

**STANDARISASI PAGAR PARIMETER
DALAM MENUNJANG KEAMANAN PENERBANGAN
DI DAERAH KEAMANAN TERBATAS
SESUAI KP 601 TH 2015 PADA BLU
KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA TARAKAN
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

DAVID SAPUTRA
NIT. 30622032

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

**STANDARISASI PAGAR PARIMETER
DALAM MENUNJANG KEAMANAN PENERBANGAN
DI DAERAH KEAMANAN TERBATAS
SESUAI KP 601 TH 2015 PADA BLU
KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA TARAKAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

DAVID SAPUTRA
NIT. 30622032

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

LEMBAR PERSETUJUAN

STANDARISASI PAGAR PARIMETER DALAM MENUNJANG
KEAMANAN PENERBANGAN DI DAERAH KEAMANAN TERBATAS
SESUAI KP 601 TAHUN 2015 PADA BLU
KANTOR UPBU KELAS 1 UTAMA JUWATA TARAKAN

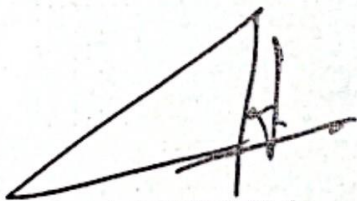
Disusun Oleh :
DAVID SAPUTRA
NIT. 30622032

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 :

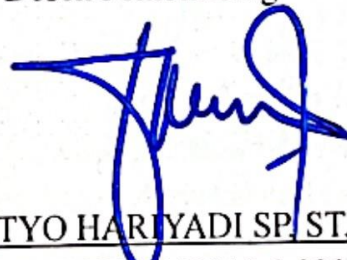
Supervisor / OJTI



ASRURI RM

NIP. 19890710 201012 1 005

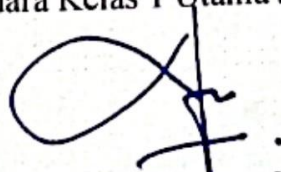
Dosen Pembimbing



Dr. Ir SETYO HARIYADI SP, ST, MT

NIP. 19790824 200912 1 001

Mengetahui,
Kepala Badan Layanan Umum
Kantor Unit Penyelenggara
Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan



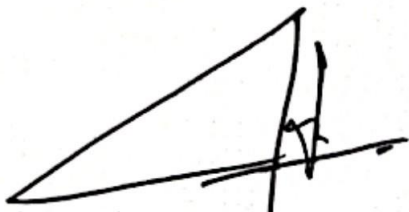
AGUSTONO, S.Sos M, MTr
NIP. 19690831 199103 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

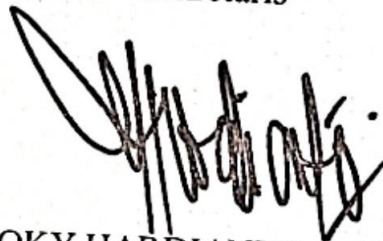
Ketua



ASRURI RM

NIP. 19890710 201012 1 005

Sekretaris



OKY HARDIANTO, A.Md

NIP. 19791201 201012

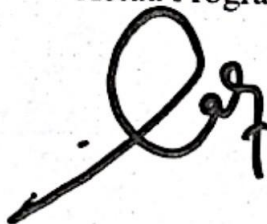
Anggota



Dr. Ir SETYO HARYADI S.P., ST.

NIP. 19790824 200912 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran 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 Kelas Satu Utama Juwata Tarakan. 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. Bapak Agustono, S.Sos, M.MTr selaku Kepala BLU Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan beserta seluruh jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Juwata Tarakan;
 4. Bapak Dr. Ir Setyo Hariyadi, S.P, S.T, M.T. selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama melaksanakan *On the Job Training*.
 5. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini;
 6. Bapak Asruri selaku *supervisor / On the Job Training Instructure* (OJTI) yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Juwata Tarakan;
 7. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya;
 8. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security, Apron Movement Control*, dan *Pengawas Cargo*;
 9. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Juwata Tarakan;
- 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.

10. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Tarakan, 19 Februari 2025

David Saputra
30622032



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
10.1 Latar Belakang.....	1
10.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training (OJT)</i>	3
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat BLU UPBU Kelas 1 Utama Juwata Tarakan.....	5
2.2 Data Umum	8
2.2.1 Layout Bandar Udara Juwata Tarakan	9
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat (Landside)	10
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (Airside)	10
2.2.4 Fasilitas Pendukung	10
2.3 Struktur Organisasi	11
2.3.1 Struktur Organisasi Unit AMC.....	11
2.3.2 Struktur Organisasi Unit Cargo.....	12
2.3.3 Struktur Organisasi Unit Avsec.....	12
BAB 3 TINJAUAN TEORI	14
3.1 Bandar Udara.....	14
3.2 Terminal Bandar Udara.....	14
3.3 Apron.....	15

3.4 Apron Movement Control (AMC).....	17
3.5 Aviation Security (AVSEC)	20
3.6 Fasilitas Keamanan Penerbangan	21
3.7 Daerah Keamanan Terbatas	22
3.8 Pagar Parimeter.....	22
3.9 Kargo	22
BAB 4 PELAKSANAAN OJT	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	24
4.1.1 Wilayah Kerja	24
4.1.2 Prosedur Pelayanan	29
4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas <i>On the Job Training</i> (OJT)	35
4.2 Jadwal	41
4.3 Permasalahan	42
4.4 Penyelesaian Masalah.....	46
BAB 5 PENUTUP	48
5.1 Kesimpulan.....	48
5.2 Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA	51
LAMPIRAN	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal lama	6
Gambar 2. 2 Terminal Kargo	6
Gambar 2. 3 Terminal Baru	7
Gambar 2. 4 Layout Bandar Udara Juwata	9
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Kantor BLU UPBU Juwata Tarakan	11
Gambar 4. 1 Taruna Melaksanakan Praktik di SCP Cabin	35
Gambar 4. 2 Taruna Melaksanakan Patroli Perimeter	36
Gambar 4. 3 Taruna Praktik Menggunakan XRAY	37
Gambar 4. 4 Taruna Melaksanakan Pengawasan Cargo Outgoing	38
Gambar 4. 5 Taruna Melaksanakan Pengawasan Bongkar Muat	38
Gambar 4. 6 Taruna pada Unit AMC	39
Gambar 4. 7 Taruna Praktik Marshaller	40
Gambar 4. 8 Taruna Mengoperasikan garbarata	41
Gambar 4. 9 Jadwal Pelaksanaan OJT	41
Gambar 4. 10 Pagar Termakan Tanaman Liar	43
Gambar 4. 11 Celah Pagar	43
Gambar 4. 12 Pagar Yang Belum Sesuai Pada Perbatasan Kantor	44
Gambar 4. 13 Pagar Yang Tidak Sesuai Pada perbatasan Kantor	44
Gambar 4. 14 Peta Petunjuk Pagar Belum Sesuai Ketentuan	45

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Daftar Maskapai dan Tipe Pesawat yang beroperasi	7
Tabel 2. 2 Data Umum Bandar Udara Juwata Tarakan	8
Tabel 2. 3 Daftar Maskapai dan Armada Pesawat	9
Tabel 2. 4 Tabel Fasilitas Sisi Darat	10
Tabel 2. 5 Tabel Fasilitas Sisi Udara	10
Tabel 2. 6 Tabel Fasilitas Pendukung	10
Tabel 2. 7 Tabel Struktur Organisasi Unit AMC	12
Tabel 2. 8 Tabel Struktur Organisasi Unit Cargo.....	12
Tabel 2. 9 Tabel Struktur Organisasi Unit Avsec.....	13
Tabel 4. 1 Pengelola Cargo Juwata Tarakan.....	28



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Dasar Pelaksanaan OJT	52
LAMPIRAN 2 Sertifikat OJT	53
LAMPIRAN 3 Dokumentasi Pelaksanaan OJT	54
LAMPIRAN 4 LogBook	56
LAMPIRAN 5 SOP Patroli Parimeter	64



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini,

Penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandara – bandara di berbagai pulau.

Salah satunya adalah Bandar Udara Juwata Tarakan yang menjadi jantung Kalimantan Utara menghubungkan berbagai pulau – pulau kecil melalui jalur udara, banyaknya daerah terpencil di Kalimantan Utara menjadikan sebuah tantangan dalam mendistribusikan perdagangan. Melalui Bandar Udara Juwata Tarakan, daerah – daerah tertinggal dan terpencil dapat dijangkau melalui jalur udara yang sangat membantu perputaran ekonomi pada daerah tersebut.

Dengan adanya gangguan operasional pada Bandar Udara Juwata Tarakan tentu sangat berpengaruh besar terhadap berjalannya ekonomi pada daerah – daerah terpencil, mengingat setiap hari nya Bandar Udara Juwata Tarakan memiliki jadwal reguler menuju daerah – daerah terpencil, maka dari itu penting untuk menjaga keberlangsungan operasional pada Bandar Udara Juwata Tarakan.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah On the Job Training (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap – tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat

selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

Dengan adanya On the Job Training (OJT), diharapkan nantinya para Taruna di bidang manajemen transportasi udara ini dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, dan melakukan penalaran dari permasalahan – permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat On the Job Training. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara. On the Job Training dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu Bandar Udara yang telah ditentukan, sekaligus mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil, cakap, dan ahli sesuai persyaratan yang berlaku. Proses pendidikan dan pelatihan diberikan dengan metode tatap muka dikelas dan praktek di laboratorium serta mengaplikasi teori yang didapat di kelas di dalam kegiatan On the Job Training.

Keamanan penerbangan merupakan aspek yang sangat penting dalam operasi bandar udara untuk mencegah ancaman yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Salah satu elemen penting dalam menjaga keamanan penerbangan adalah pengaturan dan pemeliharaan sistem pengamanan fisik, yang mencakup pagar perimeter. Pagar perimeter berfungsi sebagai pembatas yang mencegah akses yang tidak sah ke area yang sangat terbatas di bandar udara, khususnya di sisi udara yang merupakan area sensitif yang langsung berhubungan dengan pesawat dan operasional penerbangan.

Kepmenhub No. KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Keamanan Penerbangan Sipil memberikan pedoman yang jelas mengenai standar teknis dan operasional yang harus diterapkan di bandar udara, salah satunya terkait dengan pembangunan dan pemeliharaan pagar perimeter. Dalam regulasi tersebut, dijelaskan bahwa pagar perimeter harus memenuhi ketentuan teknis yang dapat mendukung upaya pengamanan dari potensi ancaman yang berasal dari luar area bandar udara, baik itu ancaman fisik maupun ancaman lain yang berpotensi mengganggu operasional penerbangan.

