari dari praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dalam penyusunan penulisan laporan ini penulis banyak mendapatkan bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak. Menyadari akan hal itu, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Kedua Orang Tua, bapak Bahman S. Mokoginta dan Ibu Irma Uswanas yang selalu memberikan do'a serta dukungan moral kepada saya agar dapat melaksanakan kegiatan On The Job Training (OJT) ini dengan lancar tanpa suatu hambatan yang berarti.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE, MT selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Hastuty, S.E, M.M., selaku Plt kepala Bandara Mutiara Sis Al- Jufri Palu, yang telah menerima dan membantu kami dalam melaksanakan On The Job Training (OJT).
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.KOM, MT. selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.



6. Bapak Dr. Faoyan Agus Furryanto, M.pd. selaku Dosen Pembimbing OJT yang telah memberikan saran dan masukan dalam menyusun laporan *On The Job Training* (OJT).
7. Bapak Hendra, S.E. selaku Koordinator Unir AMC yang telah memberikan banyak ilmu, pengalaman, serta motivasi selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT)
8. Para Supervisor OJT di Unit AVSEC, TIS, dan AMC yang telah menerima dan memberikan banyak bantuan, ilmu dan bimbingan
9. Seluruh Dosen dan civitas akademika Prodi D-III Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya.
10. Praja Madya Reystha Zalsabhil'lah Ananda Warwey sebagai pacar penulis yang telah memberikan dukungan, semangat, dan motivasi kepada penulis.
11. Seluruh senior dan pegawai Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang selalu memberikan ilmu dan bimbingan.
12. Teman-teman MTU Angkatan Ke-8, atas kebersamaan dan kerjasamanya.
13. Teman-teman MTU yang sedang melakukan *On The Job Training* di Bandara Mutiara Sis al-Jufri Palu, atas semangat dan kerjasamanya.
14. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* dan selama membuat laporan *On The Job Training*.

Penulis menyadari keterbatasan kemampuan dan waktu dalam penyusunan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun.akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini dapat bermanfaat.

Palu, 28 Februari 2025


Syahrir Ramzy Mokoginta
NIT. 30622024

DAFTAR ISI

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	1
LEMBAR PERSETUJUAN.....	
LEMBAR PENGESAHAN	
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT	1
1.2 Dasar Pelaksanaan OJT	2
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan OJT	2
1. Maksud	2
2. Tujuan	3
a. Bagi Taruna	3
BAB 2	
PROFIL LOKASI OJT	4
1.1 Profil Instansi OJT	4
1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu.....	4
1.3 Perkembangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu	5
1.4 Data Umum Bandar Udara	6
2.4.1 Visi dan Misi	6
1.4.2 Fasilitas Sisi Darat	7
1.4.3 Fasilitas Sisi Udara	8
2.4.4 Struktur Organisasi	11
BAB 3	
TINJAUAN TEORI	30

3.1. Bandar Udara.....	30
3.2 Peningkatan	31
3.3 Apron Movement Control (AMC).....	31
3.4 Aviation Security (AVSEC)	31
3.5 Kargo	32
3.6 Cargo Handling	33
3.7 Incoming.....	33
3.8 Irregularity Cargo	33
3.9 Peneliti Yang Relevan.....	34
BAB 4	
PELAKSANAAN OJT.....	36
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT.....	36
4.1.1 <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	36
4.1.2 <i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	38
4.1.3 <i>Apron Movement Control (AMC)</i>	40
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	41
4.3 Permasalahan.....	43
4.4 Penyelesaian Masalah.....	46
BAB 5	
PENUTUP.....	48
5.1 Kesimpulan	48
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	48
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	49
5.2 Saran	50
DAFTAR PUSTAKA.....	51
LAMPIRAN	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Bandara	8
Gambar 2. 2 Runway Bandara	9
Gambar 2. 3 Taxiway Bandara	9
Gambar 2. 4 Apron Bandara	10
Gambar 4. 1 Proses Kargo Dengan Cara Di Lempar	45
Gambar 4. 2 Kargo Berserakan Di Apron	45
Gambar 4. 3 Ketidakpatuhan Terhadap Prosedur Keselamatan	46
Gambar 4. 4 Fasilitas Yang Digunakan Saat Ini Dan Yang Di Ajukan Sebagai Saran	47



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Terminal	7
Tabel 2. 2 Data Runway	8
Tabel 2. 3 Data Taxiway	9
Tabel 2. 4 Data Apron.....	10
 Tabel 3. 1 Data Penelitian Yang Relevan	34
 Tabel 4. 1 Data Shift POS Jaga AVSEC	37
Tabel 4. 2 Jadwal OJT.....	42



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Memasuki era di mana perkembangan teknologi dan globalisasi semakin pesat, industri penerbangan menjadi salah satu sektor yang mengalami kemajuan signifikan. Oleh karena itu, diperlukan kesiapan yang matang agar dapat bersaing dan beradaptasi dengan perubahan yang terus berkembang, sehingga mampu mencapai standar keselamatan, efisiensi, dan pelayanan yang lebih baik dari sebelumnya. *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu program pembelajaran yang wajib dilaksanakan oleh taruna sebagai bagian dari kurikulum di Politeknik Penerbangan Surabaya. Program ini bertujuan untuk memberikan pengalaman langsung di lapangan, sehingga taruna dapat memahami dan menerapkan teori yang telah dipelajari di perkuliahan ke dalam dunia kerja yang sesungguhnya. Melalui kegiatan ini, taruna diharapkan mampu meningkatkan kompetensi serta keterampilan teknis maupun non-teknis yang relevan dengan bidang manajemen transportasi udara.

On The Job Training (OJT) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya dalam surat Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi *On The Job Training* (OJT), dan penulis melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang dimulai pada tanggal 06 Januari 2025 sampai 14 Maret 2025.

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu adalah Bandar Udara terbesar di Sulawesi Tengah, Bandara ini menjadi pintu masuk utama ke kota Palu dan daerah sekitarnya. Nama bandara ini terdiri dari dua kata, yaitu "Mutiara" dan "SIS Al-Jufrie". "Mutiara" berarti mutiara dalam bahasa Indonesia, sedangkan "SIS Al-Jufrie" merupakan singkatan dari Sayyid Idrus bin Salim Al-Jufri (1892-1969), seorang tokoh agama keturunan Arab-Indonesia dan Pahlawan Nasional Indonesia yang berasal dari Sulawesi Tengah.

