

**OPTIMALISASI PROSEDUR KEAMANAN SECURITY CHECK
POINT 2 DI BANDAR UDARA SULTAN BABULLAH TERNATE**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA

NIT. 30622081

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

**OPTIMALISASI PROSEDUR KEAMANAN SECURITY CHECK
POINT 2 DI BANDAR UDARA SULTAN BABULLAH TERNATE**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA

NIT. 30622081

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

LEMBAR PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PROSEDUR KEAMANAN SECURITY CHECK POINT 2
DI BANDAR UDARA SULTAN BABULLAH TERNATE**

Disusun Oleh:

DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA

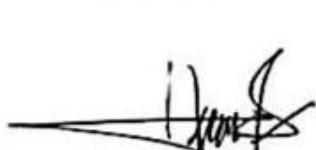
NIT.30622081

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor



NOH ADE

NIP. 19731030 200604 1 001

Dosen Pembimbing



PUTRI AULIA ADIVA RAHMAH, A.Md

NIP. 20020923 202210 2 001

Mengetahui,

Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat



MUHAMMAD BASUKI

NIP. 19680718 199203 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 27 Bulan Februari Tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

<u>NOH ADE</u> NIP. 19731030 200604 1 001	<u>DEFITA D. S, A.Md. Tra</u> NIP. 20010728 202210 2 001	<u>PUTRI AULIA A. R, A.Md</u> NIP. 20020923 202210 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

D3 Manajemen Transportasi Udara

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

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. Dengan dilaksanakannya On the Job Training (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan On the Job Training (OJT) Ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan On the Job Training (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada :

1. Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara;
4. Bapak Muchammad Nafiek, S.Si.T., M.Sc selaku Kepala Bandar Udara Sultan Babullah Ternate;
5. Bapak Muhammad Basuki selaku Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat beserta seluruh jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate;
6. Ibu Putri Aulia Adiva Rahmah, A.Md selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama pelaksanakan On the Job Training.

7. Bapak/Ibu Dosen Pengaji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan On the Job Training ini;
8. Kepala unit, supervisor, dan anggota lainnya yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan On the Job Training di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate;
9. Teman – teman On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate; Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan On The Job Training (OJT) dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam laporan On the Job Training (OJT) ini masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan, namun penulis tetap berharap semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan bagi para pembaca. Dengan adanya keterbatasan waktu dalam pelaksanaan On The Job Training ini, penulis menyadari bahwa laporan ini tentu saja belum sempurna. Sehingga diharapkan adanya saran serta kritik yang membangun dari semua pihak kepada penulis agar dapat meningkatkan diri untuk pembuatan laporan lainnya. Demikian semoga hasil penulisan ini dapat bermanfaat.

Ternate, 27 Februari 2025

Penulis,



DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA

NIT. 30622081

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT)	3
1.2.1 Maksud bagi Kampus.....	3
1.2.2 Maksud Bagi Taruna/i.....	3
1.2.3 Manfaat bagi Taruna/i.....	4
1.2.4 Manfaat Bagi Perusahaan <i>Tempat On the Job Training (OJT)</i>	4
BAB II PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat	5
2.2 Data Umum	7
2.3 Struktur Organisasi.....	9
BAB III TINJAUAN TEORI.....	15
3.1 Pengertian Optimlisasi	15
3.2 Pengertian Prosedur.....	16
3.3 Keamanan Penerbangan	16
BAB IV PELAKSANAAN OJT	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	20
4.1.1 Unit Apron Movement Control (AMC).....	20
4.1.2 Unit Aviation Security (AVSEC).....	23
4.1.3 Terminal Inspection Service.....	26
4.2 Jadwal	30
4.3 Permasalahan	31
4.4 Penyelesaian Masalah	32
BAB V PENUTUP	35
5.1 Kesimpulan	35
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	35
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On the Job Training	37
5.2 Saran	39
5.2.1 Saran Permasalahan On the Job Training	39
5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan On the Job Training	41
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN.....	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	6
Gambar 2. 2 Layout Bandara Sultan Babullah Ternate	7
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	9
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	12
Gambar 2. 5 Jadwal On The Job Training (OJT) Taruna	30



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Sultan Babullah Ternate	9
Tabel 2. 2 Tugas dan Tanggungjawab Tata Terminal	27
Tabel 2. 3 Tabel Pembagian Shift	33



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Form Jadwal Kegiatan Harian.....	46
Lampiran 2 Foto Kegiatan Ojt	49



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan suatu bentuk penyelenggaraan Pendidikan yang mengaplikasikan secara sistematis dan sinkron antara program pendidikan di kampus dengan program penguasaan keahlian yang diperoleh. On the Job Training (OJT) yang dimaksud adalah suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu untuk mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Pelaksanaan On the Job Training (OJT) merupakan salah satu kegiatan Taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil, tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Bandar Udara Sultan Babullah Ternate merupakan salah satu bandara strategis di wilayah timur Indonesia yang melayani penerbangan domestik maupun internasional. Sebagai pintu gerbang transportasi udara, keberadaan bandara ini memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, pengembangan ekonomi daerah, dan konektivitas antarwilayah. Dalam operasionalnya, aspek keamanan menjadi salah satu prioritas utama untuk menjaga kelancaran aktivitas penerbangan serta memastikan keselamatan seluruh pengguna jasa bandara. Salah satu elemen penting dalam sistem keamanan bandara adalah Security Check Point (SCP), yang berfungsi sebagai titik pemeriksaan penumpang, barang bawaan, dan bagasi.

Pemeriksaan pada SCP 2 di Bandar Udara Sultan Babullah merupakan salah satu titik kritis dalam proses keamanan karena menjadi lokasi terakhir pemeriksaan sebelum penumpang memasuki area steril. Namun, dalam pelaksanaannya, masih

terdapat berbagai kendala yang memengaruhi efektivitas prosedur keamanan di SCP 2. Salah satu permasalahan yang sering terjadi adalah antrean panjang akibat waktu pemeriksaan yang relatif lama. Kondisi ini disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain keterbatasan jumlah alat X-ray, pengaturan regu dan shift petugas yang kurang optimal, serta rendahnya kesadaran penumpang terhadap aturan barang yang dilarang dibawa dalam bagasi kabin.

Permasalahan ini tidak hanya menghambat kelancaran operasional bandara, tetapi juga dapat menurunkan pengalaman pengguna jasa bandara serta meningkatkan potensi risiko terhadap keamanan penerbangan. Jika tidak segera diatasi, hal ini berpotensi menciptakan kerentanan terhadap keselamatan penerbangan dan menimbulkan ketidakpuasan pengguna layanan. Oleh karena itu, diperlukan upaya optimalisasi prosedur keamanan di SCP 2 untuk meningkatkan efisiensi pemeriksaan sekaligus memastikan standar keamanan terpenuhi.

Upaya optimalisasi prosedur keamanan di SCP 2 dapat dilakukan melalui berbagai langkah strategis, seperti penambahan fasilitas X-ray untuk mempercepat proses pemeriksaan, pengaturan ulang regu dan jadwal shift petugas Aviation Security (Avsec) agar sesuai dengan kebutuhan jam sibuk, serta pelaksanaan sosialisasi kepada penumpang terkait aturan barang bawaan. Langkah-langkah ini diharapkan mampu mengurangi antrean, meningkatkan kesadaran penumpang, serta menciptakan lingkungan kerja yang lebih efektif bagi petugas Avsec.

Dengan latar belakang tersebut, laporan ini bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan yang ada di SCP 2, menganalisis penyebabnya, serta mengusulkan solusi yang efektif untuk mengoptimalkan prosedur keamanan di titik pemeriksaan tersebut. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan kualitas pelayanan dan keamanan di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate, sekaligus menjadi referensi untuk pengelolaan prosedur keamanan di bandara lainnya.

1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT)

1.2.1 Maksud bagi Kampus

Maksud dari On the Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata dalam memasuki dunia industri penerbangan.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan secara lisan maupun tulisan (Laporan On the Job Training (OJT) dan Tugas Akhir).

1.2.2 Maksud Bagi Taruna/i

Adapun maksud untuk taruna dari kegiatan On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna On the Job Training (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara lingkungan tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT).
2. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
3. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar serta memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-

masing.

1.2.3 Manfaat bagi Taruna/i

Adapun manfaat bagi taruna dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat On the Job Training (OJT).
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.2.4 Manfaat Bagi Perusahaan Tempat On the Job Training (OJT)

Adapun manfaat bagi perusahaan tempat On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Dengan dilaksanakannya kegiatan On the Job Training (OJT) ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang Pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan sekolah penerbangan.
2. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta On the Job Training (OJT), sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM).
3. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta On the Job Training (OJT) itu sendiri.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Sultan Babullah di Ternate, sebagai pintu gerbang utama Provinsi Maluku Utara, merupakan bagian dari wilayah kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari gugusan pulau. Wilayah ini mencakup kota-kota seperti Ternate dan Tidore, serta kabupaten-kabupaten seperti Halmahera Barat, Halmahera Utara, Halmahera Timur, Halmahera Selatan, Halmahera Tengah, Kepulauan Sula, dan Kepulauan Morotai. Dengan 40 kecamatan dan 713 desa atau kelurahan, gugusan pulau ini tersebar di tengah laut dengan distribusi penduduk yang tidak merata. Oleh karena itu, sektor perhubungan udara menjadi faktor kunci bagi keberhasilan pembangunan menyeluruh di wilayah Provinsi Maluku Utara.

Sebelumnya, lokasi Bandar Udara Sultan Babullah di Ternate merupakan area perkebunan cengkeh, pala, dan kelapa yang terletak di antara beberapa desa. Di sebelah utara, terdapat desa Kulaba dan Batu Angus, sementara di sebelah selatan terdapat laut Halmahera. Sebelah timur berbatasan dengan desa Tafure, Tabam, Sango, dan Tarau, sementara sebelah barat berbatasan dengan desa Tubo, Akeluda, dan kelurahan Dufa-dufa.

Bandara Sultan Babullah di Ternate diresmikan pada tahun 1971, namun baru secara resmi beroperasi untuk penerbangan sipil pada tahun 1978, menjadikannya sarana transportasi utama ke Maluku Utara. Pada tahun 2005, sebuah terminal baru diresmikan untuk menampung pertumbuhan jumlah penumpang yang terus meningkat. Pada tahun 2013, bandara ini memulai ekspansi lebih lanjut dengan meresmikan terminal baru yang lebih besar sekaligus memperluas landasan pacu.

Pada tahun 1972, Bandar Udara Sultan Babullah di Ternate memiliki luas sekitar ±1445 Ha, dengan panjang landasan pacu 1100×30 m dan bahu landasan masing-masing 110×60 m. Penggunaannya diresmikan pada tanggal 14 April 1971

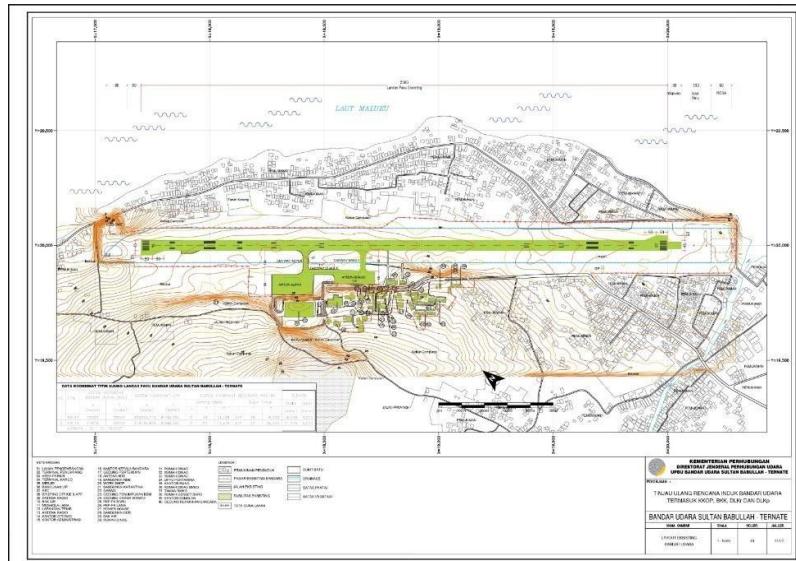
oleh Menteri Perhubungan, Bpk. Ir. Frans Seda, dan diberi nama "Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Babullah Ternate." Nama ini diambil dari salah satu Sultan yang pernah berkuasa dan bertahta di Kesultanan Ternate, yang pada zamannya gigih menentang kehadiran kaum penjajah.

Pada tahun 2000, pengelola Bandar Udara Sultan Babullah di Ternate memulai pembangunan berbagai fasilitas penunjang untuk mengembangkan infrastruktur bandara, sehingga panjang landasan pacu mencapai 1420×30 m. Menghadapi peningkatan pengguna jasa penerbangan, langkah renovasi diambil pada tahun 2001 dengan perpanjangan landasan pacu menjadi 1650×30 m. Proses pengembangan terus berlanjut, dan pada tahun 2003, landasan pacu dikembangkan kembali menjadi 1800×30 m. Pada tahun 2005, perpanjangan kembali dilakukan, menambah ukuran landasan pacu menjadi 2000×30 m. Langkah terakhir dilakukan pada tahun 2014, di mana Bandara Sultan Babullah Ternate mengalami perpanjangan landasan pacu menjadi 2400×45 m.



Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Sultan Babullah Ternate

(Sumber: <https://hubud.kemenhub.go.id>)



Gambar 2. 2 Layout Bandara Sultan Babullah Ternate

(Sumber: <https://hubud.kemenhub.go.id>)

2.2 Data Umum

Bandar Udara Sultan Babullah Ternate terletak di Desa Tafure, Kecamatan Kota Ternate Utara, Propinsi Maluku Utara, berjarak ± 6 km sebelah utara Kota Ternate. Bandara ini termasuk salah satu Bandara yang masih dikelola oleh Departemen Perhubungan Pusat. Bandar Udara Sultan Babullah berada pada posisi antara $127^\circ - 128^\circ$ BT dan $0^\circ - 1^\circ$ LU.

Bandar Udara Sultan Babullah Ternate merupakan salah satu bandar udara kelas II paling ramai di Indonesia karena Bandara tersebut beroperasi selama 16 jam. Bandar udara Sultan Babullah Ternate melayani berbagai rute domestik, menghubungkan Kota Ternate dengan sejumlah kota besar di Indonesia, seperti Jakarta (Bandar Udara Soekarno Hatta), Manado (Bandar Udara sam Ratulangi), Surabaya (Bandar Udara Juanda), Makassar (Bandar Udara Sultan Hasanuddin), dan Ambon (Bandar Udara Pattimura). Adapun maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate:

1. GARUDA INDONESIA (B737 – 800)
2. BATIK AIR (A320, B737 - 800)
3. WINGS AIR (ATR 72 – 600. 500)

4. LION AIR (B737 – 800)
5. AIRFAST INDONESIA (DHC6, B412)
6. SUSI AIR (C208)
7. SUPER AIR JET (A320)
8. TRIGANA AIR (ATR42)
9. RIMBUN CARGO (B737)

Berikut data umum Bandar Udara Sultan Babullah Ternate:

NAMA	KETERANGAN			
Nama Bandara	Sultan Babullah			
Telepon	+62 921 3123508			
Fax	+62 921 3123508			
Alamat	Jl. Bandara Kel. Tafure, Kec. Ternate Utara, Kota Ternate, Provinsi Maluku Utara			
Email	keu.babullah@gmail.com			
Pengelola	Direktorat Jendral Perhubungan Udara			
Kantor	Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado			
Kode ICAO	WAEE			
Kode IATA	TTE			
Koordinat	00° 50 LU, 127° 23° BT			
Provinsi	Kota Ternate/Provinsi Maluku Utara			
Kelas Bandara	Kelas II			
Jam operasi	05.00 – 20.00 WIT			
PKP-PK	Kategori 7			
FASILITAS SISI UDARA				
Runway	Number		14-32	
	Panjang		2400 × 45 m	
	Kekuatan (PCN)		45F C/X/T/Y	
	Permukaan		Aaspalt Hotmix	
Taxiway	Taxiway	Panjang	Lebar	Kekuatan

	A	113 m	23 m	PCN 39 F/C/X/T
	B	95 m	23 m	PCN 66 F/C/X/T
Apron	Apron	Panjang	Lebar	Kekuatan
	A	180 m	90 m	PCN 58 R/C/W/T
	B	180 m	60 m	PCN 54 F/C/X/T
Pesawat terbesar	2 Pesawat B737-800NG dan A320			
FASILITAS SISI DARAT				
Terminal	9600 m ²			
Kargo	2100 m ²			
Kategori Bandara	Domestik			

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Sultan Babullah Ternate

Sumber: Bandara Sultan Babullah Ternate

2.3 Struktur Organisasi

Berikut ini merupakan struktur organisasi dari Bandar Udara Sultan Babullah Ternate :



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Babullah Ternate

Sumber: Bandara Sultan Babullah Ternate

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. Kepala BLU

Kepala BLU bertanggung jawab atas seluruh pengelolaan BLU UPBU Kelas II Sultan Babullah Ternate, termasuk aspek operasional, keuangan, dan layanan. Sebagai pemimpin utama, Kepala BLU memiliki tugas dalam menyusun kebijakan, mengawasi kinerja setiap bagian, serta melakukan koordinasi dengan berbagai instansi terkait untuk memastikan kelancaran operasional bandara. Selain itu, Kepala BLU juga bertanggung jawab atas efisiensi penggunaan anggaran, peningkatan kualitas layanan, serta pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan. (*Sumber: PMK No. 92/PMK.05/2011 tentang BLU dan PP No. 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Keuangan BLU*)

2. Dewan Pengawas

Dewan Pengawas memiliki tugas untuk melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap kinerja BLU agar berjalan sesuai dengan aturan dan standar yang telah ditetapkan. Selain itu, Dewan Pengawas memberikan masukan, arahan, dan rekomendasi kepada Kepala BLU guna meningkatkan efektivitas dan efisiensi layanan yang diberikan kepada pengguna bandara. Fungsi pengawasan ini mencakup aspek keuangan, operasional, administrasi, dan kebijakan strategis, sehingga BLU dapat mencapai tujuan pengelolaan yang optimal. (*Sumber: PMK No. 137/PMK.05/2021 tentang Tata Kelola Badan Layanan Umum.*)

3. Satuan Pemeriksaan Internal

Satuan Pemeriksaan Internal memiliki tugas utama dalam melakukan audit dan evaluasi terhadap seluruh aktivitas yang dilakukan oleh BLU, baik dari aspek operasional maupun keuangan. Unit ini bertugas memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku, mengidentifikasi potensi risiko yang dapat menghambat kinerja BLU, serta memberikan solusi atau rekomendasi untuk perbaikan sistem manajemen. Dengan adanya pemeriksaan internal yang ketat, BLU dapat menjalankan operasionalnya secara transparan, akuntabel, dan sesuai dengan standar layanan yang telah ditetapkan. (*Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 71 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja UPBU*)

4. Kepala Sub Bagian Tata Usaha dan Keuangan

Bagian Tata Usaha dan Keuangan bertanggung jawab atas administrasi dan pengelolaan keuangan BLU. Dalam aspek administrasi, bagian ini mengelola dokumen, surat-menyurat, dan penyusunan laporan operasional BLU. Dalam aspek keuangan, bagian ini mengatur penyusunan anggaran, pencatatan keuangan, pembayaran operasional, serta pelaporan keuangan yang transparan dan akuntabel. (*Sumber: Peraturan Menteri Keuangan No. 119/PMK.05/2007 tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan BLU*)

5. Kasi Teknik Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat

Kasi Teknik Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat memiliki tanggung jawab dalam mengelola seluruh aspek teknis operasional bandara. Bagian ini bertugas memastikan bahwa seluruh fasilitas bandara, seperti landasan pacu, apron, dan terminal, berfungsi dengan optimal dan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan. Dalam aspek keamanan, bagian ini bekerja sama dengan Aviation Security (Avsec) untuk memastikan keamanan penumpang, bagasi, dan area bandara. Selain itu, bagian ini juga bertanggung jawab dalam pengelolaan kondisi darurat, seperti kecelakaan pesawat atau bencana alam, dengan memastikan kesiapsiagaan tim penyelamatan dan koordinasi dengan otoritas terkait. (*Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*)

6. Kelompok Fungsional

Kelompok Fungsional terdiri dari tenaga ahli yang memiliki peran khusus dalam mendukung aspek teknis, administrasi, atau operasional BLU sesuai bidang keahliannya. Mereka bertanggung jawab dalam melakukan analisis, memberikan rekomendasi, serta memastikan bahwa operasional bandara berjalan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. (*Sumber: PMK No. 129/PMK.05/2020 tentang Pola Tata Kelola BLU*)

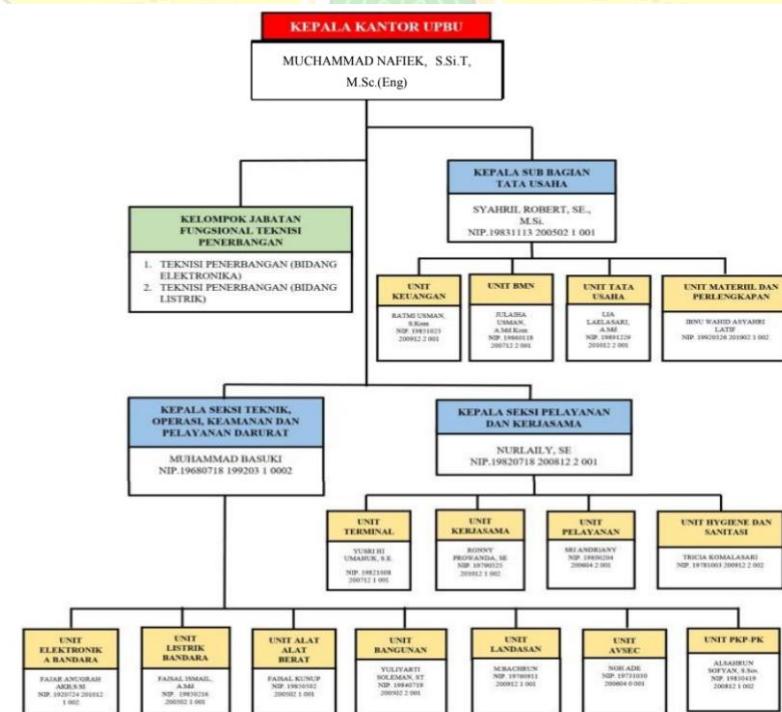
7. Kasi Pelayanan dan Kerjasama

Kasi Pelayanan dan Kerjasama memiliki tugas utama dalam pengelolaan pelayanan publik di bandara serta menjalin kerja sama dengan berbagai pihak untuk meningkatkan kualitas layanan. Dalam aspek pelayanan, bagian ini bertanggung

jawab atas kenyamanan penumpang, pengelolaan area terminal, serta penanganan layanan pelanggan. Dalam aspek kerja sama, bagian ini bertugas untuk membangun relasi dengan instansi pemerintah, maskapai penerbangan, serta mitra bisnis guna meningkatkan pendapatan dan layanan BLU. (*Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 69 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Bandar Udara*)

8. Unit Usaha

Unit Usaha bertanggung jawab dalam mengembangkan sumber pendapatan non-aeronautika bagi BLU, seperti penyewaan fasilitas, periklanan, parkir, dan kerja sama komersial lainnya. Bagian ini bertugas mengidentifikasi peluang bisnis yang dapat dimanfaatkan oleh BLU guna meningkatkan efisiensi pengelolaan bandara. Dengan adanya unit usaha yang berjalan dengan baik, BLU dapat mengoptimalkan sumber pendapatan guna mendukung pengembangan fasilitas dan peningkatan kualitas layanan penerbangan. (*Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 56 Tahun 2015 tentang Kontrak Kerja Sama BLU di Lingkungan Kementerian Perhubungan*)



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Babullah Ternate

Sumber: Bandara Sultan Babullah Ternate

Dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan tentang organisasi dan tata kerja Bandar Udara, dijelaskan tentang tugas dan fungsi kerja setiap jabatan yang diduduki pada diagram struktur organisasi di atas.

1. Kepala Bandar Udara ditunjuk sebagai pejabat pemegang fungsi koordinasi pelaksanaan kegiatan, fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa kebandarudaraan, dan mempunyai wewenang:
 - a. Mengkoordinasikan kegiatan fungsi pemerintahan terkait dan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan guna menjamin kelancaran kegiatan operasional di bandar udara.
 - b. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang tidak dapat diselesaikan oleh instansi pemerintah dan badan hukum Maret atau unit kerja terkait lainnya secara sendiri-sendiri.
2. Kepala Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, evaluasi dan pelaporan kegiatan bandar udara serta pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga. kepala sub bagian tata usaha membawahi beberapa kornit dan unit, diantaranya adalah:
 - a. Penanggung Jawab Keuangan
 - b. Penanggung Jawab Perlengkapan
 - c. Penanggung Jawab Kepegawaian
 - d. Penanggung Jawab Tata Usaha
3. Kepala Seksi teknik dan Operasi mempunyai tugas dan bertanggung jawab atas kegiatan teknik dan operasi yang berada di lingkungan Bandar udara. Adapun kepala seksi teknik dan operasi memiliki anggota untuk menunjang kegiatan dengan dibantu oleh setiap anggota ketua kelompok jabatan fungsional diantaranya:
 - a. Pimpinan Kelompok Teknisi Elektronika Bandara (ELBAN)
 - b. Pimpinan Kelompok Teknisi Alat-Alat Besar (A2B)
 - c. Pimpinan Kelompok Teknisi Apron Movement Control (AMC)
 - d. Pimpinan Kelompok Teknisi Listrik
 - e. Pimpinan Kelompok Teknisi Bangunan

- f. Pimpinan Kelompok Teknisi Landasan
2. Kepala Seksi Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melaksanakan kegiatan operasional keamanan bandar udara dan angkutan udara serta pengawasan dan pengendalian keamanan penerbangan. Bidang Keamanan Penerbangan terdiri dari:
 - a. Koordinator Pelaksana Keamanan Penerbangan
 - b. Koordinator Unit Pelayanan Darurat Penerbangan (PKP-PK)
3. Kepala Seksi Pelayanan dan Kerja Sama mempunyai tugas bertanggung jawab terhadap pelayanan jasa pada bandar udara. Seperti:
 - a. PJP2U
 - b. PJP4U
 - c. dll



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Optimisasi

Optimalisasi adalah proses pencarian solusi terbaik dari sekumpulan alternatif yang tersedia, dengan tujuan untuk memaksimalkan atau meminimalkan suatu fungsi tertentu. Konsep ini banyak digunakan dalam berbagai bidang, seperti matematika, teknik, ekonomi, dan manajemen. Menurut Karmarkar (1984), algoritma interior-point yang dikembangkannya mampu mengoptimalkan pemecahan masalah pemrograman linear dengan efisiensi yang lebih tinggi dibandingkan metode simpleks yang diperkenalkan oleh Dantzig (1947). Dalam konteks operasional, optimalisasi sering diterapkan untuk meningkatkan efisiensi sumber daya dan kinerja sistem, seperti dalam pengelolaan transportasi, produksi, serta sistem keamanan.