Bandar Udara Juwata Tarakan, sebagai salah satu bandar udara yang melayani penerbangan domestik dan internasional, memiliki tantangan tersendiri dalam menjaga keamanan area sisi udara. Mengingat letaknya yang strategis dan pentingnya peranannya dalam mendukung mobilitas udara di wilayah Kalimantan, keberadaan pagar perimeter yang memenuhi standar keamanan yang ditetapkan sangat krusial. Namun, terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi dalam penerapan standar pagar perimeter yang sesuai dengan KP 601 Tahun 2015, baik dari segi pemeliharaan, kesesuaian teknis, maupun efektivitas pengamanannya.

Oleh karena itu, laporan On The Job Training ini bertujuan untuk mengevaluasi implementasi standar pagar perimeter di Bandar Udara Juwata Tarakan, dengan mengacu pada ketentuan yang ada dalam KP 601 Tahun 2015. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan rekomendasi yang bermanfaat bagi peningkatan sistem keamanan di sisi udara bandar udara, sekaligus memastikan penerapan standar yang sesuai guna mendukung keselamatan penerbangan yang optimal.

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

Pelaksanaan OJT ini dimaksudkan untuk:

1. Membina hubungan yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dan lembaga instansi atau perusahaan yang terkait.
2. Untuk memberikan pengalaman serta wawasan kerja kepada Taruna.
3. Memberikan pengetahuan lapangan tentang fasilitas yang digunakan di dunia kerja.
4. Mencetak lulusan berketerampilan unggul dalam bersaing di dunia kerja setelah lulus nantinya.
5. Memberikan pemahaman tentang penerapan ilmu yang didapat pada dunia kerja nantinya.

Manfaat dari pelaksanaan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan wawasan kepada peserta mengenai pengelolaan operasional bandara
2. Meningkatkan keterampilan peserta dalam menganalisis permasalahan dan merumuskan solusi.

3. Menyediakan rekomendasi strategis bagi pengelola bandara untuk meningkatkan efisiensi operasional.
4. Mendokumentasikan pengalaman dan pembelajaran selama OJT sebagai referensi untuk proyek serupa di masa depan.



BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat BLU UPBU Kelas 1 Utama Juwata Tarakan

Bandar Udara Juwata Tarakan merupakan salah satu satuan kerja di bawah Kementerian Perhubungan. Bandara ini juga merupakan salah satu prasarana transportasi utama di Provinsi Kalimantan Utara (Kaltara). Bandara Juwata secara berkesinambungan terus berupaya mengembangkan kapasitasnya, untuk memenuhi kebutuhan transportasi, serta menyokong pertumbuhan ekonomi anak negeri. Kalimantan Utara sendiri merupakan wilayah penghubung yang memiliki wilayah distribusi dan transit yang terkait dengan pergerakan arus lalu lintas untuk tujuan pemasaran. Alhasil, Bandara Juwata memposisikan diri sebagai pintu gerbang bagi masyarakat maupun wisatawan domestik dan mancanegara, serta mendukung arus logistik di wilayah Kalimantan Utara. Bandara Juwata dibangun pada masa penjajahan Belanda dan dijadikan pangkalan militer bagi pesawat tempur tentara Belanda. Pada tanggal 11 Januari 1942, Bandara Juwata juga tercatat sebagai bagian dari sejarah, sebagai tempat pendaratan pesawat tempur tentara Jepang untuk pertama kalinya di Indonesia. Di era kemerdekaan, Bandara Juwata yang telah resmi dimiliki oleh negara Indonesia beroperasi sebagai Bandara Perintis. Pada awal tahun 2.000, statusnya ditingkatkan menjadi bandara domestik dengan panjang runway 1.850 meter. Pada tahun 1997, penerbangan internasional pertama dilayani oleh Bouraq Indonesia untuk rute Tarakan-Tawau, tahun 2006 Malaysia Airlines juga membuka rute Tarakan-Tawau, penerbangan dari Tarakan-Tawau ditutup pada tahun 2000 oleh Bouraq Indonesia dan 2010 oleh Malaysia Airlines.

Seiring perubahan waktu, status yang semula satker PNBPN berubah menjadi satker BLU UPBU Juwata Tarakan dengan lebih mengedepankan budaya pelayanan yang dipraktekkan dalam kehidupan sehari-hari tanpa harus kehilangan makna dari keselamatan dan keamanan penerbangan. Bandara Internasional Juwata terletak di kota Tarakan, Kalimantan Utara dan berada 3.5 kilometer di sebelah barat dari pusat kota Tarakan.



Gambar 2. 1 Terminal lama



Gambar 2. 2 Terminal Kargo

Pada tanggal 22 Maret 2016, Presiden RI Joko Widodo baru meresmikan gedung terminal baru yang keberadaannya menambahkan kapasitas Bandara

Juwata yang tadinya 300 orang per hari menjadi 2.000 orang per hari atau 684.000 penumpang dalam satu tahun. Gedung Terminal Baru Bandar Udara Internasional Juwata berdiri persis di sebelah bangunan lama bandara. Untuk rencana ke depannya adalah mengembangkan Bandara Juwata menjadi pintu gerbang Kalimantan Utara dan bandara transit internasional.



Gambar 2. 3 Terminal Baru

Saat ini terdapat beberapa maskapai penerbangan yang memberikan pelayanan penerbangan dari dan ke Bandara Juwata di antaranya adalah Batik Air, Lion Air, Super Air Jet, Citilink, Susi Air, Smart Aviation

Tabel 2. 1 Daftar Maskapai dan Tipe Pesawat yang beroperasi

OPERATOR PENERBANGAN	TIPE PESAWAT
LION AIR	B 739 ER B 738 NG
SUPER AIR JET	A320
BATIK AIR	A320 B 738 NG
CITILINK	A 320 B 735 FREIGHT
SUSI AIR	CNC PILATUS
SMART AVIATION	CNC PILATUS
AMAN AIR	AT – 802
PELITA AIR	AT – 802

MAF (MISSION AVIATION FELLOWSHIP)	KODIAK
POLICE	NBO 305
TNI – AU	C130/HERCULES C212/CASA AVIOCAS CN235/ CN295/B732/B730
TNI – AL	C12/CASA AVIOCAS DAN C235
BBN AIRLINES	B – 738 FREIGHT
EXPRESS CARGO AIRLINE	B – 738 FREIGHT
TRIGAN AIR	B – 738 FREIGHT

2.2 Data Umum

Terkait data umum dari lokasi dan operasional Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata Tarakan, adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Data Umum Bandar Udara Juwata Tarakan

1	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional Kelas I Utama Juwata
2	Indikator Lokasi Bandar Udara	WAQQ
3	Nama Kota	Tarakan, Kalimantan Utara
5	Alamat	Jl. Mulawarman no.1, Tarakan, Kalimantan Utara (77111)
6	Elevasi Bnadar Udara (MSL)	40 ft/32°C
7	Elevasi masing-masing <i>Threshold</i> (MSL) atau Undulasi Geoid	Runway 06 : 03° 19' 11.23" N 117° 33' 20.21" E Runway 24 : 03° 19' 49.90" N 117° 34' 22.26" E
8	Koordinat ARP	° 19' 36" N 117° 34' 10" E
9	Jumlah <i>Parking Stand</i>	13
10	Jumlah <i>Taxiway</i>	3 (Alpha, Bravo, Charlie)

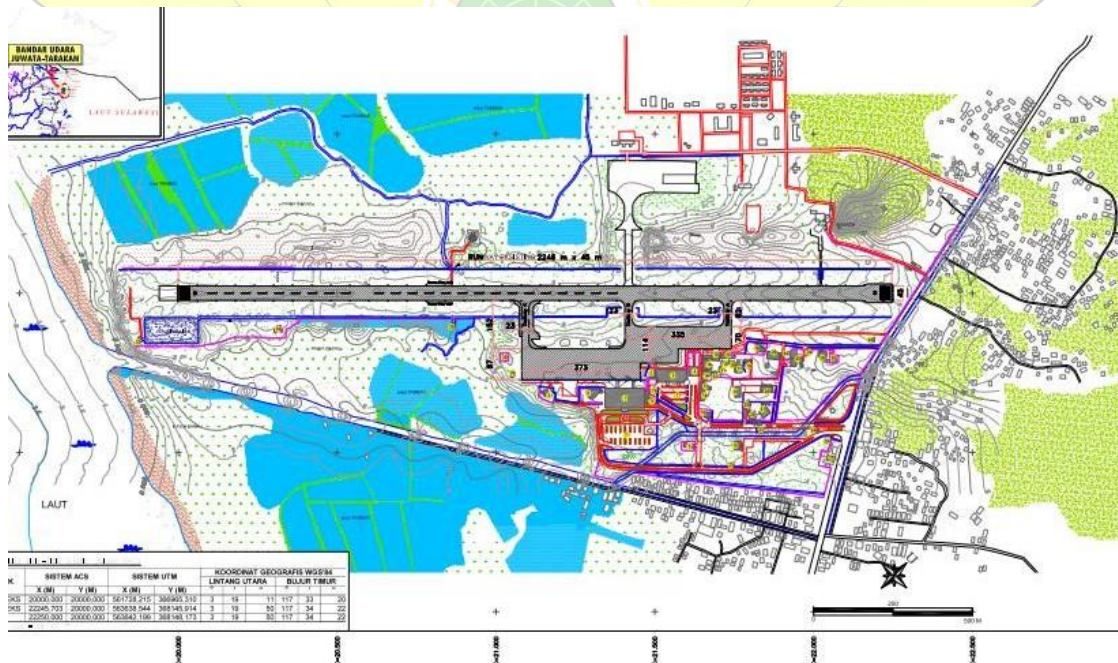
Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Dengan tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan.

