

**IMPLEMENTASI *NOTIFICATION LETTER* BERBASIS *QR CODE* TERHADAP TEMUAN *PROHIBITED ITEMS* PADA
BAGASI TSA DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI BALI**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:

**DESI KHAIRANI BR SEMBIRING
NIT. 30623007**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**IMPLEMENTASI NOTIFICATION LETTER BERBASIS QR
CODE TERHADAP TEMUAN PROHIBITED ITEMS PADA
BAGASI TSA DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI BALI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Desember 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh:

DESI KHAIRANI BR SEMBIRING

NIT. 30623007

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

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI *NOTIFICATION LETTER* BERBASIS *QR CODE*
TERHADAP TEMUAN *PROHIBITED ITEMS* PADA BAGASI TSA
DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI

Oleh:

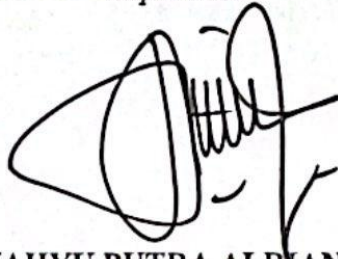
DESI KHAIRANI BR SEMBIRING

NIT. 30623007

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

Disetujui Oleh:

Supervisor



WAHYU PUTRA ALRIANTO

NIP. 20247348

Dosen Pembimbing

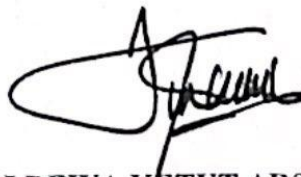


MAULANA ANIFA SILVIA, S.E., M.M.

NIP. 19840513 200912 2 006

Mengetahui

Airport Security Services
Division Head



I DEWA KETUT ARSANA

NIP. 20240353

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 21 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



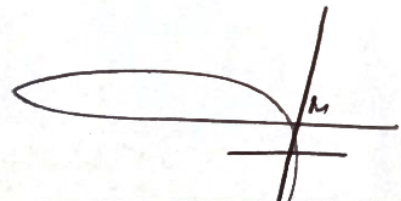
I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353

Sekretaris



WAHYU PUTRA ALRIANTO
NIP. NIP. 20247348

Anggota



MAULANA ANIFA SILVIA, S.E., M.M.
NIP. 19840513 200912 2 006

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, serta menuntaskan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik. Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini memberikan pengalaman berharga bagi penulis dalam memahami secara langsung dinamika operasional bandara, khususnya pada unit *Aviation Security* (AVSEC) dan *Airport Movement Control* (AMC).

Dengan penuh rasa hormat, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan kesempatan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), khususnya kepada:

1. Kedua orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan Ridho, Restu, Do'a dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi D III Manajemen Transportasi Udara;
4. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing kegiatan *On the Job Training* (OJT);
5. Bapak I Dewa Ketut Arsana selaku *Airport Security Services Division Head* Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai;
6. Bapak Wahyu Putra Alrianto selaku *supervisor* di unit *On the Job Training* (OJT) yang telah membimbing, memberikan arahan dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai;
7. Para pendamping kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

8. Para Dosen, Instruktur, dan seluruh civitas akademika program studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
9. Para pendamping kegiatan *On the Job Training* (OJT) Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai;
10. Rekan-rekan *On the Job Training* (OJT) di Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, atas kerjasamanya selama pelaksanaan kegiatan berlangsung;
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam 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 Slaporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Badung, 21 Februari 2026



DESI KHAIRANI BR SEMBIRING
NIT. 30623007

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSETUJUAN.....	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
1.2.1 Maksud Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
1.2.2 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia.....	5
2.1.2 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	9
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	11
2.2.1 Identitas Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.....	11
2.2.2 Fasilitas <i>Airside</i>	13
2.2.3 Fasilitas <i>Landside</i>	15
2.3 Struktur Organisasi Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	15
BAB III PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	16
3.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	16
3.1.1 Wilayah Kerja.....	16
3.1.2 Prosedur Layanan	19
3.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	26
3.2.1 Jadwal Kegiatan Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC).....	26
3.2.2 Jadwal Kegiatan Unit <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	26

3.3 Tinjauan Teori.....	27
3.3.1 Bandar Udara	27
3.3.2 Keamanan Penerbangan (<i>Aviation Security</i>)	27
3.3.3 Pemeriksaan Keamanan (<i>Security Screening</i>)	28
3.3.4 Barang Dilarang (<i>Prohibited Items</i>)	29
3.3.5 Digitalisasi	29
3.3.6 Bagasi TSA	31
3.3.7 <i>Notification Letter</i>	32
3.4 Permasalahan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	33
3.5 Penyelesaian Masalah	34
BAB IV PENUTUP	40
4.1 Kesimpulan	40
4.1.1 Kesimpulan Bab III.....	40
4.2 Saran.....	41
4.2.1 Saran Terhadap Bab III.....	41
4.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	41
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN.....	43
Lampiran 1 Kegiatan di Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	43
Lampiran 2 Kegiatan di <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	44

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Logo <i>Injourney Airports</i>	5
Gambar 2. 2 Peta Persebaran Bandara PT Angkasa pura	8
Gambar 2. 3 Logo Awal PT Angkasa Pura Indonesia	8
Gambar 2. 4 Logo Baru PT Angkasa Pura Indonesia	9
Gambar 2. 5 Foto Bandara I Gusti Ngurah Rai.....	9
Gambar 2. 6 Maskapai Domestik.....	12
Gambar 2. 7 Maskapai Internasional	12
Gambar 2. 8 Rute Domestik.....	12
Gambar 2. 9 Rute Internasional	12
Gambar 2. 10 Rute dan Konektivitas Bali Airport.....	13
Gambar 2. 11 <i>Layout</i> Bandara	13
Gambar 2. 12 <i>Apron</i> Utara.....	14
Gambar 2. 13 <i>Apron</i> Selatan	14
Gambar 2. 14 Struktur Organisasi Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	15
Gambar 3. 1 Jadwal di Unit AVSEC.....	26
Gambar 3. 2 Jadwal di Unit AMC	26
Gambar 3. 3 <i>Notification Letter</i>	33
Gambar 3. 4 <i>Notification Letter</i> yang berserakan	34
Gambar 3. 5 <i>Notification Letter</i> yang berupa QR Code.....	35
Gambar 3. 6 <i>GForm</i> Pengisian <i>Notification Letter</i>	35
Gambar 3. 7 Tanda Tangan Manual Menjadi Tanda Tangan <i>Barcode</i>	36
Gambar 3. 8 Tampilan <i>Spreadsheet</i>	36
Gambar 3. 9 <i>Notification Letter</i> yang Terkirim ke <i>Email</i> dalam pdf	37
Gambar 3. 10 <i>Spreadsheet</i> yang di <i>Generate</i> ke QR Code	38

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1 Profil Bandar Udara. Sumber Kemenhub	12
Tabel 2 Fasilitas <i>Airside</i> . Sumber Kemenhub.....	15
Tabel 3 Fasilitas <i>Landside</i> . Sumber Kemenhub.....	15



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Kegiatan di Unit <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	43
Lampiran 2 Kegiatan di <i>Apron Movement Control</i> (AMC).....	44
Lampiran 3 UU Nomor 1 Tahun 2009	45



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan kewajiban akademik bagi taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di bidang Penerbangan. Kegiatan ini berfungsi sebagai wadah penerapan Tri Dharma Perguruan Tinggi, khususnya pada aspek pendidikan dan pengabdian, melalui keterlibatan langsung di dunia kerja. Melalui OJT, taruna diberikan kesempatan untuk meningkatkan kompetensi profesional, memperluas pemahaman praktis, serta mengenal secara nyata dinamika operasional yang tidak sepenuhnya diperoleh melalui proses pembelajaran di ruang kelas.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab sebagai penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia (SDM) Perhubungan yang berkompetensi yaitu tenaga terampil yang siap pakai dalam dunia transportasi udara. Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya adalah Manajemen Transportasi Udara (MTU). Para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya kelak. Salah satu program kegiatan pendidikan di dalamnya adalah *On the Job Training* (OJT). *On the Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu Bandar Udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) menjadi aspek penting dalam dunia Pendidikan dan pelatihan penerbangan, aspek penting dari implementasi *On The Job Training* (OJT) adalah memberikan pengalaman langsung kepada Taruna/i untuk memungkinkan mereka menerapkan dan mengasah keterampilan yang

diperlukan dalam lingkungan pekerjaan yang sebenarnya. Penulis melaksanakan *On The Job Training* (OJT) kedua pada semester ke-5 yang lebih terfokus pada dua unit antara lain Unit *Aviation Security* (AVSEC) dan *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara I Gusti Ngurah Rai. Dengan adanya *On The Job Training* (OJT) diharapkan Taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga para Taruna/i akan lebih terampil dan siap terjun ke dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa serta mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT).

Berdasarkan hasil observasi penulis selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Aviation Security* (AVSEC) pada area Terminal Keberangkatan Internasional Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, diketahui bahwa sistem *Notification Letter* masih menggunakan dokumen cetak berbasis kertas. Meskipun sistem tersebut telah memenuhi ketentuan prosedural, dalam pelaksanaannya masih ditemukan sejumlah keterbatasan, terutama terkait kecepatan penyampaian informasi kepada penumpang, efisiensi kerja petugas *Aviation Security* (AVSEC), serta pengelolaan dan pendokumentasian data temuan keamanan. *International Air Transport Association* (IATA) melalui inisiatif *Simplifying the Business* (StB) dan kebijakan *Digital Transformation in Aviation* secara konsisten mendorong penerapan digitalisasi proses administrasi di bandara guna meningkatkan efisiensi operasional, akurasi data, serta kualitas layanan kepada penumpang dan maskapai.

Oleh karena itu, dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis tertarik untuk menyelesaikan permasalahan tersebut dengan mengambil judul “IMPLEMENTASI *NOTIFICATION LETTER* BERBASIS *QR CODE* TERHADAP TEMUAN *PROHIBITED ITEMS* PADA BAGASI TSA DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI”.

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

1.2.1 Maksud Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

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

1. Menjadi salah satu persyaratan akademik untuk kelulusan mata kuliah pada kurikulum Program Studi Manajemen Transportasi Udara (MTU) Diploma III Politeknik Penerbangan Surabaya;
2. Membentuk pribadi Taruna/i yang bertanggung jawab, disiplin, beretika, serta mampu beradaptasi dan bersosialisasi di lingkungan kerja;
3. Menjalin serta memperkuat kerja sama yang harmonis antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan PT Angkasa Pura I;
4. Mengimplementasikan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama masa pendidikan secara langsung di lapangan, sehingga mampu mengenali berbagai permasalahan dan menjadikannya sebagai pengalaman serta wawasan berbasis fakta;
5. Memahami permasalahan yang muncul di dunia kerja sekaligus mempelajari langkah penyelesaiannya secara tepat.