1.2 Dasar Pelaksanaan OJT

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

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tanggal 27 Januari 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tanggal 28 Februari 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan OJT

Adapun maksud dan tujuan dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Maksud
 - a. Mendapatkan pengetahuan tentang dunia kerja yang sesungguhnya sehingga penulis tidak canggung saat memasuki dunia kerja.
 - b. Mengaplikasikan materi yang telah dipelajari di kampus dalam lingkungan kerja nyata. Mendapat pengalaman yang tidak didapatkan di bangku kuliah
 - c. Meningkatkan kedisiplinan, tanggung jawab, dan profesionalisme dalam lingkungan kerja.

2. Tujuan

a. Bagi Taruna

- Sebagai salah satu syarat Pendidikan yang di tempuh di Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Memperkuat kesiapan taruna dalam menghadapi dunia kerja dengan pengalaman langsung di lapangan.
- Mempelajari prosedur operasional di industri penerbangan, baik dalam aspek keselamatan, efisiensi, maupun pelayanan. Meningkatkan kualitas SDM bagi calon tenaga kerja yang mandiri dan professional.
- Menjalin relasi dengan para profesional di industri penerbangan untuk memperluas wawasan dan peluang karier di masa depan.

b. Bagi Kampus

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

3. Memastikan lulusan Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki daya saing tinggi di industri penerbangan.
4. Meningkatkan pemahaman tentang regulasi dan prosedur keselamatan penerbangan.
5. Taruna dapat berkontribusi dalam menyelesaikan tugas-tugas operasional yang mendukung kelancaran kerja di perusahaan.
6. Dengan menghasilkan lulusan yang siap kerja, Politeknik Penerbangan Surabaya semakin di akui sebagai instansi penerbangan berkualitas.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

1.1 Profil Instansi OJT

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Dengan letak yang strategis yang berada di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tepatnya di Kota Palu. Jarak Bandar Udara dari Kota Palu adalah 4 NM sebelah tenggara dengan 00°55'00''S- 119°54'37''E. Wilayah Bandar Udara tersebut termasuk dalam kelas C dengan status *AERODROME CONTROL TOWER*, dan wilayah tanggung jawab tower secara lateral adalah dalam radius 10 NM terpusat di "PAL" VOR. Batas vertikalnya adalah 4000 feet untuk upper limitnya.

1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu dibangun pada tahun 1954 dengan nama Masovu yang di ambil dari bahasa Kaili suku Lembah Palu yang berarti debu. Kemudian berganti nama menjadi Bandara Mutiara saat diresmikan Presiden Soekarno pada tahun 1957. Nama Bandara Mutiara merupakan peninggalan sejarah satu-satunya bandara di Indonesia yang di berikan nama langsung oleh Presiden Soekarno. Saat kunjungan Presiden Soekarno, Bandara Palu masih bernama Masowu. Oleh Ketua DPRD Donggala saat itu Andi Aksa Tombolotutu, selaku ketua panitia penyambutan mempersilahkan Presiden Soekarno memberi nama bandara sekaligus menggunting pita peresmianya. Saat itu Soekarno merenung sejenak dan kemudian memberi nama Bandara Mutiara. Saya melihat dari udara, Palu ini indah berkilauan. Maka saya namakan Bandara ini Mutiara, kata Presiden Soekarno saat itu. Bandara ini sempat beberapa kali berpindah tangan, yakni dikelola Pemerintah Kabupaten Donggala pada 1957- 1958, Angkatan Udara Republik Indonesia pada tahun 1958-1963, kembali ke Pemerintah Kabupaten Donggala pada 2 Januari 1963 dan diserahkan ke Departemen Perhubungan pada 28 Oktober 1964.

Bandara Mutiara yang berada sekitar lima kilometer dari pusat Kota Palu juga telah disinggahi pesawat dari Tolitoli, Buol, Poso, Luwuk, Ampa dan Mamuju. Sementara untuk pesawat berbadan besar disinggahi dari Makassar, Surabaya, Balikpapan dan Jakarta. Panjang landasan pacu saat ini 2.250 meter x 45 meter. Berdasarkan Kemenhub Nomor: KM 45/2006 tentang rencana induk Bandara Mutiara, bandara ini akan mengalami perluasan sebanyak 204,095 hektare. Seluas 115,356 hektare sudah dibebaskan dan tinggal 88,799 lagi yang belum dibebaskan Pemerintah Kota Palu.

Masuk Ke Tahun 2014, Bandara ini kembali di rubah namanya. Perubahan nama bandara Mutiara karena mengikuti keinginan aspirasi daerah DPRD Tingkat I. Seperti bandara Soekarno Hatta untuk daerah Serang dan Jakarta, Makassar dengan Bandara Hassanudin dan lain-lainnya. Mengingat Sis Al-Jufri merupakan tokoh besar yang berperan dalam pencerdasan umat melalui dakwah dan pendidikan. Sis Al-Jufri juga tokoh yang konsisten menentang penjajahan di Indonesia. Sid Al-Jufri menjadikan Palu dan Sulteng terkenal hingga daerah manca dengan Al Khairaat'nya. Pergantian nama ada yang mengusulkan untuk mengganti nama Mutiara dengan Sis Al-Jufri. Ada juga yang mengusulkan nama Bandara Palu ini menjadi Mutiara Sis Al-Jufri. Dan jadilah sekarang nama bandara Palu ini menjadi "Mutiara Sis Al-Jufri". Sesuai Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 273/KMK.05/2017 tanggal 13 Maret 2017 tentang Penetapan UPBU Mutiara Sis Al-Jufri sebagai Satker BLU.

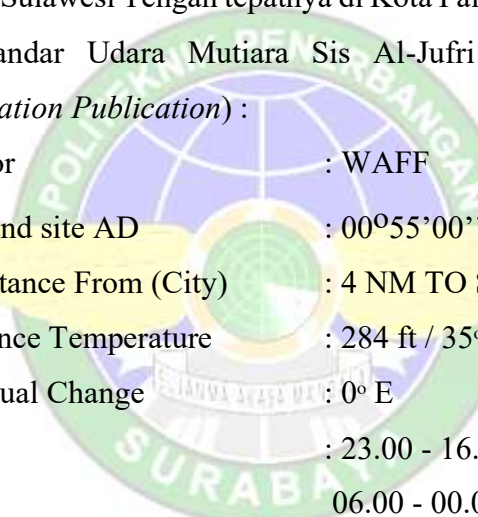
1.3 Perkembangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Dalam perkembangan yang dialami oleh kantor Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu sejak ditetapkan menjadi Bandar Udara Kelas III, dan telah ditingkatkan menjadi Bandar Udara Kelas I, ini menandakan adanya perkembangan yang menunjukkan tingkat pelayanan penerbangan yang lebih baik dari sebelumnya. Hal-hal yang menunjukkan adanya peningkatan pelayanan penerbangan penerbangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu dapat dilihat melalui kondisi sarana dan prasarana, seperti adanya sarana angkutan udara, misalnya adanya maskapai penerbangan PT. Garuda Indonesia, PT. Lion Air, PT. Wings Air, PT.