Kondisi saat ini di lapangan sudah beberapa maskapai penerbangan yang memberikan pelayanan penerbangan dari dan ke Bandara Juwata di antaranya adalah

Tabel 2. 3 Daftar Maskapai dan Armada Pesawat

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

2.2.1 Layout Bandar Udara Juwata Tarakan



Gambar 2. 4 Layout Bandar Udara Juwata

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat (Landside)

Tabel 2. 4 Tabel Fasilitas Sisi Darat

No	Fasilitas	Dimensi	Kapasitas
1	Terminal Penumpang (Baru)	12.440 m2	>3000 orang
2	Terminal Penumpang (Lama)	2.532 m2	Dikomersilkan
3	Gedung VIP	600 M2	100 orang
4	Terminal Kargo	800 m2	-
5	Lahan Parkir	10.000 m2	500 kendaraan

2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (Airside)

Tabel 2. 5 Tabel Fasilitas Sisi Udara

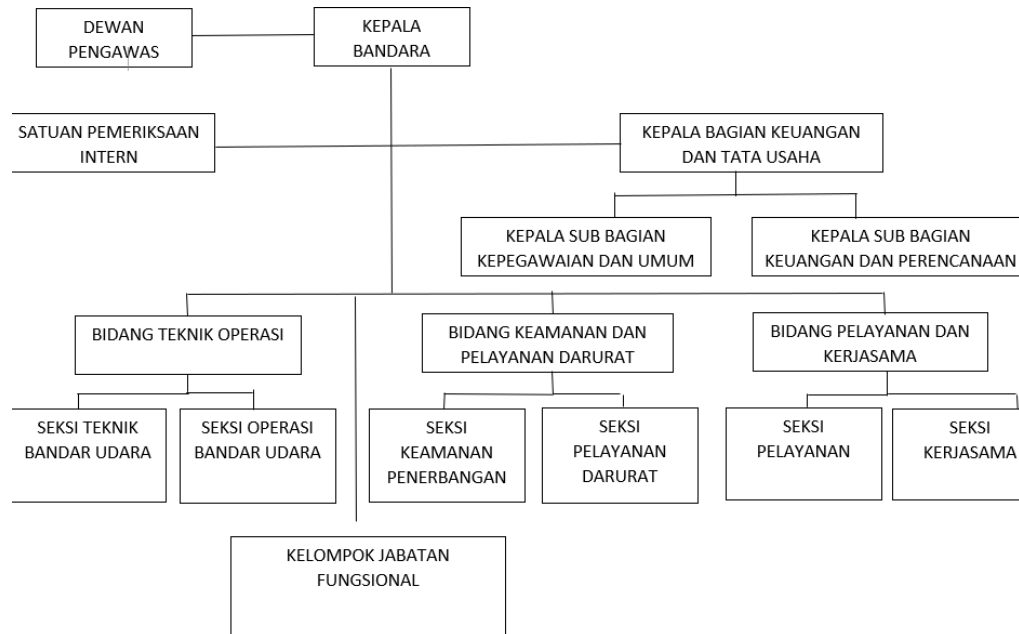
No	Fasilitas	Dimensi	Permukaan	Strength
1	Runway (06-24)	2.250 x 45 m	Asphalt	PCN 49/F/C/X/T
2	Apron (main)	335 x 70 m	Asphalt	PCN 46/F/C/X/T
3	Apron (west)	372 X 97 m	Rigid	PCN 58/R/C/W/T
4	Apron (east)	120 x 45 m	Rigid	PCN 50/R/C/W/T
5	Taxiway Alpha	82,5 x 23	Asphalt	PCN 46/F/C/X/T
6	Taxiway Bravo	82,5 x 23	Asphalt	PCN 46/F/C/X/T
7	Taxiway Charlie	113 x 23	Asphalt	PCN 56/F/C/X/T

2.2.4 Fasilitas Pendukung

Tabel 2. 6 Tabel Fasilitas Pendukung

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

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Kantor BLU UPBU Juwata Tarakan

2.3.1 Struktur Organisasi Unit AMC

AMC (Apron Movement Control) adalah Unit Kerja Operasi Sisi Udara yang diberi tugas untuk mengatur dan mengawasi segala aktifitas kegiatan di sisi udara. Berikut data personil Apron Movement Control (AMC) di Bandara Juwata Tarakan:

Tabel 2. 7 Tabel Struktur Organisasi Unit AMC

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

2.3.2 Struktur Organisasi Unit Cargo

Kargo merupakan unit organisasi dibawah Bidang Pelayanan dan Kerjasama pada Seksi Pelayanan. Unit Pengawas Cargo dipimpin oleh Kepala Bidang, dibantu oleh Kepala Seksi Pelayanan yang bertugas pada jam operasional kantor serta Kepala Unit Pengawas Cargo dan petugas pelaksana yang bertugas secara bergilir (shift) selama jam operasional.

Tabel 2. 8 Tabel Struktur Organisasi Unit Cargo

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

2.3.3 Strukur Organisasi Unit Avsec

AVSEC adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat. Kegiatan dinas pengamanan bandar udara dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Keamanan Penerbangan dan dibantu oleh satu orang pelaksana administrasi yang bertugas pada jam kerja staf dan adminstrasi. Kepala Unit AVSEC, komandan regu dan pelaksana operasi yang bertugas selama 24 jam secara bergilir (shift).

Tabel 2. 9 Tabel Struktur Organisasi Unit Avsec

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



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

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

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

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Undang-Undang Nomor 1, 2009) pasal 1 ayat 33, Bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas yang digunakan oleh pesawat terbang untuk lepas landas, mendarat, serta proses operasional lainnya.

3.2 Terminal Bandar Udara

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

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

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

3.3 Apron

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Apron Movement Control (AMC)

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

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

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

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

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

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

1. Fungsi pelayanan operasional meliputi:
 - a. Pelayanan *marshalling* bagi pesawat yang membutuhkan.
 - b. Pemberian pelayanan pencatatan data penerbangan untuk kebutuhan FDI (*Flight Data Information*).
 - c. Pelayanan BCB (*Baggage Conveyor Belt*).

- d. Pengkoordinasian tugas-tugas untuk pelayanan operasional antar unit sewaktu-waktu diperlukan.
2. Fungsi pengawasan meliputi:
 - a. Penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) kendaraan kepada pengemudi yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
 - b. Pemberian tanda stiker/logo bagi kendaraan operasional yang berhak, dan pemeriksaan sewaktu-waktu di lapangan.
 - c. Pengawasan atas jalannya lalu-lintas kendaraan dan petugas di sisi udara (*airside*).

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

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

12. Melakukan monitoring secara visual terhadap *aircraft stand*.

3.5 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah serangkaian tindakan dan protokol keamanan yang dilakukan untuk mencegah dan mengurangi risiko terjadinya ancaman keamanan atau tindakan melawan hukum dalam penerbangan. Tindakan-tindakan pengamanan *Aviation Security* (AVSEC) mencakup pemeriksaan keamanan penumpang, bagasi, kargo, pengawasan lalu lintas pesawat dan kendaraan di area bandara, serta pengawasan dan pemantauan kegiatan di area terminal. Tujuan dari tindakan ini adalah untuk memastikan keamanan dan keselamatan penumpang, awak pesawat, dan orang-orang yang bekerja di bandara, serta melindungi aset dan infrastruktur penting di sekitar bandara.

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

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

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

3.6 Fasilitas Keamanan Penerbangan

Fasilitas keamanan penerbangan adalah peralatan-peralatan yang digunakan dalam upaya mewujudkan keamanan penerbangan. Selanjutnya Peralatan keamanan penerbangan dapat didefinisikan sebagai peralatan yang digunakan untuk mengenali atau mendeteksi orang, kendaraan atau barang/bahan yang berpotensi digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dalam penerbangan.

Berdasarkan KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan, dijelaskan bahwa fasilitas keamanan penerbangan mempunyai fungsi sebagai alat pemeriksaan keamanan, pemantauan keamanan dan penundaan upaya tindakan melawan hukum. Melalui berbagai definisi diatas, dapat dipahami bahwa fasilitas keamanan penerbangan merupakan berbagai peralatan yang dioperasikan untuk membantu personil keamanan penerbangan melakukan pemantauan, pemeriksaan, serta pencegahan tindakan melawan hukum.

Adapun berbagai jenis fasilitas keamanan penerbangan yang dimaksud meliputi :

1. Pendeteksi bahan peledak;
2. Pendeteksi bahan organik dan non-organik;
3. Pendeteksi metal dan/atau non-metal;
4. Pendeteksi bahan cair;
5. Pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di darat;
6. Penunda upaya kejahatan dan pembatas daerah keamanan terbatas;
7. Pengendalian jalan masuk; dan
8. Komunikasi keamanan penerbangan.

3.7 Daerah Keamanan Terbatas

Daerah keamanan terbatas adalah area yang dibatasi dan diawasi secara ketat untuk tujuan menjaga keamanan dan mencegah terjadinya ancaman, gangguan, atau penyalahgunaan. Biasanya, daerah ini digunakan di sekitar fasilitas penting seperti gedung pemerintahan, instalasi militer, bandara, atau tempat-tempat yang memiliki nilai strategis atau penting. Di dalam daerah ini, hanya orang-orang yang memiliki izin atau akses khusus yang diizinkan untuk masuk, dan sering kali ada kontrol keamanan seperti pemeriksaan identitas, sensor, dan pengawasan kamera.

3.8 Pagar Parimeter

Pagar perimeter bandara adalah pagar yang dibangun untuk membatasi dan melindungi area bandara, khususnya untuk memastikan keamanan dan keselamatan operasional bandara. Pagar ini berfungsi untuk mengatur akses ke bandara, mencegah masuknya orang atau kendaraan yang tidak sah, serta mencegah ancaman terhadap keselamatan penerbangan.