Dalam bidang manajemen operasional, optimalisasi berperan dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas suatu sistem, terutama dalam alokasi sumber daya. Penelitian yang dilakukan oleh Hillier dan Lieberman (2010) dalam "Introduction to Operations Research" menjelaskan bagaimana teknik optimasi seperti pemrograman linier, teori antrian, dan simulasi dapat digunakan untuk meningkatkan efisiensi sistem kerja. Salah satu aplikasi nyata dari optimalisasi adalah dalam sistem bandara, di mana strategi pengelolaan antrian, alokasi petugas, serta penggunaan teknologi seperti X-ray dan pemindaian otomatis dapat meningkatkan kecepatan dan akurasi pemeriksaan keamanan.

Seiring dengan perkembangan teknologi, optimalisasi semakin berkembang dengan penerapan kecerdasan buatan (AI) dan big data. Misalnya, penelitian yang dilakukan oleh Bertsimas dan Tsitsiklis (1997) dalam "Introduction to Linear Optimization" menunjukkan bagaimana algoritma optimasi dapat diterapkan dalam berbagai sektor, termasuk transportasi dan logistik. Dalam konteks bandara, pemanfaatan model optimasi berbasis AI dapat membantu dalam prediksi pola

antrian, alokasi sumber daya, serta peningkatan kepatuhan terhadap regulasi keamanan. Dengan demikian, penerapan teknik optimasi yang tepat dapat berkontribusi signifikan dalam meningkatkan efektivitas operasional dan keamanan, terutama dalam sistem pemeriksaan di bandara.

3.2 Pengertian Prosedur

Prosedur adalah serangkaian langkah sistematis yang dirancang untuk mencapai suatu tujuan tertentu dengan efisiensi dan konsistensi. Menurut Van Gigch (1978) dalam bukunya *Applied General Systems Theory*, prosedur merupakan bagian dari sistem yang bertujuan untuk mengoordinasikan aktivitas guna mencapai hasil yang optimal. Dalam konteks manajemen dan operasional, prosedur menjadi pedoman yang memastikan bahwa setiap proses dilakukan dengan standar yang telah ditetapkan, mengurangi kemungkinan kesalahan, dan meningkatkan efisiensi kerja. Misalnya, dalam lingkungan kerja yang kompleks seperti bandara, prosedur pemeriksaan keamanan dirancang untuk memastikan kelancaran arus penumpang sambil tetap menjaga standar keselamatan yang tinggi. Penelitian yang dilakukan oleh March dan Simon (1958) dalam *Organizations* menunjukkan bahwa prosedur membantu dalam pengambilan keputusan dengan menyediakan kerangka kerja yang jelas bagi individu dalam organisasi. Dalam sektor penerbangan, prosedur operasi standar (SOP) digunakan untuk memastikan bahwa seluruh proses, mulai dari pemeriksaan keamanan hingga penanganan bagasi, berjalan sesuai regulasi yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan seperti ICAO dan IATA. Implementasi prosedur yang baik tidak hanya meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi, tetapi juga mengurangi ketidakpastian dan meningkatkan efektivitas operasional dalam suatu sistem.

3.3 Keamanan Penerbangan

Keamanan penerbangan merupakan aspek krusial dalam operasional bandara yang diatur oleh berbagai regulasi nasional maupun internasional. International Civil Aviation Organization (ICAO) sebagai badan dunia yang

mengatur penerbangan sipil internasional menetapkan Annex 17 sebagai standar keamanan penerbangan yang harus diterapkan di setiap negara anggota. Annex 17 ICAO mencakup berbagai tindakan keamanan seperti pemeriksaan penumpang, bagasi, serta pengawasan di area bandara untuk mencegah tindakan melawan hukum, seperti penyelundupan barang berbahaya dan ancaman terorisme. Selain itu, International Air Transport Association (IATA) juga memberikan pedoman bagi maskapai dan operator bandara guna menyelaraskan standar keamanan di tingkat global. Regulasi ini menjadi dasar bagi setiap negara dalam menyusun kebijakan keamanan penerbangan yang sesuai dengan kondisi dan kebutuhan masing-masing wilayah.

Di Indonesia, regulasi mengenai keamanan penerbangan diatur dalam Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mencakup ketentuan mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan, termasuk kewajiban operator bandara dalam menerapkan prosedur pengamanan. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN) mengatur kebijakan dan prosedur keamanan penerbangan guna mencegah tindakan melawan hukum di sektor penerbangan sipil. Peraturan ini menegaskan pentingnya pengawasan ketat terhadap penumpang, barang bawaan, serta fasilitas bandara demi memastikan standar keamanan yang tinggi. Sejalan dengan regulasi ini,

Dalam konteks pemeriksaan keamanan di Security Check Point (SCP), regulasi nasional menetapkan berbagai standar operasional yang harus dipatuhi oleh *Aviation Security* (Avsec). Salah satu regulasi yang relevan adalah Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/VII/2003 tentang Tindakan Pencegahan terhadap Tindakan Melawan Hukum dalam Penerbangan. Peraturan ini mengatur standar pemeriksaan keamanan terhadap penumpang dan barang bawaannya untuk memastikan bahwa tidak ada barang berbahaya atau dilarang yang masuk ke dalam pesawat. Proses ini mencakup pemeriksaan melalui Walk-Through Metal Detector (WTMD), pemeriksaan manual oleh petugas, serta pemindaian barang bawaan dengan X-ray. Selain itu, jika ditemukan barang yang melanggar regulasi, petugas Avsec berhak melakukan penyitaan dan

melaporkannya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam regulasi tersebut.

Meskipun regulasi telah diterapkan, implementasi di lapangan masih menghadapi beberapa tantangan, khususnya di SCP 2 Bandar Udara Sultan Babullah. Salah satu permasalahan utama adalah keterbatasan alat X-ray yang menyebabkan antrean panjang dan memperlambat proses pemeriksaan. Kondisi ini dapat meningkatkan risiko keamanan karena pemeriksaan yang tergesa-gesa berpotensi mengurangi ketelitian dalam mendekripsi ancaman. Selain itu, kurangnya kesadaran penumpang terhadap aturan barang terlarang juga menjadi kendala yang signifikan. Banyak penumpang masih membawa barang seperti cairan dalam jumlah berlebih, power bank berkapasitas tinggi, atau benda tajam yang dilarang dalam kabin pesawat. Ketidaktahanan atau ketidakpatuhan ini mengakibatkan penundaan dalam proses pemeriksaan dan meningkatkan potensi risiko keamanan jika barang-barang berbahaya berhasil lolos dari deteksi.

Aviation Security (AVSEC) merupakan unit yang bertanggung jawab dalam keamanan operasi penerbangan maupun fasilitas pada Bandar Udara yang mencakup keamanan penumpang, barang, pesawat, fasilitas, objek vitas, sisi darat dan sisi udara, terutama area parimeter di dalam bandara. Setiap petugas *Aviation Security* memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) yang memiliki tanggung jawab untuk bidang keamanan penerbangan. Tugas-tugas bagian *Aviation Security* tercantum pada surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/40/II/1995 petunjuk pelaksanaan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 1989 tentang ketertiban penumpang, barang, dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil. Beberapa diantaranya adalah: (i) pemeriksaan dokumen, (ii) pemeriksaan penumpang, bagasi, dan bagasi kabin, (iii) pemeriksaan awak pesawat, (iv) penanganan senjata, (v) penanganan penumpang khusus, (vi) penanganan bahan dan barang berbahaya, (vii) pengawasan, dan lain-lain.

Tempat pemeriksaan keamanan atau biasa disebut dengan *Security Check Point* merupakan tempat keamanan bagi penumpang, orang, personel pesawat udara, dan barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan/atau ruang tunggu di Gedung Terminal Bandar Udara. Berdasarkan SKEP 2765/XII/2010

tempat pemeriksaan keamanan atau *Security Check Point* dibagi dalam dua area, yaitu:

1. Terletak pada pintu masuk menuju daerah sekitar tempat pelaporan keberangkatan (*counter check in*) serta harus memiliki sekurang-kurangnya satu jalur pemeriksaan.
2. Terletak di daerah pintu masuk menuju ruang tunggu dan jalur pemeriksaan yang menggunakan peralatan keamanan penerbangan harus mempunyai peralatan kemanan paling sedikit meliputi X-Ray bagasi tercatat; gawang *detector* logam (*Walk Through Metal Detector*); dan *detector* logam genggam (*Hand Held Metal Detector*)



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja di Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate. Berikut wilayah kerjanya yaitu:

4.1.1 Unit Apron Movement Control (AMC)

Menurut (Amri, 2022) AMC merupakan personil Bandar Udara yang memiliki lisensi dan rating untuk melaksanakan tugas sebagai penanggung jawab kegiatan operasi penerbangan, pengawasan, pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, penumpang dan pengawasan kebersihan di area sisi udara serta mencatat data penerbangan di *apron*.

Untuk melaksanakan tanggung jawab tersebut, unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron* dengan ADC.
3. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
4. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
5. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah.
6. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
7. Pelayanan uji layak kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE)

yang beroperasi di sisi udara.

8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan Tanda Izin Mengemudi (TIM)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP Nomor 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*) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu:

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*
4. Menjamin kebersihan di *apron*
5. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
7. Menganalisa seluruh kegiatan di *apron* pada saat *Peak Hour/Peak Season*
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
10. Melakukan investigasi terhadap *Incident / Accident* di *apron* dan melakukan pelaporan
11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *Incident / Accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut:

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*
2. Mengadakan pengaturan terhadap *engine run up, aircraft towing, memonitor start up clearance.*
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. Memberikan/menyebarluaskan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di *apron*.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
6. Mengadakan *control* terhadap disiplin di *apron*.
7. Menjamin kebersihan *apron*.
8. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di *apron* selalu dalam keadaan baik setiap saat.
9. Mengoperasikan *Aviobridge/Garbarata*. Sarana dan prasarana:
 - a. Komputer dengan printer
 - b. *Handy Talky* (HT)
 - c. *Marshalling bet*
 - d. *Flash Light*
 - e. *Ear muff*
 - f. *Follow me car*
 - g. AC

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Sultan Babullah

Ternate berjumlah 5 orang yang terdiri dari 1 orang kepala unit AMC dan 4 orang anggota AMC. Dalam melakukan tugasnya, *Apron Movement Control* (AMC) pada Bandara Sultan Babullah ternate dibagi 3 hari kerja 1 hari libur, yaitu:

1. Dinas Pagi terdiri dari 2 orang dimulai pada pukul 05.00 s.d. 13.00 WIT
2. Dinas Siang terdiri dari 1 orang dimulai pada pukul 13.00 s.d. selesai flight

3. 1 orang libur
4. Kepala Unit melakukan pengawasan setiap harinya

Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Apron Movement Control* (AMC) mengikuti kegiatan pemeriksaan keadaan *apron*, pemeriksaan terhadap kelayakan *Ground Support Equipment* (GSE), pengawasan pergerakan kendaraan di sisi udara, memeriksa tanda izin mengemudi (TIM), mengoperasikan *Aviobridge*, marshaller, menentukan parking stand, dan mengisi *Air Traffic Movement* pada komputer.

4.1.2 Unit Aviation Security (AVSEC)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2004 tentang Polisi Bandara atau *Aviation Security* merupakan gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan materil serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Di Indonesia, Petugas Keamanan Bandara (*Aviation Security*) adalah sebuah unit kerja dimana dalam memenuhi aturan-aturan internasional dan nasional sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandara harus mempunyai lisensi yang dipersyaratkan sesuai posisi. Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan disebutkan bahwa setiap petugas penerbangan wajib memiliki surat kecakapan petugas. Surat Tanda Kecakapan Personel (STKP) atau sering disebut juga dengan lisensi. STKP/lisensi bisa didapatkan apabila seseorang telah melalui pendidikan petugas keamanan penerbangan dan lulus dalam ujian yang dilaksanakan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan. Lisensi ini wajib divalidasi 2 (dua) tahun sekali. Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC), jika sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU).

Setiap penumpang maupun barang yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib untuk diperiksa. Tugas tersebut menjadi kewenangan petugas *Aviation Security* (AVSEC) sebelum penumpang memasuki daerah keamanan terbatas dan

atau ruang tunggu bandar udara. Hal ini dilakukan untuk menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Jika petugas *Aviation Security* (AVSEC) menemukan barang yang dianggap bisa membahayakan keselamatan penumpang dan penerbangan, petugas *Aviation Security* (AVSEC) berhak untuk menyita barang tersebut. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki:

1. Mesin *X-Ray*
2. Gawang Detector Logam (*Walk Through Metal Detector*/WTMD)
3. Detector Logam Genggam (*Hand Held Metal Detector*/HHMD)

Tugas dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Sedangkan fungsi dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara; Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan; patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara; Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan; Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. Berikut merupakan fungsi dari AVSEC:

- a. Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara;
- b. Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan;
- c. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan;
- d. Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Kelas II Bandara Sultan Babullah Ternate.