1.2.2 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

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

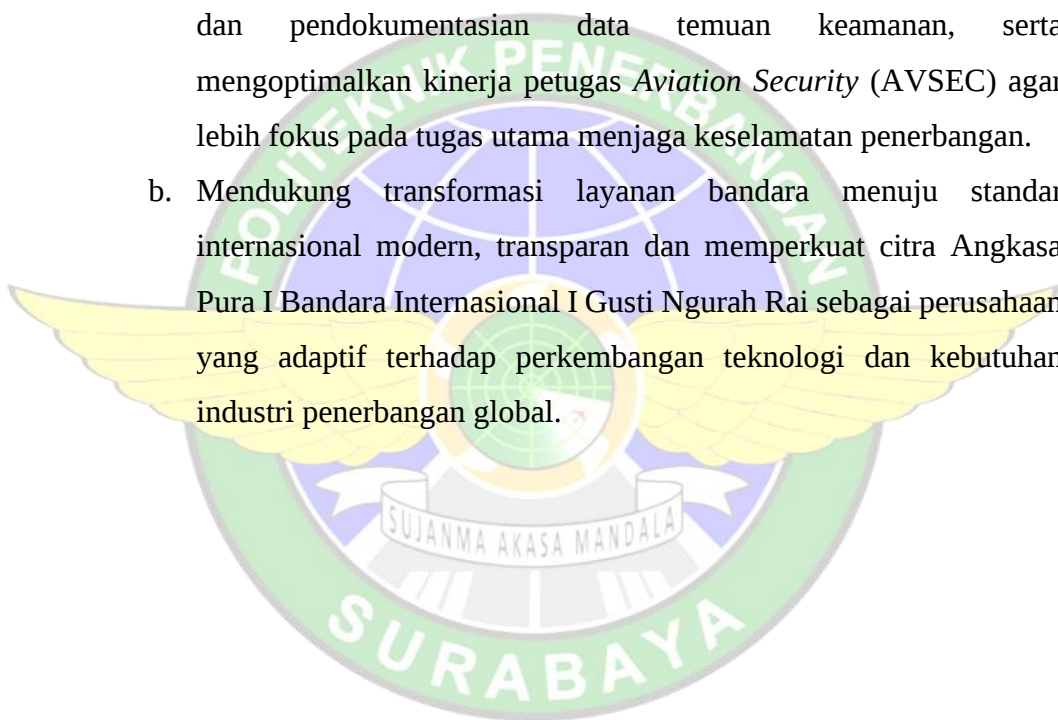
1. Bagi Taruna/i
 - a. Taruna/i dapat memahami bagaimana kegiatan kerja pada saat memasuki dunia kerja yang nyata dengan berdasarkan pengalaman saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT).
 - b. Taruna/i dapat mengidentifikasi masalah yang ada di dunia nyata serta bagaimana cara menyelesaikan masalahnya.
 - c. Taruna/i dapat mengembangkan keterampilan komunikasi dan kerjasama tim dalam lingkungan kerja profesional.

2. Bagi Politeknik Penerbangan Surabaya

- a. Menjalin hubungan kerjasama yang erat dengan industri penerbangan, khususnya praktisi lapangan atau pengelola Perusahaan PT Angkasa Pura I.
- b. Memberikan wawasan lapangan kepada taruna untuk mendukung pengembangan kurikulum yang lebih relevan.

3. Bagi PT Angkasa Pura I Bandara I Gusti Ngurah Rai

- a. Meningkatkan efisiensi operasional melalui percepatan penyampaian informasi kepada penumpang, memperkuat akurasi dan pendokumentasian data temuan keamanan, serta mengoptimalkan kinerja petugas *Aviation Security* (AVSEC) agar lebih fokus pada tugas utama menjaga keselamatan penerbangan.
- b. Mendukung transformasi layanan bandara menuju standar internasional modern, transparan dan memperkuat citra Angkasa Pura I Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai sebagai perusahaan yang adaptif terhadap perkembangan teknologi dan kebutuhan industri penerbangan global.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah PT. Angkasa Pura Indonesia



Gambar 2. 1 Logo *Injourney Airports*

Angkasa Pura pertama kali dibentuk oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Dua tahun kemudian, tepatnya 20 Februari 1964, perusahaan ini resmi mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan. Sejak saat itu, PN Angkasa Pura Kemayoran diberi mandat untuk mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia (PT Angkasa Pura Indonesia, 2024).

Pada tahun 1984, pemerintah mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Dua tahun berikutnya, perusahaan tersebut berganti nama menjadi Perum Angkasa Pura II. Bersamaan dengan itu, Perum Angkasa Pura juga berubah nama menjadi Perum Angkasa Pura I, yang berfokus pada pengelolaan bandara di kawasan timur Indonesia.

Selanjutnya, pada 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia resmi berdiri sebagai bagian dari strategi peningkatan efisiensi dan efektivitas konektivitas udara. Pembentukan perusahaan ini ditujukan untuk mendukung pengembangan ekosistem pariwisata sekaligus mendorong pemerataan serta pertumbuhan ekonomi nasional. Menteri BUMN, Erick Thohir, meresmikan penggabungan dua operator bandara terbesar di Indonesia, yaitu PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, menjadi PT Angkasa Pura Indonesia.

Sebagai *subholding* yang berfokus pada layanan kebandarudaraan, InJourney Airports hadir sebagai anak perusahaan dari holding BUMN Aviasi dan Pariwisata. Lahirnya PT Angkasa Pura Indonesia tidak terlepas dari gagasan Presiden Soekarno yang menginginkan Indonesia memiliki bandara berstandar internasional setara dengan negara maju. Enam dekade kemudian, cita-cita tersebut diwujudkan melalui pembentukan PT Angkasa Pura Indonesia yang bertugas mengelola dan mengembangkan jasa kebandarudaraan beserta layanan pendukungnya.

Hingga saat ini, PT Angkasa Pura Indonesia mengelola sebanyak 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, sehingga menjadikannya sebagai salah satu operator bandara terbesar kelima di dunia. Adapun 37 bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia hingga saat ini, antara lain sebagai berikut:

Region 1:

1. Bandara Internasional Soekarno-Hatta (CGK), Banten
2. Bandara Internasional Halim Perdanakusuma (HLP), Jakarta
3. Bandara Internasional Kertajati (KJT), Jawa Barat
4. Bandara Husein Sastranegara (BDO), Jawa Barat

Region 2:

1. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS), Bali
2. Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid (LOP), NTB
3. Bandara Banyuwangi (BWX), Jawa Timur
4. Bandara El Tari (KOE), Nusa Tenggara Timur

Region 3:

1. Bandara Internasional Hang Nadim (BTH), Batam
2. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda (BTJ), Aceh
3. Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II (PKU), Riau
4. Bandara Internasional Minangkabau (PDG), Sumatra Barat
5. Bandara Internasional Kualanamu (KNO), Sumatra Utara
6. Bandara Depati Amir (PGK), Bangka Belitung
7. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (TJQ), Bangka Belitung

8. Bandara Fatmawati Soekarno (BKS), Bengkulu
9. Bandara Sultan Thaha (DJB), Jambi
10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (TNJ), Kepulauan Riau
11. Bandara Radin Inten II (TKG), Lampung
12. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (PLM), Sumatra Selatan
13. Bandara Sisingamangaraja XII (DTB), Sumatra Utara

Region 4:

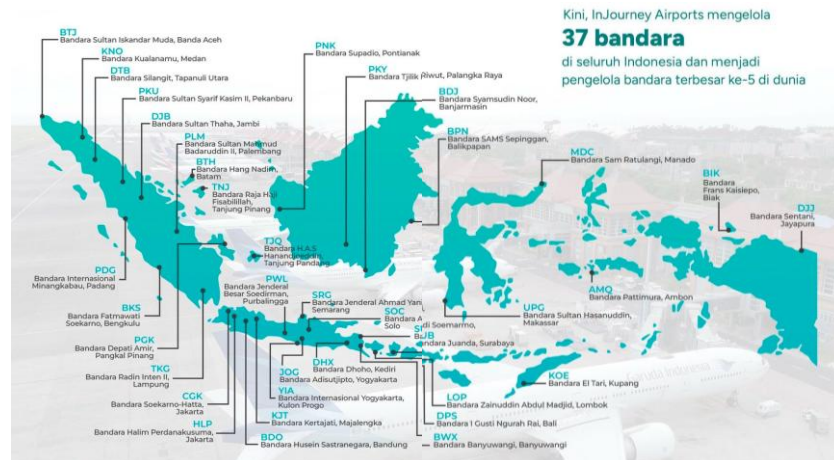
1. Bandara Internasional Juanda (SUB), Jawa Timur
2. Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), Yogyakarta
3. Bandara Jenderal Besar Soedirman (PWL), Jawa Tengah
4. Bandara Adi Soemarmo (SOC), Jawa Tengah
5. Bandara Jenderal Ahmad Yani (SRG), Jawa Tengah
6. Bandara Dhoho (DHX), Jawa Timur
7. Bandara Adisutjipto (JOG), Yogyakarta

Region 5:

1. Bandara Internasional Sam Ratulangi (MDC), Manado
2. Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (UPG), Makassar
3. Bandara Internasional Sentani (DJJ), Jayapura
4. Bandara Pattimura (AMQ), Ambon
5. Bandara Frans Kaisiepo (BIK), Biak

Region 6:

- 1) Bandara Internasional SAMS Sepinggan (BPN), Balikpapan
- 2) Bandara Syamsudin Noor (BDJ), Banjarmasin
- 3) Bandara Tjilik Riwut (PKY), Palangkaraya
- 4) Bandara Supadio (PNK), Pontianak



Gambar 2. 2 Peta Persebaran Bandara PT Angkasa pura

Selain pengelolaan bandara, PT Angkasa Pura Indonesia juga memiliki unit bisnis yang menyediakan berbagai layanan penerbangan melalui PT Angkasa Pura Indonesia Aviation Services. Layanan tersebut meliputi *Ground Handling & Cargo Terminal Operator*, logistik, *hospitality*, serta *operations support*. Dengan mengedepankan efisiensi operasional, kualitas pelayanan, serta inovasi berbasis teknologi, PT Angkasa Pura Indonesia Aviation Services berupaya membangun ekosistem layanan kebandarudaraan yang unggul dan sesuai dengan standar internasional.

PT Angkasa Pura (Persero) telah melakukan perubahan terhadap logo perusahaannya. Logo yang sebelumnya didominasi warna merah dan biru.



Gambar 2. 3 Logo Awal PT Angkasa Pura Indonesia

kini berubah menjadi kombinasi warna hijau dan biru. Perubahan ini dilatarbelakangi oleh kebijakan manajemen untuk mengembangkan 13 bandar udara yang dikelola menjadi konsep *Airport City*, sehingga penyebutan perusahaan BUMN ini menjadi Angkasa Pura Airports.



Gambar 2. 4 Logo Baru PT Angkasa Pura Indonesia

Perubahan identitas perusahaan tersebut merupakan upaya Angkasa Pura I dalam meningkatkan citra perusahaan ke arah yang lebih baik serta memberikan dampak nyata terhadap pencapaian visi, misi, dan tujuan perusahaan.

Visi PT Angkasa Pura Indonesia adalah menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramah tamahan khas Indonesia. Sedangkan misi dari PT Angkasa Pura Indonesia yaitu:

1. Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan terbaik.
2. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
3. Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi.
4. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
5. Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
6. Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan.

2.1.2 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2. 5 Foto Bandara I Gusti Ngurah Rai

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan bandar udara internasional yang terletak di Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali,

sekitar 13 kilometer di sebelah selatan Kota Denpasar. Bandara ini memiliki peran strategis sebagai pintu gerbang utama penerbangan internasional Indonesia bagian tengah dan timur, serta menjadi bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

Sejarah pengembangan Bandar Udara Ngurah Rai dimulai pada tahun 1930, ketika pemerintah kolonial Belanda melalui *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* membangun sebuah *airstrip* sederhana sepanjang 700 meter di Desa Tuban. *Airstrip* ini awalnya berupa landasan rumput dan dikenal oleh masyarakat setempat sebagai Pelabuhan Udara Tuban. Pada tahun 1935, fasilitas tersebut telah dilengkapi dengan peralatan telegraf dan mulai melayani penerbangan rutin oleh KNILM (*Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij*).

Pada masa pendudukan Jepang tahun 1942, *airstrip* South Bali mengalami pengeboman dan kemudian diperbaiki serta dimanfaatkan sebagai pangkalan pesawat tempur dan angkut militer Jepang. Perbaikan landasan menggunakan sistem *Pear Steel Plate*, yang selanjutnya meningkatkan panjang landas pacu menjadi 1,2 kilometer pada periode 1942–1947. Pada tahun 1949, dibangun gedung terminal dan menara pengawas penerbangan sederhana berbahan kayu dengan sistem komunikasi berbasis kode *morse*.