Regulasi yang mengatur tentang pagar perimeter bandara diantaranya adalah KP 601 Tahun 2015 tentang *Standart Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area)*

3.9 Kargo

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

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

Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Bisnis Gudang Kargo Bandar Udara Juwata, Tarakan mempunyai fungsi :

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

BAB 4

PELAKSANAAN OJT

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

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

4.1.1 Wilayah Kerja

1. Unit *Aviation Security* (AVSEC)

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

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

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

Adapun ruang lingkup kerja Unit *Aviation Security*:

a. Terminal

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

- 1) Pemeriksaan ijin masuk daerah keamanan terbatas/pas bandar udara;
- 2) Pemeriksaan barang bagasi kabin & tercatat penumpang;
- 3) Pemeriksaan khusus personel bandar udara Beserta Barang Bawaan;
- 4) Pemeriksaan barang konsesioner;
- 5) Patroli terminal;
- 6) Pengoperasian CCTV.

b. Non Terminal

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

- 1) Pemeriksaan orang dan kendaraan masuk Daerah Keamanan Terbatas (DKT);
- 2) Pengamanan publik area dan Daerah Keamanan Terbatas;
- 3) Menjaga keamanan dan ketertiban publik area;
- 4) Pengamanan pagar perimeter;
- 5) Pengamanan daerah kargo;
- 6) Pengamanan Gedung Kantor Bandar Udara;
- 7) Pengamanan daerah drop zone dan pick up zone.

c. Airport Security Screening Section

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

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

Pelaksanaan Operasional :

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

2. Unit Apron Movement Control (AMC)

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

Unit AMC memiliki tugas pokok sebagai penanggung jawab penyelenggaraan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, kendaraan, orang, memastikan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan. Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC memiliki fungsi pelayanan, pengkoordinasian, dan pengawasan yang meliputi:

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

Pelaksanaan Operasional :

- a. Kepala Unit : 1 Orang (Office Hours)
- b. Anggota : 6 Orang (Shift)

- c. Keterangan : Office Hours = 08.00 s/d 16.30 WITA
: Shift Pagi = 05.00 s/d 13.00 WITA
: Shift Siang = 13.00 s/d 21.00 WITA
- d. Jam Kerja : 1 Hari Kerja, 1 hari libur

3. Unit Pengawas Kargo

Unit *Pengawas Kargo* merupakan salah satu unit pelaksana struktural yang pada Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata berada dibawah Bidang Pelayanan Dan Kerjasama Bandar Udara dan Seksi Pelayanan. Unit Pengawas Kargo terdiri dari seorang kepala unit serta beberapa personel yang bertugas sesuai shift kerja;

- Mengamati dan memahami pelayanan Jasa Kargo dan Pos Pesawat Udara (PJKP2U)
- Mempraktikkan penginputan kargo manifest
- Mengamati dan memahami proses *outgoing* dan *incoming*

Tabel 4. 1 Pengelola Cargo Juwata Tarakan

Pengelola Kargo	Agen Kargo
RAJAWALI	SN
CDA	DBM
MAREGE	JAC
SMART	BORNEO

Pelaksanaan Operasional :

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

4.1.2 Prosedur Pelayanan

1. Unit Aviation Security

Prosedur pelayanan unit AVSEC di Bandar Udara Juwata Tarakan dimulai dengan persiapan awal yang meliputi briefing harian bagi seluruh petugas AVSEC. Dalam briefing ini, petugas diberikan informasi terkait kondisi terkini bandara, penerbangan yang akan datang, serta instruksi penting yang harus diikuti selama shift kerja. Selain itu, petugas AVSEC wajib memeriksa kelayakan alat dan peralatan keamanan seperti metal detector, X-ray scanner, dan walkie-talkie, untuk memastikan kelancaran operasional selama bertugas. Koordinasi dengan instansi terkait seperti kepolisian, TNI, dan bea cukai juga dilakukan untuk memastikan kesiapan personel dalam menjaga keamanan bandara.

Prosedur pemeriksaan penumpang dan barang merupakan langkah penting dalam memastikan keselamatan penerbangan. Setiap penumpang yang tiba di check-in counter diwajibkan untuk menjalani pemeriksaan dokumen dan barang bawaan. Semua penumpang harus melewati metal detector dan menempatkan barang bawaan seperti tas, laptop, dan barang elektronik lainnya di mesin X-ray untuk diperiksa. Apabila ditemukan benda yang mencurigakan, petugas AVSEC akan melakukan pemeriksaan lebih lanjut, termasuk pemeriksaan manual atau body search dengan cara yang sopan dan sesuai prosedur. Semua barang bawaan juga harus dipindai dengan X-ray sebelum penumpang memasuki ruang tunggu atau naik ke pesawat.

Selain itu, unit AVSEC bertanggung jawab untuk menjaga keamanan seluruh area bandara, termasuk terminal, area parkir, dan jalur akses menuju bandara. Petugas AVSEC melakukan patroli secara rutin untuk memastikan tidak ada tindakan mencurigakan. Di area boarding gate, petugas memastikan hanya penumpang yang memiliki tiket dan boarding pass yang sah yang diperbolehkan memasuki area pesawat. Keamanan bagasi juga menjadi perhatian utama, di mana petugas AVSEC bekerja sama dengan petugas lain untuk memastikan tidak ada barang berbahaya yang dibawa ke dalam pesawat.

Dalam hal terdeteksi adanya ancaman terhadap keamanan, petugas AVSEC memiliki prosedur penanganan yang jelas. Ancaman seperti kekerasan, bom, atau tindakan mencurigakan lainnya segera ditangani dengan koordinasi antara AVSEC, kepolisian, dan pihak berwenang lainnya. Jika diperlukan, evakuasi penumpang dan staf bandara dilakukan secara cepat dan terkendali untuk menghindari potensi bahaya. Komunikasi yang efektif antara AVSEC dan pihak berwenang sangat penting dalam situasi darurat untuk memastikan keselamatan semua pihak.

Setelah kejadian atau insiden keamanan, petugas AVSEC diwajibkan untuk membuat laporan insiden yang mendetail dan menyusunnya dalam bentuk dokumentasi untuk evaluasi. Laporan ini berfungsi untuk meningkatkan kesiapsiagaan dan respons terhadap ancaman di masa depan. Secara berkala, petugas AVSEC mengikuti pelatihan dan simulasi keamanan untuk memastikan keterampilan dan pengetahuan mereka selalu terbaru. Evaluasi kinerja juga dilakukan untuk memastikan bahwa standar keamanan bandara terpenuhi, dan umpan balik dari penumpang digunakan untuk memperbaiki kualitas layanan.

Secara keseluruhan, prosedur pelayanan unit AVSEC di Bandar Udara Juwata Tarakan bertujuan untuk menjaga keselamatan dan keamanan seluruh kegiatan di bandara. Melalui pelaksanaan prosedur yang ketat dan koordinasi yang baik dengan berbagai instansi terkait, AVSEC memastikan bahwa setiap aspek penerbangan, baik penumpang maupun fasilitas bandara, terlindungi dengan maksimal.

2. Unit Pengawas Kargo

Prosedur pelayanan unit Kargo di Bandar Udara Juwata Tarakan dimulai dengan penerimaan barang kargo dari pihak pengirim. Setiap barang kargo yang masuk harus melalui prosedur administrasi yang ketat, di mana petugas kargo memeriksa kelengkapan dokumen pengiriman, seperti surat jalan, faktur, dan dokumen lain yang diperlukan untuk memastikan bahwa barang yang dikirim sesuai dengan peraturan yang berlaku. Proses verifikasi ini penting untuk memastikan bahwa tidak ada barang terlarang atau yang melanggar hukum yang dikirim melalui jalur udara.

Setelah verifikasi administrasi, barang kargo akan diperiksa fisik dan diberi label sesuai dengan jenis, ukuran, dan bobot barang tersebut. Petugas unit kargo akan memastikan bahwa barang tersebut dikemas dengan baik dan aman untuk diangkut. Jika barang yang dikirim memiliki sifat berbahaya atau membutuhkan perlakuan khusus, petugas akan memastikan bahwa barang tersebut diberi tanda khusus dan dikelompokkan sesuai dengan kategori bahaya, seperti barang berbahaya (dangerous goods) yang harus diperlakukan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan.

Selanjutnya, barang kargo akan dipindahkan ke ruang penyimpanan sementara di area kargo bandara, di mana proses pemindahan dilakukan dengan hati-hati untuk menghindari kerusakan atau kehilangan barang. Petugas unit kargo akan melakukan pemindahan barang menggunakan peralatan yang sesuai, seperti forklift atau conveyor belt, dengan mengikuti prosedur yang aman untuk memastikan efisiensi dan keselamatan operasional.

Saat barang siap untuk dikirim ke tujuan, unit kargo akan mempersiapkan dan memuat barang ke pesawat. Proses pemuatan ini dilakukan dengan cermat untuk mengoptimalkan ruang penyimpanan pesawat, memastikan distribusi berat yang seimbang, dan mencegah kerusakan selama penerbangan. Petugas akan memastikan bahwa setiap kargo telah diberi tanda yang jelas dan ditempatkan pada area yang sesuai dalam pesawat, dengan memperhatikan prioritas pengiriman dan peraturan keselamatan penerbangan.

Setelah barang dimuat, petugas unit kargo akan mengawasi proses pengiriman dan koordinasi dengan pihak maskapai untuk memastikan bahwa barang kargo akan tiba dengan selamat di tujuan yang telah ditentukan. Petugas kargo juga memantau status pengiriman barang melalui sistem tracking yang tersedia, untuk memastikan bahwa barang sampai tepat waktu dan dalam kondisi baik.

Begitu barang tiba di bandar udara tujuan, proses penerimaan barang kargo dimulai dengan pemeriksaan dokumen dan verifikasi barang. Petugas di unit kargo akan memeriksa kondisi fisik barang, memastikan bahwa barang diterima dalam keadaan utuh dan tidak rusak. Barang yang diterima kemudian

akan disiapkan untuk diserahkan kepada penerima sesuai dengan prosedur pengeluaran barang, termasuk proses pembayaran biaya angkut atau bea cukai yang berlaku.

Selain itu, unit kargo di Bandar Udara Juwata Tarakan juga bertanggung jawab untuk mengelola pengawasan keamanan kargo. Setiap barang yang dikirim atau diterima harus melalui pemeriksaan keamanan untuk memastikan tidak ada barang berbahaya atau ilegal yang teridentifikasi. Proses ini melibatkan penggunaan alat pemindai X-ray dan pemeriksaan manual terhadap barang yang mencurigakan.

Setiap prosedur pelayanan kargo ini dilakukan dengan ketelitian tinggi untuk memastikan kelancaran operasional dan kepuasan pelanggan. Seluruh personel unit kargo di Bandar Udara Juwata Tarakan rutin mengikuti pelatihan untuk memperbarui pengetahuan dan keterampilan mereka mengenai prosedur keamanan, pengelolaan kargo, serta teknologi terbaru yang mendukung efisiensi operasional. Semua kegiatan ini didokumentasikan dengan baik, untuk mempermudah proses evaluasi dan perbaikan berkelanjutan dalam pelayanan kargo.

Secara keseluruhan, prosedur pelayanan unit Kargo di Bandar Udara Juwata Tarakan bertujuan untuk memastikan proses pengiriman dan penerimaan barang berlangsung secara efisien, aman, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, baik di tingkat nasional maupun internasional. Proses yang terorganisir dengan baik ini sangat penting untuk menjaga kepercayaan pengirim dan penerima barang, serta mendukung kelancaran aktivitas perdagangan dan logistik udara.