Sarana dan prasarana:

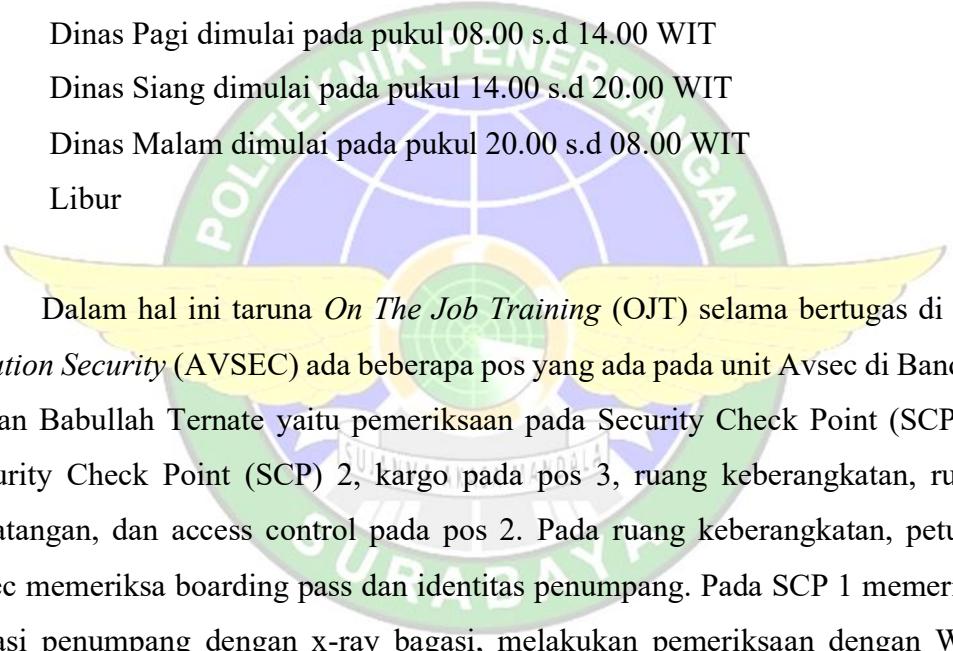
1. *Handy Talky* (HT)
2. *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
3. *Walk Through Metal Detector* (WTMD)
4. *Handy Talky* (HT)

5. CCTV
6. Mobil dan Motor Patroli

Personel *Aviation Security* (AVSEC) Bandar Udara Sultan Babullah Ternate berjumlah 72 orang yang terdiri dari 1 orang kepala uni AVSEC dan 71 orang anggota Avsec. Anggota avsec terdiri 16 orang memiliki lisensi senior avsec, 10 orang memiliki lisensi junior avsec, 30 orang memiliki lisensi basic avsec, dan 16 orang non basic.

Dalam melakukan tugasnya, Avsec pada Bandara Sultan Babullah ternate dibagi menjadi 4 regu dimana shift nya dibagi menjadi 3 hari kerja 1 hari libur, yaitu:

1. Dinas Pagi dimulai pada pukul 08.00 s.d 14.00 WIT
2. Dinas Siang dimulai pada pukul 14.00 s.d 20.00 WIT
3. Dinas Malam dimulai pada pukul 20.00 s.d 08.00 WIT
4. Libur



Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit *Aviation Security* (AVSEC) ada beberapa pos yang ada pada unit Avsec di Bandara Sultan Babullah Ternate yaitu pemeriksaan pada Security Check Point (SCP) 1, Security Check Point (SCP) 2, kargo pada pos 3, ruang keberangkatan, ruang kedatangan, dan access control pada pos 2. Pada ruang keberangkatan, petugas avsec memeriksa boarding pass dan identitas penumpang. Pada SCP 1 memeriksa bagasi penumpang dengan x-ray bagasi, melakukan pemeriksaan dengan Walk Through Metal Detector (WTMD), Hand Held Metal Detector (HHMD), dan body search. Sebelum memasuki SCP 2 petugas avsec memeriksa boarding pass dan identitas penumpang, memeriksa bagasi kabin penumpang dengan menggunakan x-ray, melakukan pemeriksaan dengan WTMD, HHMD, dan body search. Pada pos 2 yaitu mengecek pas orang, pas kendaraan, pas tim, melakukan pengecekan kendaraan menggunakan mirror checking, melakukan body search. Pada pos 3 kargo yaitu mengecek pas orang, pas kendaraan, pas tim, melakukan pengecekan kendaraan menggunakan mirror checking, melakukan body search, selain itu melakukan pemeriksaan dengan menggunakan x-ray kargo.

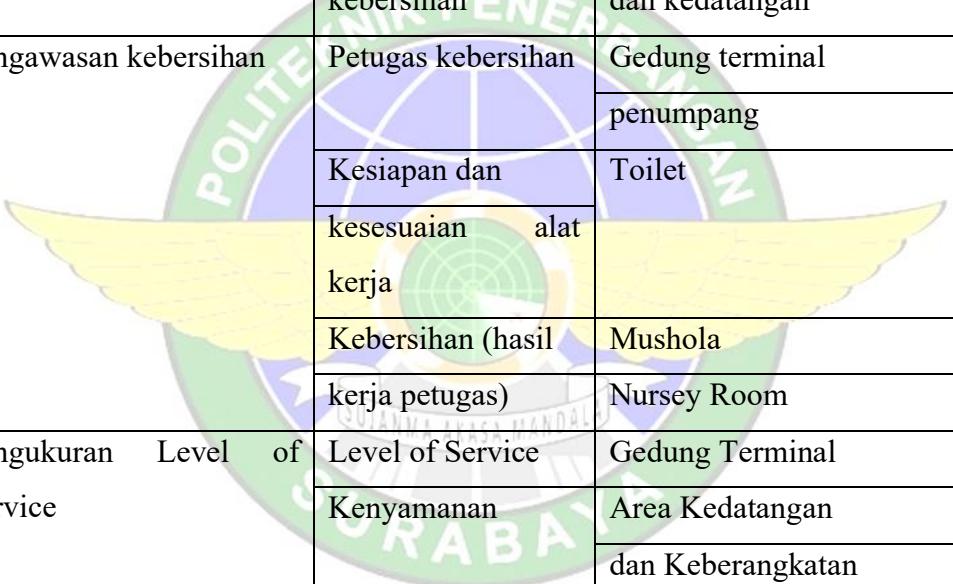
4.1.3 Terminal Inspection Service

Berdasarkan Peraturan Menteri (PM) Nomor 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara serta Standar Operasional Prosedur (SOP) mengatur pengawasan pada unit Terminal Inspection Service (TIS). Pada Bandar Udara Sultan Babullah Ternate tidak memiliki Terminal Inspection Service (TIS) namun ada unit untuk mengatur area terminal yaitu Tata Terminal. Tata Terminal merupakan salah satu unit di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate yang bertugas melakukan pengawasan dan memastikan bahwa fasilitas di terminal bandar udara berfungsi dengan baik. Dalam aktivitas sehari-hari, karyawan TIS melakukan pengecekan terhadap fasilitas terminal bandara yang terkait dengan pelayanan penumpang.

Terminal Inspection Service (TIS) adalah unit yang bertugas melaksanakan inspeksi atau pengawasan terhadap fasilitas penunjang operasi bandara yang disediakan oleh pengelola bandara. Tujuannya adalah untuk menjaga kesiapan operasional, kebersihan, kenyamanan, serta kepuasan pengguna jasa di terminal. Kinerja petugas TIS sangat penting untuk menciptakan kesan positif bagi pelanggan. Unit TIS merupakan unit dengan mobilitas tertinggi, baik di dalam terminal maupun diluar terminal, khususnya di area parkir, dalam memastikan kelancaran operasional dan kebersihan fasilitas bandara. Factor kebersihan menjadi prioritas utama di terminal, termasuk di area kedatangan, keberangkatan, dan ruang tunggu penumpang.

Tata Terminal merupakan suatu unit yang memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

Tugas	Pengawasan	Lingkup Pengawasan
Pengawasan Fasilitas	Arus penumpang	Gedung terminal
		penumpang
	Ketersediaan	Area kedatangan
	fasilitas	dan keberangkatan
	Kondisi fasilitas	Seluruh fasilitas



		pelayanan
Pengkoordinasian	Koordinasi	Gedung terminal
Penempatan	penempatan fasilitas	penumpang
	Pendataan jumlah dan peletakan fasilitas	Area keberangkatan dan kedatangan
Pengawasan	Jumlah dan ketersediaan	Trolley bagasi
	Kerapihan dan kebersihan	Area keberangkatan
		dan kedatangan
Pengawasan kebersihan	Petugas kebersihan	Gedung terminal
		penumpang
	Kesiapan dan kesesuaian alat kerja	Toilet
	Kebersihan (hasil kerja petugas)	Mushola
		Nursey Room
Pengukuran Level of Service	Level of Service	Gedung Terminal
	Kenyamanan	Area Kedatangan
		dan Keberangkatan
	Nilai Tambah	PM 178 Tahun 2015

Tabel 2. 2 Tugas dan Tanggungjawab Tata Terminal

Prosedur Terminal Inspection Service (TIS) dalam pelaporan permasalahan terhadap fasilitas terminal antara lain:

1. Terminal Inspection Service (TIS) Officer membuat laporan dan berkoordinasi dengan unit terkait bila diperlukan;
2. Officer melaporkan kepada supervisor;
3. Apabila ada koordinator, supervisor melaporkan kepada koordinator untuk kemudian dilanjutkan ke Asst. Manager Terminal Inspection Service (TIS);

4. Assr. Manager Terminal Inspection Service (TIS) mengirim laporan kepada Quality Assurance.

Berdasarkan Peraturan Menteri (PM) Nomor 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara serta Standar Operasional Prosedur (SOP), fungsi Tata Terminal di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate, meskipun tidak memiliki unit Terminal Inspection Service (TIS) secara khusus, pada dasarnya memiliki peran yang serupa dalam memastikan kelancaran dan kualitas pelayanan di area terminal. Berikut adalah fungsi-fungsi utama dari Tata Terminal:

- 1. Pengawasan Fasilitas Terminal:**

Tata Terminal bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan terhadap fasilitas-fasilitas yang ada di terminal bandara, seperti area check-in, ruang tunggu, toilet, area kedatangan dan keberangkatan, serta fasilitas lainnya yang terkait dengan pelayanan penumpang. Pengawasan ini bertujuan untuk memastikan bahwa fasilitas-fasilitas tersebut berfungsi dengan baik, bersih, nyaman, dan aman bagi pengguna jasa bandara.

- 2. Pemantauan Kebersihan dan Kenyamanan:**

Kebersihan dan kenyamanan merupakan faktor penting dalam memberikan pengalaman yang baik bagi penumpang. Tata Terminal bertugas untuk memantau kebersihan dan kenyamanan di seluruh area terminal, termasuk area kedatangan, keberangkatan, ruang tunggu, toilet, dan area parkir. Jika ditemukan masalah terkait kebersihan atau kenyamanan, Tata Terminal harus segera mengambil tindakan untuk memperbaikinya.

- 3. Koordinasi dengan Unit Terkait:**

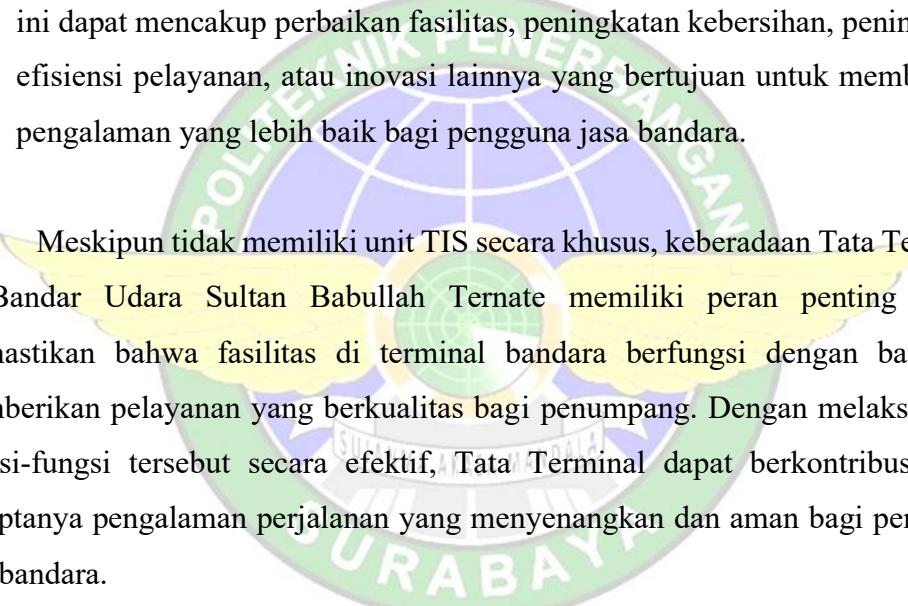
Tata Terminal perlu berkoordinasi dengan unit-unit lain di bandara, seperti unit keamanan, unit pelayanan penumpang, dan unit terkait lainnya, untuk memastikan bahwa semua aspek pelayanan di terminal berjalan dengan baik. Koordinasi ini penting untuk mengatasi masalah yang mungkin timbul dan untuk meningkatkan kualitas pelayanan secara keseluruhan.