Seiring meningkatnya kebutuhan transportasi udara dan pengembangan sektor pariwisata di Bali, Pemerintah Indonesia melaksanakan Proyek Bandara Tuban pada periode 1963–1969. Proyek ini meliputi pembangunan terminal internasional serta perpanjangan landas pacu menjadi 2,7 kilometer dengan tambahan *overrun* masing-masing 100 meter. Proses pengembangan juga mencakup reklamasi pantai sejauh 1,5 kilometer sebagai bagian dari peningkatan kapasitas operasional bandara.

Pelayanan penerbangan internasional secara resmi mulai beroperasi pada tanggal 10 Agustus 1966. Nama bandara kemudian diresmikan menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai pada tanggal 1 Agustus 1969 oleh Presiden Soeharto, sebagai bentuk penghormatan kepada Pahlawan Nasional I Gusti Ngurah Rai. Untuk mengantisipasi pertumbuhan penumpang dan kargo, pada periode

1975–1978 dilakukan pembangunan terminal internasional baru serta penataan ulang fungsi terminal domestik dan fasilitas pendukung lainnya.

Perkembangan historis tersebut menunjukkan bahwa Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki peran penting tidak hanya sebagai simpul transportasi udara nasional dan internasional, tetapi juga sebagai infrastruktur vital dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pariwisata, dan konektivitas wilayah Bali dan Indonesia.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandara Internasional Ngurah Rai, juga dikenal sebagai Bandara Internasional Denpasar dan Bandara I Gusti Ngurah Rai merupakan gerbang utama yang melayani destinasi wisata Bali di Indonesia. Bandara ini terletak 13 km sebelah selatan Denpasar, kota utama di pulau Bali. Ekonomi Bali hampir sepenuhnya bergantung pada pariwisata, dengan berbagai maskapai penerbangan yang melayani rute ke Denpasar terutama dari Asia Tenggara dan Australasia, serta koneksi terbatas ke Eropa dan Timur Tengah. Sejumlah maskapai penerbangan Indonesia menyediakan layanan domestik ke dan dari Denpasar. Bandara ini dimiliki oleh Pemerintah Indonesia dan dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I.

2.2.1 Identitas Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

Adapun identitas dari Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, yaitu:

DATA	INFORMASI
Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
Kode IATA	DPS
Kode ICAO	WADD
Email	dps@angkasapura1.co.id
Telepon	0361751011, 0361751020
Lokasi	Kelurahan Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Bali, sekitar 13 km di selatan pusat kota Denpasar.
Koordinat	08° 44' 51" LS 115° 10' 09" BT
Pengelola	PT Angkasa Pura I (Persero)
Kelas	Non Kelas
Kantor Otoritas	OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV DENPASAR
Penyelenggara	UPT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
Luas Area	269 hektare

Dimensi <i>Runway</i>	45 M x 3.000 M dengan konstruksi perkerasan beton dan aspal, PCN 83/F/C/X/T, dapat digunakan pesawat kelas B 747-400 untuk menempuh jarak setara Denpasar – Tokyo tanpa pembatasan beban.
<i>Operating Hour</i>	04:00 AM – 01.00 AM
Kategori PKP-PK	Kategori 9
AIRNAV Indonesia	Kantor Cabang Denpasar

Tabel 1 Profil Bandar Udara. Sumber Kemenhub



Gambar 2. 6 Maskapai Domestik



Gambar 2. 7 Maskapai Internasional

Saat ini Bandar Udara Bandara Internasional Ngurah Rai Bali telah melayani 12 penerbangan domestik dan 44 penerbangan internasional. Bali bukan hanya salah satu bandara tersibuk di Indonesia, tapi juga memiliki rute yang paling beragam, dan senantiasa mengikuti tren pariwisata dunia yang dinamis.

23 Rute Domestik

- | | | |
|-----------------|----------------|---------------------|
| > Cengkareng | > Tambolaka | > Wakatobi Maranggo |
| > Surabaya | > Solo | > Balikpapan |
| > Lombok Praya | > Halim | > Banjarmasin |
| > Ujung Pandang | > Waingapu | > Sorong |
| > Labuan Bajo | > Kupang | > Manado |
| > Kertajati | > Bima | > Pontianak |
| > Kulon Progo | > Semarang | > Medan |
| > Sumbawa | > Palangkaraya | |

Gambar 2. 8 Rute Domestik

39 Rute Internasional

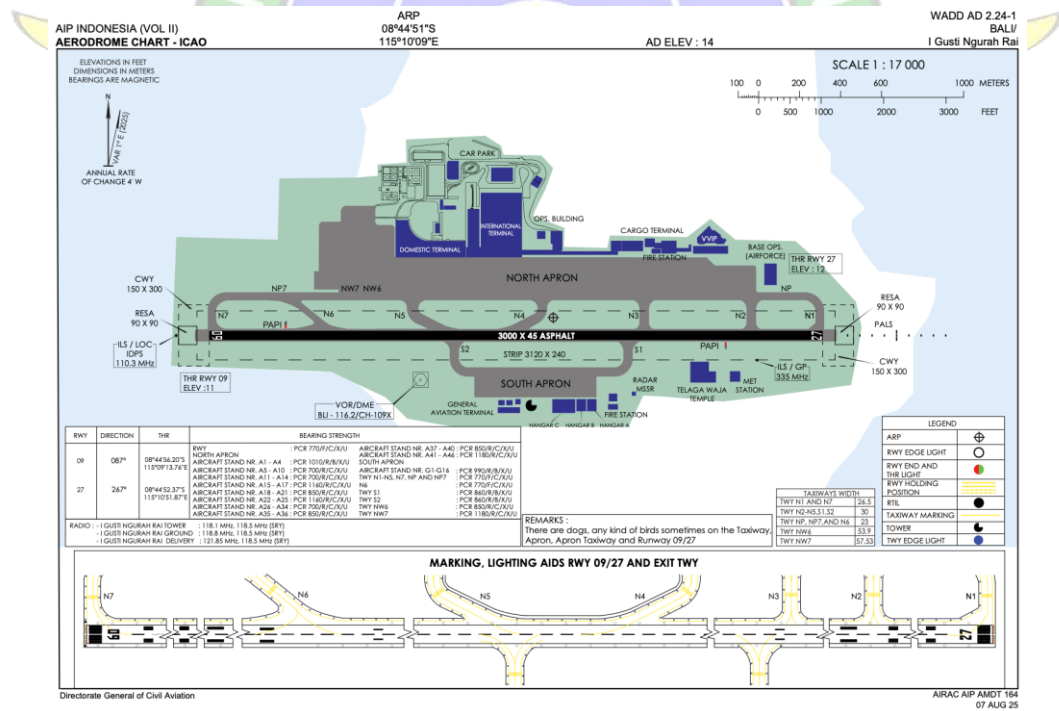
- | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------|
| > Singapore | > Dili | > Tokyo |
| > Kuala Lumpur | > Seoul | > Hangzhou |
| > Perth | > Hongkong | > Shenzhen |
| > Melbourne | > Hanoi | > Fuzhou |
| > Sydney | > Bangkok (Suvarnabhumi) | > Delhi |
| > Bangkok (Don Muang) | > Xiamen | > Bangalore |
| > Ho Chi Minh | > Istambul | > Auckland |
| > Brisbane | > Darwin | > Cambera |
| > Doha | > Guangzhou | > Abu Dhabi |
| > Manila | > Shanghai | > Kinabalu |
| > Adelaide | > Gold Coast | > Moscow |
| > Dubai | > Cairns | > Jedah |
| > Taipe | > Phuket | |
| | > Busan | |

Gambar 2. 9 Rute Internasional

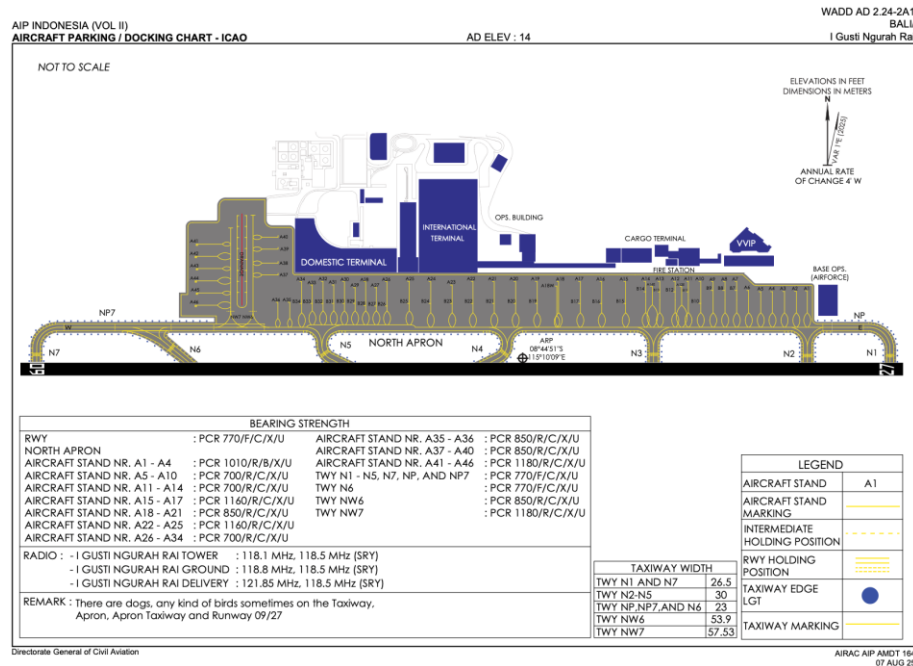


Gambar 2. 10 Rute dan Konektivitas Bali Airport

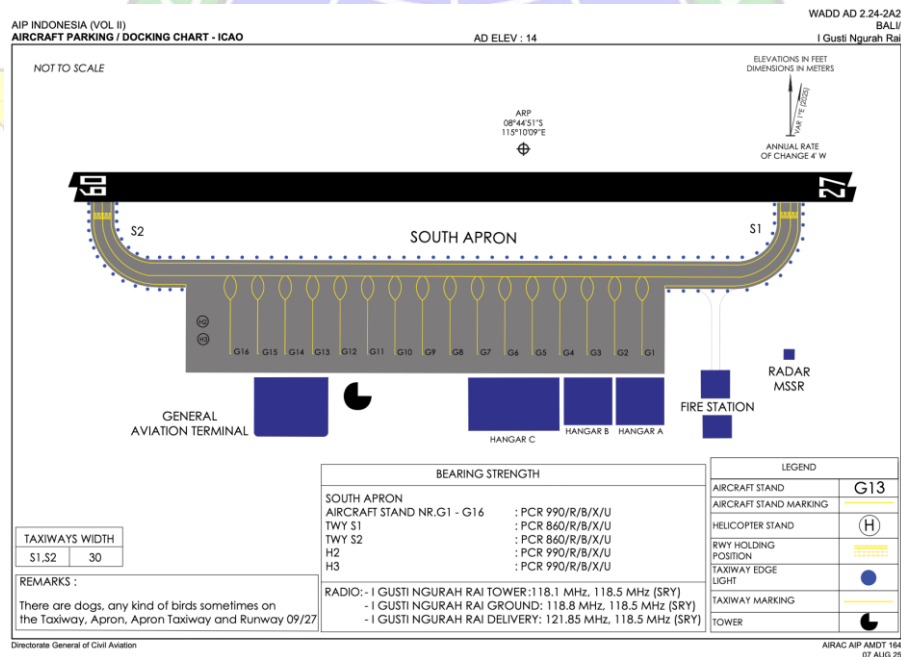
2.2.2 Fasilitas Airside



Gambar 2. 11 Layout Bandara



Gambar 2. 12 Apron Utara



Gambar 2. 13 Apron Selatan

FASILITAS	KETERANGAN
<i>Aerodome Code</i>	4E
<i>Runway Category</i>	Cat I
<i>Dimensi Runway</i>	(3.000 x 45) M
<i>Runway Strip</i>	(3.120 x 300) M
<i>Taxiway</i>	- Perpendicular : 5 - Dimensi : 3x(148,5 x 23) M (600 x 23) M (600x23) M