3. Unit Apron Movement Control (AMC)

Prosedur pelayanan pada unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Juwata Tarakan bertujuan untuk mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat di area apron (tempat parkir pesawat) serta memastikan keselamatan dan kelancaran operasional pesawat di darat. Proses pelayanan dimulai dengan penerimaan informasi terkait kedatangan dan keberangkatan pesawat dari pihak maskapai atau pengelola bandara. Sebelum pesawat

mendarat, AMC melakukan koordinasi dengan petugas Air Traffic Control (ATC) untuk memastikan ketersediaan slot parkir pesawat dan jalur pergerakan yang aman di area apron.

Setelah pesawat mendarat dan memasuki area apron, petugas AMC bertanggung jawab untuk mengontrol pergerakan pesawat menuju posisi parkir yang telah ditentukan. Petugas AMC akan memberikan instruksi kepada petugas pushback atau petugas ground handling terkait posisi pesawat dan pengaturan pergerakan pesawat di apron dengan menggunakan alat komunikasi seperti radio atau hand-signals, sesuai dengan prosedur yang berlaku. Petugas AMC harus selalu memperhatikan jarak aman antara pesawat yang satu dengan yang lainnya, serta memastikan bahwa semua pesawat yang ada di apron tidak menghalangi jalur pergerakan pesawat lainnya.

Sebelum pesawat berangkat, AMC memastikan bahwa area apron dalam keadaan aman dan siap untuk digunakan. Petugas AMC akan berkoordinasi dengan petugas ground handling, seperti petugas pengisian bahan bakar, pemuatan kargo, serta pemasangan boarding bridge untuk memastikan bahwa pesawat siap untuk lepas landas. Petugas AMC juga memastikan bahwa tidak ada kendaraan atau peralatan yang menghalangi jalur taxiway atau apron yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Setelah pesawat selesai diparkir atau siap untuk lepas landas, AMC akan mengatur jadwal pergerakan pesawat menuju runway atau area penarikan pesawat (pushback). Petugas AMC berkoordinasi dengan ATC untuk memastikan pesawat dapat bergerak ke runway dengan aman, serta memberikan instruksi kepada petugas ground handling untuk proses pushback. Selama proses pushback, petugas AMC memonitor dan memastikan bahwa proses berjalan lancar tanpa gangguan atau hambatan yang dapat membahayakan keselamatan pesawat dan personel di apron.

Selama proses operasional di apron, AMC juga bertanggung jawab untuk memantau dan memastikan semua prosedur keselamatan dan standar operasional dijalankan dengan baik. Ini termasuk pengawasan terhadap peralatan ground handling, kendaraan apron, serta personel yang bekerja di area

tersebut. AMC wajib memastikan bahwa area apron bebas dari rintangan dan bahwa pesawat dapat bergerak sesuai dengan instruksi yang diberikan. Jika ada potensi bahaya atau gangguan di apron, AMC harus segera menginstruksikan petugas untuk menghentikan aktivitas dan melakukan langkah-langkah mitigasi risiko yang diperlukan.

Selain itu, AMC juga mengelola komunikasi antara berbagai pihak yang terlibat di apron, termasuk petugas ground handling, pengemudi kendaraan apron, petugas pemeliharaan, dan petugas keamanan. Komunikasi yang efektif sangat penting untuk menghindari kesalahan atau kekeliruan dalam pengaturan pergerakan pesawat dan peralatan lainnya. Petugas AMC juga bertanggung jawab untuk mencatat dan mendokumentasikan setiap kegiatan yang berlangsung di apron, termasuk pergerakan pesawat, kendaraan apron, serta kejadian-kejadian yang perlu dilaporkan untuk keperluan evaluasi dan pengawasan.

Dalam hal terjadi situasi darurat atau gangguan operasional, AMC bertindak sebagai koordinator utama di area apron untuk memastikan bahwa prosedur evakuasi atau penanganan insiden dilakukan dengan cepat dan efisien. Petugas AMC akan segera menghubungi pihak terkait seperti petugas pemadam kebakaran, keamanan bandara, serta tim medis untuk menangani situasi darurat. AMC juga memastikan bahwa prosedur keselamatan seperti pemberian instruksi evakuasi atau penanganan bahan berbahaya dilakukan sesuai dengan standar keamanan yang berlaku.

Secara keseluruhan, unit Apron Movement Control di Bandar Udara Juwata Tarakan memiliki peran yang sangat penting dalam mengatur dan mengawasi pergerakan pesawat di area apron untuk memastikan operasional penerbangan berjalan dengan lancar, aman, dan sesuai dengan standar keselamatan. Prosedur yang terstruktur dengan baik, serta komunikasi yang efektif antara AMC dan berbagai pihak terkait, menjadi kunci utama dalam mendukung kelancaran operasional bandara dan keselamatan penerbangan.

4.1.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas *On the Job Training* (OJT)

Pada pelaksanaan On The Job Training di Bandar Udara Juwata Tarakan, taruna melaksanakan aktivitas sesuai dengan unit yang sudah terbagi, adapun aktivitas yang dilakukan taruna adalah :

1. Unit Aviation Security (AVSEC)

Pada unit Aviation Security (AVSEC), taruna (penulis) melaksanakan On The Job Training selama 4 minggu, taruna memulai kegiatan On the Job Training (OJT) di unit Avsec dengan mempelajari prosedur dasar keamanan penerbangan di Bandara Juwata Tarakan. Taruna terlibat langsung dalam pengecekan dokumen penumpang, pemeriksaan barang bawaan pada Security Check Point, dan pengawasan Bagasi Tercatat pada Hold Baggage Security Check Point (HBSCP) serta pengawasan area terminal untuk memastikan bahwa semua standar keamanan terpenuhi. Taruna juga diberi kesempatan untuk melakukan inspeksi Pagar Pembatas Fisik Daerah Keamanan Terbatas dan pengecekan terhadap personel atau orang yang akan masuk ke Daerah Keamanan Terbatas pada Access Control.



Gambar 4. 1 Taruna Melaksanakan Praktik di SCP Cabin



Gambar 4. 2 Taruna Melaksanakan Patroli Parimeter

Selanjutnya Taruna *On the Job Training* (OJT) juga bertugas sebagai pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan serta barang bawaan (*flow control*). Adapun tugas *flow control* antara lain:

- a. Setiap penumpang, personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada *Security Check Point* (SCP).
- b. Mengatur, memeriksa, dan memastikan barang bawaan ditempatkan pada conveyor belt mesin X-Ray pada posisi yang tepat dan memastikan jarak antar barang;
- c. Mantel, jaket, topi, ikat pinggang, ponsel, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin X-Ray;
- d. Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin X-Ray; dan
- e. Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin X-Ray.



Gambar 4. 3 Taruna Praktik Menggunakan XRAY

Ketika pelaksanaan OJT di unit Aviation Security (AVSEC), diharapkan Taruna :

- a. Mampu melakukan pemeriksaan penumpang dan barang baik secara manual maupun menggunakan peralatan (hand held metal detector, x-ray, dan explosive detector) baik di Security Check Point (SCP) dan Hold Baggage Security Check Point (HBSCP) serta Access Control;
- b. Mampu melaksanakan prosedur pengamanan parimeter bandar udara.

2. Unit Pengawas Kargo

Pada Unit Pengawas Kargo, taruna (penulis) melaksanakan On The Job Training selama 2 minggu, Taruna dilatih untuk mengawasi proses Outgoing dan Incoming barang di area terminal kargo bandara, melakukan pengawasan proses Bongkar Muat barang pada bagasi pesawat serta memastikan bahwa prosedur pengemasan dan pengiriman sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, taruna juga dilibatkan dalam pengecekan dokumen pengiriman dan keamanan kargo, memastikan tidak ada barang berbahaya atau ilegal yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Taruna juga mempelajari cara berkoordinasi dengan pihak ekspedisi dan pihak terkait lainnya dalam proses distribusi kargo.



Gambar 4. 4 Taruna Melaksanakan Pengawasan Cargo Outgoing



Gambar 4. 5 Taruna Melaksanakan Pengawasan Bongkar Muat

Ketika pelaksanaan On The Job Training di Unit Pengawas Kargo, Taruna diharapkan :

- a. Mampu bertindak sebagai acceptance staff untuk General Cargo maupun Special Cargo
- b. Mampu memahami program pengamanan barang – barang kargo dan pos
- c. Mampu menerapkan manajemen pergudangan berdasarkan PM 53 Tahun 2017 dan PM 59 Tahun 2019 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta

Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo dan Pos yang diangkut dengan pesawat udara

3. Unit Apron Movement Control

Pada unit Apron Movement Control, Taruna melaksanakan On The Job Training selama 2 minggu, pada unit ini, Taruna terlibat dalam pengaturan pergerakan pesawat di area apron. Aktivitas yang dilakukan termasuk memantau posisi pesawat, mengarahkan pesawat yang akan melakukan parkir atau lepas landas, dan memastikan bahwa area apron bebas dari hambatan. Taruna juga mempelajari prosedur keselamatan yang berkaitan dengan pergerakan pesawat dan kendaraan pendukung di apron. Taruna diberi pengetahuan tentang pengaturan jadwal penerbangan dan koordinasi dengan petugas lainnya untuk memastikan kelancaran operasional pesawat.



Gambar 4. 6 Taruna pada Unit AMC



Gambar 4. 7 Taruna Praktik Marshaller

Pada unit Apron Movement Control (AMC) Taruna diharapkan :

- a. Mampu melakukan pengawasan, pembinaan, penyuluhan terhadap personel peralatan/ kendaraan dan pesawat udara di apron;
- b. Mampu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron;
- c. Mampu melakukan pengaturan parkir pesawat;
- d. Memahami dan mampu menjalankan pengoperasian garbarata;
- e. Memahami dan dapat mempraktekan Radiotelephony;
- f. Menjamin kebersihan apron;
- g. Menjamin fasilitas sisi udara terawat dan berfungsi dengan baik;
- h. Mampu melakukan investigasi terhadap Incident/accident di apron dan melakukan pelaporan;
- i. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/temporary;
- j. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan, dan pesawat di apron
- k. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat peak hour / peak season;
- l. Melakukan monitoring secara visual terhadap aircraft stand clearance.