4. Penanganan Keluhan Penumpang:

Tata Terminal juga berperan dalam menangani keluhan atau masukan dari penumpang terkait fasilitas atau pelayanan di terminal. Keluhan atau masukan ini dapat menjadi informasi berharga untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas pelayanan di bandara.

5. Peningkatan Pelayanan:

Berdasarkan hasil pengawasan, pemantauan, dan koordinasi dengan unit terkait, Tata Terminal dapat memberikan rekomendasi atau saran kepada manajemen bandara untuk meningkatkan kualitas pelayanan di terminal. Hal ini dapat mencakup perbaikan fasilitas, peningkatan kebersihan, peningkatan efisiensi pelayanan, atau inovasi lainnya yang bertujuan untuk memberikan pengalaman yang lebih baik bagi pengguna jasa bandara.



Meskipun tidak memiliki unit TIS secara khusus, keberadaan Tata Terminal di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate memiliki peran penting dalam memastikan bahwa fasilitas di terminal bandara berfungsi dengan baik dan memberikan pelayanan yang berkualitas bagi penumpang. Dengan melaksanakan fungsi-fungsi tersebut secara efektif, Tata Terminal dapat berkontribusi pada terciptanya pengalaman perjalanan yang menyenangkan dan aman bagi pengguna jasa bandara.

Personel Unit Tata Terminal Bandar Udara Sultan Babullah Ternate berjumlah 7 orang yang terdiri dari 1 orang kepala unit Tata Terminal dan 6 orang anggota. Dalam melakukan tugasnya, Tata Terminal pada Bandara Sultan Babullah ternate dibagi menjadi 4 orang dinas PS dan 2 orang dengan sistem tiga hari kerja satu hari libur, yaitu:

1. Empat orang dinas PS dari jam 07.30 s.d 17.00 WIT
2. Dua orang dengan sistem tiga hari kerja satu hari libur (dinas pagi dari jam 06.00 s.d 13.00 WIT dan dinas siang dari jam 13.00 s.d 20.00 WIT)

Dalam hal ini taruna *On The Job Training* (OJT) selama bertugas di unit Tata Terminal di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate ada beberapa kegiatan

yang dilakukan seperti pengawasan dan pengamanan daerah keberangkatan, check in, kedatangan, dan pengambilan bagasi. Selain itu, melakukan pengecekan semua fasilitas yang ada di terminal seperti penataan kursi, AC, lampu, taman bermain, *charging area*, dan ruangan *smoking area*. Kebersihan area terminal juga termasuk tugas dari unit ini, dimulai dari kebersihan *public area* hingga *steril area* dan juga kebersihan kamar mandi. Di tata terminal juga mendapat tupoksi untuk mengarahkan penumpang agar tidak salah memasuki gate atau salah jalur yang akan dilewati.

4.2 Jadwal

Jadwal kegiatan On the Job Training (OJT) pada Bandar Udara Sultan Babullah Ternate sebagai berikut:



**JADWAL DINAS OJT UPBU SULTAN BABULLAH TERNATE
TANGGAL 6 JANUARI-28 FEBRUARI 2025**

NO	NAMA PERSONEL	UNIT	TANGGAL PELAKUAN
1	DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA	AVSEC	6 JANUARI - 27
2	WAHYU JOKO TRIYONO SUBROTO	AVSEC	JANUARI 2026
3	ADITYA ARSIYATAMA BAHARSYAH	TERMINAL	6 JANUARI - 27
4	MICHAEL SAGORO	TERMINAL	JANUARI 2025
5	PASKALIS MONOKA AWUNIM	AMC	6 JANUARI - 27
6	BINTANG RIKA WANANDA	AMC	JANUARI 2026
1	DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA	AMC	28 JANUARI - 18
2	WAHYU JOKO TRIYONO SUBROTO	AMC	FEBRUARI 2025
3	ADITYA ARSIYATAMA BAHARSYAH	AVSEC	28 JANUARI - 18
4	MICHAEL SAGORO	AVSEC	FEBRUARI 2025
5	PASKALIS MONOKA AWUNIM	TERMINAL	28 JANUARI - 18
6	BINTANG RIKA WANANDA	TERMINAL	FEBRUARI 2025
1	DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA	TERMINAL	19 FEBRUARI - 28
2	WAHYU JOKO TRIYONO SUBROTO	TERMINAL	FEBRUARI 2025
3	ADITYA ARSIYATAMA BAHARSYAH	AMC	19 FEBRUARI - 28
4	MICHAEL SAGORO	AMC	FEBRUARI 2025
5	PASKALIS MONOKA AWUNIM	AVSEC	19 FEBRUARI - 28
6	BINTANG RIKA WANANDA	AVSEC	FEBRUARI 2026

KET : UNIT AVSEC
P : 06:00 s/d 14:00
KET : UNIT TERMINAL
P : 06:00 s/d 17:00
KET : UNIT AMC
P : 06:00 s/d 18:00

UNIT AVSEC	UNIT TERMINAL	UNIT AMC
------------	---------------	----------



PT. TARUNA NUSANTARA
RENCANA DESENTRALISASI OPERASIL KEMAMPUAN DAN PEMERATAAN DILAKUKAN
PERENCANAAN DAN PENGETAHUAN PENERBANGAN
MENGETAHUAN PENERBANGAN
NRP. 13110118190223 8 002

Gambar 2. 5 Jadwal On The Job Training (OJT) Taruna

4.3 Permasalahan

Selama melaksanakan kegiatan On The Job Training (OJT) di ketiga unit diatas yang berlangsung selama kurang lebih 2 bulan, terhitung mulai 06 Januari 2025 sampai 28 Februari 2025 terdapat permasalahan yang penulis temukan dilapangan yang mempengaruhi keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis menemukan suatu masalah pada Bandar Udara Sultan Babullah, Ternate. Permasalahan tersebut berada di area sisi darat tepatnya pada Security Check Point (SCP) 2.

Pemeriksaan keamanan di Security Check Point (SCP) 2 Bandar Udara Sultan Babullah Ternate menghadapi tantangan yang cukup kompleks, terutama terkait antrian panjang akibat keterbatasan alat X-ray yang kurang optimal. Kapasitas alat yang terbatas mengakibatkan proses pemeriksaan berjalan lambat, sehingga menimbulkan penumpukan penumpang yang berisiko mengganggu kelancaran operasional bandara. Situasi ini semakin diperburuk oleh tingginya volume penumpang pada jam sibuk, yang menyebabkan antrian mengular dan meningkatkan kemungkinan pelanggaran keamanan. Dalam kondisi demikian, penumpang yang tidak sabar cenderung tergesa-gesa saat pemeriksaan, sehingga petugas Avsec pun terpaksa melakukan pemeriksaan dengan cepat, yang berpotensi mengurangi ketelitian dalam mendeteksi ancaman keamanan. Selain itu, kerumunan dalam antrian juga menciptakan peluang bagi individu yang berniat melakukan tindakan melanggar hukum, baik dengan menyelundupkan barang terlarang maupun mengacaukan sistem keamanan bandara.

Kurangnya kesadaran penumpang terhadap aturan barang yang diperbolehkan dalam bagasi kabin menjadi faktor lain yang menghambat efektivitas pemeriksaan. Masih banyak penumpang yang membawa barang terlarang seperti cairan dalam jumlah berlebih, power bank dengan kapasitas melebihi batas yang diizinkan, serta benda tajam yang seharusnya tidak berada dalam kabin pesawat. Ketidaktahanan atau ketidakpedulian terhadap peraturan ini menyebabkan keterlambatan dalam proses pemeriksaan, karena petugas Avsec harus menyita barang-barang yang tidak sesuai dengan regulasi. Tidak hanya itu, potensi risiko keamanan juga meningkat apabila barang-barang berbahaya lolos dari pemeriksaan

akibat ketidaktelitian atau kepadatan antrean yang mengurangi efektivitas kerja petugas. Masalah ini menegaskan pentingnya peningkatan pemahaman penumpang mengenai aturan penerbangan guna memastikan keamanan dan kelancaran proses pemeriksaan.

Selain faktor teknis dan kesadaran penumpang, pengaturan regu dan shift petugas Avsec yang kurang efisien juga menjadi penyebab utama kurang optimalnya pemeriksaan di SCP 2. Pada jam sibuk, jumlah petugas yang tidak memadai menyebabkan pemeriksaan berlangsung lebih lama dan mengurangi ketelitian dalam mendeteksi ancaman keamanan. Sebaliknya, pada jam-jam dengan jumlah penumpang yang lebih sedikit, terjadi pemborosan sumber daya manusia akibat jumlah petugas yang berlebihan. Kurangnya fleksibilitas dalam pengaturan shift mengakibatkan distribusi tenaga kerja yang tidak merata, sehingga berdampak pada kelelahan petugas yang berujung pada menurunnya tingkat kewaspadaan. Kondisi ini membuka celah keamanan yang dapat dimanfaatkan oleh pihak yang memiliki niat buruk terhadap penerbangan.

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi antrian panjang akibat keterbatasan alat X-ray, solusi utama yang perlu diterapkan adalah penambahan alat X-ray dengan kapasitas pemrosesan yang lebih tinggi. Dengan adanya alat tambahan, pemeriksaan dapat dilakukan lebih cepat dan efektif, sehingga mengurangi waktu tunggu penumpang. Selain itu, pemeliharaan rutin terhadap alat yang sudah ada harus dilakukan guna memastikan bahwa semua peralatan berfungsi optimal. Langkah ini selaras dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Peraturan terbaru ini mengatur kembali standar dan prosedur keamanan penerbangan di Indonesia, termasuk standar fasilitas keamanan di bandara.

Selain peningkatan fasilitas, upaya sosialisasi kepada penumpang terkait aturan barang bawaan dalam kabin perlu diperkuat melalui berbagai media informasi, seperti papan pengumuman di area check-in, kampanye digital, serta

edukasi langsung oleh maskapai dan petugas bandara. Sosialisasi ini bertujuan agar penumpang memahami dan mematuhi regulasi yang berlaku, sehingga mengurangi hambatan dalam proses pemeriksaan. Peningkatan kesadaran ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Peraturan terbaru ini mengatur kembali standar dan prosedur keamanan penerbangan di Indonesia, termasuk pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara.

Pengaturan ulang regu dan shift petugas Avsec juga menjadi langkah strategis dalam meningkatkan efektivitas pemeriksaan di SCP 2. Jumlah petugas yang bertugas harus disesuaikan dengan tingkat kepadatan penumpang agar pemeriksaan berjalan lancar dan efisien. Pada jam sibuk, jumlah petugas perlu ditingkatkan, sementara pada jam sepi, penyesuaian jumlah petugas harus dilakukan untuk menghindari pemborosan tenaga kerja. Kebijakan ini sejalan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 144 Tahun 2018 tentang Standar Operasional Prosedur Pengamanan Bandara, yang menegaskan perlunya optimalisasi sumber daya manusia dalam menjaga keamanan penerbangan. Selain pengaturan shift, peningkatan kompetensi petugas Avsec melalui pelatihan berkala sangat diperlukan. Pelatihan ini mencakup penguatan keterampilan dalam mendeteksi ancaman, pemahaman mendalam terhadap regulasi penerbangan, serta peningkatan kesiapsiagaan dalam menghadapi situasi darurat. Dengan adanya pelatihan yang berkelanjutan, petugas Avsec dapat menjalankan tugasnya secara profesional dan responsif terhadap berbagai ancaman keamanan yang mungkin muncul.

	Total Pegawai	Regu 1	Regu 2	Regu 3
Senior	16	5	5	5
Junior	10	4	3	3
Basic	30	10	10	10
Non Basic	16	5	6	5

Tabel 2. 3 Tabel Pembagian Shift

- Shift Pagi : 04.00 - 12.00
- Shift Siang : 12.00 - 20.00
- Libur

Pengaturan shift di AVSEC Bandara Sultan Babullah Ternate dirancang untuk memastikan operasional keamanan berjalan optimal sepanjang waktu. Dengan total 72 personel, yang terdiri dari 16 senior, 10 junior, 30 basic, dan 16 non-basic, sistem kerja AVSEC dibagi menjadi tiga regu, masing-masing berjumlah sekitar 24 orang. Setiap regu menjalankan tugasnya dalam dua shift utama, yaitu shift pagi pukul 04.00-12.00 dan shift siang pukul 12.00-20.00, sementara sebagian personel menjalani hari libur sesuai rotasi. Regu 1 terdiri dari 5 senior, 4 junior, 10 basic, dan 5 non-basic, Regu 2 memiliki 5 senior, 3 junior, 10 basic, dan 6 non-basic, sedangkan Regu 3 terdiri dari 5 senior, 3 junior, 10 basic, dan 5 non-basic. Selain itu, terdapat satu Kanit (Kepala Unit) dari kategori senior yang bertanggung jawab atas koordinasi keseluruhan. Pembagian ini tidak hanya memastikan ketersediaan personel yang cukup di setiap shift tetapi juga memungkinkan penyesuaian jumlah petugas berdasarkan tingkat kepadatan penumpang. Dengan sistem yang fleksibel ini, AVSEC dapat memastikan kelancaran pemeriksaan keamanan di SCP 2 tanpa mengorbankan efisiensi tenaga kerja, sehingga sejalan dengan standar yang ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 144 Tahun 2018 tentang Standar Operasional Prosedur Pengamanan Bandara.