BAB III

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

3.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

3.1.1 Wilayah Kerja

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, peserta OJT ditempatkan di dua unit operasional. Penulis mengamati secara langsung proses kerja di masing-masing unit, berpartisipasi dalam pelaksanaan tugas harian, serta melakukan wawancara dan diskusi dengan personel terkait untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai prosedur operasional, tantangan yang dihadapi, dan kontribusi setiap unit terhadap keseluruhan sistem operasional bandara. Unit kerja yang ada di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali meliputi:

3.1.1.1 Unit *Aviation Security* (AVSEC)

Unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali merupakan bagian dari PT Angkasa Pura I yang bertugas menjaga keamanan penerbangan dan bandara dari segala bentuk ancaman sesuai standar ICAO Annex 17 dan regulasi Kementerian Perhubungan di KM 39 Tahun 2024, baik terhadap penumpang, pesawat, maupun fasilitas bandara. Sumber daya utamanya meliputi personel bersertifikat, standar operasional prosedur (SOP) di *security check point*, serta dukungan regulasi dari Kementerian Perhubungan dan Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Dengan peran ini, AVSEC menjadi garda terdepan yang menjamin setiap penerbangan dari dan ke Bali berlangsung aman. Unit *Aviation Security* (AVSEC) memiliki struktur pembagian kerja yang terdiri atas lima unit, yaitu:

1. Dokumen

- Membuat dokumen perihal peraturan maupun membarukan tentang peraturan AVSEC.
- Membuat *Manual Book*, *Security 101*, dan pelatihan kepada personel AVSEC.

2. Faskampen (Fasilitas Keamanan Penerbangan)

- Perencanaan, pemeliharaan, dan pengawasan fasilitas keamanan seperti alat *walk-through metal detector*, X-ray, *explosive detectors*, CCTV, patroli.
- Menjamin fasilitas ini beroperasi sesuai standar prosedur keamanan.

3. Investigasi

- Menindaklanjuti temuan atau insiden yang berpotensi mengancam keamanan seperti deteksi barang berbahaya.
- Bagian investigasi bertindak untuk mengevaluasi temuan keamanan dan menetapkan tindakan selanjutnya sesuai standar operasional dalam pengamanan penerbangan.

4. Hospitality

- Memberikan pelayanan dan komunikasi kepada petugas terkait pemeriksaan keamanan secara profesional, sopan, dan informatif.
- Meskipun fokus utama AVSEC adalah keamanan, pelayanan kepada penumpang juga termasuk dalam praktik profesional sesuai prinsip keamanan yang ramah.

5. SDM (Sumber Daya Manusia)

- Manajemen personel AVSEC termasuk pelatihan, pengembangan kompetensi, sertifikasi, dan evaluasi kinerja.
- Melakukan *refresh training & recurrent training* agar personel AVSEC tetap memenuhi standar kompetensi.

3.1.1.2 Unit *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit operasional bandar udara yang bertugas mengatur, mengawasi, dan mengendalikan seluruh aktivitas pergerakan pesawat udara, kendaraan, peralatan, dan personel di area *apron* guna menjamin keselamatan, keamanan, serta kelancaran operasional penerbangan. AMC memastikan seluruh kegiatan *ground handling* dilaksanakan sesuai dengan standar operasional prosedur, ketentuan keselamatan penerbangan, serta koordinasi antarunit terkait di lingkungan bandar udara. Unit *Apron Movement Control* (AMC) memiliki struktur pembagian kerja yang terdiri atas empat unit, yaitu:

1. *Airport Operations Control Center (AOCC)*

Melakukan kegiatan operasional berupa penginputan waktu *block on* dan *block off* pesawat pada sistem *monitoring* penerbangan, pengisian data registrasi pesawat, serta membantu proses *plotting* atau penentuan parkir pesawat. Kegiatan ini bertujuan untuk memastikan ketepatan data operasional penerbangan serta kelancaran pengaturan pergerakan pesawat di area *apron*.

2. *Cargo*

Membantu pengisian formulir berat dan jenis kargo berdasarkan *cargo manifest* yang dikirimkan oleh pihak maskapai penerbangan. Selain itu, juga terlibat dalam kegiatan inspeksi kargo internasional dan domestik guna memastikan kesesuaian muatan dengan dokumen, serta mendukung penerapan aspek keselamatan dan keamanan operasional penerbangan.

3. *Apron Selatan*

Di Apron Selatan, penulis membantu pengawasan dan pengendalian pesawat non-komersial, seperti *private jet*. Kegiatan yang dilakukan meliputi pemantauan parkir pesawat non-komersial serta membantu pelaksanaan inspeksi *apron* untuk memastikan area operasi dalam kondisi aman, tertib, dan sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan.

4. *Apron Utara*

Membantu mengawasi operasional pesawat non-komersial yang berada pada *parking stand* timur hingga barat, mulai dari *parking stand* 1 sampai dengan 46. Selain pengawasan pergerakan dan parkir pesawat, membantu kegiatan inspeksi *apron* guna mengidentifikasi potensi bahaya (*hazard*) yang dapat mengganggu keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.

5. *Aviobridge*

Membantu di *Captain Aviobridge*, yaitu memberikan informasi melalui *Handy Talky* (HT) mengenai keberadaan dan pergerakan pesawat sejak mendekati *landing* hingga parkir. Selain itu, membantu menginformasikan pesawat yang menggunakan fasilitas *aviobridge*, mencatat waktu pemasangan dan pelepasan *aviobridge*, serta membantu proses *docking* dan *undocking* pesawat sesuai dengan prosedur operasional yang berlaku.

3.1.2 Prosedur Layanan

3.1.2.1 Unit Aviation Security (AVSEC)

1. Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*)
 - a. Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara wajib melakukan pengendalian izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) terhadap orang selain penumpang dan kendaraan.
 - b. Izin masuk tersebut berupa:
 - PAS Bandar Udara untuk orang perseorangan.
 - PAS Bandar Udara untuk kendaraan.
 - Kartu identitas awak penerbangan (*ID card crew*) untuk penerbang, personel kabin, dan *flight engineer*.
 - Kartu tanda pengenalan inspektur penerbangan dari Direktur Jenderal.
 - c. Pemeriksaan PAS Orang, meliputi pencocokan wajah dengan foto di PAS, pengecekan masa berlaku, dan kesesuaian area yang diizinkan.
 - d. Pemeriksaan PAS Kendaraan, meliputi pencocokan nomor polisi kendaraan dengan PAS dan pengecekan masa berlaku.
 - e. Pemeriksaan ID Card Crew, meliputi pencocokan wajah, masa berlaku kartu, dan kewajiban memakai seragam dinas.
 - f. Pemeriksaan ID Inspektur, meliputi pencocokan wajah dan masa berlaku kartu
 - g. Tanda izin masuk hanya boleh digunakan pada saat bertugas.
 - h. Pengendalian mengacu pada Peraturan Menteri terkait
2. Pemeriksaan Keamanan Penumpang dan Orang selain Penumpang
 - a. Setiap orang dan barang bawaan yang masuk ke Daerah Keamanan Terbatas wajib melalui pemeriksaan keamanan.
 - b. Penyediaan tempat pemeriksaan khusus orang selain penumpang (*Staff Security Check Point / SSCP*).
 - c. Lokasi SSCP harus terpisah dari PSCP (untuk sistem A, B, D), namun dapat digabung untuk sistem C, E, F, G, H, gedung VIP, dan terminal operasional tertentu.
 - d. Peralatan Minimum SSCP:

1) Sistem A:

- 1 Mesin *X-ray Multiview* dengan fungsi *Threat Image Projection* (TIP) aktif;
- 1 gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector/ WTMD*);
- 2 detektor logam genggam (*Hand Held Metal Detector/ HHMD*);
- Tersedia wadah plastik (*plactic tray*) untuk tempat Barang Bawaan, peralatan elektronik dan barang lainnya yang akan diperiksa mesin *x-ray* dengan jumlah sesuai kebutuhan;
- Sistem komunikasi dengan pimpinan unit keamanan; dan
- *Closed Circuit Television* (CCTV) dengan jumlah sesuai kebutuhan dan dapat mengawasi seluruh area tempat Pemeriksaan Keamanan.

2) Sistem B & D:

- 1 Mesin *X-ray Multiview* dengan fungsi *Threat Image Projection* (TIP) aktif;
- 1 gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector/ WTMD*);
- 2 detektor logam genggam (*Hand Held Metal Detector/HHMD*);
- Tersedia wadah plastik (*plactic tray*) untuk tempat Barang Bawaan penumpang, peralatan elektronik dan barang lainnya yang akan diperiksa mesin *x-ray* dengan jumlah sesuai kebutuhan; dan
- *Closed Circuit Television* (CCTV) dengan jumlah sesuai kebutuhan dan dapat mengawasi seluruh area tempat Pemeriksaan Keamanan.

e. Tata Letak Alat:

- 1) Gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector/ WTMD*) ditempatkan di sebelah mesin *X-ray*;
- 2) Jarak antara gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector/ WTMD*) dan mesin *x-ray* paling dekat 50 cm; dan
- 3) Apabila terdapat lebih dari satu jalur pemeriksaan, maka jarak antara dua gawang detektor logam (*Walk Through Metal Detector/WTMD*) paling dekat 60cm.

- f. Pengujian Harian, peralatan harus diuji (*daily testing*) minimal sekali sehari sebelum dioperasikan.
- g. Personel per Jalur:
 - 1) 1 pengatur lalu lintas orang (*flow controller*);
 - 2) 1 orang operator mesin *x-ray*; dan
 - 3) 1 orang pemeriksa orang dan/atau Barang Bawaan.
- h. Prosedur Pemeriksaan Orang Selain Penumpang:
 - 1) Antri dan menunjukkan identitas/PAS yang sah;
 - 2) Petugas melakukan pencocokan wajah dan masa berlaku;
 - 3) Penolakan masuk dilakukan jika identitas tidak sesuai, masa berlaku habis, atau berpotensi mengganggu ketertiban;
 - 4) Pelepasan jaket, ikat pinggang, jam tangan, dan logam lainnya untuk diperiksa *x-ray* (kecuali peralatan medis permanen dan atribut dinas TNI/POLRI/ASN/Awak Pesawat);
 - 5) Melalui WTMD satu per satu. Jika alarm berbunyi, dilakukan pemeriksaan ulang atau pemeriksaan manual menyeluruh;
 - 6) Pemeriksaan Acak (*Random*): Dilakukan sebesar 10% (1 dari 10 orang) atau menggunakan fitur *random* pada alat. Saat ancaman meningkat, persentase naik menjadi minimal 20%.
- i. Prosedur Pemeriksaan Manual:
 - 1) Izin kepada orang yang diperiksa, dilakukan oleh petugas dengan jenis kelamin yang sama;
 - 2) Pemeriksaan visual untuk rambut pendek; pemeriksaan fisik untuk rambut panjang/gaya tertentu yang dapat menyembunyikan senjata;
 - 3) Pemeriksaan area payudara dilakukan secara efisien namun sopan;
 - 4) Perhatian khusus pada lekuk tulang punggung, ketiak, ikat pinggang, dan selangkangan;
 - 5) Sepatu hanya dilepas jika dibutuhkan atau diduga menyembunyikan sesuatu;
 - 6) Petugas wajib mengucapkan terima kasih setelah selesai.
- j. Pemeriksaan HHMD:

- 1) Dapat dilakukan oleh petugas dengan jenis kelamin berbeda;
- 2) Jarak alat ke tubuh 3-5 cm, bergerak searah jarum jam dari kepala ke seluruh tubuh;
- 3) Jika berbunyi, pastikan sumber bunyi dan periksa benda penyebabnya. Jika tidak ditemukan, lakukan pemeriksaan manual.

k. Prosedur Pemeriksaan Barang Bawaan:

- 1) Pemisahan laptop dan barang elektronik besar ke dalam *tray*;
- 2) Ketentuan Khusus:
 - *Power bank* awak pesawat: Maksimal 100 Wh (100-160 Wh wajib koordinasi).
 - Cairan, *aerosol*, *gel* (LAGs) untuk internasional: Maksimal 100 ml per kemasan.
- 3) Keputusan Operator *X-ray*
Aman, mencurigakan (perlu manual), atau berbahaya (indikasi bom: hentikan konveyor dan hubungi polisi);
- 4) Pemeriksaan Manual Barang
Dilakukan dengan izin dan disaksikan pemilik. Periksa ritsleting, kantong, dan pakaian yang terlipat;
- 5) Perangkat Elektronik
Jika tidak lewat *X-ray*, pemilik wajib menghidupkan dan mengoperasikannya di bawah pengawasan petugas.

l. Pemeriksaan Bahan Peledak (*Explosive Trace Detector* / ETD)

- 1) Verifikasi Status Pemeriksaan
Sebelum diperiksa dengan ETD, petugas harus memastikan bahwa orang (selain penumpang) dan barang bawaan tersebut telah melewati tahap pemeriksaan keamanan awal.
- 2) Ketentuan Pengambilan Sampel:
 - Individu
Sampel diambil langsung dari area telapak tangan penumpang.
 - Barang

Sampel diambil pada bagian permukaan barang yang paling sering disentuh atau dipegang.

3) Standar Operasional

Penggunaan perangkat pendeteksi bahan peledak wajib dilakukan secara disiplin sesuai dengan prosedur teknis yang berlaku.

4) Protokol Temuan Positif

Jika alat mendeteksi adanya kandungan bahan peledak, operator harus segera melapor kepada pengawas (*supervisor*). Selanjutnya, pengawas akan melakukan koordinasi lebih lanjut dengan pihak atau instansi berwenang terkait.

m. Barang Dilarang (*Prohibited Items*) untuk Pekerja

1) Wajib izin tertulis dari Kepala Bandar Udara dan hanya untuk peralatan kerja;

2) Barang dicatat saat masuk dan dicocokkan saat keluar.

3) Orang selain penumpang yang membawa senjata api

- Wajib melapor, memiliki izin sah, dan menitipkan senjata di loker penyimpanan;
- Loker harus kuat, aman, dan di bawah pengawasan petugas AVSEC;
- Senjata wajib diambil dalam 24 jam; jika tidak, diserahkan ke aparat berwenang.

3. Pemeriksaan Kendaraan

a. Setiap kendaraan, muatan, dan penumpang yang masuk SRA wajib diperiksa;

b. Meliputi pemeriksaan izin masuk, fisik kendaraan, orang, dan muatan;

- Pengecualian Pemeriksaan Muatan

Kargo/pos yang telah diperiksa *Regulated Agent*, catering/perbekalan yang telah divalidasi maskapai, dan barang *merchandise* yang telah divalidasi pengelola bandara.

c. Izin masuk kendaraan ditempatkan di kaca depan sebelah kiri;

d. Area Pemeriksaan:

- Kondisi Normal

Bagasi, bagian bawah mobil, kantong pintu, *sun visor*, dasbor, bawah kursi, dan karpet pedal gas.

- Kondisi Rawan (Kuning)

Seluruh area kendaraan tanpa terkecuali.

4. Penanganan Bagasi Tidak Teridentifikasi & Objek Mencurigakan

a. Langkah Keamanan:

- Isolasi daerah sekitar temuan;
- Dilarang menyentuh atau memindahkan barang;
- Pemeriksaan visual dan pengecekan rekaman CCTV;
- Jika positif mengandung peledak berdasarkan alat ETD, segera lapor instansi berwenang.

5. Pemeriksaan Jasa Boga, Persediaan, Perbekalan, dan Barang Dagangan

a. Wajib dilakukan pemeriksaan sebelum masuk SRA.

b. Prosedur Validasi

- Untuk yang sudah divalidasi

Cek keutuhan segel plastik *solid* pada kendaraan dan periksa dokumen pengiriman.

- Untuk yang tidak divalidasi

Wajib dilakukan pemeriksaan keamanan penuh.

3.1.2.2 Unit Apron Movement Control (AMC)

1. Pengendalian Pergerakan Pesawat Udara

Apron Movement Control(AMC) melaksanakan pengawasan terhadap seluruh pergerakan pesawat udara di area *apron* agar sesuai dengan ketentuan *stand allocation* dan prosedur operasional yang berlaku. Pengawasan dilakukan pada kegiatan parkir pesawat, *pushback*, serta *towing* dengan berkoordinasi bersama *Air Traffic Control* (ATC), *ground handling*, dan *operator* penerbangan guna mencegah terjadinya gangguan keselamatan penerbangan.

2. Pengendalian Kendaraan dan Peralatan

Apron Movement Control (AMC) melakukan pengawasan terhadap kendaraan operasional dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di area apron. Seluruh kendaraan dan peralatan harus memiliki izin operasi serta

dioperasikan oleh personel yang kompeten. Dalam hal ditemukan potensi bahaya, AMC berwenang menghentikan sementara kegiatan kendaraan atau peralatan tersebut demi menjaga keselamatan penerbangan.

3. Pengawasan Keselamatan Area *Apron*

Apron Movement Control (AMC) melaksanakan pengawasan rutin terhadap kondisi *apron* untuk mengidentifikasi potensi bahaya, antara lain keberadaan *Foreign Object Debris* (FOD), tumpahan bahan bakar, serta kondisi fasilitas *apron*. Setiap temuan potensi bahaya dicatat dan dilaporkan sesuai dengan ketentuan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*/SMS) bandar udara.

4. Pencegahan *Apron Incursion*

Dalam rangka mencegah terjadinya *apron incursion*, AMC memastikan bahwa hanya personel, kendaraan, dan peralatan yang memiliki izin yang diperbolehkan memasuki area *apron*. Pengawasan dilakukan terhadap kepatuhan prosedur serta akses masuk ke area pergerakan pesawat guna meminimalkan risiko keselamatan penerbangan.

5. Koordinasi Operasional

Pelaksanaan tugas *Apron Movement Control* (AMC) dilakukan melalui koordinasi dengan unit terkait, antara lain *Air Traffic Control* (ATC), *Aviation Security* (AVSEC), *ground handling*, *operator* penerbangan, serta unit PKP-PK apabila diperlukan, guna menjamin kelancaran dan keselamatan operasional bandar udara.

6. Pelaporan dan Dokumentasi

Setiap kegiatan operasional, kejadian, maupun penyimpangan prosedur di area *apron* dicatat dan dilaporkan secara tertulis oleh *Apron Movement Control* (AMC) kepada manajemen bandar udara dan unit terkait sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pelaporan ini merupakan bagian dari upaya peningkatan keselamatan penerbangan secara berkelanjutan.

3.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

3.2.1 Jadwal Kegiatan Unit *Aviation Security* (AVSEC)

JADWAL DINAS OJT POLTEKBANG SUB DAN DJJ 01 DESEMBER 2025 - 09 JANUARI 2026

NO	KETERANGAN	1	2	3	4	5	8	9	10	11	12	15	16	17	18	19
1																
2	SDM	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3
3	DOKUMEN	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1
4	FASKAMPEM	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4
5	INVESTIGASI	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5
6	HOSPITALITY	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2

TIM 1
 FIRMAN NAUVAL RAMADHAN
 NI KADEK YOTHA ADITYA M.
 RIZKY ARDIAN WIJAYA

TIM 2
 GALIH ISMI AMELIA PUTRI
 I GUSTI NGURAH PRADNYA
 KOMANG TYARA WULANDARI

TIM 3
 M. HUSEIN AL. AMIN
 MICHAEL SURANTA SITEPU
 DESI KHAIRANI BR SEMBRING

TIM 4
 SHANDY SYAHINDRA
 SHERLY PUSPITA MAHARANI
 YOPYLATUL MAHMUDAH

TIM 5
 ALFONSUS JERENG
 AURELIUS CESAR LASTO YOTENI
 CHRARENUM RAMSES F.B
 JANUARISKY YULIANA PIAHAAR
 KADIR JAILANI TEMONGMERE

Gambar 3. 1 Jadwal di Unit AVSEC

3.2.2 Jadwal Kegiatan Unit *Apron Movement Control* (AMC)

JADWAL DINAS POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA CURUG DAN POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA															
BULAN JANUARI 2026															
BANDARA UDARA I GUSTI NGURAH RAI BALI															
TANGGAL/ KHARI	ADCC			APRON SELATAN			PENEPMATAN QJT			AYOBRIDGE			CARGO		
	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
13	Syifa Aditia Prama,	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri,	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri
14	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri	Syifa Aditia Prama	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu	Bagus Hidayat Cahyo	Ni Wayan Gasela Mandala Putri
15	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri	Syifa Aditia Prama	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu	Bagus Hidayat Cahyo
16	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri	Syifa Aditia Prama	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu
17	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri	Syifa Aditia Prama	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra
18	Shandy Syahindra	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri	Syifa Aditia Prama	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring
19	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	- I Gede Tantra Jaya, Michael Suranta Sitepu	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri	- Ni Wayan Santika Yoni, Galih Ismi Amelia Putri	Syifa Aditia Prama	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah
20	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu			Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	
21	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	
22	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya
23	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari
24	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan
25	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M
26	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin
27	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani
28		Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya
29	Galih Ismi Amelia Putri		Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri
30		Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu		Galih Ismi Amelia Putri
31			Galih Ismi Amelia Putri	Riky Andrian Wijaya	Sherly Puspita Maharani	M. Husein Al Amin	Ni Kadek Yotcha Aditya M	Firman Nauval Ramadhan	Komang Tyara Wulandari	I Gusti Ngurah Pradnya	Yopylatul Mahmudah	Desi Khairani Br. Sembring	Shandy Syahindra	Michael Suranta Sitepu	
KETERANGAN : PS : PAGI SANG (07.00-13.00 WITA) M : MALAM (19.00-00.00 WITA)															

KETERANGAN :
 PS : PAGI SIANG (07.00-13.00 WITA)
 M : MALAM (19.00-01.00 WITA)
 L : LIBUR

NB:
 1. PENEMPATAN APRON SELATAN MENYESUAIKAN DENGAN PERSONIL AMC YANG AKAN BERTUGAS DI APRON SELATAN.
 2. JIKA TIDAK BERTUGAS DI APRON SELATAN MAKA SECARA OTOMATIS BERTUGAS DI APRON UTARA

Gambar 3. 2 Jadwal di Unit AMC

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara, yang sering disebut sebagai bandara, merupakan kawasan yang memiliki batas-batas tertentu di daratan dan/atau perairan. Kawasan ini dirancang secara khusus untuk mendukung berbagai aktivitas penerbangan, seperti pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya (Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Definisi yuridis ini menegaskan bahwa bandar udara bukan hanya infrastruktur fisik, melainkan ekosistem terintegrasi yang memastikan operasi penerbangan aman dan efisien, sekaligus menjadi simpul vital dalam sistem transportasi nasional yang mendukung mobilitas manusia dan barang.

