

**KURANGNYA PENGETAHUAN PENUMPANG TERHADAP
KEBIJAKAN PEMBATAAN *LIQUID, AEROSOL , GEL (LAG)* PADA
PEMERIKSAAN PENERBANGAN INTERNASIONAL DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

MUH ANDY PUTRA PRATAMA
NIT. 30622044

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

**KURANGNYA PENGETAHUAN PENUMPANG TERHADAP
KEBIJAKAN PEMBATAAN *LIQUID, AEROSOL , GEL (LAG)* PADA
PEMERIKSAAN PENERBANGAN INTERNASIONAL DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh :

MUH ANDY PUTRA PRATAMA

NIT. 30622044

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

LEMBAR PERSETUJUAN
KURANGNYA PENGETAHUAN PENUMPANG TERHADAP KEBIJAKAN
PEMBATASAN *LIQUID, AEROSOL, GEL* (LAG) PADA PEMERIKSAAN
PENERBANGAN INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
MINANGKABAU

Oleh :

MUH ANDY PUTRA PRATAMA
NIT. 30622044

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

Disetujui oleh :

Department Head of HRGA

Dosen Pembimbing


ENGRACIA, S.H., M.M
NIP. 20243079


PARJAN, S. SiT., M. T.
NIP. 197701272002121001

Megetahui,
PLT. *General Manager* PT. Angkasa Pura Indonesia
Bandara Internasional Minangkabau



MUHAMMAD IKHBAR SUNGKAR
NIP. 20242266

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan dengan pengujian didepan Tim penguji pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilain *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota


ENGRACIA, S.H., M.M
NIP. 20243079


INDRA WAHYUDI
NIP. 20245487


PARJAN, S. SiT., M. T.
NIP. 197701272002121001

Mengetahui,
Ketua Program Studi


LADY SILK MOONLIGHT, S,Kom, M.T,
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, Laporan *On the Job Training Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Internasional Minagkabau ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* ini disusun sebagai bentuk dokumentasi kegiatan sehari-hari (*daily work*) selama menjalankan tugas dan tanggung jawab dalam periode *On the Job Training*. Laporan ini merupakan kewajiban bagi setiap taruna yang melaksanakan *On the Job Training* serta menjadi salah satu syarat penilaian sebelum mengikuti performance check.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan selama pelaksanaan *On the Job Training* ini, khususnya kepada :

1. Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan ini dengan baik.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Muhammad Ikhbar Sungkar selaku PLT. *General Manager* PT. Angkasa Pura Indonesia kantor cabang Bandara Internasional Minagkabau.
4. Ibu Engracia selaku *Department Head of Human Capital Business Partner & General Services*
5. Bapak Parjan , S. SiT., M. T. selaku pembimbing *On The Job Training*
6. Kedua orang tua yang telah memberikan doa, dukungan, dan motivasi yang tiada henti. Tanpa kasih sayang serta restu mereka, saya tidak akan mampu menjalani dan menyelesaikan *On the Job Training* ini dengan baik. Semoga segala pengorbanan dan doa yang mereka berikan mendapat balasan terbaik dari Allah SWT
7. Para pembimbing dan mentor kegiatan *On the Job Training* di unit AVSEC, TIS, AMC, Komersil.

8. Semua pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran *On the Job Training* dan penyusunan laporan.
9. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi DIII Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
10. Rekan-rekan *On the Job Training* MTU VIII Politeknik Penerbangan Surabaya, atas kebersamaan dan kerjasamanya
11. Rekan-rekan magang dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Sekolah Tinggi Pariwisata Riau, Universitas Andalas Padang, Universitas Negeri Padang, dan Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat yang telah berbagi pengalaman serta mendukung selama pelaksanaan kegiatan ini.
12. Sri Rahmayanti Hasan atas dukungan, motivasi, dan semangat yang diberikan selama pelaksanaan *On the Job Training* ini. Kehadiran serta doa yang selalu menyertai menjadi salah satu penyemangat dalam menyelesaikan setiap tugas dengan baik.

Penulis menyadari bahwa laporan *On the Job Training* ini masih memiliki kekurangan dan belum sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik serta saran yang membangun dari para pembaca guna perbaikan di masa mendatang. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Padang Pariaman, 25 Februari 2025

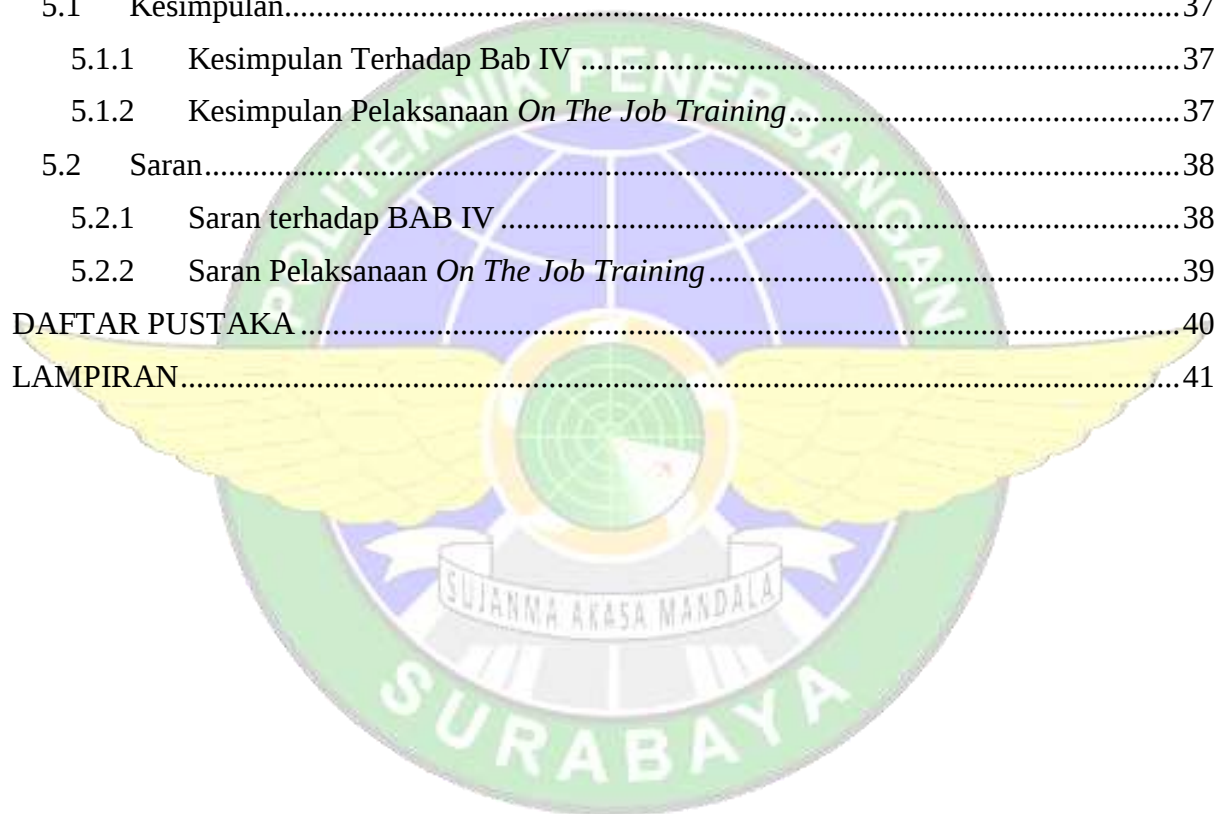


Penyusun

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i>	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara	7
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat	9
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara	13
2.3.1 <i>General Manger</i>	14
2.3.2 <i>Airport Safety & Risk Dept. Head</i>	14
2.3.3 <i>Airport Quality & Performance Management Dept.Head</i>	14
2.3.4 <i>Procurement & Legal Dept. Head</i>	14
2.3.5 <i>Airport Commercial & Administration Division Head</i>	15
2.3.6 <i>Airport Operation, Services & Security Division Head</i>	15
2.3.7 <i>Airport Technical Division Head</i>	15
2.3.8 <i>Commercial Division</i>	16
BAB III TINJAUAN TEORI	17
3.1 Bandar Udara.....	17
3.2 Daerah Keamanan Terbatas	17
3.3 <i>Security Check Point (SCP)</i>	18
3.4 Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	19
3.5 Sisi Darat (<i>Landside</i>).....	19
3.6 Pemeriksaan Keamanan (<i>Security Screening</i>).....	20

BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	22
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	22
4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)	22
4.1.2 <i>Airside Operation / Apron Movement Control (AMC)</i>	23
4.1.3 <i>Commercial</i>	26
4.1.4 <i>Airport Operation Landside / Terminal Inspection Service (TIS)</i>	27
4.2 Jadwal.....	28
4.3 Permasalahan.....	33
4.4 Penyelesaian Masalah	34
BAB V PENUTUP.....	37
5.1 Kesimpulan.....	37
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	37
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	37
5.2 Saran.....	38
5.2.1 Saran terhadap BAB IV	38
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	39
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN.....	41



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Minangkabau Sumber: Google	4
Gambar 2. 2 <i>Layout</i> Bandara Udara Internasional Minangkabau.....	6
Gambar 2. 3 <i>Runway</i> Sumber : Google Earth.....	7
Gambar 2. 4 <i>Apron</i> Sumber : Google Earth.....	8
Gambar 2. 5 <i>Runway Strip</i>	9
Gambar 2. 6 Terminal Penumpang Sumber: Google	9
Gambar 2. 7 <i>Departure Hall</i>	10
Gambar 2. 8 <i>Smoking Area</i>	10
Gambar 2. 9 <i>Money Changer</i>	11
Gambar 2. 10 <i>Baggage Claim Conveyor</i>	11
Gambar 2. 11 <i>Nursery Room</i>	12
Gambar 2. 12 <i>Lift</i> Disabilitas.....	12
Gambar 2. 13 <i>Musholla</i>	12
Gambar 2. 14 Kantor Operasional	13
Gambar 2. 15 Struktur Organisasi Bandara Internasional Minangkabau	13
Gambar 3. 1 Daerah Keamanan Terbatas	18
Gambar 3. 2 Proses pemeriksaan pada <i>Passenger Security Check Point</i>	20
Gambar 4. 1 <i>Marshalling</i>	24
Gambar 4. 2 Pemaparan materi pada <i>unit Airside Operation/Apron Movement Control</i>	26
Gambar 4. 3 Kegiatan pada unit komersil	26
Gambar 4. 4 Personel <i>Airport Operation Landside / Terminal Inspection Service</i>	28
Gambar 4. 5 Proses pemeriksaan ada pemeriksaan keamanan bandara internasional.....	33
Gambar 4. 6 <i>Passenger Security Check Point International</i>	34
Gambar 4. 7 Contoh <i>Standing Billboard</i>	34
Gambar 4. 8 Contoh <i>Template</i>	35
Gambar 4. 9 Contoh standing banner	35

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau.....	6
Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik Runway Sumber : AIP Indonesia.....	7
Tabel 4. 1 Jadwal & Uraian Kegiatan.....	28



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya (Poltekbang Surabaya) merupakan salah satu institusi pendidikan tinggi di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berfokus pada bidang penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan vokasi, Poltekbang Surabaya berkomitmen mencetak sumber daya manusia yang kompeten, profesional, dan siap berkontribusi dalam industri penerbangan nasional maupun internasional.

Dalam menjalankan tugasnya, Poltekbang Surabaya memiliki beberapa fungsi utama, di antaranya merancang serta menyusun program pendidikan, menyelenggarakan dan mengembangkan pendidikan vokasi di bidang penerbangan, melaksanakan penelitian serta pengabdian kepada masyarakat, serta mengelola sistem penjaminan mutu pendidikan. Selain itu, institusi ini juga bertanggung jawab atas administrasi akademik, ketarunaan, kepegawaian, dan keuangan, serta pengelolaan fasilitas pendukung seperti perpustakaan, laboratorium, dan simulator.

Sebagai bagian dari syarat kelulusan, setiap taruna diwajibkan melaksanakan kegiatan *On the Job Training*. Kegiatan ini bertujuan untuk mengaplikasikan ilmu dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata. Pelaksanaan *On the Job Training* dilakukan di bandara maupun industri penerbangan terkait agar taruna dapat memahami kondisi lapangan secara langsung. Selain itu, OJT juga merupakan bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi yang mencakup pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat, sehingga dapat memperluas wawasan serta meningkatkan kompetensi taruna dalam bidang keahlian masing-masing.

Dalam pelaksanaan *On the Job Training*, penulis mengamati bahwa masih banyak penumpang penerbangan internasional yang belum memahami kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, Gel* (LAG) di Bandara Internasional Minangkabau. Kebijakan ini merupakan bagian dari standar keamanan penerbangan yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) guna mencegah potensi ancaman

keamanan. Berdasarkan aturan yang berlaku, penumpang hanya diperbolehkan membawa cairan dalam wadah berkapasitas maksimal 100 ml, dengan total tidak lebih dari 1 liter, serta harus disimpan dalam kantong transparan yang dapat ditutup kembali.

Regulasi terkait pembatasan *Liquid, Aerosol, Gel* dalam kabin pesawat udara diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/43/III/2007 tanggal 6 Maret 2007. Peraturan ini bertujuan mencegah potensi ancaman yang dapat ditimbulkan oleh zat-zat tersebut serta memastikan keselamatan penerbangan. Selain pembatasan kapasitas wadah, cairan yang dibeli di toko bebas bea di dalam bandara maupun di pesawat udara juga harus dikemas dalam kantong plastik transparan yang disegel ulang dan disertai bukti pembelian. Namun, pengecualian diberikan untuk obat-obatan medis, makanan dan minuman bayi, serta makanan khusus untuk program diet tertentu. Jika penumpang membawa *Liquid, Aerosol, Gel* melebihi ketentuan yang ditetapkan, barang tersebut harus dimasukkan ke dalam bagasi tercatat atau akan disita oleh petugas keamanan bandara.

Dengan adanya regulasi ini, diharapkan pengelolaan barang bawaan penumpang dalam penerbangan internasional menjadi lebih terstruktur dan aman. Penerapan kebijakan ini juga sejalan dengan standar keamanan penerbangan internasional guna mencegah potensi ancaman. Oleh karena itu, pemahaman serta kepatuhan terhadap peraturan ini menjadi hal yang sangat penting bagi seluruh pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan. Oleh sebab itu, penulis bermaksud mengangkat tema ini dalam pembahasan laporan *On the Job Training* yang berjudul “KURANGNYA TINGKAT PENGETAHUAN PENUMPANG TERHADAP KEBIJAKAN PEMBATAHAN *LIQUID, AEROSOL, GEL* (LAG) PADA PEMERIKSAAN PENERBANGAN INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU”.

1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training*

Program *On the Job Training* bertujuan untuk memberikan pengalaman langsung kepada taruna dalam dunia kerja, khususnya di industri penerbangan. Melalui program ini, taruna dapat memahami dan merasakan secara nyata bagaimana teori yang telah dipelajari pada saat perkuliahan diterapkan dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya. Adapun maksud dan manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training* bagi taruna adalah sebagai berikut:

1. Memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya di lokasi *On the Job Training*, sehingga taruna dapat memahami kondisi dan tantangan nyata di industri penerbangan.
2. Menerapkan dan meningkatkan kompetensi serta keterampilan yang telah dipelajari di program studi, sehingga taruna lebih siap menghadapi dunia kerja.
3. Memantapkan disiplin dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas, sebagai bentuk kesiapan untuk bekerja secara professional.
4. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja di industri penerbangan, termasuk memahami perkembangan dan dinamika yang ada.
5. Mengenal adat, budaya, serta sikap saling menghargai dalam lingkungan kerja, sehingga mampu beradaptasi dengan baik dalam membangun etos kerja yang positif serta meningkatkan kemampuan komunikasi dan kerja sama tim.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat

Sebagai salah satu pintu gerbang utama transportasi udara di Pulau Sumatera, keberadaan bandara yang modern dan berstandar internasional menjadi kebutuhan yang mendesak untuk mendukung mobilitas masyarakat serta pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di wilayah Sumatera Barat. Untuk menjawab kebutuhan tersebut, pemerintah membangun Bandar Udara Internasional Minangkabau (IATA: PDG, ICAO: WIEE) sebagai bandara utama di provinsi ini, yang melayani penerbangan domestik maupun internasional. Bandara ini terletak di Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman, sekitar 24 km dari pusat Kota Padang. Selain menjadi gerbang utama bagi transportasi udara di Sumatera Barat, BIM juga mendukung konektivitas udara bagi kawasan Metropolitan Palapa serta daerah sekitarnya.⁹



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Minangkabau
Sumber: Google

Pembangunan Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM) dimulai pada tahun 2002 sebagai bagian dari strategi pengembangan infrastruktur transportasi udara di Sumatera Barat. Bandara ini dibangun untuk menggantikan Bandar Udara Tabing, yang sebelumnya menjadi bandara utama di wilayah ini tetapi mengalami keterbatasan dalam menampung peningkatan jumlah penumpang dan arus kargo. Setelah proses konstruksi yang berlangsung selama tiga tahun, BIM mulai beroperasi secara penuh pada

22 Juli 2005, menandai peralihan resmi layanan penerbangan dari Bandar Udara Tabing. Salah satu keunikan Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah namanya, yang menjadikannya satu-satunya bandara di dunia yang menggunakan nama etnis, yaitu "Minangkabau", sebagai bentuk penghormatan terhadap budaya masyarakat setempat. Nama tersebut mencerminkan identitas dan nilai-nilai budaya Minangkabau yang kuat di wilayah Sumatera Barat.