Terakhir, evaluasi berkala terhadap prosedur keamanan di SCP 2 harus dilakukan secara konsisten untuk menilai efektivitas kebijakan yang telah diterapkan dan mengidentifikasi aspek yang masih perlu diperbaiki. Evaluasi ini dapat dilakukan melalui analisis data kepadatan penumpang, tingkat kepatuhan terhadap regulasi, serta umpan balik dari penumpang dan petugas Avsec. Dengan adanya pemantauan yang terus-menerus, sistem keamanan di SCP 2 dapat terus berkembang dan mampu menghadapi tantangan keamanan penerbangan yang semakin kompleks.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan analisis permasalahan di Bab IV, pemeriksaan di Security Check Point (SCP) 2 Bandar Udara Sultan Babullah Ternate masih menghadapi beberapa kendala yang berdampak pada efisiensi dan keamanan bandara. Salah satu permasalahan utama yang dihadapi adalah antrean panjang yang sering terjadi di area pemeriksaan keamanan. Antrean ini disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya adalah keterbatasan alat X-ray yang tersedia, sehingga proses pemeriksaan barang bawaan penumpang menjadi lebih lambat. Akibatnya, waktu tunggu penumpang semakin lama dan berpotensi menimbulkan kepadatan yang tidak hanya menghambat kelancaran operasional bandara, tetapi juga meningkatkan risiko keamanan. Kepadatan ini dapat menciptakan situasi yang kurang kondusif, terutama pada jam-jam sibuk, di mana jumlah penumpang yang harus diperiksa lebih banyak dibandingkan dengan kapasitas peralatan yang tersedia. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan jumlah dan kualitas alat pemeriksaan guna mempercepat proses screening tanpa mengurangi tingkat ketelitian dalam mendeteksi barang-barang berbahaya yang berpotensi mengancam keselamatan penerbangan.

Selain kendala teknis terkait peralatan pemeriksaan, faktor lain yang turut memperlambat proses keamanan di SCP 2 adalah rendahnya kesadaran penumpang terhadap regulasi barang bawaan yang diperbolehkan maupun yang dilarang dalam penerbangan. Masih banyak penumpang yang kurang memahami aturan mengenai batasan barang yang boleh dibawa ke dalam kabin pesawat, seperti cairan yang melebihi batas yang ditentukan, power bank dengan kapasitas yang tidak sesuai dengan regulasi, serta benda tajam yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. Ketidaktahanan atau ketidakpedulian penumpang terhadap peraturan ini menyebabkan proses pemeriksaan menjadi lebih lama karena petugas Avsec

harus melakukan pemeriksaan tambahan terhadap barang-barang yang tidak memenuhi standar keamanan. Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan upaya sosialisasi yang lebih intensif agar penumpang memiliki pemahaman yang lebih baik mengenai aturan yang berlaku. Sosialisasi ini dapat dilakukan melalui berbagai media, seperti pengumuman di area bandara, papan informasi yang jelas dan mudah dipahami, serta kampanye edukatif yang melibatkan petugas Avsec untuk memberikan pemahaman langsung kepada penumpang sebelum mereka memasuki area pemeriksaan. Dengan meningkatnya kesadaran penumpang, diharapkan kepatuhan terhadap regulasi barang bawaan semakin baik, sehingga proses pemeriksaan dapat berjalan lebih lancar tanpa hambatan yang disebabkan oleh pelanggaran aturan.

Selain faktor teknis dan kesadaran penumpang, pengaturan regu dan shift kerja petugas Avsec yang kurang optimal juga menjadi salah satu kendala yang berdampak pada kelancaran pemeriksaan di SCP 2. Ketidakseimbangan dalam pembagian tenaga kerja menyebabkan beban kerja yang tidak merata, di mana pada jam-jam tertentu, jumlah petugas yang bertugas tidak cukup untuk menangani volume penumpang yang tinggi. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan dalam pemeriksaan serta menurunkan tingkat kewaspadaan petugas, terutama saat menghadapi lonjakan jumlah penumpang dalam periode sibuk. Kurangnya tenaga kerja yang tersedia juga dapat mempengaruhi tingkat konsentrasi dan kelelahan petugas, yang pada akhirnya berpotensi menurunkan efektivitas dalam mendeteksi potensi ancaman keamanan. Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi dan perbaikan dalam sistem pengaturan jadwal kerja petugas Avsec agar distribusi tenaga kerja lebih seimbang dan sesuai dengan kebutuhan operasional di lapangan. Penerapan sistem rotasi yang lebih fleksibel serta peningkatan jumlah personel pada jam-jam sibuk dapat menjadi solusi untuk memastikan bahwa setiap titik pemeriksaan tetap berjalan dengan optimal tanpa mengorbankan aspek keamanan dan kenyamanan penumpang.

Untuk mengatasi berbagai permasalahan yang ada di SCP 2 Bandar Udara Sultan Babullah Ternate, diperlukan langkah-langkah perbaikan yang menyeluruh dan terintegrasi agar sistem keamanan dapat berjalan lebih efektif dan efisien.

Beberapa upaya yang dapat dilakukan meliputi peningkatan jumlah serta kualitas peralatan pemeriksaan guna mempercepat proses screening, optimalisasi jadwal kerja petugas Avsec agar lebih seimbang dan sesuai dengan kebutuhan operasional, serta penguatan edukasi dan sosialisasi kepada penumpang mengenai peraturan barang bawaan agar kepatuhan terhadap regulasi semakin meningkat. Dengan adanya langkah-langkah perbaikan yang terencana dan terstruktur, diharapkan proses pemeriksaan keamanan di SCP 2 dapat berjalan lebih lancar, risiko keamanan dapat diminimalisir, serta pengalaman penumpang di bandara menjadi lebih nyaman dan tertib.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On the Job Training

Penulis menyimpulkan bahwa On the Job Training (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate memberikan wawasan langsung mengenai berbagai tantangan dan prosedur keamanan penerbangan, khususnya dalam pemeriksaan di Security Check Point (SCP) 2. Melalui pengalaman ini, penulis dapat memahami secara lebih mendalam bagaimana setiap tahapan pemeriksaan keamanan memiliki peran krusial dalam menjaga keselamatan penerbangan. Pengalaman ini juga memberikan gambaran nyata tentang pentingnya efektivitas dalam proses pemeriksaan, mulai dari prosedur pemeriksaan penumpang dan barang bawaan hingga penerapan regulasi keamanan yang ketat untuk mencegah adanya ancaman terhadap keselamatan penerbangan. Selain itu, OJT ini memberikan kesempatan bagi penulis untuk melihat langsung bagaimana petugas Aviation Security (Avsec) bekerja dalam kondisi nyata, menghadapi berbagai situasi yang menuntut kecepatan, ketelitian, dan koordinasi yang baik untuk memastikan setiap penumpang dan barang yang melewati SCP 2 telah diperiksa sesuai dengan prosedur standar yang berlaku.

Selama menjalani OJT, penulis mengamati berbagai faktor yang berpengaruh terhadap kelancaran pemeriksaan keamanan di SCP 2, termasuk efektivitas alat X-ray dalam mendeteksi barang bawaan penumpang, tingkat kepatuhan penumpang terhadap peraturan keamanan, serta pengaturan kerja petugas Avsec dalam menjalankan tugasnya. Keamanan di lingkungan bandara tidak hanya bergantung pada kelengkapan fasilitas dan teknologi yang digunakan, tetapi juga pada koordinasi yang baik antara petugas serta tingkat kesadaran dan kepatuhan penumpang terhadap peraturan yang telah ditetapkan. Dalam pengamatan yang dilakukan, penulis menemukan bahwa keterbatasan jumlah alat X-ray dapat memperlambat proses pemeriksaan, sehingga menyebabkan antrean panjang dan meningkatkan potensi kepadatan di area SCP 2. Selain itu, masih banyak penumpang yang kurang memahami aturan mengenai barang bawaan, seperti pembatasan cairan, kapasitas power bank yang diperbolehkan, dan larangan membawa benda tajam, yang akhirnya menghambat kelancaran pemeriksaan karena petugas harus melakukan pemeriksaan tambahan. Faktor lainnya yang turut mempengaruhi efektivitas pemeriksaan adalah pengaturan kerja petugas Avsec, di mana pembagian regu dan shift yang kurang optimal dapat mengakibatkan ketidakseimbangan dalam beban kerja, terutama pada jam-jam sibuk yang membutuhkan tenaga lebih banyak untuk menangani volume penumpang yang lebih tinggi. Oleh karena itu, diperlukan upaya perbaikan dalam berbagai aspek tersebut agar proses pemeriksaan di SCP 2 dapat berjalan lebih efektif dan efisien.

Secara keseluruhan, OJT ini menjadi pengalaman yang sangat berharga bagi penulis dalam menghubungkan teori yang telah dipelajari dengan praktik nyata di lapangan. Melalui pengalaman langsung dalam lingkungan kerja di bandara, penulis dapat memahami dengan lebih jelas bagaimana teori mengenai keamanan penerbangan diimplementasikan dalam situasi nyata, serta tantangan yang dihadapi dalam menjaga kelancaran dan efektivitas pemeriksaan keamanan. Hasil dari OJT ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang bermanfaat dalam meningkatkan kebijakan serta prosedur keamanan di SCP 2, sehingga bandara dapat lebih optimal dalam menghadapi berbagai tantangan yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan. Evaluasi dan perbaikan yang berkelanjutan terhadap

sistem keamanan di SCP 2 akan sangat penting untuk memastikan bahwa setiap penumpang dapat melewati pemeriksaan dengan lebih cepat dan efisien tanpa mengurangi tingkat keamanan yang harus dijaga. Selain itu, peningkatan fasilitas, optimalisasi pengaturan kerja petugas Avsec, serta sosialisasi yang lebih intensif kepada penumpang mengenai regulasi keamanan penerbangan juga menjadi langkah penting dalam menciptakan lingkungan bandara yang lebih aman, nyaman, dan tertib.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan On the Job Training

Penulis menyarankan agar pihak bandara menambah jumlah alat X-ray dengan teknologi yang lebih canggih guna mempercepat proses pemeriksaan dan mengurangi antrean panjang yang sering terjadi di SCP 2. Alat X-ray yang lebih modern tidak hanya dapat mempercepat waktu pemeriksaan, tetapi juga mampu mendeteksi barang bawaan dengan lebih akurat, sehingga risiko ancaman keamanan dapat diminimalisir. Selain itu, teknologi terbaru pada alat X-ray memungkinkan pemindaian yang lebih efisien tanpa harus mengharuskan penumpang mengeluarkan barang-barang tertentu dari tas mereka, yang pada akhirnya dapat memperlancar proses pemeriksaan tanpa mengorbankan aspek keamanan. Selain menambah jumlah peralatan, pemeliharaan rutin terhadap alat yang sudah ada harus dilakukan secara berkala untuk memastikan bahwa semua perangkat tetap berfungsi secara optimal. Inspeksi dan perawatan berkala ini penting untuk menghindari kendala teknis yang dapat memperlambat pemeriksaan serta memastikan bahwa alat dapat terus mendeteksi ancaman dengan tingkat akurasi yang tinggi. Selain itu, pelatihan bagi petugas Avsec dalam mengoperasikan teknologi baru juga diperlukan agar mereka dapat menggunakan alat secara maksimal dan meningkatkan efektivitas kerja mereka di lapangan.

Untuk meningkatkan kesadaran penumpang terhadap aturan barang bawaan, diperlukan sosialisasi yang lebih intensif dan berkelanjutan melalui berbagai media agar informasi dapat tersampaikan dengan jelas dan efektif. Salah

satu strategi yang dapat diterapkan adalah pemasangan papan informasi yang lebih besar dan lebih mudah dipahami di area check-in serta titik-titik strategis lainnya, seperti pintu masuk bandara dan ruang tunggu. Selain itu, kampanye digital melalui media sosial, aplikasi bandara, serta pengumuman otomatis di dalam terminal juga dapat membantu memberikan informasi yang lebih luas kepada calon penumpang sebelum mereka tiba di bandara. Maskapai penerbangan juga dapat berperan dalam edukasi ini dengan memberikan informasi mengenai regulasi barang bawaan melalui tiket elektronik, email, atau pesan singkat kepada penumpang sebelum jadwal keberangkatan mereka. Edukasi langsung oleh petugas Avsec juga dapat menjadi pendekatan efektif, misalnya melalui sosialisasi di area check-in atau dengan menyediakan petugas yang siap memberikan penjelasan kepada penumpang yang masih ragu mengenai aturan barang bawaan. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang regulasi yang berlaku, diharapkan kepatuhan penumpang dapat meningkat, sehingga proses pemeriksaan di SCP 2 dapat berjalan lebih lancar dan mengurangi hambatan akibat ketidaktahuan atau ketidakpatuhan terhadap aturan yang telah ditetapkan.