Susi Airlines,. Pada tahun 2008 tepatnya pada bulan Mei Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu telah ditingkatkan menjadi Bandar Udara Kelas I. Dengan peningkatan kelas tersebut terdapat penambahan fasilitas penunjang keselamatan seperti perpanjangan runway, pelebaran apron, dan penambahan fasilitas penerbangan lainnya. Mengingat semakin banyak peminat penduduk Sulawesi Tengah terhadap transportasi udara.

1.4 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Dengan posisi yang strategis yang berada di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tepatnya di Kota Palu. Berikut ini adalah data-data mengenai Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu berdasarkan AIP (*Aerodrome Information Publication*) :

- 
- a. Location Indicator : WAFF
 - b. ARP Coordinat and site AD : 00°55'00''S-119°54'37''E.
 - c. Direction and distance From (City) : 4 NM TO SOUTH EAST
 - d. Elevation/Reference Temperature : 284 ft / 35° C
 - e. MAG VAR/ Annual Change : 0° E
 - f. Operating Hours : 23.00 - 16.00 UTC
06.00 - 00.00 WITA
 - g. Jenis Pesawat Maksimal Landing dan Take Off :
 - Airbus A320
 - Boeing737-900ER

2.4.1 Visi dan Misi

A. Visi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu sebagai bandara yang menjunjung tinggi aspek *safety* dalam operasionalisasi, Modern dalam fasilitas, Akuntabel dalam administrasi, Respek dalam melayani pengguna jasa dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya (*SMART AIRPORT*).

B. Misi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

- a. Memberikan pelayanan terbaik bagi para *stakeholder* (pemangku kepentingan) melalui pemenuhan terhadap aspek keselamatan dan keamanan bandar udara.
- b. Memberikan peningkatan pendapatan terhadap investasi yang ditanamkan oleh pemerintah/swasta.
- c. Peningkatan kapasitas dan kualitas pegawai.
- d. Efektif dan Efisien dalam tata Kelola bandar udara.
- e. Ikut memajukan perekonomian daerah.

1.4.2 Fasilitas Sisi Darat

Berikut adalah fasilitas sisi darat Bandar Udara Mutiara Sis Al- Jufri. Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu memiliki satu terminal dengan spesifikasi sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Terminal
Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Data Terminal	
Luas	19.476 m ²
Kapasitas	4000 orang
Jumlah SCP	SCP 1 : 1 SCP 2 : 2
Jumlah Baggage Area	3 unit
Jumlah X-Ray	SCP 1 : 2 unit SCP 2 : 2 unit

Jumlah Check in	19 unit
Jumlah Gate	7 Gate
Jumlah kursi terminal	2.193 buah kursi



Gambar 2. 1 Terminal Bandara
Sumber : Dokumentasi Penulis

1.4.3 Fasilitas Sisi Udara

A. Landasan Pacu (*Runway*)

Tabel 2. 2 Data Runway
Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

RUNWAY	
Azimuth	15 – 33
Dimensi	2500 x 45 m
Luas	101.250 m ²
Konstruksi	Aspal Hotmix
PCN	56 F/C/X/T



Gambar 2. 2 Runway Bandara
Sumber : Website Bandara

B. Taxiway

Tabel 2. 3 Data Taxiway
Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

TAXIWAY				
NO	Uraian	Lebar	Permukaan	Strength
1	Taxiway A	98 x 23 m	Asphalt Concrete	PCN 56 F/X/C/T
2	Taxiway B	98 x 23 m	Asphalt Concrete	PCN 46 F/X/C/T



Gambar 2. 3 Taxiway Bandara
Website Bandara :

C. Apron

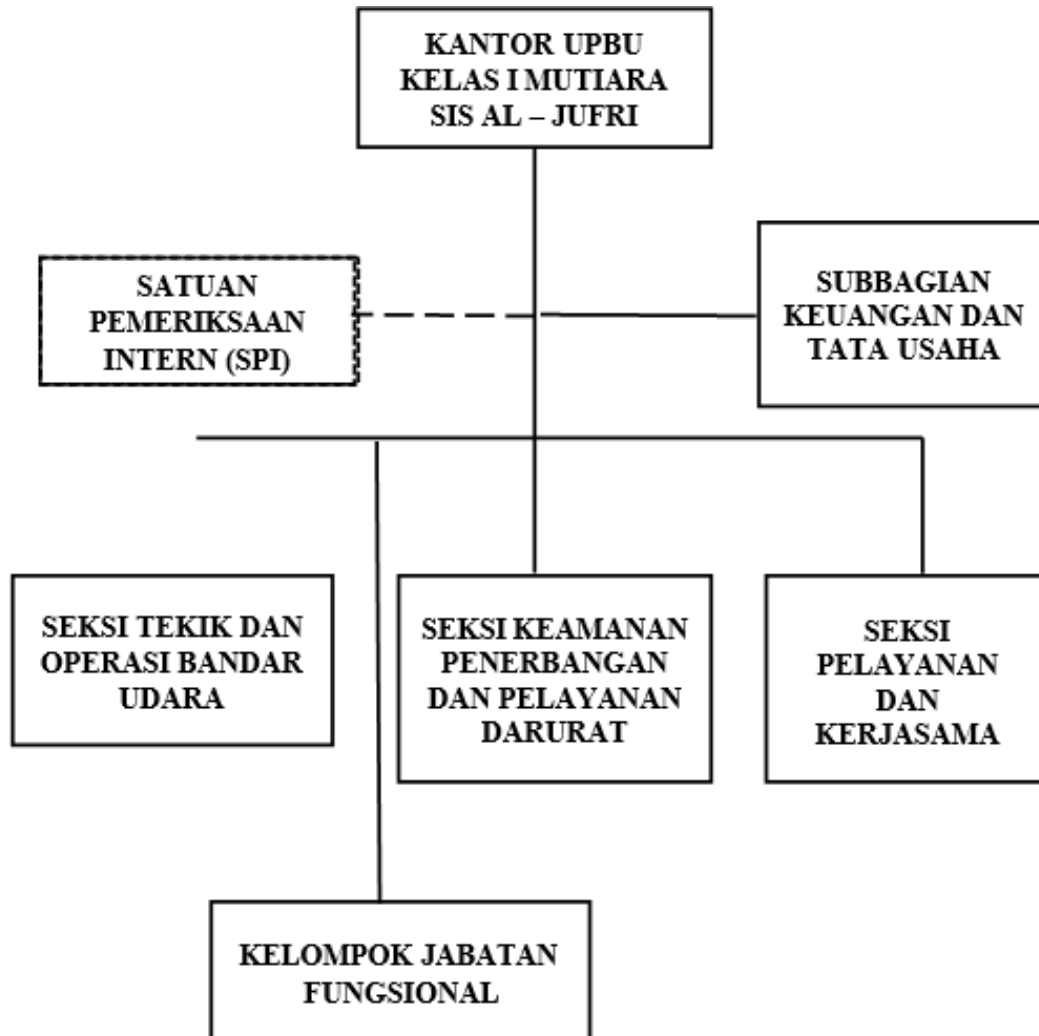
Tabel 2. 4 Data Apron
Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