Dalam konteks kebandarudaraan, bandar udara berfungsi menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo, serta pos, sambil mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah (Pasal 1 angka 31). Perencanaan bandar udara harus selaras dengan tatanan kebandarudaraan nasional yang mempertimbangkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, kondisi geografis, keterpaduan multimoda, serta kelestarian lingkungan (Pasal 1 angka 32). Dengan demikian, bandar udara tidak hanya melayani fungsi operasional, tetapi juga strategis dalam mewujudkan Wawasan Nusantara dan ketahanan ekonomi melalui konektivitas transportasi yang terpadu.

3.3.2 Keamanan Penerbangan (*Aviation Security*)

Keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1). keamanan penerbangan merupakan upaya untuk melindungi seluruh kegiatan penerbangan dari tindakan melawan hukum. Keamanan penerbangan diwujudkan melalui penerapan sistem yang terintegrasi, meliputi sumber daya manusia yang kompeten, fasilitas keamanan yang memadai, serta prosedur dan tata cara

pemeriksaan yang jelas dan terstandar. Pengaturan keamanan penerbangan dalam undang-undang ini bertujuan untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat, pesawat udara, serta fasilitas bandar udara agar penyelenggaraan penerbangan dapat berlangsung secara aman, tertib, dan lancar.

Fungsi utama keamanan penerbangan adalah menjaga keselamatan penumpang, awak pesawat, personel bandara, serta melindungi fasilitas dan operasional penerbangan dari ancaman keamanan. Oleh karena itu, personel AVSEC bertugas mengatur alur pemeriksaan, memeriksa identitas dan dokumen perjalanan, serta mengoperasikan peralatan pemeriksaan seperti mesin *X-ray*, *walk-through metal detector*, dan *hand-held metal detector*. Selain itu, AVSEC juga bertanggung jawab memberikan arahan kepada penumpang selama proses pemeriksaan, mengelola antrean, serta melakukan pemeriksaan lanjutan secara manual apabila ditemukan indikasi benda mencurigakan.

3.3.3 Pemeriksaan Keamanan (*Security Screening*)

Menurut KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, Pemeriksaan keamanan adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi senjata, bahan peledak atau peralatan berbahaya, bahan (*articles*) atau zat berbahaya yang mungkin digunakan untuk melakukan Tindakan Melawan Hukum (*Act of Unlawful Interferences*). Pemeriksaan keamanan dilaksanakan terhadap penumpang, awak pesawat, bagasi kabin, bagasi tercatat, serta barang dan kargo sebelum memasuki Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) bandar udara. Pelaksanaan kegiatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh objek yang masuk ke area operasional penerbangan telah memenuhi standar keamanan, sehingga risiko gangguan terhadap keselamatan penerbangan dapat diminimalkan sejak tahap awal.

Dalam pelaksanaannya, pemeriksaan keamanan dilakukan oleh personel *Aviation Security* (AVSEC) yang memiliki kompetensi dan sertifikasi sesuai ketentuan yang berlaku, dengan memanfaatkan peralatan keamanan penerbangan seperti mesin *X-ray*, *walk-through metal detector*, *hand held metal detector*, serta peralatan pendeteksi bahan peledak. Pemeriksaan ini merupakan bagian dari implementasi Program Keamanan Penerbangan Nasional yang dilaksanakan secara

konsisten dan berkesinambungan sesuai standar nasional dan ketentuan internasional ICAO Annex 17.

3.3.4 Barang Dilarang (*Prohibited Items*)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, *prohibited items* adalah barang, benda, atau zat yang dilarang untuk dibawa oleh penumpang, awak pesawat, atau dimasukkan ke dalam pesawat udara karena dapat digunakan untuk melakukan Tindakan Melawan Hukum dan membahayakan keamanan serta keselamatan penerbangan.

Daftar *prohibited items* dalam KM 39 Tahun 2024 mencakup kategori barang yang dilarang dibawa oleh penumpang atau awak pesawat ke dalam kabin maupun bagasi terdaftar, karena berpotensi membahayakan keamanan penerbangan. Ketentuan tersebut berlaku pada area wajib *screening* dan menjadi acuan bagi personel keamanan penerbangan untuk mendeteksi, menolak, atau menangani barang sesuai klasifikasinya. Barang-barang tersebut meliputi:

1. Bahan Peledak (*Explosive*)
2. Senjata (*Weapon*)
3. Peralatan Berbahaya (*Dangerous Device*)
4. Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*)

Ketentuan *prohibited items* dalam KM 39 Tahun 2024 mewajibkan bahwa setiap temuan barang terlarang harus ditindaklanjuti sesuai prosedur keamanan penerbangan, yaitu dilakukan pemeriksaan, pemisahan, pendokumentasian, dan pelaporan oleh *Aviation Security* (AVSEC). Barang tertentu dapat diizinkan masuk apabila memenuhi persyaratan khusus seperti batasan volume, kemasan, status medis, sertifikasi, atau perizinan tertentu, sementara barang lainnya wajib ditolak atau dimusnahkan sesuai regulasi dan standar ICAO Annex 17.

3.3.5 Digitalisasi

Menurut KBBI, digitalisasi diartikan sebagai proses penerapan atau penggunaan sistem berbasis digital. Digitalisasi merupakan proses mengubah dokumen fisik ke dalam bentuk elektronik sebagai bagian dari transisi menuju sistem digital. Dengan demikian, digitalisasi memberikan perubahan dari metode

kerja manual menjadi metode modern melalui penerapan teknologi digital, termasuk transformasi dari sistem *offline* ke *online* serta dari dokumen berbasis kertas ke format komputer. Proses ini turut ditunjukkan oleh kemajuan jaringan, perubahan cara berkomunikasi, serta penyesuaian gaya hidup masyarakat. Secara umum, Vial (2021) memandang digitalisasi sebagai pemanfaatan teknologi digital untuk meningkatkan kinerja suatu entitas melalui perubahan mendasar dalam aspek informasi, komunikasi, komputasi, dan konektivitas.

Adapun *platform* yang digunakan dalam pelaksanaan digitalisasi laporan harian petugas keamanan bandara terdiri atas:

1. *QR Code*

Merujuk pada dokumen yang diunggah, *QR Code* digunakan sebagai media akses menuju *Google Form Notification Letter digital*. *QR Code* ditempatkan secara permanen pada ruang rekonsiliasi bagasi TSA untuk memudahkan petugas mengisi data temuan secara langsung. Dengan sistem ini, petugas cukup memindai *QR Code* melalui perangkat seluler untuk mengakses formulir tanpa perlu menggunakan dokumen cetak. Sistem ini mendukung percepatan proses penginputan data, mengurangi risiko kesalahan pencatatan, serta memperkuat implementasi konsep *paperless airport*.

2. *Form / Google Form*

Berdasarkan dokumen yang telah diunggah, *Google Form* merupakan *platform* pencatatan digital yang berfungsi menggantikan *Notification Letter* berbasis kertas. Formulir digital ini memuat informasi lengkap mengenai identitas penumpang, kategori bagasi TSA, jenis *prohibited items*, waktu dan lokasi pemeriksaan, serta tanda tangan digital petugas AVSEC. Data yang diinput melalui *Google Form* akan tersimpan otomatis pada *Google Spreadsheet*, kemudian sistem mengirimkan notifikasi langsung ke *email* penumpang.

3. *Google Spreadsheet*

Media pengelolaan data berbasis tabel yang memungkinkan analisis data terstruktur melalui kolom, baris, serta pemanfaatan rumus otomatis. *Google Spreadsheet* dapat diakses dari berbagai perangkat, terhubung dengan

Microsoft Excel, dan berfungsi sebagai pusat data terintegrasi dalam pengembangan aplikasi berbasis *mobile* maupun *web*.

4. *Google Mail (Gmail)*

Layanan *email* berbasis *web* dengan kapasitas penyimpanan 15 GB dan fitur pencarian pesan cepat, berfungsi sebagai sarana pengiriman dan penerimaan pesan elektronik antar pengguna internet. Dalam sistem digitalisasi ini, *Gmail* berperan untuk mengirimkan *Notification Letter* digital secara otomatis kepada penumpang.

5. *Google Drive (GDrive)*

Layanan penyimpanan *cloud* yang digunakan untuk menyimpan, mengelola, dan mengakses berbagai jenis *file* secara *online*. *Google Drive* terintegrasi dengan layanan *Google* lainnya seperti *Spreadsheet*, *Docs*, dan *Gmail*, sehingga mendukung efektivitas kolaborasi serta pengelolaan data.

3.3.6 **Bagasi TSA**

Bagasi TSA merupakan sistem keamanan terpadu yang dikelola oleh *Transportation Security Administration* (lembaga keamanan transportasi Amerika Serikat) yang kini menjadi standar emas bagi keamanan penerbangan internasional (TSA, n.d.). Di tahun 2025, konsep bagasi TSA telah berevolusi menjadi sebuah prosedur yang menggabungkan penggunaan teknologi penguncian khusus dengan aturan ketat mengenai isi barang bawaan untuk menjamin keselamatan seluruh penumpang.

Keamanan ini dimulai dari penggunaan Gembok TSA (*TSA-Approved Lock*), yaitu sistem penguncian koper yang ditandai dengan logo berlian merah. Penggunaan gembok ini sangat krusial karena memberikan akses kepada petugas keamanan untuk melakukan pemeriksaan fisik terhadap isi koper menggunakan kunci master khusus tanpa perlu merusak perangkat kunci atau koper Anda. Jika koper yang dicurigai menggunakan gembok biasa, petugas memiliki wewenang hukum untuk membukanya secara paksa guna memastikan keamanan pesawat.

Memasuki kabin pesawat di tahun 2025, setiap penumpang wajib mematuhi Aturan 3-1-1 untuk barang cair, yaitu membawa cairan dalam wadah maksimal 100 ml yang dimasukkan ke dalam satu kantong plastik bening berkapasitas satu liter.

Meskipun teknologi pemindai CT 3D terbaru di beberapa bandara mulai mengizinkan cairan tetap berada di dalam tas, aturan 100 ml ini tetap menjadi standar global. Pengecualian hanya diberikan untuk barang medis penting, susu bayi, dan formula yang harus dilaporkan secara terpisah saat pemeriksaan. Selain cairan, TSA memberikan perhatian khusus pada sumber energi dan teknologi. Seluruh baterai lithium cadangan dan *power bank* wajib dibawa ke dalam kabin (*checkin baggage*) dan dilarang keras masuk ke bagasi terdaftar karena risiko kebakaran di ruang kargo yang sulit terdeteksi.

3.3.7 Notification Letter

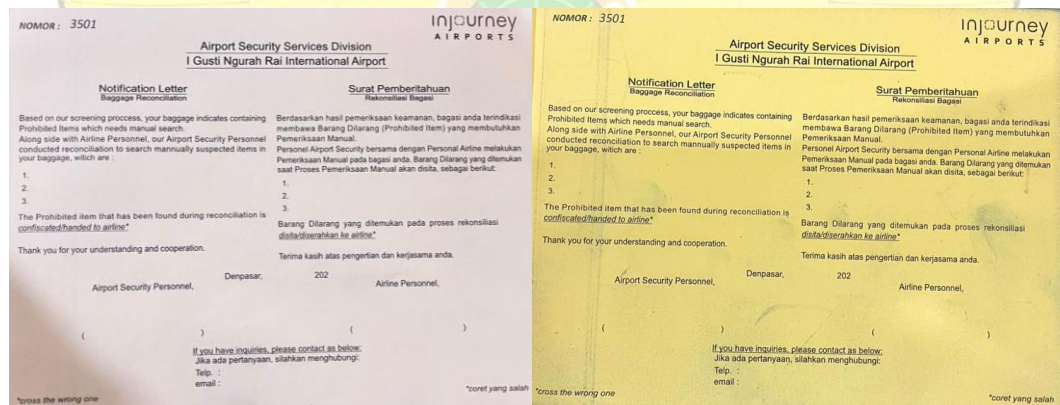
Notice of Baggage Inspection, yang lebih sering dikenal sebagai *Notification Letter* di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, adalah dokumen resmi dari *Transportation Security Administration* (TSA) yang berfungsi sebagai standar transparansi keamanan penerbangan global (TSA, n.d.). Surat ini menginformasikan bahwa otoritas berwenang telah membuka dan memeriksa isi bagasi terdaftar (*checked baggage*) anda. Prosedur ini dilakukan setelah mesin pemindai *x-ray* atau CT mendeteksi objek mencurigakan yang memerlukan verifikasi fisik, atau sebagai bagian dari pemeriksaan keamanan acak.

