

**PENTINGNYA MEDIA INFORMASI TENTANG LARANGAN  
MENGAMBIL GAMBAR DI SCP GUNA MENINGKATKAN  
KEAMANAN DAN KESELAMATAN DI BANDAR UDARA**

**DJALALUDDIN GORONTALO**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

**Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh:**

**JIMMY RYAN SUMARTONO**

**NIT. 30622040**

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

**PENTINGNYA MEDIA INFORMASI TENTANG LARANGAN  
MENGAMBIL GAMBAR DI SCP GUNA MENINGKATKAN  
KEAMANAN DAN KESELAMATAN DI BANDAR UDARA**

**DJALALUDDIN GORONTALO**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

**Tanggal 06 Januari – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh:**

**JIMMY RYAN SUMARTONO**

**NIT. 30622040**

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

**LEMBAR PERSETUJUAN**

**PENTINGNYA MEDIA INFORMASI TENTANG LARANGAN  
MENGAMBIL GAMBAR DI SCP GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN  
DAN KESELAMATAN DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN  
GORONTALO**

Oleh:  
JIMMY RYAN SUMARTONO  
NIT. 30622040

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

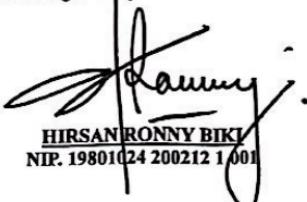
Dosen Pembimbing



ARIS BAHUWA  
NIP. 19870608 200912 1 004



AHMAD MUSADEK, ST, M.MT  
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui  
  
A.n • General Manager/ Pimpinan Instansi Lokasi OJT

HIRSAN RONNY BIK  
NIP. 19801024 200212 1 001

### **LEMBAR PENGESAHAN**

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji  
pada tanggal 24 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat  
sebagai salah satu komponen penilaian On The Job Training

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

**ARIS BAHUWA**  
NIP. 19870608 200912 1 004

**MULYONO HUMONGGIO**  
NIP. 197608142007121001

**AHMAD MUSADEK, ST. M.MT**  
NIP. 19800522 200012 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi

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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training (OJT)* Aviation Security, di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training (OJT)* ini dengan baik.

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Joko Harjani, S.T., M.Si selaku Kepala Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
3. Bapak Aris Bahuwa selaku *On the Job Training (OJT) instructor*.
4. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT selaku pembimbing kegiatan *On the Job Training (OJT)*.
5. Kedua orang tua yang telah memberikan Ridho, Restu, Do'a dan dukungan kepada penulis sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training (OJT)* ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
6. Semua pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran *On the Job Training (OJT)* dan penyusunan laporan.
7. Seluruh dosen dan civitas akademika program studi Manajemen Transportasi udara
8. Rekan – rekan *On the Job Training*, atas kerjasamanya selama pelaksanaan *On the Job Training*.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, terutama untuk adik-adik yang akan melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo selanjutnya.

Gorontalo, 24 Februari 2025



JIMMY RYAN SUMARTONO

NIT. 30622040

## DAFTAR ISI

|  | Halaman |
|--|---------|
| HALAMAN JUDUL .....  | i       |
| LEMBAR PERSETUJUAN .....   | ii      |
| LEMBAR PENGESAHAN.....   | iii     |
| KATA PENGANTAR.....  | iv      |
| DAFTAR ISI .....   | v       |
| DAFTAR GAMBAR .....  | vii     |
| DAFTAR TABEL .....   | viii    |
| DAFTAR LAMPIRAN .....  | ix      |
| BAB 1 PENDAHULUAN .....  | 1       |
| 1.1 Latar Belakang .....   | 1       |
| 1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....     | 3       |
| 1.2.1 Maksud Kegiatan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....               | 3       |
| 1.2.2 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....              | 4       |
| BAB 2 PROFIL LOKASI OJT.....   | 5       |
| 2.1 Sejarah Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo .....                       | 5       |
| 2.2 Data Umum Lokasi OJT .....   | 6       |
| 2.2.1 Fasilitas Sisi Udara .....   | 8       |
| 2.2.2 Fasilitas Sisi Darat .....   | 8       |
| 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara .....                                 | 9       |
| 2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo .....         | 9       |
| 2.3.2 Struktur Organisasi Kampen dan Yandar .....                          | 10      |
| BAB 3 TINJAUAN TEORI .....   | 11      |
| 3.1 Bandar Udara .....   | 11      |
| 3.1.1 Sisi Darat .....   | 12      |
| 3.1.2 Sisi Udara .....   | 14      |
| 3.2 Daerah Keamanan Terbatas (DKT).....                                    | 15      |
| 3.3 Security Check Point (SCP).....  | 16      |
| 3.4 Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.....                              | 17      |
| BAB 4 PELAKSANAAN OJT .....  | 19      |
| 4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i> .....             | 19      |
| 4.1.1 Unit <i>Aviation Security (AVSEC)</i> .....                          | 19      |
| 4.1.2 <i>Apron Movement Control (AMC)</i> .....                            | 23      |
| 4.1.3 Terminal <i>Inspection Service (TIS)</i> .....                       | 24      |
| 4.1.4 Unit Pelayanan Informasi ( <i>Airport Information Service</i> )..... | 24      |
| 4.1.5 Unit Bisnis Bandar Udara.....  | 25      |
| 4.2 Jadwal Pelaksaan OJT .....   | 26      |
| 4.3 Permasalahan Pelaksanaan OJT .....                                     | 29      |
| 4.4 Penyelesaian .....   | 31      |
| BAB 5 PENUTUP .....  | 35      |
| 5.1 Kesimpulan.....  | 35      |
| 5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 4.....                                       | 35      |
| 5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....        | 35      |
| 5.2 Saran.....   | 36      |
| 5.2.1 Saran Terhadap Bab 4.....  | 36      |