Pada tahun 2006, Kementerian Agama menetapkan Bandar Udara Internasional Minangkabau sebagai tempat embarkasi dan debarkasi haji bagi jemaah haji asal Sumatera Barat, Bengkulu, dan sebagian Jambi. Keputusan ini semakin memperkuat peran BIM dalam mendukung kegiatan keagamaan dan meningkatkan aksesibilitas bagi masyarakat yang hendak menunaikan ibadah haji. Seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang dan frekuensi penerbangan, PT Angkasa Pura II selaku pengelola bandara mengambil langkah strategis untuk memperpanjang jam operasional BIM. Sejak 1 Januari 2012, jam operasional bandara diperpanjang hingga pukul 00.00 WIB, dari yang sebelumnya hanya beroperasi hingga pukul 21.00 WIB. Kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi layanan penerbangan, mendukung pertumbuhan sektor pariwisata, serta mengakomodasi kebutuhan maskapai dan penumpang.

Hingga saat ini, Bandar Udara Internasional Minangkabau terus mengalami pengembangan guna meningkatkan kapasitas dan kualitas layanan. Beberapa upaya yang dilakukan mencakup perluasan terminal penumpang, peningkatan fasilitas keamanan dan keselamatan penerbangan, serta pengembangan infrastruktur pendukung lainnya. Dengan berbagai peningkatan tersebut, Bandar Udara Internasional Minangkabau diharapkan dapat semakin berperan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pariwisata, serta konektivitas udara di Sumatera Barat dan sekitarnya.

2.2 Data Umum

Berikut adalah data umum mengenai Bandar Udara Internasional Minangkabau:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Internasional Minangkabau

1.	Nama Bandar Udara	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU
2.	Lokasi	: PADANG PARIAMAN, SUMATERA BARAT
3.	Status Penggunaan	: BANDARA <i>COMMERCIAL</i>
4.	Koordinat ARP	
	-Latitude	: 00° 47' 18" S
	-Longitude	: 100° 17' 11" E
5.	Penyelenggara	: PT. ANGKASA PURA INDONESIA
6.	Dimensi <i>Runway</i>	: 3000 m x 45 m
7.	Kode Referensi Bandar Udara	: 4D – WIEE
8.	Tipe <i>Runway</i>	
	<i>Runway 33</i>	: <i>INSTRUMENT PRECISION APROACH CODE NUMBER 4D</i>
	<i>Runway 15</i>	: <i>INSTRUMENT NON PRECISION APROACH CODE NUMBER 4D</i>
9.	Tipe Pesawat Udara Terkritis	: Airbus A-300
10.	Kategori PKP – PK	: Kategori 9
11.	Jam Operasi	: 22.00 s.d 17.00 UTC
12.	Kode IATA	: PDG
13.	Kode ICAO	: WIEE

Sumber : AIP Indonesia



Gambar 2. 2 *Layout* Bandara Udara Internasional Minangkabau

2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

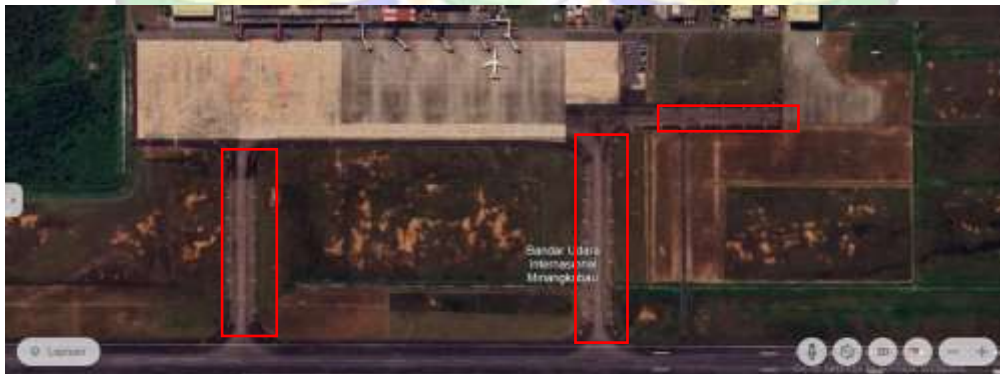
- Runway

Runway atau landas pacu adalah jalur di bandara yang digunakan untuk lepas landas dan mendaratnya pesawat. *Runway* memiliki permukaan yang diperkeras seperti aspal atau beton serta dilengkapi *marking*, *lighting*, dan *navigational aids* untuk mendukung keselamatan penerbangan. Desain *runway* disesuaikan dengan arah angin, jenis pesawat, dan faktor keselamatan guna memastikan kelancaran operasional pesawat udara.

Karakteristik Fisik Runway				
Designations RWY NR		Dimensi	Permukaan (Surface) Runway dan Kekuatan (Strenght) Runway	kondisi
1	33	3000 m x 45 m	89/F/C/X/T Asphalt	Baik
2	15	3000 m x 45 m	89/F/C/X/T Asphalt	Baik

Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik Runway
Sumber : AIP Indonesia

- Taxiway



Gambar 2. 3 Runway
Sumber : Google Earth

Taxiway adalah jalur penghubung di bandara yang digunakan oleh pesawat untuk bergerak antara *runway*, *apron*, dan *hangar*. Jalur ini berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pesawat sebelum lepas landas dan setelah mendarat agar operasional bandara berjalan lancar dan aman.

Permukaan *Taxiway* dan Kekuatan (*Strength*) *Taxiway*:

1. Permukaan : *Asphalt dan Concrete*
 2. Kekuatan :
 - *Taxiway A* : PCN 82/F/C/X/T,
 - *Taxiway B* : PCN 76/F/C/X/T
 - *Taxiway C* : PCN 64/F/C/X/T
 3. Dimensi :
 - *Taxiway A* : 488 m x 30 m
 - *Taxiway B* : 334 m x 30 m
 - *Taxiway C* : 305 m x 30m
 4. Kondisi : Baik
- *Apron*

Apron adalah area di bandara tempat pesawat parkir, menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar kargo, serta melakukan perawatan ringan. *Apron* juga menjadi lokasi untuk pengisian bahan bakar dan persiapan penerbangan sebelum keberangkatan.



Gambar 2. 4 *Apron*
Sumber : Google Earth

Spesifikasi *Apron* permukaan dan kekuatan *Apron*

1. Permukaan : *Concrete*
2. Kekuatan :
 - *Main Apron* : PCN 67/R/C/X/T
 - *Remote Apron* : PCN 68/R/B/X/T
 - *Hanggar* : PCN 72/R/C/X/T
3. Dimensi
 - *Main dan Remote Apron* : 674 m x 143 m
 - *Hanggar* : 13.009 m²

- *Runway Strip*

Karakteristik dari *Runway Strip*



Gambar 2. 5 *Runway Strip*

Runway strip adalah area yang mengelilingi *runway* yang berfungsi sebagai zona keselamatan untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat jika mengalami keluar landasan atau insiden lainnya. *Runway strip* juga berperan dalam mendukung operasional penerbangan yang aman sesuai standar keselamatan penerbangan.