APRON				
NO	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1	Apron 1	373 x 110 m	Rigid	PCN 70 R/X/C/T
2	Apron 2	373 x 48 m	Asphalt	PCN 56 F/C/X/T



Gambar 2. 4 Apron Bandara
Sumber : Website Bandara

2.4.4 Struktur Organisasi



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi
Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1. Bandar Udara

Bandar udara, atau bandara, yang juga sering disebut dengan airport adalah sebuah fasilitas yang digunakan untuk pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Umumnya sebuah bandara minimal mempunyai sarana dan prasarana seperti landasan pacu atau disebut sebagai runway, bandar udara yang besar biasanya dilengkapi dengan berbagai fasilitas lain seperti terminal penumpang, menara pengawas, hanggar, dan berbagai fasilitas pendukung lainnya.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Revisi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992) tanggal 12 Februari tahun 2009, tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996, tanggal 4 Desember 1996 tentang Kebandarudaraan, diperbaharui menjadi Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001, yang dimaksud dengan Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

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

Sedangkan definisi bandar udara menurut PT Angkasa Pura I (Persero) adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

3.2 Peningkatan

Peningkatan dapat di definisikan menjadi suatu usaha untuk membuat segala sesuatu menjadi lebih baik dari sebelumnya. Adapun dalam pengartian lain yaitu dapat merubah keadaan atau sifat yang awalnya negatif menjadi positif. Peningkatan adalah Sebuah cara atau usaha yang dilakukan untuk mendapatkan keterampilan atau kemampuan menjadi lebih baik. Moeliono, (2005)

Secara umum, peningkatan adalah upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat di artikan sebagai penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan termasuk pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

3.3 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima estimate dari unit ADC atau Tower (Afen Sena/2008). Berdasarkan pada Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor: KP 21 Tahun 2015, bahwa Personel pengatur pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC) merupakan personel bandar udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban, keselamatan pergerakan lalu lintas di apron serta penentuan parkir pesawat udara.

3.4 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (Avsec) adalah unit keamanan dalam industri penerbangan yang mempunyai tanggung jawab untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum melalui integrasi sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur keamanan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, keamanan penerbangan didefinisikan sebagai "suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur."

Personil Avsec menjadi salah satu elemen vital dalam tugas menjaga keamanan penerbangan dan mencegah ancaman yang mungkin mengganggu operasional penerbangan, seperti terorisme, penyelundupan, dan tindakan kriminal lainnya. Beberapa tugas ini mencakup pemeriksaan penumpang, bagasi, dan cargo, serta pengawasan keamanan di seluruh area bandara. Sesuai dengan SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan, personel Avsec wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) sebagai bukti kompetensi dalam menjalankan tugasnya. Selain itu, peran Avsec juga tercantum dalam Annex 17 ICAO, yang mengatur tentang langkah-langkah untuk melindungi penerbangan sipil internasional dari tindakan melawan hukum.

3.5 Kargo

Kargo didefinisikan secara sederhana adalah semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal), atau darat (truk container) yang biasanya untuk diperdagangkan, baik baik wilayah atau kota di dalam negeri maupun internasional yang dikenal dengan istilah ekspor- impor (warpani, 2009-95). Kargo udara merupakan barang yang dikirim tanpa adanya penumpang, bisa dikirim melalui maskapai atau agen kargo (*Freight Forwarder*)

Menurut International Air Transport Association IATA (2005) cargo adalah semua barang yang diangkut atau yang akan diangkut dengan pesawat udara dengan menggunakan Air Way Bill / SMU tetapi tidak termasuk pos atau barang lain yang dimuat dalam perjanjian konvensi pos internasional dan bagasi yang disertai tiket penumpang atau *check baggage*.

Kargo dikelompokkan dalam dua golongan, yaitu *general cargo* dan *special cargo*.

1. *General Cargo* adalah barang yang tidak harus memerlukan penanganan khusus tetapi harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dan aspek safety

2. *Special Cargo* adalah barang yang perlu dilakukan penanganan secara khusus (special handling) seperti : Hewan hidup (*Live Animal*), barang yang mudah rusak (*Perishable Goods*), mayat manusia (*Human Remain*), mayat berbentuk jasad (*Uncremated in Coffin*), jenazah berupa abu (*Cremated*), barang yang memiliki nilai tinggi (*Valuable Goods*), Organ tubuh manusia (*Live Human Organ*), barang yang memiliki bau menyengat (*Strongly Smelling Goods*), barang berbahaya (*Dangerous Goods*).

3.6 Cargo Handling

Cargo Handling adalah kegiatan pelayanan terhadap muatan barang (keluar dan masuk) melalui Bandar udara, meliputi *loading unloading*, pemindahan dari pesawat udara ketempat penyimpanan (gudang kargo), menyusun dan menyimpan barang tersebutserta menyerahkan kepada pemiliknya, atau sebaliknya menerima dari si pemilik, disusun di dalam tempat penyimpanan (gudang kargo), dipindahkan dari tempat penyimpanan kepesawat udara dan memuat serta menyusun di dalam ruangan compartment pesawat udara, dengan pengertian bahwa dengan melaksanakan semua kegiatan tersebut dengan pengetahuan serta keahlian. (Suharto Abdul Madjid, Eko Probo Warpani, 2009).

3.7 Incoming

Menurut Respati & Suprianto, (2015) Incoming Cargo yaitu proses penerimaan barang yang dimulai dari kegiatan *loading unloading* atau bongkar muat barang sampai barang tersebut diterima dari pihak penerima.