|  |    |
|--|----|
| 5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> ..... | 38 |
| DAFTAR PUSTAKA.....  | 39 |
| LAMPIRAN .....   | 40 |



## DAFTAR GAMBAR

|   | Halaman |
|---|---------|
| Gambar 2.1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo Tampak Atas .....         | 7       |
| Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo .....              | 7       |
| Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo ..... | 9       |
| Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Seksi Kampen dan Yandar.....            | 10      |
| Gambar 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT .....                                   | 26      |
| Gambar 4. 2 Penumpang Mengambil Dokumentasi di Area SCP .....           | 30      |
| Gambar 4. 3 Videotron.....  | 32      |
| Gambar 4. 4 Standing Banner .....                                       | 33      |
| Gambar 4. 5 Contoh Poster Dilarang Mengambil Dokumentasi.....           | 34      |



## **DAFTAR TABEL**

|  | Halaman |
|--|---------|
| Tabel 2. 1 Data Umum Lokasi OJT .....        | 6       |
| Tabel 4. 1 Pembagian Tugas Dinas AVSEC ..... | 21      |
| Tabel 4. 2 Uraian Kegiatan OJT .....         | 26      |



## DAFTAR LAMPIRAN

|  | Halaman |
|--|---------|
| Lampiran 1 Kegiatan di Unit Aviation Security (AVSEC).....     | 40      |
| Lampiran 2 Kegiatan di Unit Apron Movement Control (AMC).....  | 41      |
| Lampiran 3 Kegiatan di Unit Informasi .....                    | 42      |
| Lampiran 4 Kegiatan di Unit Bisnis Bandar Udara.....           | 43      |
| Lampiran 5 Kegiatan di Terminal Inspection Service (TIS) ..... | 44      |



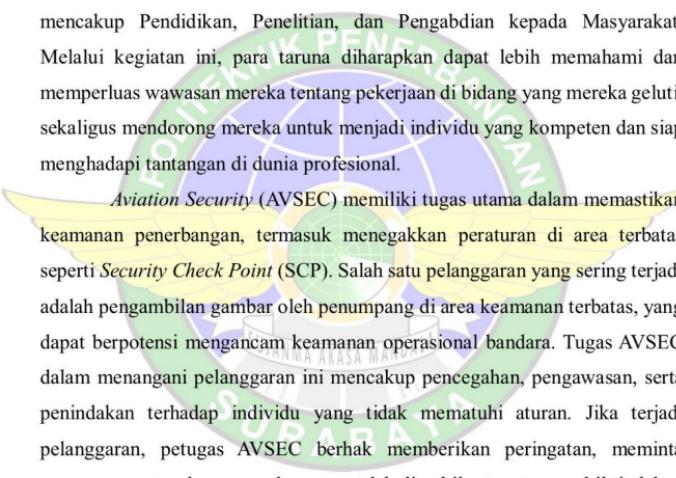
## **BAB 1** **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan industri penerbangan, baik di tingkat internasional, regional, maupun domestik, memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan sektor perhubungan udara di Indonesia. Peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara, yang disebabkan oleh berbagai kepentingan seperti bisnis, pariwisata, dan kebutuhan lainnya, menjadi salah satu faktor pendorong utama dalam industri ini. Keselamatan penerbangan merupakan aspek yang sangat penting dan tidak dapat diabaikan dalam dunia penerbangan, sehingga pemerintah berperan aktif dalam melakukan sertifikasi pesawat serta mengembangkan infrastruktur transportasi udara yang memadai. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah konkret dan strategis untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas, serta etos kerja Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada di sektor ini.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya berperan sebagai Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Tugas utama dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menyelenggarakan pendidikan profesional diploma yang mencakup bidang Keselamatan Penerbangan, Teknik Penerbangan, dan Manajemen Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang memiliki reputasi, Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen untuk mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia di sektor Perhubungan Udara. Dalam upaya mencapai tujuan tersebut, Politeknik Penerbangan Surabaya menyediakan fasilitas yang memadai serta tenaga pengajar yang profesional, sehingga dapat mendukung tercapainya standar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan. Saat ini, Politeknik Penerbangan Surabaya menawarkan tujuh program studi diploma III, di mana salah satunya adalah Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan industri penerbangan yang terus berkembang.