1. Dimensi : 3180 m x 300 m (954.000 m²)
2. Permukaan : *Asphalt*
3. Kondisi : Baik

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

A. Terminal Penumpang



Gambar 2. 6 Terminal Penumpang
Sumber: Google

- Luas : 20.856
- Permukaan : Beton

- Kondisi : Baik
- Fasilitas – fasilitas di terminal :

1) *Departure Hall*



Gambar 2. 7 Departure Hall

2) *Arrival Hall*

3) *Smoking Area*



Gambar 2. 8 Smoking Area

4) *ATM Center*

5) *Ruang Aviation Security*

6) *Customer Service*

7) *Money Changer*



Gambar 2. 9 *Money Changer*

8) *Toilet*

9) *Information Center*

10) *Restaurant*

11) *Check-in Counter*

12) *Lounge*

13) *Immigration*

14) *Baggage Claim Conveyor*



Gambar 2. 10 *Baggage Claim Conveyor*

15) *Lift Disabilitas*



Gambar 2. 12 *Lift Disabilitas*

16) *Nursery Room*



Gambar 2. 11 *Nursery Room*

17) *Musholla*



Gambar 2. 13 *Musholla*

B. Terminal Cargo

- | | |
|--------------|---------------------------|
| 1) Luas | : 2.095,36 m ² |
| 2) Permukaan | : Beton |
| 3) Kondisi | : Baik |

C. Kantor Operasional



Gambar 2. 14 Kantor Operasional

D. Tempat Parkir Kendaraan Umum :

- 1) Mobil : Luas 24.091 m²
- 2) Motor : Luas 2.847 m²

E. Fire Station (PKP-PK) : Luas 160 m²

F. Menara Air Traffic Control (ATC) : Luas 562 m² :

G. Terminal Very Important Person (VIP) : Luas 200 m²

H. Bangunan Meteorologi : Luas 1000 m²

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara

Dalam pengelolaan Bandar Udara ,diperlukan sistem organisasi yang terstruktur agar operasional dapat berjalan dengan lancar, efisien, dan sesuai dengan standar penerbangan internasional. Setiap bandar udara, termasuk Bandar Udara Internasional Minangkabau, memiliki struktur organisasi yang berguna untuk memudahkan dalam menyelesaikan tugas-tugas dan tanggung jawab di setiap bidang. Oleh karena itu, struktur organisasi di bandar udara ini dirancang sedemikian rupa agar setiap bagian

Gambar 2. 15 Struktur Organisasi Bandara Internasional Minangkabau



memiliki peran dan fungsi yang jelas dalam mendukung kelancaran operasional, keselamatan penerbangan, serta pelayanan optimal bagi penumpang dan pengguna jasa bandara. Dengan demikian, struktur organisasi di Bandar Udara Internasional Minangkabau ditampilkan dalam gambar berikut. Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

2.3.1 General Manger

General Manager menyelenggarakan dan mengendalikan kegiatan di bandara untuk menunjang strategi bisnis dan kegiatan operasional Kantor Cabang serta menerjemahkan kebijakan strategis perusahaan menjadi arahan taktis dan operasional terhadap seluruh kegiatan dan program kerja untuk memudahkan implementasi kegiatan dan program kerja yang sesuai dengan kebutuhan di lapangan mengawasi Pengelolaan asset perusahaan; mengawasi dan mengarahkan ketertiban Bandar udara.

2.3.2 Airport Safety & Risk Dept. Head

Bertanggung jawab mengelola kegiatan fungsi manajemen keselamatan dan risiko dan melakukan evaluasi kegiatan promosi dan implementasi program K3 serta pemenuhan Standar Alat Pelindung Diri (APD) mengelola kegiatan identifikasi kemungkinan potensi risiko terhadap aktifitas operasional/bisnis dan menyusun langkah langkah strategis untuk menanggulangi nya; memonitor dan melakukan evaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait manajemen keselamatan dan risiko.

2.3.3 Airport Quality & Performance Management Dept.Head

Bertanggung jawab mengelola kegiatan pengendalian kualitas bandara meliputi pengendalian kualitas fungsi *operation*, *service* dan *Maintenance* merencanakan dan menganalisa kegiatan pemastian *Standard Operating Procedure* (SOP), *license/personal rating*, dan dokumen dokumen bandara; mengelola dan melakukan validasi hasil kompilasi data penerbangan.

2.3.4 Procurement & Legal Dept. Head

Bertanggung jawab mengelola dan menganalisa pelaksanaan penyusunan program penyediaan barang dan jasa mengelola dan menganalisa pelaksanaan proses penyediaan barang dan jasa meliputi kegiatan administrasi, pelelangan, negosiasi, klarifikasi kelengkapan dokumen; mengelola dan menganalisa program

kerja fungsi legas/hukum.

2.3.5 Airport Commercial & Administration Division Head

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan fungsi keuangan meliputi anggaran ekspedisi, akuntansi, investasi dan manajemen pajak; mengelola dan mengevaluasi kehiayan fungsi Sumber Daya Manusia (SDM) dan umum meliputi manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, administrasi perkantoran, mengelola dan mengevaluasi kegiatan fungsi manajemen keuangan meliputi penerimaan dan pengeluaran keuangan, penyusunan laporan manajemen, penagihan dan pencatatan piutang, pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang kegiatan pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang.

2.3.6 Airport Operation, Services & Security Division Head

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan operasional Bandar udara, mengelola dan mengevaluasi keamanan dan keselamatan Bandar udara, mengelola dan mengevaluasi fasilitas Bandar udara. Mengelola dan mengawasi temuan kegiatan audit internal maupun eksternal.

2.3.7 Airport Technical Division Head

Manager of Airport Maintenance ini bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas elektronika & Teknologi Informasi (TI) meliputi fasilitas X-Ray, *Explosive Detector*, *Close Circuit Television*, *Fire Alarm*, *Wifi*, *Fasillitas Smart Airport*, *Digital Aiport*, Jaringan data; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi infrastruktur *Air Side* & aksesibilitas meliputi *Runway*, *Apron*, *Taxiway*, Jalan, Marka, Pagar. mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasillitas listrik meliputi *Main Power Station*, *Uninterruptible Power Supply (UPS)* dan *Konverter*, *Visual Aid*, Jaringan Listrik, Water Pumping dan jalinan air bersih; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi gedung terminal meliputi Fasilitas umum (toilet, *nursery room*, mushola, ruang tunggu dll), *shopping arcade*, *area parkir*, *signage*, *waving gallery*, pertamanan *indoor* dan *outdoor*, gedung perkantoran.

2.3.8 Commercial Division

Unit komersil dalam pengelolaan bandar udara berfokus pada pengembangan usaha yang dapat meningkatkan pendapatan dan mendukung kelancaran operasional serta perencanaan bandara. Sumber pendapatan komersil terbagi menjadi dua kategori utama, yaitu:

1) Pendapatan Aeronautika

Pendapatan yang berasal dari layanan langsung terkait operasional penerbangan. Sumber utama pendapatan aeronautika meliputi antara lain:

- *Landing Fee* (Biaya Pendaratan): Biaya yang dikenakan kepada maskapai untuk menggunakan landasan pacu dan fasilitas bandara saat pendaratan.
- *Parking Fee* (Biaya Parkir Pesawat): Biaya untuk pesawat yang parkir di apron dalam jangka waktu tertentu.

2) Pendapatan Non-Aeronautika

Pendapatan yang tidak langsung berasal dari layanan penerbangan, melainkan dari aktivitas bisnis di lingkungan bandara. Contoh sumber pendapatan non-aeronautika antara lain:

- *Sewa Properti dan Ruang Usaha*: Penyewaan ruang untuk restoran, toko ritel, lounge, dan fasilitas bisnis lainnya di dalam bandara.
- *Periklanan di Bandara*: Penyediaan ruang iklan digital maupun fisik di berbagai area terminal.
- *Parkir Kendaraan*: Biaya yang dikenakan kepada penumpang, pengunjung, dan staf bandara yang menggunakan fasilitas parkir.
- *Jasa Kargo dan Logistik*: Pengelolaan gudang, pergudangan, serta layanan ekspedisi yang berkaitan dengan pengiriman barang melalui bandara.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Annex 14 ICAO, bandar udara adalah suatu kawasan di daratan atau perairan yang dilengkapi dengan bangunan, fasilitas, dan peralatan, yang digunakan baik secara penuh maupun sebagian untuk mendukung aktivitas kedatangan, keberangkatan, serta pergerakan pesawat udara. (Ii and Pustaka 1953)

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara didefinisikan sebagai "kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya."