Selain peningkatan fasilitas dan edukasi kepada penumpang, pengaturan regu dan shift kerja petugas Avsec juga perlu dievaluasi agar tenaga kerja dapat digunakan secara lebih efisien sesuai dengan tingkat kepadatan penumpang di berbagai waktu. Pembagian tugas yang lebih optimal dapat membantu menghindari kelelahan pada petugas dan memastikan bahwa setiap titik pemeriksaan memiliki jumlah personel yang cukup untuk menangani volume penumpang yang ada. Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah menambah jumlah petugas pada jam-jam sibuk, seperti pagi dan sore hari saat banyak penerbangan dijadwalkan, serta mengurangi jumlah personel pada jam-jam sepi untuk mengoptimalkan tenaga kerja. Selain itu, sistem rotasi shift yang lebih fleksibel dapat diterapkan untuk memastikan bahwa setiap petugas mendapatkan waktu istirahat yang cukup sehingga mereka tetap dalam kondisi prima selama menjalankan tugas. Pelatihan berkelanjutan mengenai deteksi ancaman dan teknik pemeriksaan yang lebih efisien juga perlu diberikan kepada petugas Avsec agar mereka dapat menjalankan tugasnya dengan lebih baik dan meningkatkan kewaspadaan mereka terhadap

potensi ancaman keamanan. Dengan pengelolaan tenaga kerja yang lebih baik, efektivitas pemeriksaan di SCP 2 dapat meningkat, keamanan tetap terjaga, dan pengalaman penumpang di bandara menjadi lebih nyaman dan tertib.

Selain ketiga aspek utama tersebut, penulis juga merekomendasikan adanya koordinasi yang lebih baik antara pihak bandara, maskapai, dan instansi terkait dalam meningkatkan sistem keamanan di SCP 2. Rapat koordinasi rutin antara stakeholder yang terlibat dalam keamanan bandara dapat membantu mengidentifikasi tantangan yang ada serta mencari solusi yang lebih efektif dalam meningkatkan layanan keamanan bagi penumpang. Penggunaan teknologi digital dalam sistem keamanan, seperti implementasi e-gate atau sistem pemantauan berbasis AI, juga dapat menjadi inovasi yang membantu mempercepat pemeriksaan dan meningkatkan akurasi dalam mendeteksi potensi ancaman. Dengan adanya langkah-langkah perbaikan yang menyeluruh dan terintegrasi, diharapkan SCP 2 Bandar Udara Sultan Babullah Ternate dapat beroperasi dengan lebih efektif dan efisien, menciptakan lingkungan bandara yang lebih aman, nyaman, dan tertib bagi seluruh penumpang dan petugas yang bertugas.

5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan On the Job Training

Penulis menyarankan agar program On the Job Training (OJT) di masa mendatang dirancang dengan lebih terstruktur dan sistematis, sehingga peserta tidak hanya sekadar menjalani pelatihan di lapangan, tetapi juga mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai permasalahan yang ada serta mampu mencari solusi yang lebih komprehensif. Dalam pelaksanaannya, program OJT sebaiknya memiliki penugasan yang lebih spesifik dan sesuai dengan bidang yang sedang dipelajari oleh peserta. Misalnya, bagi peserta yang berfokus pada aspek keamanan penerbangan, mereka dapat diberikan tugas khusus yang berkaitan dengan prosedur pemeriksaan penumpang dan barang bawaan, analisis efektivitas alat keamanan seperti X-ray, atau bahkan observasi mengenai pola pergerakan penumpang untuk mengidentifikasi potensi risiko keamanan. Dengan adanya penugasan yang lebih jelas dan terarah, peserta OJT akan lebih mudah memahami

konteks pekerjaan yang dilakukan serta mampu menggali permasalahan yang terjadi di lapangan secara lebih mendetail. Selain itu, peserta juga dapat berkontribusi dalam memberikan rekomendasi perbaikan berdasarkan analisis yang dilakukan, sehingga program OJT tidak hanya menjadi pengalaman belajar, tetapi juga memberikan manfaat nyata bagi peningkatan sistem keamanan bandara.

Selain struktur dan penugasan yang lebih spesifik, pembimbingan dari petugas senior juga perlu ditingkatkan agar peserta OJT dapat memperoleh wawasan dan keterampilan praktis yang lebih baik dalam menangani tantangan di lapangan, terutama dalam aspek keamanan penerbangan. Bimbingan dari tenaga profesional yang telah berpengalaman di bidangnya akan sangat membantu peserta dalam memahami realitas kerja, termasuk bagaimana cara menghadapi situasi-situasi kritis yang mungkin terjadi di bandara. Dengan adanya pembimbing yang aktif memberikan arahan, peserta dapat belajar langsung dari pengalaman nyata, memahami prosedur kerja dengan lebih baik, serta mengasah keterampilan dalam menjalankan tugas yang berhubungan dengan keamanan penerbangan. Salah satu bentuk pembimbingan yang dapat diterapkan adalah dengan sistem mentorship, di mana setiap peserta OJT dibimbing oleh satu atau lebih petugas senior yang bertanggung jawab dalam memberikan arahan, menjawab pertanyaan, serta memberikan evaluasi secara berkala mengenai kinerja peserta. Selain itu, sesi diskusi rutin antara peserta dan pembimbing juga dapat diadakan untuk mengevaluasi kendala yang dihadapi selama OJT serta mencari solusi yang lebih efektif dalam meningkatkan keamanan di lingkungan bandara.

Terakhir, evaluasi dan umpan balik terhadap peserta OJT harus dilakukan secara berkala untuk memastikan bahwa pengalaman yang didapat benar-benar memberikan manfaat yang maksimal serta dapat menghasilkan rekomendasi yang aplikatif bagi peningkatan prosedur keamanan di bandara. Evaluasi ini dapat dilakukan melalui laporan harian atau mingguan yang disusun oleh peserta, di mana mereka mencatat temuan-temuan yang diperoleh selama OJT, termasuk permasalahan yang diidentifikasi serta solusi yang mereka usulkan. Selain itu, sesi evaluasi langsung dengan pihak pembimbing dan manajemen bandara juga dapat dilakukan untuk membahas sejauh mana pemahaman dan keterampilan peserta

berkembang selama menjalani OJT. Dengan adanya umpan balik yang konstruktif, peserta dapat mengetahui aspek-aspek yang masih perlu diperbaiki dan ditingkatkan, sementara pihak bandara juga dapat mendapatkan wawasan baru mengenai tantangan yang ada di lapangan serta saran untuk meningkatkan efektivitas prosedur keamanan. Melalui program OJT yang lebih terstruktur, didukung oleh pembimbingan yang intensif serta evaluasi yang berkelanjutan, diharapkan peserta dapat memperoleh pengalaman yang lebih bermakna dan mampu memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan standar keamanan penerbangan di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate.



DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization. (n.d.). *Annex 17: Security*. Montréal, Canada: ICAO.

Politeknik Penerbangan Surabaya. (2024). *Buku pedoman on the job training (OJT)*. Surabaya, Indonesia: Politeknik Penerbangan Surabaya.

Republik Indonesia. (2006). *Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang pengelolaan keuangan badan layanan umum (BLU)*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan*. Jakarta, Indonesia: Sekretariat Negara Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2010). *SKEP/2765/XII/2010 tentang tata cara pemeriksaan penumpang, personel pesawat udara, dan barang bawaan yang diangkut dengan pesawat udara serta orang perseorangan*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 92/PMK.05/2011 tentang badan layanan umum (BLU)*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang standar pelayanan bandar udara*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56 Tahun 2015 tentang kontrak kerja sama BLU di lingkungan Kementerian Perhubungan*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2018 tentang organisasi dan tata kerja unit penyelenggara bandar udara (UPBU)*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2019). *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)*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2020). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2020 tentang keamanan penerbangan nasional*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2020). *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang pola tata kelola badan layanan umum (BLU)*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 tentang pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.



LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 FORM JADWAL KEGIATAN HARIAN

NAMA : DAMARA ZERLINA PUTRI ELYSIA
NIT : 30622081
LOKASI : BANDAR UDARA SULTAN BABULLAH TERNATE

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Januari
			Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA: Aviation Security			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	06 Januari 2005	Pengecekan bagian dan fungsi x-ray, Hand Held Metal Detector (HHMD) dan Walk through Metal Detector/turnstile	
Selasa	07 Januari 2005	Melakukan pemeriksaan penumpang dan memeriksa penumpang melalui WTMD	
Rabu	08 Januari 2005	Melakukan pemeriksaan penumpang secara manual dan menggunakan HHMD	
Kamis	09 Januari 2005	Pengecekan barang berbahaya yang tidak boleh dibawa ke dalam kabin yang masuk ke dalam x-ray	
Jumat	10 Januari 2005	Melakukan pemeriksaan manual terhadap bagasi kabin yang dicungkil sesuai informasi operator mesin x-ray	
Sabtu	11 Januari 2005		
Minggu	12 Januari 2005		
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1.	Dapat melakukan body search secara manual		
2.	Dapat mengoperasikan HHMD		
3.	Dapat mengoperasikan mesin x-ray		
C. CATATAN PENTING (disi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi)			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 DESAWA BUDI SYARANI		 DAMARA BERLINA PUTRIELYNA	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING			Bulan: Januari
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA: Aviation Security			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	18 Januari 2005	Melakukan pengawalan boarding pass dan identifikasi penumpang (KTP, paspor)	
Selasa	19 Januari 2005	Melakukan pemeriksaan barang tercantum pada SCP 1	
Rabu	19 Januari 2005	Melakukan penulisan logbook pada SCP 2 yang berisi namangan dan seluruh kegiatan penerbangan	
Kamis	16 Januari 2005	Melakukan pemeriksaan body search dan melakukan pemeriksaan menggunakan HTMD	
Jumat	17 Januari 2005	Melakukan penahanan barang-barang berbahaya pada SCP 2, yang tidak boleh di bawa ke dalam ke dalam.	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1.	Dapat mengidentifikasi barang aman, mencurigakan, dan berbahaya pada X-tag.		
2.	Dapat melakukan pemeriksaan menggunakan HTMD		
3.	Dapat melakukan pemeriksaan body search secara manual		
C. CATATAN PENTING (dilisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 DEFITA DINI SYARANI		 DAMARA SELINA PUTRI ELYSIA	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING			Bulan : Januari
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Minggu Ke-3 (Ketiga)
A. UNIT KERJA : Aviation Security			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	26 Januari 2025	Melakukan pemeriksaan komisionar di pintu masuk terminal (area keberangkatan)	
Selasa	27 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di terminal kargo (pemeriksaan pas orang, pas kendaraan, pas tim, mirror checking, body search)	
Rabu	28 Januari 2025	Melakukan pengawasannya Redington penumpang dan mengatur pergerakan penumpang/transit dan transfer.	
Kamis	29 Januari 2025	Membantu pemeriksaan di area access control (pemeriksaan pas orang, pas kendaraan, pas tim, mirror checking, body search)	
Jumat	30 Januari 2025	Melakukan pemeriksaan orang dan bagasi kabin di scr 2	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Dapat melakukan pemeriksaan pas orang, pas kendaraan, pas tim			
2. Dapat melakukan mirror checking pada kendaraan			
3. Dapat melakukan profiling			
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 DEFITA DINI SYARAFI		 DAMARA BERLINA PUTRI ELYSSIA	

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Januari Minggu Ke-4 (Keempat)
A. UNIT KERJA: Aviation security		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	29 Januari 2015	Melakukan pemeriksaan body search, pemeriksaan menggunakan X-ray, dan penahanan terhadap individu yang dicurigai sebagai teroris.
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1. Dapat melakukan body search		
2. Dapat mengoperasikan x-ray		
3. Dapat melakukan profiling		
C. CATATAN PENTING (ditisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
DIFITA OWI SYARIFANI		DAMARA BORLINA PUTRI BULYDA

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Januari Minggu Ke- 5 (Pertama)
A. UNIT KERJA: Apron Movement Control (AMC)			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin			
Selasa	08 Januari 2025	Penyampaian tukul AMC oleh kawit AMC dan amnya	
Rabu	09 Januari 2025	Mendapatkan bimbingan cara pengoperasian aviolodge dan Visual Docking Guidance System (VDS)	
Kamis	10 Januari 2025	Menikuti VDGs sesuai dengan type pesawat dan mengoperasikan aviolodge.	
Jumat	11 Januari 2025	Pengecekan apron mengikuti follow me car untuk memastikan kebersihan apron.	
Sabtu	12 Februari 2025	Libur	
Minggu	03 Februari 2025	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1.	Dapat mengoperasikan aviolodge (docking dan undocking)		
2.	Dapat mengoperasikan VDGs (Visual Docking Guidance System)		
3.	Dapat bekerja tim		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
			
JAMILUDIN LARASULI, S.SOS		DAMARA ZEDRINA PUTRI BLYSSA	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan : Februari Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA: Apron Movement Control (AMC)			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	03 februari 2025	Mendapat bimbingan sebagai marshaller pesawat udara sejauh parking stand yang ditentukan.	
Selasa	04 februari 2025	Mengimplementasikan signal marshalling pesawat udara serta mengontrol pesawat sejauh parking stand.	
Rabu	05 februari 2025	Menyiapkan atau plotting parking stand pesawat udara dan mengkoordinasikan dengan Air Traffic Controller (Ground Handling).	
Kamis	06 februari 2025	Memantau kerjaan peralatan dan personel Ground Handling.	
Jumat	07 februari 2025	Menginput data traffic secara aktual pergerakan pesawat udara.	
Sabtu	08 februari 2025	Libur	
Minggu	09 februari 2025	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
<ol style="list-style-type: none"> Dapat melakukan marshalling pesawat Dapat membuat plotting parking stand Dapat menginput data traffic aktual 			
C. CATATAN PENTING (isi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 JAMIL UDIN LARASATI S.SOS		 DAMARA BERLINIA PUTRI ELYRIA	

		LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Februari Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA:		Aeronautical Movement Control (AMC)	
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	10 Februari 2025	Memeriksa keberadaan apron dari kemungkinan benda asing Foreign Object Debris (FOD) yang berbahaya	
Selasa	11 Februari 2025	Berkordinasi dengan petugas airside bandara untuk mengecek/menghindari akses ke rute udara	
Rabu	12 Februari 2025	Praktek laporan (Master flight release udara) sesuai parking stand yang ditentukan	
Kamis	13 Februari 2025	Mengamati penerapan teknik docking dan undocking pesawat udara dengan menggunakan aviobridge (garbarata)	
Jumat	14 Februari 2025	Mengisi invoice aviobridge setiap maskapai yang menggunakan garbarata	
Sabtu	15 Februari 2025	Libur	
Minggu	16 Februari 2025	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1.	Dapat melakukan docking dan undocking garbarata		
2.	Dapat berkoordinasi dengan semua pihak		
3.	Dapat mengisi invoice aviobridge		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
JAMALUDIN LARASULI S.SOS		DAMARA ZEKLINA P.UTRI ELYSIA	

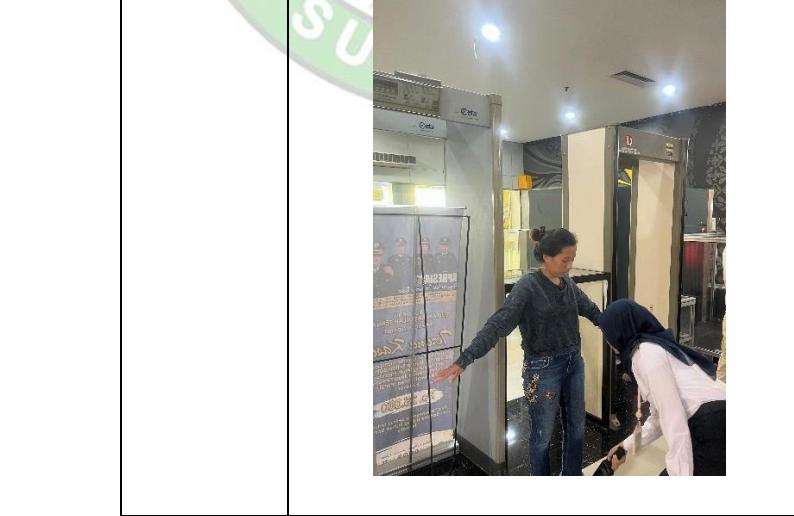
	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : <i>Telponian</i> Minggu Ke-3 <i>(Ketiga)</i>
A. UNIT KERJA: Aplikasi Kloument Control (AMC)		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin	19 Februari 2008	Pengercikan api secara keteraturan dengan menggunakan paper tefl untuk memastikan ada debu / tidak dimana dengan melihatnya ketika gunung Gunung Gamalama.
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
1. Dapat melakukan pengercikan debu vulkanik menggunakan paper tefl		
2.		
3.		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
		
TAMADUN LARASULI S. S.O.		
DAMARA PERLINA Fitria EYVIA		

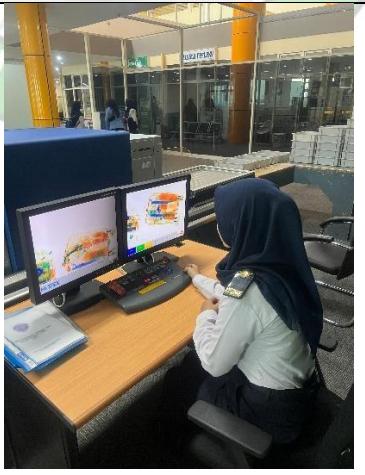
 LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA	Bulan : Februari Minggu Ke-4 (Keempat)	
A. UNIT KERJA: Tata Terminal		
HARI	TANGGAL	KEGIATAN
Senin		
Selasa	18 Februari 2023	Briefering mengenai tukoksi yang ada pada unit tata terminal
Rabu	19 Februari 2023	Periksa dan memeriksa fasilitas dan peralatan yang ada di terminal
Kamis	20 Februari 2023	Membriarkan jalur keberangkatan dan kedatangan pada penumpang
Jumat	21 Februari 2023	Mengoperasikan eskalator, menghidupkan dan mematikan AC, serta memonitor pengguna wheel chair
Sabtu	22 Februari 2023	
Minggu	23 Februari 2023	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN		
<ol style="list-style-type: none"> Dapat berkomunikasi dengan baik kepada penumpang Dapat mengoperasikan eskalator Dapat mengarahkan penumpang difabel 		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):		
D. PENGESAHAN		
 YUSRI H UMAHUK, SE	 DAMARA BERLINA PUTRI ELYRIA	



LAMPIRAN 2 FOTO KEGIATAN OJT

UNIT	FOTO KEGIATAN	KETERANGAN
AVSEC		Sosialisasi <i>Aviation Security</i> dengan bapak kepala unit avsec
		Pengenalan <i>Aviation Security</i> oleh petugas avsec
		Pengecekan <i>boarding pass</i> dan identitas penumpang pada pos keberangkatan

		Pengecekan barang di <i>Security Check Point</i> (SCP) 1
		Penahanan barang berbahaya pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1
		Pemeriksaan orang dengan menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD)

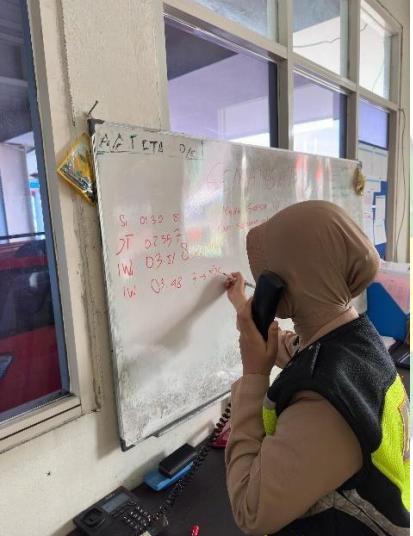
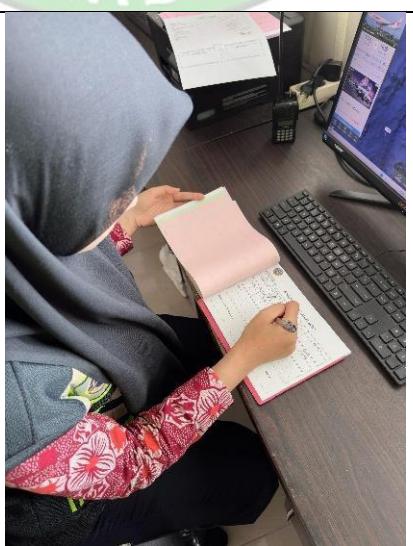
		Pemeriksaan <i>Body Search</i> pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2
		Pengisian <i>Logbook</i> harian pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 2
		Membaca barang-barang pada komputer mesin X-ray

		Observasi tempat pengosongan senjata
		Pengecekan <i>boarding pass</i> dan identitas penumpang sebelum memasuki <i>Security Check Point (SCP)</i> 2
		Pengawasan di area kedatangan

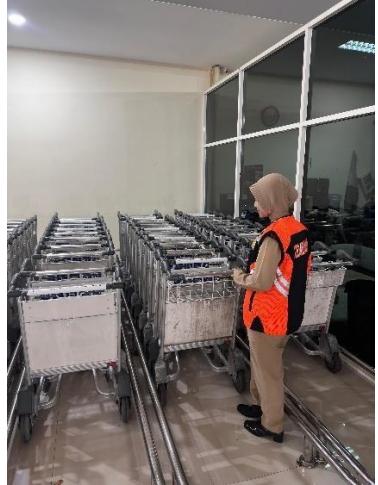
		Pengecekan PAS kendaraan pada <i>access control</i> POS 2
		Pengecekan PAS orang pada <i>access control</i> POS 2
		Pengecekan PAS kendaraan <i>access control</i> POS 3 (<i>cargo</i>)
		Pengecekan PAS orang dan PAS tim pada <i>access control</i> POS 3 (<i>cargo</i>)

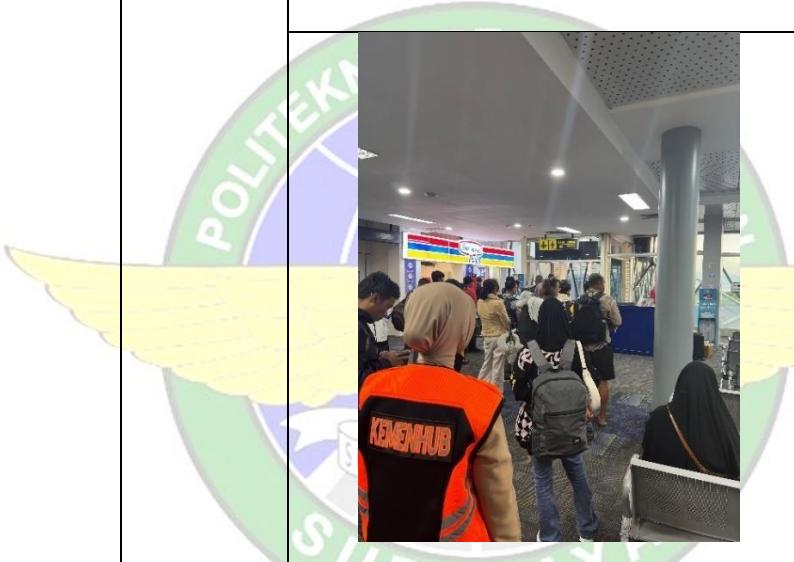
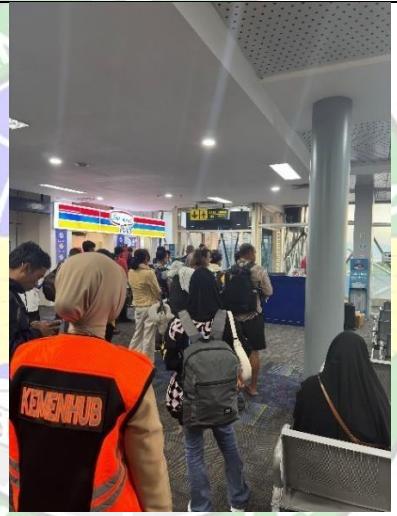
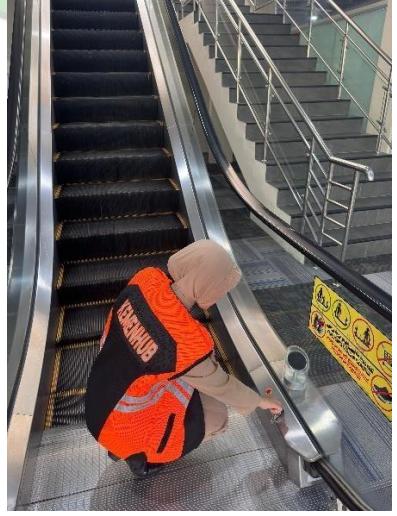
		Pengecekan kendaraan menggunakan <i>Mirror Checking</i> pada POS 2
		Melakukan <i>Body Search</i> pada POS 2
		Melakukan pengecekan PAS orang pada POS 2

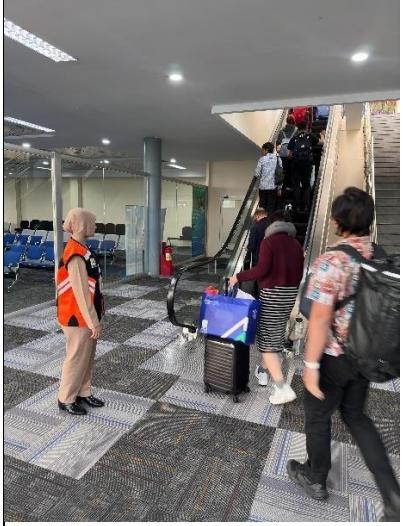
		Melakukan pengecekan kendaraan menggunakan <i>Mirror Checking</i>
AMC		Pengenalan mengenai ruang lingkup <i>Apron Movement Control</i> (AMC)
		Mengisi data actual pada <i>Apron Movement Control</i> (AMC) sheet pada <i>Aircraft Traffic Movement</i>
		Melakukan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> <i>aviobridge</i>

		Melakukan marshaller pesawat sesuai parking stand
		Menerima telepon dari <i>Air Traffic Controller</i> (ATC) dan menentukan plotting parking stand pesawat
		Mencatat <i>invoice aviobridge</i> pesawat

	<p>Menyalakan Visual Docking Guidance System (VDGS) untuk parking pesawat</p>
	<p>Melakukan inspeksi runway dan apron menggunakan follow me car</p>
	<p>Briefing mengenai tupoksi di unit tata terminal dengan salah satu anggota tata terminal</p>

		Pengecekan kelengkapan fasilitas yang ada di terminal
		Mengarahkan penumpang menuju gate sesuai boarding pass penumpang
		Melakukan pengamanan di area keberangkatan dan area check in

		Melakukan pengamanan pada area kedatangan dan pengambilan bagasi tercatat
		Inspeksi steril area, ruang tunggu di terminal
		Mengoperasikan <i>escalator</i> , apabila terjadi masalah atau mati listrik

		Melakukan pengawasan di area escalator dan tangga darurat
--	--	---