Alur penempatan surat ini dimulai segera setelah penumpang menyerahkan tas di konter *check-in*. Bagasi melewati sistem pemindaian otomatis, dan jika ada potensi ancaman, sistem akan memisahkan tas tersebut ke jalur pemeriksaan manual. Di area pemeriksaan fisik, petugas TSA membuka koper di bawah pengawasan CCTV. Di sinilah penggunaan gembok bersertifikasi TSA menjadi krusial, petugas dapat menggunakan kunci *master universal* untuk membuka koper tanpa merusak, sementara gembok standar non-TSA berisiko dipotong paksa demi keamanan. Setelah inspeksi selesai, petugas wajib mengambil selebar *notification letter* resmi yang berisi rincian pemeriksaan dan menyisipkannya tepat di bagian atas isi koper agar mudah terlihat. Tas kemudian ditutup kembali, dikirim ke maskapai, dan dimuat ke pesawat. Penumpang akan menemukan *notification letter* ini saat mengambil koper di area *baggage claim* bandara tujuan.

3.4 Permasalahan Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Divisi *Aviation Security* (AVSEC) pada Terminal Keberangkatan Internasional Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, diketahui bahwa sistem pemberitahuan kepada penumpang terkait temuan *prohibited items* pada pemeriksaan bagasi TSA masih menggunakan *Notification Letter* dalam bentuk dokumen cetak berbasis kertas. Sistem tersebut telah berjalan sesuai prosedur keamanan penerbangan yang berlaku, namun dalam pelaksanaannya masih ditemukan beberapa kendala.

Notification Letter pada gambar terdiri dari dua rangkap dengan fungsi yang berbeda. *Notification Letter* berwarna putih diletakkan di dalam koper atau bagasi penumpang setelah petugas *Aviation Security* (AVSEC) melakukan pengambilan *prohibited item* pada proses pemeriksaan bagasi TSA. Surat ini berfungsi sebagai pemberitahuan resmi kepada penumpang bahwa di dalam bagasinya telah ditemukan barang yang dilarang, sehingga penumpang mengetahui alasan dilakukannya pembukaan dan pemeriksaan bagasi tanpa kehadiran pemilik.



Gambar 3. 3 *Notification Letter*

Sementara itu, *Notification Letter* berwarna kuning disimpan oleh pihak AVSEC sebagai dokumen pegangan dan arsip internal. Lembar ini digunakan sebagai bukti administrasi atas tindakan pengamanan yang telah dilakukan, serta menjadi bagian dari dokumentasi dan pelaporan temuan keamanan penerbangan. Penggunaan *Notification Letter* berbasis kertas menyebabkan keterlambatan penyampaian informasi kepada penumpang, karena pemberitahuan baru diterima setelah penumpang membuka bagasi di bandara tujuan. Selain itu, penggunaan sistem manual berbasis kertas menambah beban kerja petugas AVSEC dalam

proses pencatatan, pengarsipan, dan pengelolaan data temuan keamanan. Proses tersebut memerlukan waktu dan ketelitian lebih, serta menyulitkan dalam hal penelusuran kembali dan rekapitulasi data apabila diperlukan untuk keperluan evaluasi atau audit keamanan.



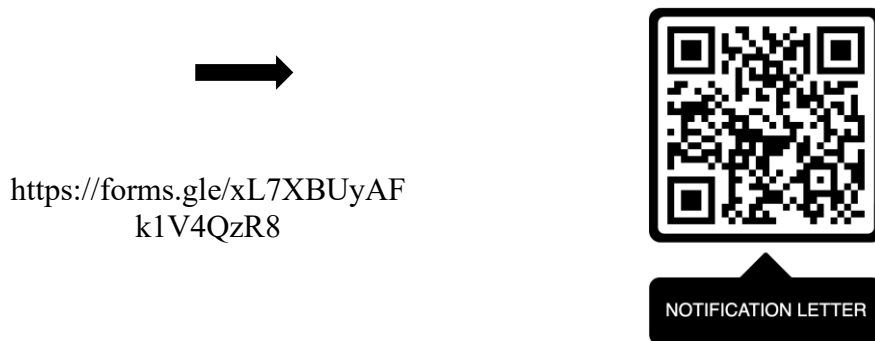
Gambar 3. 4 *Notification Letter* yang berserakan

Dari sisi operasional dan anggaran, penggunaan dokumen cetak secara berkelanjutan berdampak pada peningkatan biaya, seperti pengadaan kertas, tinta, dan sarana pendukung lainnya. Kondisi ini juga belum sejalan dengan arah kebijakan transformasi digital dan penerapan konsep *paperless airport* yang direkomendasikan oleh organisasi penerbangan internasional.

Berdasarkan permasalahan tersebut, diperlukan upaya perbaikan melalui penerapan sistem *notification letter* berbasis digital yang mampu meningkatkan kecepatan penyampaian informasi, menyederhanakan sistem kerja AVSEC, serta mendukung efisiensi anggaran dan pengelolaan data keamanan penerbangan di Terminal Keberangkatan Internasional Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali.

3.5 Penyelesaian Masalah

Sebagai upaya penyelesaian permasalahan tersebut, diusulkan penerapan digitalisasi *notification letter* berbasis *QR Code* yang terintegrasi dengan *Google Form* (GForm). Sistem ini dirancang untuk menggantikan *notification letter* fisik dengan *notification letter digital* yang dapat diakses dan diisi langsung oleh petugas AVSEC pada saat proses rekonsiliasi bagasi TSA.



Gambar 3. 5 *Notification Letter* yang berupa QR Code

QR Code yang terhubung ke Google Form ditempatkan secara permanen di ruang rekonsiliasi bagasi sebagai titik operasional pengisian data temuan. Setelah *prohibited items* diambil dan ditangani sesuai ketentuan, petugas AVSEC mengisi *notification letter digital* melalui Google Form yang diakses menggunakan QR Code.

NOTIFICATION LETTER
AIRPORT SECURITY SERVICES DIVISION
I GUSTI NGURAH RAI INTERNATIONAL AIRPORT

contohbandara@gmail.com [Ganti akun](#)

Nama, alamat email, dan foto yang terkait dengan Akun Google Anda akan direkam saat Anda mengupload file dan mengirimkan formulir ini

* Menunjukkan pertanyaan yang wajib diisi

NOTIFICATION LETTER BAGGAGE RECONCILIATION
Based on our screening process, your baggage indicates containing Prohibited item which needs manual search. Along side with Airline Personnel, our Airport Security Personnel conducted reconciliation to search manually suspected items in your baggage.

INSPECTION TIME *
Tanggal Waktu
dd/mm/yyyy

AIRPORT SECURITY PERSONNEL NAME *
Jawaban Anda

AIRPORT SECURITY PERSONNEL SIGNATURE *
Upload 1 file yang didukung: PDF, document, drawing, atau image. Maks 10 MB.
[Tambahkan file](#)

AIRLINE
☐ PT JAS AIRPORT SERVICES
☐ PT GAPURA ANGKASA
☐ LION GROUP
☐ CELEBI

AIRLINE EMAIL
☐ airlineemail01@gmail.com

GROUND HANDLING PERSONNEL NAME *
Jawaban Anda

PROOF OF GROUND HANDLING PERSONNEL IDENTITY *
Upload 1 file yang didukung: PDF, document, drawing, atau image. Maks 10 MB.
[Tambahkan file](#)

PASSANGER NAME *
Jawaban Anda

PASSANGER EMAIL *
Jawaban Anda

PROHIBITED ITEMS HAVE BEEN FOUND
example:
1. MATCHES
2. POWERBANK
3. etc
Jawaban Anda

PROHIBITED ITEMS PHOTO
Upload 1 file yang didukung: PDF, document, drawing, atau image. Maks 10 MB.
[Tambahkan file](#)

THE PROHIBITED ITEMS THAT HAS BEEN FOUND DURING RECONCILIATION IS
☐ CONFISCATED
☐ HANDLED TO AIRLINE

Thank you for your understanding and cooperation.
If you have inquiries, please contact as below:
Telp. : 172
Email : dps@angkasapura1.co.id

Kirim Kosongkan formulir

Gambar 3. 6 GForm Pengisian *Notification Letter*

Sebagai bentuk penguatan aspek legalitas dan akuntabilitas petugas, dalam sistem digital ini juga diterapkan tanda tangan digital bagi personel AVSEC. Setiap petugas yang bertugas diwajibkan memiliki tanda tangan digital resmi yang telah didaftarkan sebelumnya. Tanda tangan digital tersebut diunggah pada bagian *Aviation Security Personnel Signature* di dalam *Google Form* sebagai pengganti tanda tangan manual. Dengan demikian, setiap pengisian *Notification Letter digital* tetap memiliki kekuatan administratif dan dapat dipertanggungjawabkan secara profesional.



Gambar 3. 7 Tanda Tangan Manual Menjadi Tanda Tangan Barcode

Data hasil pemeriksaan tersimpan otomatis dalam sistem basis data (*spreadsheet*) dan mudah dibuka pada setiap waktu.

Gambar 3. 8 Tampilan Spreadsheet

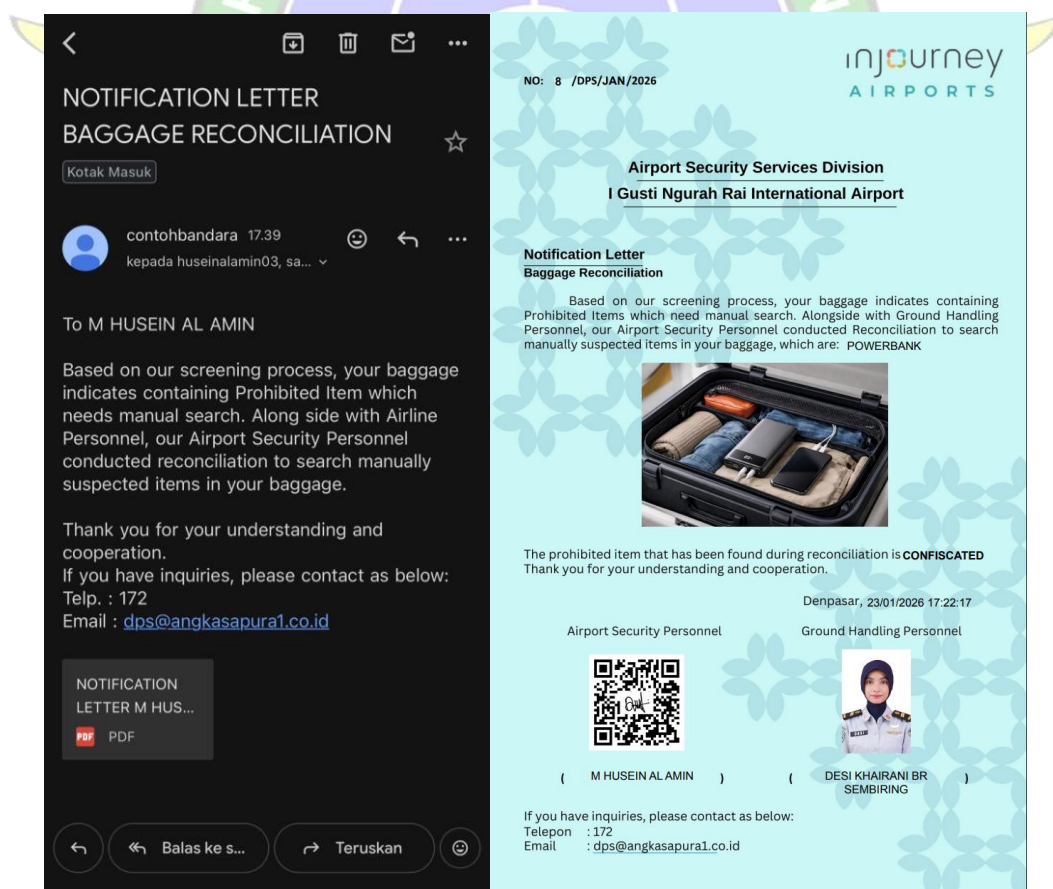
Setelah dari *spreadsheet* maka dilakukan integrasi sistem antara *Google Spreadsheet* dengan *add-on Autocrat* untuk mengotomatisasi pembuatan dokumen. *Autocrat* dikonfigurasi untuk mengambil data dari setiap baris *spreadsheet* sebagai sumber informasi, kemudian mencocokkannya dengan *template surat notification letter* yang telah dibuat pada *Google Docs*.