3.8 Irregurality Cargo

Secara umum Irregularity Cargo adalah ketidaksesuaian atau masalah dalam proses pengiriman atau pengangkutan barang. Ketidaksesuaian ini dapat mencakup keterlambatan pengiriman, kerusakan barang, kehilangan barang, atau masalah terkait dokumen pengiriman. . Berikut beberapa jenis irregurality cargo yang terjadi pada saat pengiriman kargo, yaitu:

1. Missing Cargo

Missing Cargo adalah keadaan dimana kargo tidak dapat ditemukan atau menghilang, keadaan missing cargo terbagi menjadi dua, yaitu:

- 1) Kehelangan terjadi di stasiun keberangkat atau origin station.
- 2) Kehilangan terjadi di stasiun kedatangan atau destination station.

2. Damage Cargo

Damage Cargo adalah kondisi dimana kargo ditemukan dalam keadaan rusak dari segi packing kargo, isi dalam kargo dan mutu dari kargo tersebut. Damage cargo ini terbagi menjadi enam jenis, yaitu:

- 1) Pilferage, bagian isi dalam kargo yang rusak atau hilang.
- 2) Spoile, kargo yang rusak dan tidak layak lagi atau bisa dikatakan hancur.
- 3) Torn, kondisi dimana packing atau kemasan kargo ditemukan dalam keadaan rusak tetapi isi dalam kargo tidak dapat dipastikan dalam kondisi rusak atau hilang
- 4) Breakage, kargo dalam kondisi pecah yang terjadi pada kargo berlabel fragile.
- 5) Mortality, kargo dalam kondisi mati terjadi pada kargo hewan hidup atau live animal.
- 6) Deterotiation, kondisi dimana terjadinya kerusakan mutu atau turunnya mutu yang dialami pada kargo perishable goods seperti busuk.

3.9 Peneliti Yang Relevan

Tabel 3. 1 Data Penelitian Yang Relevan

No	Nama	Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1.	Muhamad	2022	PENANGANAN	Dapat disimpulkan

	Miftahul Achir, Ryan Firdiansyah Suryawan, Evaf Maulina, Hendy Tannady		KARGO INCOMING DALAM MENUNJANG KELANCARAN PENGIRIMAN BARANG (TINJAUAN EMPAT ASPEK)	Agar tercipta penanganan kargo para karyawan harus diimbangi dengan pengetahuan atas pekerjaannya yang baik dan sangat mendukung untuk menunjang kinerja dalam menangani barang kargo yang diterima melalui pergudangan, Serta tenaga kerja yang cukup ahli dan berpengalaman dibidangnya, maka Maskapai dapat bekerja secara baik untuk menjaga meningkatkan kualitas pelayanannya.
2	Sheila Monica Anggraeni, Desiana Rachmawati	2022	Analisis Penanganan Kargo Pt. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya Jawa Timur	Dapat disimpulkan Bahwa tugas penanganan kargo tidak hanya mengirimkan barang namun pihak penanganan kargo juga memiliki tugas yaitu wajib menjamin dan melindungi keamanan kargo sejak diterima sampai dengan pesawat udara yang mengangkut lepas landas.

BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT

Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) 8 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa wilayah kerja di Bandara Mutiara Sis Al-Jufri Palu. Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi:

1. Unit *Apron Movement Control* (AMC).
2. Unit *Aviation Security* (AVSEC).
3. Unit *Terminal Inspection Service* (TIS).

4.1.1 Aviation Security (AVSEC)

A. Pengertian *Aviation Security* (AVSEC)

(*Aviation Security*) adalah personil yang telah (WAJIB) mempunyai lisensi / Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang diberi tugas & tanggung jawab dalam bidang keamanan penerbangan. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9). Dalam lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan yang memasuki daerah terbatas harus dilakukan pemeriksaan keamanan yang telah di atur dalam SKEP 2765/XII/2010.

B. Tugas Aviation Security (AVSEC)

Tugas dari *Aviation Security* itu sendiri adalah sebagai:

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

C. Sarana dan Prasarana *Aviation Security* (AVSEC)

Sarana prasarana *Aviation Security* dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara membagi tugasnya dalam 3 regu dengan kekuatan 14-15 Orang dalam setiap pergantian sketnya. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

Komandan jaga : 1 Orang
 Supervisor : 1 Orang
 Shift Pagi : 14-15 Orang (05.00 s/d 13.00 WITA)
 Shift Siang : 14-15 Orang (13.00 s/d 19.00 WITA)
 Shift Malam : 14-15 Orang (19.00 s/d 08.00 WITA)

Posisi personil aviation security ketika dinas adalah sebagai berikut:



Tabel 4. 1 Data Shift POS Jaga AVSEC
 Sumber : Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Shift Pagi	
1. POS 1	10. POS 10
2. POS 2	11. POS 11
3. POS 3	12. POS 12
4. POS 4	13. POS 13
5. POS 5	14. POS 14
6. POS 6	15. POS 15
7. POS 7	16. POS 16
8. POS 8	17. POS 17
9. POS 9	18. POS 18
Shift Siang	
1. POS 1	10. POS 10
2. POS 2	11. POS 11
3. POS 3	12. POS 12
4. POS 4	13. POS 13

5. POS 5	14. POS 14
6. POS 6	15. POS 15
7. POS 7	16. POS 16
8. POS 8	17. POS 17
9. POS 9	18. POS 18
Shift Malam	
1. POS 1	10. POS 10
2. POS 2	11. POS 11
3. POS 3	12. POS 12
4. POS 4	13. POS 13
5. POS 5	14. POS 14
6. POS 6	15. POS 15
7. POS 7	16. POS 16
8. POS 8	17. POS 17
9. POS 9	18. POS 18

Fasilitas Pendukung Pada Unit AVSEC Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu adalah seperti :

- a. Mesin x-ray
- b. Hand Held Metal Detector (HHMD)
- c. Walk Through Metal Detector (WTMD)
- d. Handly Talky (HT)
- e. Telepon Lokal
- f. CCTV
- g. Mobil Patroli dari :

4.1.2 Terminal Inspection Service (TIS)

A. Pengertian Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) adalah suatu unit yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan pengawasan/inspeksi fasilitas penunjang operasional yang disediakan pengelola bandar udara untuk menjaga kesiapan operasional dan kebersihan, kenyamanan serta kepuasan pengguna jasa di terminal. Unit kerja

Terminal Inspection Service (TIS) yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan bandara yang berada di bawah Manajerial Pelayanan dan jasa Bandar Udara Mutara Sis Al-Jufri Palu.

B. Tugas dan Fungsi *Terminal Inspection Service* (TIS)

TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas *Terminal Inspection Service* yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara menggantikan PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit *Terminal Inspection Services*. Berikut Fungsi dari *Terminal Inspection Service* (TIS) dalam memberikan jasa dan pelayanan seperti :

- a. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos *check-in* sampai ke pesawat udara;
- b. Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang
- c. Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan *trolley* dan *porter*.