Sementara itu, menurut *International Civil Aviation Organization* (ICAO), bandar udara merupakan "suatu area di daratan atau perairan yang digunakan secara keseluruhan atau sebagian untuk pendaratan, lepas landas, dan pergerakan pesawat, termasuk fasilitas terkait untuk melayani kebutuhan pesawat, penumpang, dan kargo."

3.2 Daerah Keamanan Terbatas

Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah area tertentu, baik di dalam maupun di luar bandar udara, yang dianggap memiliki tingkat risiko tinggi dalam operasional penerbangan, pengelolaan bandar udara, serta kepentingan lainnya. Area ini diawasi secara ketat, dan setiap orang yang ingin masuk harus melalui prosedur pemeriksaan keamanan. Area ini mencakup lokasi-lokasi penting yang berkaitan dengan operasional penerbangan, pengelolaan bandar udara, serta aktivitas lainnya yang memerlukan pengawasan ketat. (Jenderal and Udara 2015)

Untuk mencegah ancaman terhadap keamanan penerbangan, setiap orang yang hendak memasuki daerah ini wajib menjalani prosedur pemeriksaan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Pengawasan dilakukan melalui berbagai metode, seperti sistem identifikasi, penggunaan kartu akses, pemeriksaan keamanan, serta pemantauan melalui kamera pengawas (CCTV). Keberadaan Daerah Keamanan Terbatas bertujuan untuk memastikan keamanan penerbangan tetap terjaga, mencegah tindakan yang dapat mengganggu operasional bandar udara, serta melindungi aset dan fasilitas yang berperan dalam kelancaran transportasi udara.



Gambar 3. 1 Daerah Keamanan Terbatas

3.3 **Security Check Point (SCP)**

Security Check Point merupakan pos pemeriksaan keamanan di bandar udara yang berfungsi untuk memastikan bahwa penumpang, personel bandara, barang bawaan, serta kargo yang melewati area tersebut telah memenuhi standar keselamatan penerbangan yang berlaku. Pemeriksaan ini bertujuan untuk mencegah masuknya barang atau individu yang berpotensi mengancam keamanan penerbangan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, didefinisikan sebagai "lokasi pemeriksaan keamanan bagi orang, kendaraan, dan barang sebelum memasuki area keamanan terbatas di bandar udara."

Proses pemeriksaan di *Security Check Point* dilakukan menggunakan berbagai metode, seperti pemeriksaan manual, pemindaian dengan detektor logam (*metal detector*), pencitraan sinar-X (*X-ray*), serta deteksi bahan peledak. Petugas keamanan penerbangan (*Aviation Security/AVSEC*) bertanggung jawab dalam memastikan setiap

individu dan barang yang melewati pemeriksaan telah memenuhi ketentuan keamanan yang berlaku. Keberadaan *Security Check Point* sangat penting dalam menjaga keselamatan penerbangan, mengurangi potensi ancaman keamanan, serta memastikan operasional bandar udara berlangsung dengan aman dan terkendali.

3.4 Sisi Udara (*Airside*)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015, Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik, di mana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. (Lembaran et al. 2015)

Sisi udara mencakup area yang digunakan untuk operasional penerbangan, seperti landasan pacu (*runway*), landasan hubung (*taxiway*), *apron*, serta fasilitas pendukung lainnya yang berfungsi untuk pergerakan pesawat udara. Karena merupakan area dengan akses terbatas, sisi udara diawasi secara ketat melalui sistem keamanan yang mencakup pemeriksaan identitas, penggunaan kartu akses, pemantauan dengan kamera pengawas (CCTV), serta patroli oleh petugas keamanan penerbangan (AVSEC).

Keberadaan sisi udara sangat penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan. Oleh karena itu, pengelola bandar udara wajib menerapkan prosedur pengawasan yang ketat untuk memastikan bahwa hanya personel yang memiliki izin yang dapat memasuki area ini, guna menghindari potensi ancaman terhadap keamanan penerbangan.

3.5 Sisi Darat (*Landside*)

Landside (Sisi Darat) adalah bagian dari bandar udara yang dapat diakses oleh publik tanpa memerlukan izin khusus dan tidak melalui pemeriksaan keamanan penerbangan. Area ini mencakup fasilitas yang melayani penumpang, pengunjung, serta aktivitas non-penerbangan lainnya sebelum mereka memasuki area keamanan terbatas. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015, Sisi Darat (*Landside*) adalah "bagian dari bandar udara dan fasilitas penunjangnya

yang dapat diakses oleh umum tanpa harus melalui pemeriksaan keamanan penerbangan."

Fasilitas di sisi darat meliputi terminal penumpang (*lobby*, area *check-in*, ruang tunggu publik), area parkir kendaraan, akses transportasi umum seperti bus dan taksi, serta area komersial yang mencakup restoran, toko, dan layanan lainnya. Meskipun terbuka untuk publik, pengelola bandar udara tetap menerapkan sistem pengawasan, seperti penempatan petugas keamanan dan pemantauan melalui kamera pengawas (CCTV), guna memastikan ketertiban serta kenyamanan di area ini.

Sisi darat memiliki peran penting dalam mendukung operasional bandar udara, karena menjadi titik awal interaksi penumpang sebelum melanjutkan perjalanan ke sisi udara untuk proses penerbangan. Oleh karena itu, pengelolaan yang baik terhadap area ini sangat diperlukan agar layanan bagi pengguna bandara tetap berjalan dengan lancar dan efisien.

3.6 Pemeriksaan Keamanan (*Security Screening*)

Pemeriksaan Keamanan (*Security Screening*) adalah penerapan suatu teknik atau metode tertentu untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (*Prohibited Items*) yang berpotensi digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap orang, barang, dan kendaraan yang memasuki area keamanan terbatas, terutama di lingkungan bandar udara, telah memenuhi standar keselamatan penerbangan. (Perhubungan and Indonesia 2017)



Gambar 3. 2 Proses pemeriksaan pada *Passenger Security Check Point*

Pemeriksaan keamanan biasanya dilakukan menggunakan teknologi seperti detektor logam (*metal detector*), mesin pemindai sinar-X (*X-ray*), dan deteksi bahan peledak, serta pemeriksaan manual oleh petugas keamanan penerbangan (AVSEC). Dengan penerapan yang ketat, pemeriksaan ini menjadi langkah penting dalam mencegah ancaman terhadap keselamatan penumpang, awak pesawat, serta operasional bandar udara secara keseluruhan.



BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Minangkabau, Taruna/i ditempatkan di berbagai unit kerja untuk memahami secara langsung proses operasional di Bandar Udara Internasional Minangkabau. Selama *On The Job Training*, Taruna/i mengamati prosedur kerja, berpartisipasi dalam tugas harian, serta berkomunikasi dengan personel terkait. ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman mengenai tugas dan tanggung jawab di masing-masing unit, tantangan yang dihadapi, serta kontribusinya terhadap keseluruhan sistem operasional bandara. Pembagian unit kerja tersebut meliputi :

4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel yang bertugas menjaga keamanan penerbangan di bandar udara serta mencegah tindakan melawan hukum yang dapat mengancam keselamatan penerbangan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Keamanan Penerbangan, AVSEC diartikan sebagai "personel yang telah memperoleh lisensi dan memiliki kewenangan untuk menjalankan tugas pengamanan penerbangan di bandar udara."