Gambar 4. 8 Taruna Mengoperasikan garbarata

4.2 Jadwal

Pelaksanaan OJT dilakukan di Bandara Juwata Tarakan yang terletak di Kota Tarakan, Kalimantan Utara. Waktu pelaksanaan adalah sebagai berikut:

1. Periode OJT : 6 Januari 2025 - 28 Februari 2025
2. Jam Kegiatan : 08.00 – 16.30 WITA setiap hari kerja (Senin – Jumat)
3. Libur : Sabtu - Minggu

Berikut adalah jadwal kegiatan dan alokasi waktu selama OJT

JADWAL DINAS PESERTA OJT TARUNA MTU 8 A/B/C/D POLTEKBANG SURABAYA – BANDAR UDARA JUWATA, TARAKAN

NO	NAMA	JANUARI				FEBRUARI				MARET	
		W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2
1	Kamila Nuril (8D)										
2	Dadang Bondan (8C)										
3	Harits Ruswandi (8A)										
4	Ni LuhPramesthi (8A)										
5	David Saputra (8B)										
6	Dinda Miranda (8D)										

NO	NAMA	JANUARI				FEBRUARI				MARET	
		W1	W2	W3	W4	W1	W2	W3	W4	W1	W2
1	KELOMPOK 1										
3	KELOMPOK 2										
5	KELOMPOK 3										

KETERANGAN :

KELOMPOK 1 = KAMILA, DADANG
 KELOMPOK 2 = HARITS, PRAMESTHI
 KELOMPOK 3 = DAVID, DINDA

- JAM DINAS : 08.00 WITA – 16.30 WITA
 - SABTU DAN MINGGU LIBUR

= AMC
 = CARGO
 = AVSEC

Gambar 4. 9 Jadwal Pelaksanaan OJT

4.3 Permasalahan

Bandar Udara Juwata berada di bawah pengelolaan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, khususnya melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Selain itu, operasionalnya sehari-hari dikelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Juwata Tarakan, yang merupakan bagian dari organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. UPBU bertanggung jawab atas manajemen, pengembangan, dan pemeliharaan bandara. Selain itu, Bandara Juwata juga berbagi fasilitas dengan TNI Angkatan Udara, karena sebagian area bandara digunakan sebagai pangkalan militer, yaitu Pangkalan Udara Anang Busra. Tarakan ini merupakan kota transit sehingga banyak pengunjung dan barang cargo maupun lainnya yang dikirim melalui Bandar Udara Juwata ini.

Dengan banyaknya aktivitas sehingga perlu diadakan pemeriksaan keamanan bagi penumpang, personal maupun pesawat udara yang akan berangkat maupun datang di Bandar Udara Juwata Tarakan ini. Fasilitas penunjang keamanan juga sangat perlu diperhatikan seperti kelayakan pagar pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas atau disebut Pagar Parimeter yang berguna untuk menjaga keamanan bandara dari orang yang ingin memasuki bandara tanpa ijin, dan juga pagar parimeter ini dapat menjaga agar hewan liar tidak dapat memasuki Kawasan bandara.

Setelah melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Juwata Tarakan ini selama kurang lebih 3 bulan (6 Januari sampai dengan 28 Februari 2025), penulis menemukan permasalahan di lapangan yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan di Bandar Udara Juwata Tarakan ini. Penulis menemukan permasalahan yaitu ketidaksesuaian Pagar Parimeter pada Daerah Keamanan Terbatas sesuai KM 39 Tahun 2024 yang secara spesifik diatur pada KP 601 Tahun 2015 di Bandar Udara Juwata Tarakan. Pada Bandar Udara Juwata Tarakan terdapat Pagar Parimeter yang tidak dilakukan perawatan sehingga sudah terselimuti tanaman liar yang dapat berpotensi sebagai sarang hewan liar yang dapat merusak fungsi sebenarnya dari Pagar Parimeter tersebut. Kemudian potensi berikutnya adalah masuknya hewan liar ke dalam Daerah Keamanan Terbatas

akibat Pagar Parimeter yang terselimuti Tanaman Liar sebagai sarang hewan liar, tentu saja ini merupakan ancaman terhadap keberlangsungan operasional bandara khususnya pada Daerah Keamanan Terbatas.



Gambar 4. 10 Pagar Termakan Tanaman Liar



Gambar 4. 11 Celah Pagar

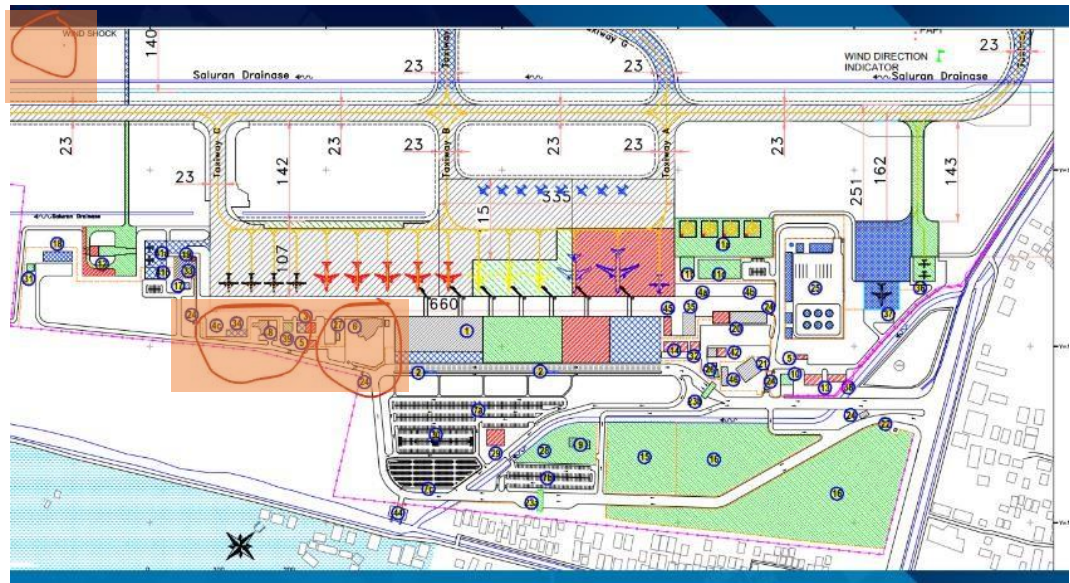
Pada titik lainnya terdapat ketidaksesuaian Pagar Parimeter yaitu terdapat celah dibagian bawah Pagar Parimeter yang berpotensi dapat disusupi manusia serta hewan liar dari luar. Sesuai KP 601 Tahun 2015 pasal 3 ayat 2 huruf B yang berbunyi “*Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air*”. Perlu dilakukannya perbaikan segera karena hal tersebut berpotensi tinggi dan berdampak buruk terhadap keberlangsungan operasional bandara apabila terjadi serangan hewan liar maupun manusia.



Gambar 4. 12 Pagar Yang Belum Sesuai Pada Perbatasan Kantor



Gambar 4. 13 Pagar Yang Tidak Sesuai Pada perbatasan Kantor



Gambar 4. 14 Peta Petunjuk Pagar Belum Sesuai Ketentuan

Kemudian pada sisi pembatas antara kantor administrasi dan Daerah Keamanan Terbatas terdapat pagar yang bukan spesifikasinya diperuntukan untuk Pagar Pembatas Fisik Daerah Keamanan Terbatas. KP 601 Tahun 2015 telah mengatur standar pagar pembatas fisik atau pagar parimeter pada Daerah Keamanan Terbatas bahwa seluruh wilayah yang termasuk Daerah Keamanan Terbatas khususnya daerah pergerakan pesawat udara pada seluruh wilayahnya harus diberi Pagar Pembatas fisik atau Pagar Parimeter sesuai ketentuan yang berlaku. Beberapa permasalahan yang ditemukan oleh penulis merupakan hal yang perlu diperhatikan oleh pihak bandara karena tidak sesuai dengan KP 601 Tahun 2015 yang mengatur “*Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara*”. Apabila Pagar parimeter belum sesuai dengan KP 601 Tahun 2015 maka hal – hal yang mengancam keamanan dapat terjadi seperti :

1. Ancaman Terhadap Keselamatan Penerbangan, melalui potensi yang ada akses ke landasan pacu atau apron dapat mengakibatkan keberadaan Foreign Object Debris (FOD) yang berbahaya bagi pesawat. Hewan liar atau ternak dapat masuk ke area bandara, yang dapat menyebabkan bird strike atau tabrakan dengan pesawat saat lepas landas atau mendarat.

2. Akses Tidak Sah ke Daerah Keamanan Terbatas dan Area Terlarang, Pagar yang tidak memadai dapat memungkinkan pihak yang tidak berwenang untuk memasuki area bandara, seperti landasan pacu, apron, atau ruang-ruang sensitif lainnya yang bisa menjadi target untuk aksi terorisme, sabotase, atau pencurian.
3. Pencurian atau Penyalahgunaan Aset, Pagar Perimeter yang tidak memadai dapat membuka celah bagi pelaku kejahatan untuk mencuri barang berharga yang ada di bandara, seperti bahan bakar pesawat, alat komunikasi, atau perangkat lain yang penting.
4. Penyerangan atau Sabotase Infrastruktur, Pagar yang tidak dilakukan perawatan dan tidak layak bisa memungkinkan terjadinya serangan terhadap fasilitas penting, seperti terminal, ruang control, atau jalur penerbangan. Sabotase terhadap infrastruktur kritikal dapat mengganggu operasi penerbangan
5. Keterlambatan Respons Keamanan, Tanpa Pagar Perimeter yang sesuai, pengawasan dan pengendalian situasi bisa terhambat, sehingga pihak berwenang dapat kesulitan mengidentifikasi ancaman secara cepat dan melakukan langkah langkah mitigasi yang diperlukan

4.4 Penyelesaian Masalah

Dengan permasalahan tersebut kami memberikan solusi dan saran untuk bandara dengan tujuan untuk mengembangkan bandara menjadi lebih baik lagi. sebagai Mahasiswa yang sedang melaksanakan On The Job Training hanya dapat memberikan solusi dengan data terkait dan sumber peraturan terkait. Alangkah baiknya solusi tidak hanya dari pihak internal namun harus diambil dari pihak eksternal untuk meningkatkan standar keamanan bandara. Untuk menyelesaikan masalah terkait Pagar Perimeter yang belum sesuai dengan standar yang ditetapkan, terutama yang diatur dalam KP 601 Tahun 2015, berikut adalah beberapa langkah mitigasi yang dapat dilakukan

1. Melaksanakan audit atau inspeksi menyeluruh terhadap kondisi pagar perimeter bandara, termasuk kekuatan fisik, ketinggian, dan kelayakan material pagar, hal ini penting karena bertujuan mengidentifikasi kekurangan atau potensi celah yang dapat dimanfaatkan oleh pihak yang tidak berwenang

2. Melaksanakan perbaikan Pagar Parimeter sesuai desain dan struktur pagar dengan ketentuan dalam KM 39 Tahun 2024 yang diatur lebih spesifik pada KP 601 Tahun 2015, termasuk penggunaan material yang tahan lama dan kuat, serta ketinggian dan spesifikasi teknis lainnya
3. Peningkatan system pengawasan dan monitoring melalui pemasangan CCTV di sekitar parimeter, baik yang terlihat maupun tersembunyi, guna pengawasan secara real-time yang dapat mendeteksi aktivitas mencurigakan dan memudahkan respons cepat dari pihak berwenang
4. Peningkatan frekuensi patroli keamanan di sepanjang pagar perimeter dengan melibatkan petugas keamanan yang dilengkapi perangkat komunikasi yang sesuai
5. Pemasangan alat keamanan tambahan seperti system deteksi gerakan, sensor getaran, atau alarm yang terintegrasi di sepanjang pagar perimeter untuk mendeteksi adanya upaya pemanjatan atau pemotongan pagar
6. Pemeliharaan dan Evaluasi Rutin, melaksanakan pemeliharaan dan evaluasi berkala terhadap Pagar Parimeter, bertujuan untuk memastikan bahwa Pagar Parimeter layak sebagai benteng atau pengamanan paling terdepan pada Daerah Keamanan Terbatas.