C. Sarana dan Prasarana *Terminal Inspection Service* (TIS)

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara unit *Terminal Inspection Service* memiliki personel sebanyak 14 orang yang terdiri dari koordinator dan staff yang terdiri dari :

Koordinator : 1 Orang
Staff TIS : 14 orang

Jadwal dinas harian diatur oleh Asisten Manajer yang sesuai Dimana personel organik dinas selama 2 hari dan mendapat libur 2 hari begitu seterusnya. Fasilitas pendukung yang ada pada unit *Terminal Inspection Service* seperti:

- a. CCTV
- b. AC
- c. *Television Flight Information*
- d. *dispenser*

- e. lemari
- f. computer
- g. meja kerja
- h. kursi kerja.

4.1.3 Apron Movement Control (AMC)

A. Pengertian Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate* dari unit ADC (Tower). Dalam pengertian luas, *Apron Movement Control* (AMC) adalah ditujukan untuk pengawasan atas semua pergerakan lalu lintas di area apron yang terdiri dari lalu lintas udara, kendaraan dan personil yang berada di bandara.

B. Tugas dan Fungsi Apron Movement Control (AMC)

Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki tugas melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan di sisi udara, pengawasan dan pengkoordinasian kebersihan sisi udara, pengawasan segala pergerakan lalu lintas kendaraan, pekerja, serta penumpang yang berada di wilayah sisi udara (*airside*). Dalam pengaturan operasi sisi udara, AMC melakukan koordinasi dalam pelayanan yang terdiri dari pengaturan parkir pesawat udara, *Docking* dan *Undocking*, *Azimuth Docking Guidance System* (ADGS) dan *Visual Docking Guidance System* (VDGS), *Push Back* dan *Start Engine*, *Marshalling*, *follow me car*, pengawasan kendaraan di sisi udara, penerbitan izin kendaraan operasional dan GSE, penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) *Apron*, kebersihan *Apron*, serta penanganan tumpahan bahan bakar (*Fuel Spillage*). Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

- a. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- b. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
- c. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat

udara yang keluar di apron dengan ADC (*Aerodrome Control*).

- d. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari FOD (*Foreign Object Debris*) dan sampah.
- e. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
- f. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
- g. Pelayanan uji laik kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara;
- h. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara;
- i. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon TIM.

C. Sarana dan Prasarana *Apron Movement Control* (TIM)

AMC merupakan pelaksana tugas operasional yang memiliki umlah petugas operasional saat ini berjumlah 9 personel yang terdiri dari :

Koordinator Unit AMC : 1 Orang

Staff Airside Operation : 8 Orang

Jadwal dinas dibuat oleh Koordinator Unit AMC dengan mempertimbangkan pengaturan penempatan personil dalam jadwal dinas secara seimbang. Fasilitas/peralatan:

- i. Komputer dengan printer
- j. *Handy Talky*
- k. *Marshalling bet*
- l. *Flash light*
- m. *Ear muff*
- n. *Follow me car*
- o. AC
- p. *Dispenser*
- q. Meja kerja
- r. Kursi kerja

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) berlangsung selama tiga bulan di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu dilaksanakan mulai tanggal 6 Januari 2025

sampai tanggal 14 Maret 2024. Waktu pelaksanaan *On The Job Training* OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*) pada :

Masuk : Senin – Jum’at

Pukul ; 05.00 WITA s.d 13.00 WITA

Libur : Sabtu dan Minggu

Tabel 4. 2 Jadwal OJT

JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU
BULAN JANUARI

No	Nama	TANGGAL																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1.	Syahrul Ramzy M																																
2.	Lavenia Febrianti																																
3.	Faishal Zaidan T																																
4.	Lourenza Letizia X P																																
5.	Kharismatul Fazarina																																
6.	Ferry Ardiansyah																																

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC		
AMC		
TIS		
LIBUR		
Pembuatan Laporan		

JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU
BULAN FEBRUARI

No	Nama	TANGGAL																											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
1.	Syahrul Ramzy M																												
2.	Lavenia Febrianti																												
3.	Faishal Zaidan T																												
4.	Lourenza Letizia X P																												
5.	Kharismatul Fazarina																												
6.	Ferry Ardiansyah																												

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC		
AMC		
TIS		
LIBUR		
Pembuatan Laporan		

JADWAL PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING TARUNA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU
BULAN MARET

No	Nama	TANGGAL																														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1.	Syahrir Ramzy M																															
2.	Lavenna Febrianti																															
3.	Faishal Zaidan T																															
4.	Lourenza Letizia X P																															
5.	Kharismatul Fazarina																															
6.	Ferry Ardiansyah																															

Keterangan :

Shift Pagi 05.00-13.00 WITA

AVSEC		
AMC		
TIS		
LIBUR		
Pembuatan Laporan		

4.3 Permasalahan

Transportasi udara menjadi rekomendasi paling aman dalam konteks pengiriman barang, karena keamanan menjadi bagian utama dalam menjaga kepercayaan pelanggan agar tetap menggunakan jasa transportasi pesawat udara dalam pengiriman barang. Untuk menjaga kualitas dan kepercayaan pelanggan, perlunya melakukan pencegahan terhadap terjadinya kesalahan / irregularities.

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di temukan beberapa permasalahan di lapangan seperti proses penanganan cargo saat proses unloading / bongkar muatan yang sebaiknya cargo di proses melalui *Conveyor Belt Loader* (CBL) akan tetapi, saat pelaksanaan diproses dengan cara dilempar yang dapat menyebabkan kerusakan kemasan serta barang di dalamnya, dan juga kargo terjatuh berserakan di area apron, dapat mengganggu operasional dan meningkatkan risiko kecelakaan.