AVSEC bertanggung jawab atas pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, bagasi, kargo, pos, serta barang-barang lain yang memasuki area keamanan terbatas, sekaligus melakukan patroli, mengawasi akses di sisi darat dan sisi udara, serta menangani situasi darurat yang berpotensi membahayakan penerbangan. Dalam menjalankan tugasnya, AVSEC bekerja sesuai dengan standar keamanan yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization (ICAO)* serta regulasi nasional guna memastikan seluruh aktivitas di bandar udara berlangsung aman, tertib, dan sesuai prosedur. Dengan peran penting dalam sistem keamanan penerbangan, AVSEC berkontribusi langsung terhadap kelancaran operasional bandar udara dan keselamatan penerbangan secara keseluruhan. Pengamanan di bandar udara dipimpin oleh *Airport Security Department Head*, yang dibantu oleh personel AVSEC yang bertugas secara

bergilir selama 24 jam. Dalam unit AVSEC, terdapat satu kepala *unit*, *chief*, *assistant chief*, serta komandan regu. Unit ini terbagi menjadi empat regu, yaitu *Alpha*, *Bravo*, *Charlie*, dan *Delta*, yang ditempatkan sesuai dengan lokasi tugasnya, seperti di *Passenger Screening Check Point* (PSCP), *Staff Security Check Point* (SSCP), *Baggage Handling System* (BHS), serta *Acces Control Point* (ACP)

Dalam struktur *Aviation Security* (AVSEC), terdapat tiga tingkatan utama yang menunjukkan jenjang tugas dan tanggung jawab personel keamanan penerbangan, yaitu:

1. *Basic AVSEC*, Bertugas melakukan pemeriksaan manual terhadap calon penumpang dan non-penumpang, termasuk pemeriksaan fisik dari kepala hingga kaki untuk mendeteksi potensi ancaman keamanan.
2. *Junior AVSEC*, Bertanggung jawab mengoperasikan dan memantau mesin *X-ray scanner* guna mendeteksi barang berbahaya atau terlarang dalam bagasi dan barang bawaan.
3. *Senior AVSEC*, Berperan sebagai pengawas yang memastikan seluruh prosedur keamanan dijalankan dengan baik serta mengkoordinasikan tugas AVSEC di lapangan

4.1.2 *Airside Operation / Apron Movement Control* (AMC)

Sebagai taruna yang sedang menjalani *On the Job Training* di Unit *Airside Operation / Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional Minangkabau, saya berkesempatan untuk memahami secara langsung bagaimana pengelolaan dan pengawasan operasional di area *apron* dilakukan. Selama pelaksanaan OJT, saya terlibat dalam berbagai kegiatan yang berkaitan dengan koordinasi pergerakan pesawat, pengoperasian garbarata, serta pemanduan pesawat (*marshalling*).

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit operasional di bandara yang bertugas dalam mengawasi, mengendalikan, dan mengoordinasikan pergerakan pesawat, kendaraan, serta aktivitas di area *apron* untuk memastikan kelancaran, keselamatan, dan keamanan operasional

penerbangan. berikut merupakan tugas pokok dan fungsi unit *Apron Movement Control (AMC)*:

A. Tugas

Unit *Apron Movement Control (AMC)* merupakan bagian dari *Airside Operation* yang bertanggung jawab atas kelancaran, keamanan, dan keselamatan operasional di apron. Unit ini berada di bawah *Manager of Airport Operation & Services*, dengan *Airside Operation Department Head* sebagai pimpinan yang bertugas selama jam kerja, serta *Airside Operation Supervisor dan Officer* yang bekerja dalam sistem shift 12 jam untuk memastikan layanan berlangsung selama 24 jam penuh. AMC berpedoman pada regulasi yang berlaku, antara lain:

- SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara.
- SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.

Gambar 4. 1 *Marshalling*



B. Fungsi

Sebagai unit yang bertanggung jawab terhadap operasional di *apron*, AMC memiliki fungsi utama dalam koordinasi, pelayanan, dan pengawasan, yang mencakup:

- Koordinasi dengan Air Traffic Controller untuk memastikan pergerakan pesawat aman dan sesuai prosedur.
- Pengawasan pergerakan pesawat saat parkir, dan *pushback*.

- Pengaturan alokasi parkir pesawat sesuai jadwal dan kapasitas apron.
- Pelayanan pemanduan parkir pesawat emergency agar prosedur darurat berjalan efektif.
- FOD Check untuk mencegah *Foreign Object Damage* (FOD) terhadap pesawat.
- Penanganan tumpahan bahan bakar/minyak (*fuel/oil spillage*).

C. Jadwal Kerja

Untuk memastikan operasional di apron berjalan selama 24 jam, unit AMC menerapkan sistem kerja dua shift:

- Shift pagi : 08.00 – 20.00 WIB.
- Shift malam : 20.00 – 08.00 WIB.

D. Sarana dan Prasana

Untuk menunjang operasional, unit AMC dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan peralatan, seperti:

- Komputer dan printer untuk pencatatan serta pelaporan operasional.
- *Handy Talky* (HT) sebagai alat komunikasi antarpetugas.
- *Marshalling Bat* untuk memandu pesawat saat parkir.
- *Flashlight* sebagai alat bantu pemanduan pesawat di kondisi minim cahaya.
- *Ear muff* untuk melindungi pendengaran dari kebisingan mesin pesawat.
- *Follow Me Car* untuk memandu pesawat di apron.
- *Air Conditioning* (AC) untuk kenyamanan di ruang kerja.
- *Dispenser* sebagai penyedia air minum bagi petugas.

- Meja dan kursi kerja untuk menunjang kegiatan administrasi dan koordinasi tim.



Gambar 4. 2 Pemaparan materi pada unit *Airside Operation/Apron Movement Control*

4.1.3 *Commercial*

Unit *Commercial* di Bandar Udara Internasional Minangkabau merupakan bagian struktural yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengembangan aspek komersial di bandara. Unit ini berperan dalam meningkatkan pendapatan non-aeronautika melalui optimalisasi ruang usaha, layanan periklanan, serta berbagai fasilitas bisnis lainnya.



Gambar 4. 3 Kegiatan pada unit komersil

A. Tugas

- Pencatatan pemasukan bandara seperti parkir, PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan;
- Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan ke finance;
- Pencatatan pengeluaran bandara;
- Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan dan
- Pencatatan pendapatan dan tidak terjadwal

B. Jadwal Kerja

Berikut adalah jadwal kerja yang berlaku bagi pegawai di Unit Commercial:

- Hari : Senin – Jum'at
- Jam kerja : 07.30 – 17.00 WIB

4.1.4 *Airport Operation Landside / Terminal Inspection Service (TIS)*

Unit *Terminal Inspection Service* (TIS) Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah unit yang bertanggung jawab dalam memastikan keamanan, kelancaran, serta kenyamanan operasional di area terminal penumpang. Unit ini memiliki peran penting dalam melakukan inspeksi, pengawasan, serta pemantauan fasilitas terminal guna memastikan pelayanan terbaik bagi penumpang dan pengguna jasa bandara.

A. Tugas

- Melaporkan dan menindaklanjuti kerusakan fasilitas bandara
- Memastikan fasilitas yang ada di terminal berfungsi dengan baik
- Melakukan pengawasan dan operasional terminal agar dapat bisa berjalan dan digunakan sesuai dengan ketentuan Semangat melayani pengguna jasa bandara. (Rahimuddin and Eri Suryanti 2023)

B. Fungsi

Sebagai unit yang berperan dalam pengawasan dan pelayanan terminal, *Terminal Inspection Service* memiliki beberapa fungsi utama, antara lain:

- Fungsi Inspeksi, Melakukan pengecekan rutin terhadap kebersihan, keamanan, serta kesiapan fasilitas terminal guna memastikan operasional yang optimal.

- Fungsi Pengawasan, Memantau aktivitas penumpang, pergerakan barang, serta kelancaran operasional tenant agar sesuai dengan regulasi yang berlaku.
- Fungsi Koordinasi – Berkoordinasi dengan unit lain



Gambar 4. 4 Personel Airport Operation Landside / Terminal Inspection Service

4.2 Jadwal

Tabel 4. 1 Jadwal & Uraian Kegiatan

NO	TANGGAL	UNIT	KEGIATAN
1	6/01/2025	AVSEC	mengamati bagaimana langkah pengecekan para karyawan/staff yang ingin memasuki daerah keamanan terbatas
2	7/01/2025	AVSEC	memastikan bahwa hanya penumpang dan personal yang resmi yang memiliki izin, dapat keluar melalui pintu yang sesuai
3	8/01/2025	AVSEC	mengarahkan penumpang untuk melepas barang bawaan sebelum melewati alat pemeriksaan, supert dompet, dan alat elektronik lainnya
4	9/01/2025	AVSEC	melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan dan karyawan yang memasuki daerah keamanan terbatas, termasuk memeriksa

			dokumen dan muatan yang dibawa
5	10/01/2025	AVSEC	memastikan setiap penumpang yang memasuki area kedatangan memiliki tiket penerbangan dan memastikan hanya petugas yang memiliki izin resmi
6	13/01/2025	AVSEC	mengidentifikasi isi kargo berdasarkan gambar pada layar monitor serta memeriksa dokumen pengiriman kargo, seperti <i>Air Waybill</i> , surat karantina, dan dokumen lainnya
7	14/01/2025	AVSEC	mengamati cara petugas memantau aktivitas penumpang dan memastikan tidak ada tindakan yang merugikan atau tindakan melawan hukum
8	15/01/2025	AVSEC	mengamati dan membantu petugas AVSEC dalam memonitor hasil Pemeriksaan x-ray dan proses pemeriksaan barang bawaan penumpang secara manual seperti <i>prohibited items</i>
9	16/01/2025	AVSEC	mendampingi atau melakukan pemeriksaan manual, seperti inspeksi barang bawaan dan <i>body search</i> untuk memastikan tidak ada benda terlarang yang masuk ke daerah keamanan terbatas
10	17/01/2025	AVSEC	berpartisipasi serta membantu petugas AVSEC dalam melakukan pengecekan (<i>body search</i>) dan menerima saran maupun arahan untuk perbaikan dan pengembangan kompetensi yang bawakan
11	20/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	Pengarahan dan pengenalan terkait dengan mengenal fungsi, AMC, dan