Penerapan solusi yang diberikan perlu diperhatikan oleh Unit Terkait agar dapat segera di realisasikan karena pada KP 601 Tahun 2015 ada sanksi yang diberikan untuk bandara terkait Pagar Pembatas Fisik Daerah Keamanan Terbatas atau pagar perimeter yang belum sesuai. Tentunya terlepas dari semua itu, Keamanan Penerbangan menjadi yang utama dalam keberlangsungan operasional bandara.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Melalui OJT, taruna dapat menerapkan ilmu yang telah dipelajari, memperoleh gambaran dunia kerja, dan mengamati langsung proses kerja personil di bandar udara. Setiap pekerjaan yang dilakukan selama OJT diawasi dan dibimbing oleh supervisor, sehingga taruna merasa sangat terbantu dalam mendalami kegiatan di unit AMC dan Avsec. Pengalaman berharga ini tidak hanya membekali taruna dengan keterampilan teknis, tetapi juga menumbuhkan pemahaman mendalam tentang dinamika operasional bandar udara, etika kerja profesional, dan pentingnya kolaborasi tim dalam industri penerbangan yang kompleks.

Berdasarkan hasil On The Job Training (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Juwata Tarakan, penulis menemukan beberapa permasalahan terkait kondisi Pagar Parimeter di Daerah Keamanan Terbatas. Ketidaksesuaian pagar parimeter yang ditemukan, seperti terhalangnya pagar oleh tanaman liar, celah di bagian bawah pagar, serta penggunaan pagar yang tidak sesuai spesifikasi, dapat berpotensi mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan di bandara. Potensi ancaman seperti akses ilegal ke Daerah Keamanan Terbatas dan Objek Vital, kecelakaan akibat hewan liar, serta risiko pencurian atau sabotase terhadap aset bandara menjadi hal yang harus segera ditangani.

Untuk itu, disarankan agar pihak bandara melakukan langkah mitigasi yang meliputi audit menyeluruh terhadap kondisi pagar parimeter, perbaikan sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam KM 39 Tahun 2024 yang secara khusus diatur pada KP 601 Tahun 2015, serta peningkatan sistem pengawasan, patroli, dan pemasangan alat keamanan tambahan. Pemeliharaan dan evaluasi rutin juga diperlukan untuk memastikan kesiapan sistem pengamanan dalam menghadapi berbagai potensi ancaman.

Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan Bandar Udara Juwata Tarakan dapat meningkatkan standar keamanan dan mengurangi potensi risiko yang dapat

membahayakan keselamatan penerbangan serta keamanan bandara secara keseluruhan sehingga operasional dan penerbangan dapat berjalan dengan aman.

5.2 Saran

Sebagai langkah untuk meningkatkan keamanan di Bandar Udara Juwata Tarakan, disarankan agar pihak bandara segera melakukan audit dan evaluasi berkala terhadap kondisi Pagar Parimeter dan sistem pengamanannya. Inspeksi rutin ini penting untuk memastikan bahwa pagar dan fasilitas pengamanan lainnya sesuai dengan standar yang berlaku, serta mengidentifikasi potensi kerentanan yang dapat dimanfaatkan oleh pihak yang tidak berwenang. Selain itu, perbaikan pagar parimeter yang tidak sesuai dengan standar KP 601 Tahun 2015 harus segera dilakukan, termasuk membersihkan tanaman liar yang dapat menjadi sarang hewan, memperbaiki dan menutup celah di bawah pagar, serta mengganti atau memperkuat pagar yang sudah tidak memenuhi spesifikasi. Pemasangan teknologi keamanan terbaru, seperti CCTV berkualitas tinggi, sensor gerakan, dan alarm yang terintegrasi, juga sangat dianjurkan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan dan mendeteksi potensi ancaman secara lebih awal.

Kerjasama dengan pihak eksternal, seperti lembaga keamanan atau konsultan pengamanan bandara, juga perlu ditingkatkan agar dapat memberikan masukan dan rekomendasi terbaik dalam mendesain dan mengimplementasikan sistem pengamanan yang lebih efektif. Selain itu, pelatihan rutin bagi petugas keamanan bandara mengenai penggunaan teknologi terbaru dan prosedur pengamanan yang lebih efektif sangat penting untuk meningkatkan responsibilitas dan kesiapsiagaan dalam menghadapi potensi ancaman. Pemeliharaan infrastruktur keamanan seperti pagar parimeter, fasilitas pengawasan, dan alat pengaman lainnya juga harus dilakukan secara rutin untuk memastikan keandalan dan efektivitasnya.

Terakhir, karena keberadaan Pangkalan Udara Anang Busra di dalam kawasan bandara, meningkatkan koordinasi dengan TNI Angkatan Udara juga menjadi langkah penting untuk memastikan keamanan yang terintegrasi antara kedua belah pihak. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan Bandar Udara Juwata Tarakan dapat meningkatkan standar keamanan dan menciptakan lingkungan yang lebih aman bagi semua pihak yang terlibat.

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal, setiap Taruna dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapaun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya yaitu menambah waktu pelaksanaan OJT diharapkan bisa lebih dari 2 bulan agar Taruna bisa mempelajari unit lain sebagaimana yang terdapat di surat pengantar OJT, karena dirasa belum cukup untuk mempelajari ilmu dilapangan.



DAFTAR PUSTAKA

2024. Buku Pedoman On The Job Training MTU. Surabaya: Politeknik Penerbangan Surabaya

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional

Peraturan Menteri 167 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2010. “Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan” Kementrian Perhubungan: 1-31

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia . 2015. “Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 601 Tahun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara”

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (n.d). Bandar Udara: Juwata. <https://hubud.kemehub.go.id/hubud/website/bandara.47>

Blu-djpb.kemenkeu.go.id. (n.d). View Blu. Website PPK BLU <https://blu.djpb.kemenkeu.go.id/index.php?r=publication/blu/view&id=191>

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Dasar Pelaksanaan OJT

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN			
		BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN			
		BADAN LAYANAN UMUM			
		POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			
Jl. Jemur Andayani 1/73 Surabaya – 60236		Telepon : 031-8410871 031-8472936 Fax : 031-8490005	Email : mail@poltekbangsby.ac.id Web : www.poltekbangsby.ac.id		

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

Yth. Daftar Terlampir.

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

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

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

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

Direktur,


Ahmad Bahrawi, SE., MT.
NIP. 198005172000121003

Tembusan:
Kepala Pusat Pengembangan SDM
Perhubungan Udara

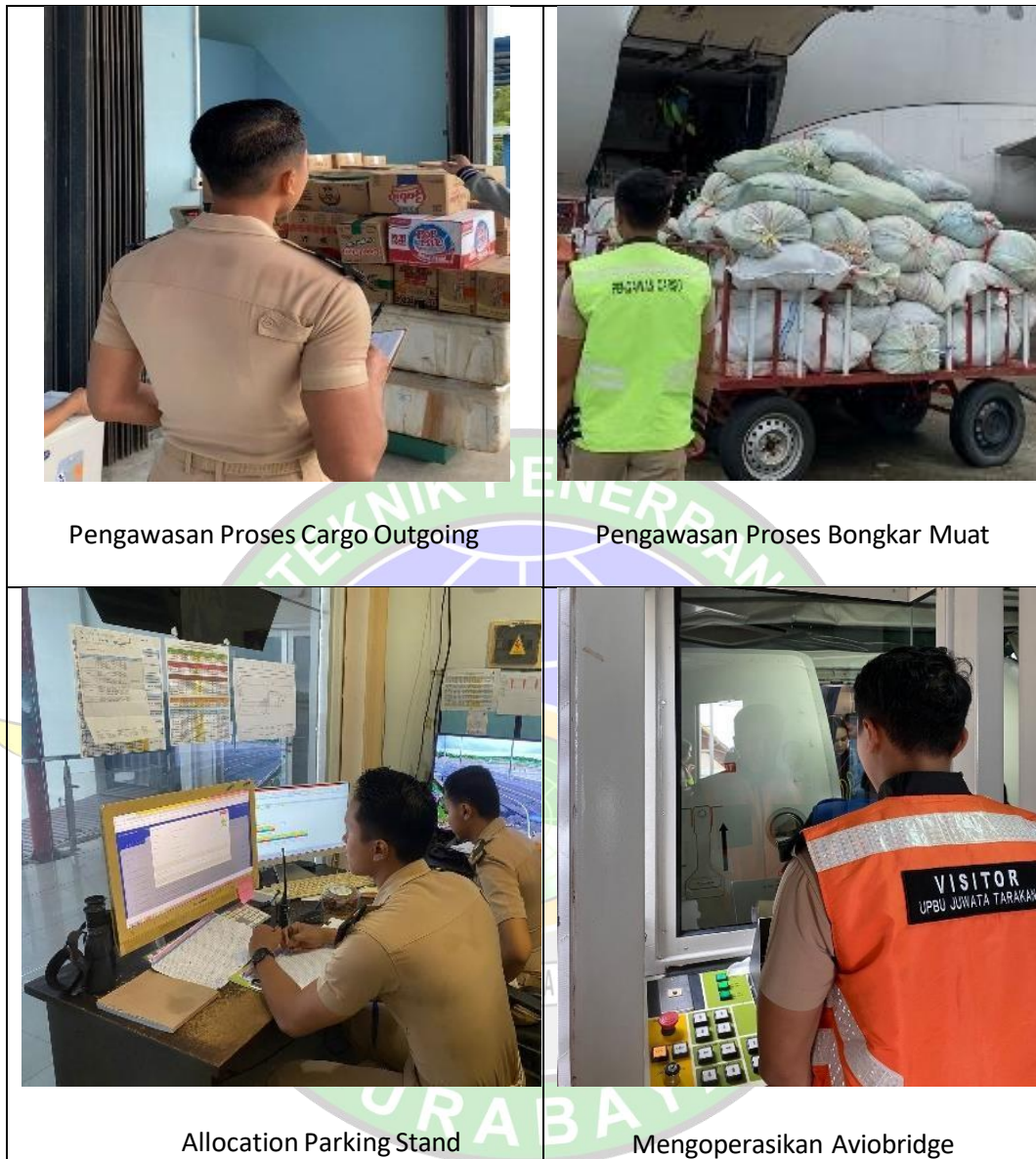
"Luruskan Niat dan Ikhlas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"