Adapun permasalahan yang berkaitan mengenai petugas yang tidak mengikuti prosedur manajemen keselamatan apron yaitu tidak menggunakan pakaian dengan *Visibilitas* tinggi (Rompi) saat melakukan proses penanganan cargo di sisi udara (*Airside*), sebagaimana telah di tetapkan dalam regulasi NOMOR PR 21 TAHUN 2023 TENTANG STANDAR TEKNIS DAN OPERASIONAL PERATURAN

KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR PART 139*) VOLUME I *AERODROME* DARATAN menggantikan KP 326 TAHUN 2019 TENTANG STANDAR TEKNIS DAN OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL- BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR - PART 139*) VOLUME I BANDAR UDARA (*AERODROME*)

Dari beberapa permasalahan ini adapun dampak yang di dapatkan seperti :

A. Dampak dari penanganan kargo yang kurang efektif

1. Kargo yang dilempar atau jatuh bisa mengalami kerusakan pada kemasan dan memungkinkan juga isi dari barang tersebut.
2. Kargo yang terjatuh dan berserakan di area apron bisa menjadi penghalang bagi kendaraan operasional dan pekerja, dan dapat meningkatkan risiko kecelakaan.
3. Ketidaksesuaian prosedur keselamatan dan standar penanganan kargo bisa mengakibatkan inspeksi dari otoritas penerbangan (misalnya, Kementerian Perhubungan atau otoritas bandar udara).
4. Reputasi dari maskapai dan perusahaan ground handling bisa menurun diakibatkan banyaknya keluhan atau komplek terkait penanganan kargo yang kurang efektif.
5. Jika sering terjadinya kerusakan dan kehilangan barang, pelanggan (perusahaan logistik atau ekspedisi) bisa kehilangan kepercayaan.

B. Dampak dari tidak mengikut prosedur keselamatan yang di tetapkan

1. Petugas yang tidak menggunakan pakian *Visibilitas* tinggi (Rompi) akan kesulitan dalam koordinasi kerja dengan sesama petugas lainnya di sisi udara.
2. Media bisa memberitakan hal yang negatif jika terjadi insiden yang berhubungan dengan keselamatan di apron, media dapat mengeksposnya, yang berujung pada reputasi buruk di tingkat nasional maupun

internasional.

3. Reputasi yang buruk akan membuat perusahaan dari *ground handling* tersebut kesulitan mendapatkan kontrak baru dengan maskapai lain.
4. Jika perusahaan kurang ketat terhadap prosedur keselamatan pekerja, maka karyawan akan terbiasa dengan ketidakpatuhan terhadap regulasi.
5. Perusahaan *ground handling* bisa mengalami kesulitan untuk menambah tenaga kerja berkualitas jika reputasinya buruk dalam kepatuhan terhadap prosedur keselamatan.

Berikut beberapa dokumentasi penulis di lokasi *On The Job Training* (OJT) dari beberapa permasalahan yang telah di bahas :

1. Proses Unloading kargo



Gambar 4. 1 Proses Kargo Dengan Cara Di Lempar
Sumber : Dokumentasi Penulis

2. Kargo yang berserakan di apron



Gambar 4. 2 Kargo Berserakan Di Apron
Sumber : Dokumentai Penulis

3. Petugas yang tidak menggunakan pakaian *Visibilitas* tinggi (Rompi)



Gambar 4. 3 Ketidakpatuhan Terhadap Prosedur Keselamatan
Sumber : Dokumentasi Penulis

4.4 Penyelesaian Masalah

Upaya dalam mencegah atau mengatasi permasalahan terkait proses penanganan kargo yang dilakukan dengan cara di lempar sehingga kargo terjatuh dan berserakan di area apron, serta petugas *ground handling* yang belum memenuhi standar prosedur keselamatan dalam menggunakan pakaian visibilitass tinggi (Rompi) saat melaksanakan operasional di sisi udara, penulis akan memberikan beberapa solusi yang perlu diterapkan agar mencegah terjadinya kasus yang sama.

Berikut adalah solusi yang di ajukan penulis agar mencegah permasalahan permasalahan tersebut:

1. Pelatihan dan Edukasi : Memberikan pelatihan rutin kepada petugas mengenai pentingnya penanganan kargo yang benar dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, termasuk penggunaan pakaian *visibilitas* tinggi sesuai regulasi yang sudah ditetapkan.
2. Pengawasan dan Penegakan Regulasi : Melakukan inspeksi rutin dan

pengawasan ketat terhadap operasional di apron untuk memastikan petugas mematuhi standar keselamatan yang berlaku.

3. Penyediaan Fasilitas dan APD yang Memadai : Memastikan seluruh petugas *ground handling* mempunyai APD yang sesuai dalam kondisi baik, dan dalam jumlah yang cukup.
4. Penerapan Sanksi : Ketika kasus penanganan kargo yang tidak sesuai ini terjadi lagi , maka akan diberikan sanksi administratif dan teguran kepada petugas yang tidak mematuhi aturan, termasuk tindakan indisipliner bagi pelanggar berulang.
5. Evaluasi dan Audit : Mengadakan evaluasi dan audit secara rutin terhadap prosedur keselamatan dan menyusun laporan untuk perbaikan berkelanjutan untuk meningkatkan kepatuhan dan efektivitas prosedur keselamatan.

Adapun saran dari penulis untuk fasilitas alat penunjang proses unloading kargo yang memungkinkan untuk di ganti guna meminimalisir kerusakan pada kargo dan mencegah penumpukan kargo di gerobak yang mengakibatkan overload sehingga kargo terjatuh berserakan di apron, yaitu sebagai berikut:

A. Mengganti fasilitas Conveyor Belt Loader (CBL) unloading kargo seperti:



Yang di gunakan
saat ini



Sebagai saran untuk
diganti

Gambar 4. 4 Fasilitas Yang Digunakan Saat Ini Dan Yang Di Ajukan Sebagai Saran
Sumber : Dokumentasi Penulis

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) penulis menemukan beberapa permasalahan terkait penanganan kargo yang berdampak langsung pada efisiensi dan keselamatan kerja. Ditemukan penanganan kargo yang masih kurang efektif, di mana terdapat praktik yang belum sesuai standar seperti melempar kargo yang berdampak kargo berserakan di area apron. Hal tersebut tidak hanya mengurangi efisiensi kerja, bahkan bisa meningkatkan risiko kerusakan barang serta potensi yang membahayakan bagi pekerja dan peralatan di sekitarnya.

Selain itu, adapun beberapa petugas *ground handling* yang tidak mematuhi dan menerapkan prosedur keselamatan, khususnya dalam penggunaan pakaian *Visibilitas* tinggi saat bekerja di sisi udara. Padahal, sudah di atur di dalam regulasi terkait penggunaan pakaian tersebut guna meningkatkan *Visibilitas* pekerja, mengurangi risiko kecelakaan kerja, dan memastikan keselamatan operasional.