			mempelajari dokumen-dokumen terkait, seperti jadwal penerbangan dan standar operasi prosedur (SOP)
12	21/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	pengenalan serta menambah pengetahuan mengenai marka di <i>apron</i> serta fasilitas yang ada di sisi udara.
13	22/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	pengecekan terhadap kendaraan atau <i>conveyor belt loader</i> baru apakah layak dalam pengoperasian dan memenuhi syarat kendaraan ketika di <i>airside</i> .
14	23/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	mengamati dan mengoperasikan garbarata dibimbing langsung oleh petugas garbanata, mencakup pengenalan komponen garbarata dan prosedur operasional
15	24/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	berpartisipasi dan melaksanakan kegiatan FOD walk di area <i>apron</i> untuk memastikan tidak adanya benda asing yang dapat membahayakan penerbangan
16	30/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	pengenalan sistem pada perangkat lunak yang digunakan untuk memonitor pergerakan pesawat
17	31/01/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	melakukan pengisian pada <i>Airport personalization system</i>
19	3/02/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	melakukan <i>marshalling</i> , serta memandu Pesawat menuju <i>parking stand</i> yang sudah disediakan
20	4/02/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	melakukan pencatatan pada <i>Apron Movement sheet</i> yang berisi tentang: <i>Flight number</i> , registrasi, tipe pesawat, serta apakah memakai <i>aviobridge</i> , serta penempatan <i>parking stand</i> .
21	5/02/2025	<i>Apron Movement Control (AMC)</i>	Pemaparan hasil dari pemahaman serta

			pengimplementasian yang didapatkan selama di unit <i>Apron Movement Control</i>
22	6/02/2025	KOMERSIL	Pengenalan unit komersil, mengenai unit komersil dan peran dalam mendukung pendapatan non-aeronautika
23	7/02/2025	KOMERSIL	mengamati proses pencatatan, pelaporan pendapatan dari sektor komersil
24	8/02/2025	KOMERSIL	membantu dan membagikan survei kepuasan pelanggan terhadap layanan komersil, serta mengidentifikasi aspek yang perlu ditingkatkan
25	10/02/2025	KOMERSIL	mempelajari prosedur Pengisian kredit daya listrik untuk tenant komersial
26	11/02/2025	KOMERSIL	pendampingan serta memberikan edukasi kepada peserta yang berkunjung ke bandara
27	12/02/2025	KOMERSIL	membuat daftar harga kunjungan ke bandara untuk umum/anak-anak.
28	14/02/2025	KOMERSIL	pendampingan serta memberikan edukasi kepada peserta yang berkunjung ke bandara
29	17/02/2025	KOMERSIL	bertugas mengambil <i>aviobridge utilization sheet</i> sebagai bukti pemakaian garbarata oleh pihak maskapai
30	18/02/2025	KOMERSIL	turut membantu memperbaiki tampilan dan konten persentasi yang akan dipaparkan oleh pinak komersil, dengan memberikan saran perbaikan agar menjadi lebih menarik
31	19/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	pengenalan lingkungan kerja, briefing tugas dan tanggung jawab pada uni TIS
32	20/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	Observasi operasional terminal, termasuk pemantauan arus penumpang, fasilitas umum,

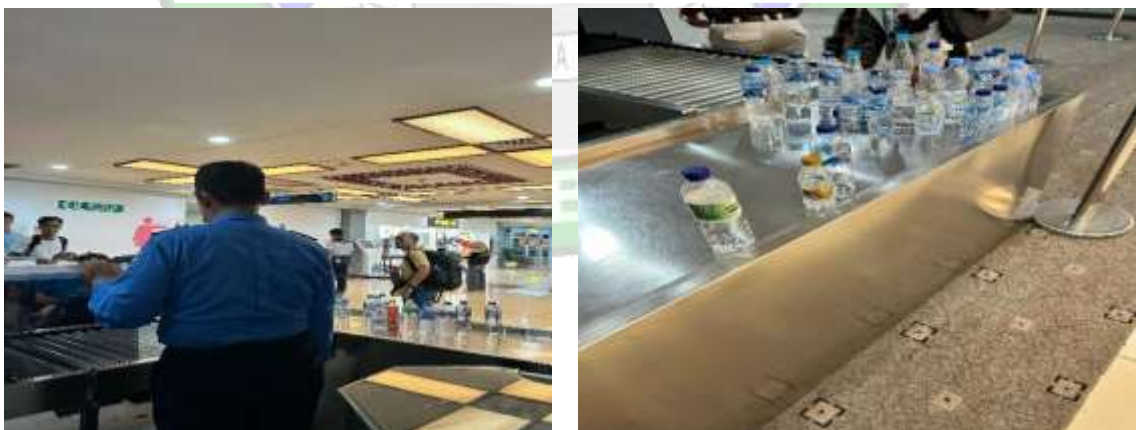
			dan area keberangkatan serta kedatangan
33	21/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	melakukan inspeksi kebersihan, kelayakan fasilitas, serta pengecekan sarana pendukung seperti kursi tunggu, konter <i>check-in</i> , dan area <i>boarding</i> .
34	24/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	pengawasan terhadap kepatuhan standar pelayanan penumpang, seperti kelancaran antrean di security check serta informasi penerbangan
36	25/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	Terlibat langsung dalam pelayanan penumpang, membantu memberikan informasi, serta memastikan kelancaran pergerakan penumpang di berbagai area terminal
37	26/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	Berdiskusi dengan personel <i>Terminal Inspection Service</i> /Mentor mengenai cara meningkatkan efisiensi dan pelayanan terminal
38	26/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	melakukan pengecekan kondisi garbarta pada saat hujan serta melaporkan kondisi garbarata jika terdapat kendala kepada atasan atau personel <i>Terminal Inspection Service</i>
39	28/02/2025	<i>Terminal Inspection Service (TIS)</i>	membantu penumpang umrah dalam menggunakan eskalator dengan memastikan mereka naik dan turun dengan aman, memberikan arahan jika diperlukan, serta membantu penumpang lansia atau yang membawa banyak barang agar perjalanan mereka tetap lancar dan nyaman

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan *on the job training* pada tanggal 06 Januari 2025 hingga 17 Januari 2025 pada unit *Aviation Security* (AVSEC), penulis menemukan adanya permasalahan pada pengecekan penerbangan internasional terkait kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG). Banyak penumpang yang tidak mengetahui kebijakan tersebut, sehingga menyebabkan kendala dalam proses pemeriksaan keamanan. Kurangnya pemahaman terhadap kebijakan ini dapat menghambat kelancaran proses pemeriksaan keamanan serta berpotensi menimbulkan antrean panjang di pos pemeriksaan keamanan bandara.

Regulasi terkait pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG) dalam penerbangan internasional telah diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/43/III/2007 tentang Ketentuan Keamanan Pengangkutan *Liquid, Aerosol, Gel* (LAG) dalam Penerbangan Internasional. Berdasarkan peraturan tersebut, setiap penumpang hanya diperbolehkan membawa *Liquid, Aerosol, Gel* (LAG) dalam kemasan maksimal 100 ml per wadah dan harus ditempatkan dalam kantong plastik transparan dengan kapasitas tidak lebih dari 1 liter. Kebijakan ini diterapkan untuk mencegah potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan, terutama dari bahan atau zat yang dapat membahayakan jika disalahgunakan.

Gambar 4. 5 Proses pemeriksaan ada pemeriksaan keamanan bandara internasional



Oleh karena itu, penting bagi pihak bandara untuk mengoptimalkan strategi penyampaian informasi guna meningkatkan kepatuhan penumpang terhadap regulasi yang berlaku. Hal ini diharapkan dapat meminimalisir hambatan dalam proses pemeriksaan keamanan serta meningkatkan efisiensi operasional di bandara. Selain itu,

kesadaran penumpang terhadap kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, Gel* (LAG) juga berperan dalam menjaga standar keselamatan penerbangan yang telah ditetapkan secara internasional.