LAMPIRAN 2 Sertifikat OJT



LAMPIRAN 3 Dokumentasi Pelaksanaan OJT





Praktik Marshalling



Pemeriksaan barang bawaan di SCP

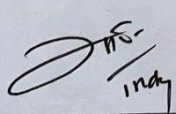
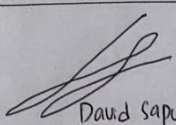


Praktik Mengoperasikan XRAY



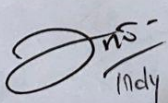
Patroli Parimeter

LAMPIRAN 4 LogBook

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Januari
			Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA : Cargo			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	6/1 2025	Pengenalan unit Cargo	
Selasa	7/1 2025	Pengawasan Incoming dan outgoing	
Rabu	8/1 2025	Pengawasan barang outgoing di Pengelola Cargo (PT / pihak ke 3)	
Kamis	9/1 2025	Pengawasan Cargo Incoming dan outgoing	
Jumat	10/1 2025	Pengawasan Cargo Incoming dan outgoing	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. mampu melaksanakan Proses Pengawasan Incoming cargo			
2. mampu melaksanakan Proses Pengawasan outgoing Cargo			
3. mampu input data manifest			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
		 David Saputra	

Log Book OJT MTU | 2

Lampiran 4. 1 Unit Pengawas Kargo

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Januari
			Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA : Cargo			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	13/01 25	Melaksanakan Proses Bongkar muat kargo Pesawat	
Selasa	14/01 25	Melaksanakan Pengawasan Proses Pengangkutan BBM dengan Pesawat Air tractor 802 A	
Rabu	15/01 25	Melaksanakan Pengawasan kargo Incoming dan Outgoing	
Kamis	16/01 25	Melakukan monitoring Pesawat express Cargo Airline	
Minggu	19/01 25	Melakukan Pengawasan kargo Internasional	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. mampu melaksanakan proses Bongkar muat kargo (Pengawasan)			
2. mampu melaksanakan proses Pengawasan Refueling			
3. Mengenal Proses pada Pesawat kargo			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Indy		 David Saputra	

Log Book OJT MTU | 3

Lampiran 4. 2 Unit Pengawas Kargo



**LOG BOOK
ON THE JOB TRAINING
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Bulan :

Januari

**Minggu Ke-3
(Ketiga)**

A. UNIT KERJA : Aviation Security

HARI	TANGGAL	KEGIATAN
1	20/1 2025	Melaksanakan Proses Pemeriksaan Penumpang Pada SCP
2	21/1 2025	Melaksanakan Proses Pemeriksaan Bagasi Penumpang Pada HBSCP
3	22/1 2025	Patrol Perimeter
4	23/1 2025	Melaksanakan Proses Pemeriksaan Penumpang Pada SCP
5	24/1 2025	Melaksanakan Proses Pemeriksaan Bagasi Penumpang Pada HBSCP

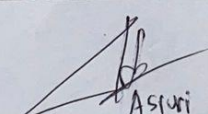
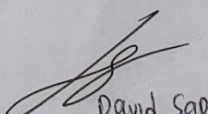
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN

1. mampu melaksanakan Proses Pemeriksaan Penumpang
2. mampu melaksanakan Proses Pemeriksaan Bagasi Tercatat
3. mampu mengidentifikasi Ulasifikasi Barang Pada x-ray

C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):

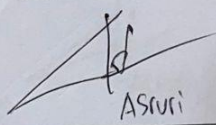
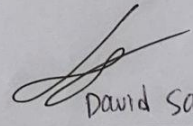
--

D. PENGESAHAN

Tanda Tangan Pembimbing	Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
 Aswari	 David Saputra

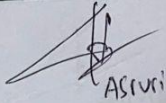
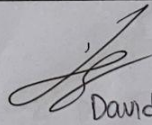
Log Book OJT MTU | 4

Lampiran 4. 3 Unit Avsec

	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	
1	27/1/2025	Melaksanakan Pemeriksaan Barang Bagasi Tercatat pada HBSCP	
2	28/1/2025	Melaksanakan Pemeriksaan Penumpang Pada SCP	
3	29/1/2025	Patroli Perimeter	
4	30/1/2025	Melaksanakan Pemeriksaan Barang Bagasi Tercatat pada HBSCP	
5	31/1/2025	Melaksanakan Pemeriksaan Penumpang Pada SCP	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. mampu melaksanakan Patroli Perimeter (prosedur)			
2. mengklasifikasi Barang DG			
3. Mengetahui Prohibited Items			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Asvuri		 David Saputra	

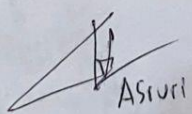
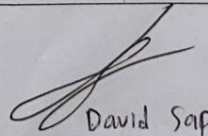
Log Book OJT MTU | 5

Lampiran 4. 4 Unit Avsec

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari
			Minggu Ke-5 (Kelima)
A. UNIT KERJA : Aviation Security			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
1	3/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Penumpang pada scp	
2	4/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Bagasi tercatat pada HBSCP	
3	5/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Penumpang pada scp	
4	6/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Bagasi Tercatat pada HBSCP	
5	7/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Penumpang pada scp	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. mampu melaksanakan pemeriksaan Body Search			
2. mampu mengatur flow pemeriksaan Penumpang			
3. mampu mengetahui Potensi Bahaya			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Asruri		 David Saputra	

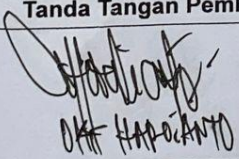
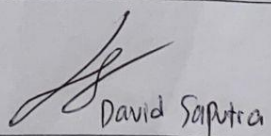
Log Book OJT MTU | 6

Lampiran 4. 5 Unit Avsec

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari
			Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA : Aviation Security			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
1	10/2 2025	melaksanakan Pemeriksaan Bagasi tercatat Pada HBSCP	
2	11/2 2025	melaksanakan Pemeriksaan Penumpang Pada SCP	
3	12/2 2025	melaksanakan Pemeriksaan Bagasi tercatat Pada HBSCP	
4	13/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Penumpang Pada SCP	
5	14/2 2025	melaksanakan pemeriksaan Bagasi tercatat Pada HBSCP	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. mampu mengoperasikan X-ray			
2. mampu mengetahui Prosedur Pemanggilan Penumpang di HBSCP			
3. mampu melaksanakan Prosedur pemeriksaan Penumpang			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 Asuri		 David Saputra	

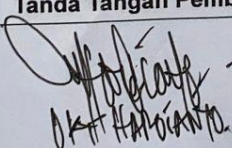
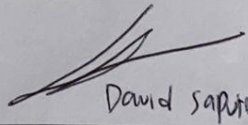
Log Book OJT MTU | 2

Lampiran 4. 6 Unit Avsec

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari
			Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA : Apron Movement Control			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
1	12/2 2025	mengenal unit AMC dan tupoksi nya	
2	18/2 2025	melaksanakan Allocation Parking Stand	
3	19/2 2025	melaksanakan Parkir Pesawat / Marshaller	
4	20/2 2025	melaksanakan Allocation Parking Stand	
5	21/2 2025	Praktik Penggunaan AvioBridge	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Memahami Allocation Parking Stand			
2. memarkirkan Pesawat			
3. mengoperasikan AvioBridge			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
 DAH HARO ANTO		 David Saputra	

Log Book OJT MTU | 3

Lampiran 4. 7 Unit AMC

	LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA		Bulan : Februari
			Minggu Ke-3 (Ketiga)
A. UNIT KERJA : Apron movement Control			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
1	24/02 ²⁵	melaksanakan Ramp check	
2	25/02 ²⁵	melaksanakan Allocation parking stand	
3	26/02 ²⁵	melaksanakan Allocation parking stand	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Pengetahuan Allocation parking stand yang lebih mendalam			
2. Membiasakan Pratih Radiotelephony			
3.			
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
		 David Saputra	

Log Book OJT MTU | 4

Lampiran 4. 8 Unit AMC

LAMPIRAN 5 SOP Patroli Parimeter

No.	Kegiatan	Pelaksana			Mutu Baku		
		Petugas Aviation security	KPNP (tower)	Komandan Regu	Kelengkapan	Waktu	output
1	Melakukan pemeriksaan semua kesiapan kendaraan patroli antara lain : a. Bahan Bakar b. Aki c. Minyak rem d. Rem e. Ban				HandyTalki, Mobil Patroli, dan Kendaraan Patroli Roda 2	5 menit	kegiatan
2	Melakukan koordinasi dengan tower untuk melakukan patroli di perimeter melalui jalan inspeksi atau runway				HandyTalki (HT) dan Mobil Patroli	30 menit	kegiatan dan laporan
3	Melaksanakan patroli di perimeter runway				Mobil Patroli	2 jam	kegiatan
4	Melakukan patroli setiap 2 jam atau disacak ke semua area bandara dan daerah-daerah vital lainnya seperti di area power house, tower, telnav, penampungan air, DVOR, dan perkantoran bandara.				Mobil Patroli	2 jam	kegiatan
5	Untuk pelaksanaan patroli dalam rangka pengawasan pintu-pintu menuju daerah keamanan terbatas dilakukan patroli setiap 2 jam sekali atau Random				Mobil Patroli dan HandyTalki (HT)	1 menit	kegiatan
6	melakukan Koordinasi kepada Komandan Regu apabila ada masalah dalam melaksanakan kegiatan Patroli dan mencatat seluruh kegiatan patroli				Logbook	5 menit	laporan