Usaha untuk mengatasi permasalahan ini, perlu dilakukan perbaikan peningkatan pelatihan terhadap petugas *ground handling* mengenai prosedur standar dalam penanganan kargo dan pentingnya kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. Selain itu, memberikan sanksi bagi pelanggar prosedur keselamatan serta pemberian insentif kepada petugas yang disiplin dapat menjadi solusi yang efektif. Pengawasan yang rutin di area apron juga perlu diperketat agar semua petugas terbiasa untuk mematuhi regulasi yang berlaku. Melakukan sosialisasi dan kampanye keselamatan harus dilakukan secara berkala untuk menanamkan budaya kerja yang lebih efektif dan profesional. Dengan adanya pengoptimalan ini, diharapkan operasional penanganan kargo di area apron bandar udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu dapat berjalan lebih efektif, aman, dan sesuai dengan regulasi yang berlaku.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) adalah kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh taruna/i Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Selama pelaksanaan berlangsung, taruna/i banyak mendapatkan banyak pengalaman dalam menghadapi beragam tantangan di lingkungan pekerjaan, serta menambah wawasan mengenai pentingnya inovasi, efisiensi, dan kepatuhan terhadap regulasi dalam industri penerbangan.

Selama melaksanakan OJT, taruna/i juga banyak menghadapi beragam permasalahan nyata yang terjadi di lingkungan bandar udara. Dengan adanya bimbingan dari supervisor di tempat OJT, taruna/i banyak mengambil pelajaran bagaimana cara menganalisis masalah dan melakukan penelitian, menemukan solusi yang tepat, serta berkontribusi langsung dalam upaya penyelesaian masalah tersebut.

Selain itu pengalaman yang di dapatkan dari pelaksanaan OJT juga secara tidak langsung melatih taruna/i dalam aspek kerja sama tim, komunikasi yang efektif, dan pengambilan keputusan yang cepat dan tepat. Dalam industri penerbangan, kerja sama antarnunit kerja sangat diperlukan untuk tercapainya kelancaran operasional dan keselamatan penerbangan. Oleh sebab itu, melalui interaksi dan komunikasi dengan berbagai pihak di tempat OJT, taruna/i dapat mengembangkan keterampilan interpersonal yang akan sangat berguna dalam dunia kerja nantinya.

Dengan banyaknya pengalaman dan manfaat yang didapatkan, OJT menjadi hal yang sangat penting dalam mempersiapkan taruna/i untuk memasuki dunia kerja secara profesional. Melalui OJT ini, diharapkan taruna/i dapat memiliki persiapan yang lebih baik dalam menghadapi berbagai tantangan industri penerbangan di masa yang akan datang, serta mampu berkontribusi secara nyata untuk meningkatkan kualitas dan keselamatan operasional di dunia penerbangan.

5.2 Saran

Untuk mengatasi berbagai permasalahan dalam proses penanganan kargo di area apron, ada beberapa hal yang diperlukan seperti langkah-langkah perbaikan yang konkret agar operasional dapat berjalan secara efektif dan aman. Meningkatkan pelatihan para petugas *ground handling* menjadi salah satu solusi utama, dengan menegaskan pentingnya standar prosedur dalam menangani kargo secara benar serta kesadaran akan keselamatan kerja. Pelatihan ini perlu dilakukan secara berkala agar seluruh petugas dapat memahami dan menerapkan standar operasional sesuai dengan regulasi yang di tetapkan.

Selain itu, pengawasan yang lebih ketat harus diterapkan di area apron untuk memastikan semua petugas mengikuti aturan yang berlaku. Para pihak yang berwenang dapat melakukan inspeksi secara rutin dan memberikan teguran dan sanksi langsung jika ditemukan adanya pelanggaran, terutama terkait praktik penanganan kargo yang tidak sesuai dan ketidakpatuhan dalam penggunaan pakaian dengan *visibilitas* tinggi. Untuk meningkatkan kepatuhan, perusahaan dapat menerapkan sistem sanksi bagi pelanggar serta memberikan reward / penghargaan bagi pekerja yang selalu konsisten disiplinnya dalam menjalankan prosedur keselamatan.

Perlunya diadakan sosialisasi tentang prosedur keselamatan kerja agar seluruh petugas memiliki kesadaran yang lebih tinggi terhadap pentingnya keselamatan dalam bekerja. Hal tersebut bisa dilakukan melalui briefing harian maupun materi visual seperti poster atau video edukasi agar seluruh petugas lebih memahami risiko yang ada dan lebih disiplin dalam menjalankan tugasnya.

Pihak perusahaan juga dapat mempertimbangkan peralatan tambahan untuk meningkatkan efisiensi dan keselamatan kerja, seperti sistem penanganan kargo yang lebih modern atau alat bantu yang meminimalkan risiko kecelakaan. Dengan adanya evaluasi dan perbaikan secara berkala, harapan kedepannya operasional penanganan kargo di apron dapat berjalan lebih optimal, aman, dan sesuai regulas.

DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2018). *Annex 14: Aerodromes – Volume I: Aerodrome Design and Operations*. ICAO.
- International Air Transport Association (IATA, 2005) *Definisi Cargo*
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor PR 21 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR PART 139*) *Volume I Aerodrome Daratan*.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Tentang *Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Orang Perseorangan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang *Penerbangan*.
- Astri Rumondang Banjarnahor, Ovi Hamidah Sari Mariana Simanjuntak, Nur Khaerat Nur, S., Muhammad Ihsan Mukrim, Parea Rusan Rangan, M., & Amin Ama Duwila, Miswar Tumpu, Erdawaty, F. R. (2021). *FullBook Manajemen Transportasi Udara*.
- Achir, Muhammad Miftahul, et al. "Penanganan Kargo Incoming Dalam Menunjang Kelancaran Pengiriman Barang (Tinjauan Empat Aspek)." *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviasi* 1.2 (2022): 147-152.
- Firnanda, M. R. F., & Widagdo, D. (2024). Analisis Kinerja Empu Dalam Melaksanakan Prosedur Incoming Internasional Cargo Human Remains Di Pt Angkasa Pura Logistik Cabang Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang. *Journal Of Creative Student Research*, 2(4), 233-243.
- Anggraeni, S. M., & Rachmawati, D. (2022). Analisis Penanganan Kargo Pt. Angkasa Pura Logistik Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya Jawa Timur. *BULLET: Jurnal Multidisiplin Ilmu*, 1(04), 681-685.

LAMPIRAN

**DOKUME
NTASI KEGIATAN ON THE JOB TRAINING**



Pengisian Movement AMC



Mengoperasiokan *Aviobridge*



Pengawasan *Airside*



Mengoperasikan VDGS



Mengoperasikan AVDGS



Memarkirkan Pesawat



Mengarahkan Barang



Pengoperasian HHMD



Pengoperasian Mesin X-ray



Patroli Parimeter



Sosialisai Keamanan Penerbangan



Kunjungan ke Kokpit



Perawatan Fasilitas



Menjaga Kerapian Fasilitas

Pengisian Check list Terminal