Gambar 4. 6 *Passenger Security Check Point International*

4.4 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan oleh peneliti, diperlukan langkah-langkah strategis untuk menyelesaikan permasalahan ini agar tidak mengganggu operasional bandara dan tetap menjaga aspek keamanan penerbangan. Salah satu langkah yang dapat diterapkan adalah penyediaan media informasi berupa *standing Billboard* dan *standing banner* di area strategis bandara, seperti area *check-in*, jalur antrean pemeriksaan keamanan, dan *gate* keberangkatan internasional.



Gambar 4. 7 Contoh *Standing Billboard*



Gambar 4. 8 Contoh Template

Selain itu, informasi mengenai kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, Gel* (LAG) juga dapat diumumkan secara berkala melalui sistem informasi bandara, baik melalui pengumuman suara (*public announcement system*) maupun layar informasi digital yang tersedia di terminal keberangkatan internasional.

Standing billboard dapat menampilkan informasi visual mengenai kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG), termasuk batasan cairan yang diperbolehkan. Sementara itu, *standing banner* dapat berisi informasi singkat yang menjelaskan ketentuan pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG) serta prosedur yang harus diikuti oleh penumpang sebelum memasuki pemeriksaan keamanan.



Gambar 4. 9 Contoh standing banner

Dengan penerapan strategi ini, diharapkan kesadaran dan kepatuhan penumpang terhadap regulasi pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG) dapat meningkat,

sehingga proses pemeriksaan keamanan dapat berjalan lebih efisien, mengurangi antrean panjang, serta tetap memastikan standar keselamatan penerbangan yang telah ditetapkan.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Berdasarkan permasalahan yang telah dibahas pada bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa kurangnya pemahaman penumpang terhadap kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel (LAG)* di Bandar Udara Internasional Minangkabau menyebabkan kendala dalam proses pemeriksaan keamanan. Ketidaktahuan mengenai aturan ini mengakibatkan banyaknya barang bawaan yang tidak memenuhi ketentuan, sehingga berpotensi menghambat kelancaran operasional, menimbulkan antrean panjang, serta meningkatkan risiko keamanan penerbangan.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, telah diusulkan beberapa solusi, seperti pemasangan *standing banner, videotron, dan billboard* di berbagai titik strategis bandara, serta peningkatan sosialisasi melalui pengumuman informasi di area *check-in* dan *security check point (SCP)*. Langkah-langkah ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih baik kepada penumpang agar mereka dapat mematuhi regulasi yang berlaku sebelum memasuki pemeriksaan keamanan.

Penulis berharap bahwa hasil pembahasan ini dapat menjadi masukan bagi Bandara Internasional Minangkabau dalam meningkatkan efektivitas penerapan kebijakan pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel (LAG)* serta meningkatkan kepatuhan penumpang. Dengan penyampaian informasi yang lebih jelas dan edukatif, diharapkan proses pemeriksaan keamanan dapat berjalan lebih efisien, mengurangi antrean, serta mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Selama menjalani kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Minangkabau, penulis memperoleh pengalaman berharga dalam memahami serta beradaptasi dengan lingkungan kerja yang sesungguhnya.

Pengalaman ini tidak hanya memperluas wawasan, tetapi juga memperdalam pemahaman penulis terhadap berbagai aspek operasional bandara yang belum sepenuhnya diperoleh selama masa perkuliahan.

Melalui program *On the Job Training* ini, penulis semakin terdorong untuk mengembangkan kompetensi diri agar dapat bersaing di dunia kerja, khususnya dalam industri penerbangan. Dengan adanya sertifikasi kompetensi yang sesuai dengan standar nasional maupun internasional, penulis merasa lebih percaya diri dan siap menghadapi tantangan profesional di masa depan.

Selama pelaksanaan *On the Job Training*, penulis mendapatkan banyak bimbingan serta dukungan dari para personel di Bandara Internasional Minangkabau. Para petugas dari berbagai unit, seperti *Aviation Security (AVSEC)*, *Airside Operation / Apron Movement Control (AMC)*, *Airport Operation Landside / Terminal Inspection Service (TIS)*, serta Unit *Commercial*, memberikan arahan, berbagi pengalaman, dan menjawab berbagai pertanyaan dengan penuh kesabaran. Selain memperoleh wawasan teoritis, penulis juga mendapatkan bimbingan langsung dalam praktik di lapangan, sehingga dapat memahami secara lebih mendalam bagaimana setiap unit menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dalam mendukung kelancaran operasional bandara.

Dengan pengalaman dan pembelajaran yang diperoleh selama *On the Job Training*, penulis menyadari pentingnya kerja sama tim, kedisiplinan, dan profesionalisme dalam menjalankan tugas di dunia penerbangan. Diharapkan pengalaman ini dapat menjadi bekal berharga bagi penulis dalam mengembangkan karier serta berkontribusi secara optimal di industri penerbangan di masa mendatang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

Berdasarkan temuan dalam laporan *On the Job Training*, diperlukan beberapa langkah strategis untuk meningkatkan pemahaman penumpang terhadap kebijakan pembatasan *Liquid*, *Aerosol*, dan *Gel (LAG)* dalam penerbangan internasional di Bandara Internasional Minangkabau. Pertama,

pemasangan *standing banner* dan *billboard* di area check-in dan *Passenger Security Check Point* (SCP) untuk memberikan informasi yang jelas mengenai aturan pembatasan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG) dan tata cara pembawaannya. Kedua, penyampaian pengumuman berkala melalui sistem informasi bandara, sehingga penumpang dapat menerima informasi sebelum memasuki pemeriksaan keamanan. Ketiga, peningkatan sosialisasi oleh petugas *Aviation Security* (AVSEC) dengan memberikan edukasi singkat kepada penumpang mengenai aturan *Liquid, Aerosol, dan Gel* (LAG) saat antri di *Passenger Security Check Point*. Implementasi langkah-langkah ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran penumpang, mengurangi kendala pemeriksaan keamanan, serta memperlancar operasional di bandara.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

Beberapa saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Minangkabau, khususnya dalam aspek pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan, antara lain:

- 1) Meningkatkan kerja sama antara Politeknik Penerbangan Surabaya, Bandara Internasional Minangkabau, serta maskapai dan perusahaan penerbangan lainnya, guna memperluas cakupan pelatihan dan memastikan program *On the Job Training* lebih terstruktur serta relevan dengan kebutuhan industri penerbangan.
- 2) Memperpanjang durasi *On the Job Training* agar lebih dari dua setengah bulan, mengingat waktu tersebut masih terbatas untuk mendalami berbagai unit kerja di bandara. Dengan durasi yang lebih panjang, taruna dan taruni dapat memperoleh pengalaman yang lebih mendalam serta memahami berbagai tantangan yang dihadapi di lapangan.
- 3) Menyediakan sesi evaluasi berkala antara peserta *On the Job Training* dan pembimbing dari masing-masing unit, guna mengidentifikasi kendala yang dihadapi serta memberikan masukan dalam meningkatkan efektivitas pelatihan.

DAFTAR PUSTAKA

li, B. A. B., and Tinjauan Pustaka. 1953. "International Civil Aviation Organization." *International Organization* 7(3):412–14. doi: 10.1017/S0020818300030228.

Jenderal, Direktur, and Perhubungan Udara. 2015. "No Title."

Lembaran, Tambahan, Negara Republik, Tambahan Lembaran, Negara Republik, Perhubungan Kepada, and Direktur Jenderal. 2015. "¿ L."

Perhubungan, Menteri, and Republik Indonesia. 2017. "Menteri Perhubungan Republik Indonesia."

Rahimuddin, and Eri Suryanti. 2023. "Peran Unit Terminal Inspection Service Dalam Pelaksanaan Pengawasan Terhadap Fasilitas Landside Di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya." *Jurnal Mahasiswa: Jurnal Ilmiah Penalaran Dan Penelitian Mahasiswa* 5(2):374–86. doi: 10.51903/jurnalmahasiswa.v5i2.605.

Sumber internet :

https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Minangkabau



LAMPIRAN

Kegiatan pengecekan *Ground Support Equipment* yang akan beroperasi di *airside*



Foto bersama penutupan apel posko terpadu nataru