Setiap kolom pada *spreadsheet* dipetakan ke bagian isi surat, seperti data penerbangan, identitas penumpang, serta rincian temuan *prohibited items*. Setelah

proses pemetaan selesai, sistem diatur agar setiap data baru yang masuk melalui *Google Form* secara otomatis memicu proses *merge* pada *Autocrat*.

Hasil dari proses tersebut adalah dokumen *notification letter* dalam format PDF yang dihasilkan secara otomatis seperti di gambar. *notification letter* dalam bentuk PDF memuat informasi penting, antara lain nomor surat, identitas bandara, judul surat, penjelasan proses pemeriksaan bagasi (*baggage reconciliation*), jenis *prohibited item* yang ditemukan, serta tindakan yang diambil oleh petugas *Aviation Security*. Selain itu, dokumen juga dilengkapi dengan bukti visual berupa foto temuan barang terlarang, identitas personel terkait, tanda tangan digital, serta *QR Code* sebagai bentuk verifikasi dokumen.

PDF *notification letter* tersebut kemudian dikirimkan secara otomatis melalui *email* kepada penumpang dan pihak maskapai penerbangan. Dengan demikian, pihak terkait dapat menerima dokumen resmi secara cepat, akurat, dan terdokumentasi dengan baik tanpa perlu proses pengiriman manual.



Gambar 3. 9 *Notification Letter* yang Terkirim ke *Email* dalam pdf

Formulir digital ini berfungsi sebagai dokumen resmi pengganti *notification letter* kertas, yang memuat data operasional dan administratif, antara lain identitas penumpang, alamat *email* penumpang, kategori bagasi TSA, jenis *prohibited items* yang ditemukan, waktu dan lokasi pemeriksaan, serta identitas petugas AVSEC yang melaksanakan tindakan pengamanan. Seluruh data yang diinput akan tersimpan otomatis pada *Google Spreadsheet* sebagai basis data temuan keamanan penerbangan dan arsip digital AVSEC.



Gambar 3. 10 *Spreadsheet* yang di *Generate* ke *QR Code*

Link Google Spreadsheet akan dikonversi menjadi *QR Code* yang kemudian dicetak dan ditempatkan secara fisik di meja petugas pada area kantor terkait. Penempatan *QR Code* ini dibatasi hanya di lingkungan kantor, sehingga tidak dapat diakses secara bebas oleh pihak di luar unit kerja. Melalui pemindaian *QR Code* tersebut, petugas dapat langsung mengakses *spreadsheet* tanpa harus mengetik atau membagikan tautan secara manual, sehingga meningkatkan efisiensi, kecepatan, dan akurasi kerja.

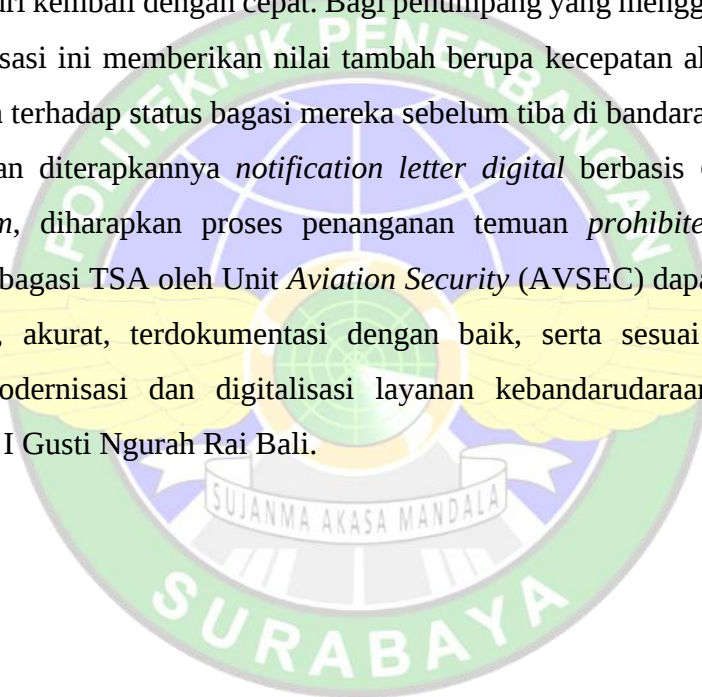
Untuk menjaga keamanan data, hak akses *spreadsheet* diatur secara terbatas (*view only*), sehingga hanya pengguna tertentu yang memiliki izin yang dapat membuka data, dan tidak diperkenankan melakukan perubahan terhadap isi *spreadsheet*. Dengan penerapan sistem ini, pengelolaan data menjadi lebih aman, terkontrol, dan profesional, sekaligus meminimalkan risiko penyalahgunaan, perubahan data tanpa otorisasi, serta kebocoran informasi.

Penerapan digitalisasi *Notification Letter* ini bertujuan untuk:

1. Mendukung transformasi digital sistem kerja AVSEC, khususnya pada proses administrasi temuan keamanan penerbangan.
2. Menyederhanakan alur kerja operasional, dari sistem manual berbasis dokumen cetak menjadi sistem digital terintegrasi.
3. Meningkatkan efisiensi anggaran operasional, melalui pengurangan penggunaan kertas, tinta, dan sarana cetak lainnya, sejalan dengan konsep *paperless airport*.

Selain itu, sistem digital ini mempermudah proses *monitoring*, evaluasi, dan audit internal karena data temuan *prohibited items* tersimpan secara terstruktur dan dapat ditelusuri kembali dengan cepat. Bagi penumpang yang menggunakan bagasi TSA, digitalisasi ini memberikan nilai tambah berupa kecepatan akses informasi dan kepastian terhadap status bagasi mereka sebelum tiba di bandara tujuan.

Dengan diterapkannya *notification letter digital* berbasis QR Code dan *Google Form*, diharapkan proses penanganan temuan *prohibited items* pada pemeriksaan bagasi TSA oleh Unit *Aviation Security* (AVSEC) dapat berlangsung lebih efektif, akurat, terdokumentasi dengan baik, serta sesuai dengan arah kebijakan modernisasi dan digitalisasi layanan kebandarudaraan di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.



BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Bab III

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, khususnya pada Unit *Aviation Security* (AVSEC) dan *Apron Movement Control* (AMC), dapat disimpulkan bahwa kegiatan operasional di kedua unit tersebut telah berjalan sesuai dengan standar operasional prosedur serta ketentuan regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan yang berlaku. Unit AVSEC memiliki peran strategis dalam menjamin keamanan penerbangan melalui penerapan prosedur pemeriksaan keamanan, pengendalian akses, sedangkan Unit AMC berperan penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran pergerakan pesawat serta aktivitas pendukung di area *apron*.

Namun demikian, dalam pelaksanaan OJT ditemukan permasalahan pada sistem *notification letter* yang masih menggunakan dokumen cetak berbasis kertas, sehingga menimbulkan keterbatasan dalam kecepatan penyampaian informasi, efisiensi kerja petugas AVSEC, serta pengelolaan dan pendokumentasian data temuan keamanan. Oleh karena itu, implementasi *notification letter* berbasis QR Code menjadi solusi yang relevan dan efektif untuk mendukung digitalisasi layanan keamanan bandara, meningkatkan efisiensi operasional, akurasi data, serta kualitas pelayanan kepada penumpang, sejalan dengan tuntutan transformasi digital di sektor kebandarudaraan dan standar internasional penerbangan.

4.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis mendapatkan pengalaman yang berharga dalam memahami serta beradaptasi dengan lingkungan kerja yang sesungguhnya. Pengalaman ini tidak hanya memperluas wawasan, tetapi juga memperdalam pemahaman penulis mengenai berbagai aspek operasional di Angkasa Pura I Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali yang sebelumnya tidak diperoleh selama masa perkuliahan. Melalui program OJT ini, penulis semakin terdorong untuk mengembangkan kompetensi diri agar dapat bersaing di dunia kerja.

Selama pelaksanaan OJT, penulis mendapatkan banyak bimbingan dan dukungan dari para personel di Angkasa Pura I Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali. Para petugas dari dua unit, yaitu *Aviation Security* (AVSEC) dan *Apron Management Control* (AMC), selalu siap memberikan arahan, berbagi pengalaman, serta menjawab berbagai pertanyaan dengan penuh kesabaran. Tidak hanya memberikan wawasan teoritis, mereka juga membimbing penulis dalam praktik langsung di lapangan.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Bab III

Berdasarkan pembahasan pada Bab III, disarankan agar Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali menerapkan *Notification Letter* berbasis *digital* sebagai bagian dari sistem operasional keamanan penerbangan. Penerapan tersebut perlu didukung dengan penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang mengatur alur kerja, kewenangan petugas, serta pengamanan arsip elektronik sesuai Program Keamanan Penerbangan Nasional dan ICAO Annex 17. Selain itu, diperlukan pelatihan bagi personel AVSEC serta integrasi sistem dengan mekanisme pelaporan dan evaluasi internal guna menjamin efektivitas, kepatuhan regulasi, dan keberlanjutan transformasi digital keamanan penerbangan.

4.2.2 Saran Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali telah berjalan dengan baik dan memberikan pengalaman yang bermanfaat bagi taruna. Untuk ke depannya, diharapkan kegiatan OJT dapat terus dipertahankan dan ditingkatkan melalui penguatan koordinasi antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan unit kerja terkait, khususnya dalam penyusunan jadwal dan pembagian kegiatan. Selain itu, pendampingan dari pembimbing lapangan diharapkan tetap dilaksanakan secara berkesinambungan agar taruna dapat memahami prosedur kerja secara optimal serta memperoleh pengalaman kerja yang maksimal sesuai dengan standar operasional yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization. (2017). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security*. ICAO.
- International Civil Aviation Organization. (2018). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes*. ICAO.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2010). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penerbangan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2021*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Gregory Vial. (2021). *Understanding digital transformation: A review and a research agenda*. In T. Hess, C. Matt, A. Benlian, & F. Wiesböck (Eds.), *Digital Transformation* (pp. 13–66). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003008620>
- TSA. (n.d.). *Transportation security Administration*. <https://www.tsa.gov/>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan di Unit Aviation Security (AVSEC)



Lampiran 2 Kegiatan di *Apron Movement Control (AMC)*



Lampiran 3 UU Nomor 1 Tahun 2009

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- f. bahwa . . .