Salah satu syarat kelulusan yang harus dipenuhi oleh para taruna di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah mengikuti kegiatan *On the Job Training* (OJT). Kegiatan OJT ini dirancang dengan cermat agar sesuai dengan kurikulum masing-masing program studi, dan bertujuan untuk memberikan kesempatan kepada para taruna untuk menerapkan pengetahuan serta keterampilan yang telah mereka peroleh selama perkuliahan ke dalam praktik di dunia kerja yang sesungguhnya. OJT dapat dilaksanakan di berbagai tempat, baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri yang relevan. Selain itu, OJT juga merupakan bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi, yang mencakup Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat. Melalui kegiatan ini, para taruna diharapkan dapat lebih memahami dan memperluas wawasan mereka tentang pekerjaan di bidang yang mereka geluti, sekaligus mendorong mereka untuk menjadi individu yang kompeten dan siap menghadapi tantangan di dunia profesional.



*Aviation Security* (AVSEC) memiliki tugas utama dalam memastikan keamanan penerbangan, termasuk menegakkan peraturan di area terbatas seperti *Security Check Point* (SCP). Salah satu pelanggaran yang sering terjadi adalah pengambilan gambar oleh penumpang di area keamanan terbatas, yang dapat berpotensi mengancam keamanan operasional bandara. Tugas AVSEC dalam menangani pelanggaran ini mencakup pencegahan, pengawasan, serta penindakan terhadap individu yang tidak mematuhi aturan. Jika terjadi pelanggaran, petugas AVSEC berhak memberikan peringatan, meminta penumpang menghapus gambar yang telah diambil, atau mengambil tindakan lebih lanjut sesuai dengan prosedur keamanan yang berlaku. Langkah-langkah ini bertujuan untuk menjaga keamanan dan ketertiban di area keamanan terbatas demi keselamatan seluruh pengguna jasa bandara.

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, penulis mengamati adanya beberapa penumpang yang masih melakukan pengambilan gambar di area sekitar Daerah Keamanan Terbatas (DKT), khususnya pada area *Security Check Point* (SCP). Hal ini, dikarenakan adanya ketidaktahuan penumpang tentang regulasi yang mengatur

tentang larangan tersebut dan belum adanya informasi (*banner*) yang tersebar di area Bandar Udara tentang regulasi tersebut. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, menyatakan bahwa Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus memastikan bahwa pengambilan gambar (foto) di tempat – tempat tertentu di daerah keamanan terbatas harus dilarang, kecuali atas izin dari Kepala Bandar Udara. Namun kenyataanya, beberapa penumpang masih belum memahami atau mengetahui tentang aturan tersebut. Dalam hal ini, sistem keamanan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dapat diakses oleh orang yang tidak bertanggung jawab.

Penumpang dilarang mengambil gambar (foto) di area *Security Check Point* (SCP), dikarenakan adanya prosedur pemeriksaan yang harus dirahasiakan kepada masyarakat umum. Aturan ini mencegah adanya tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan. Pelaku tindak kejahatan dapat dengan mudah mengetahui prosedur pemeriksaan, jumlah personel, jumlah fasilitas keamanan dengan mudah apabila aturan ini tidak diterapkan dengan jelas. Oleh karena itu, penulis ingin membahas tema ini dalam pembahasan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul “PENTINGNYA MEDIA INFORMASI TENTANG LARANGAN MENGAMBIL GAMBAR DI SCP GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN DI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO”.

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

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

Adapun makna dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur

organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut.

2. Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di bandar udara lokasi *On the Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, komersial bandar udara, keamanan penerbangan, dan kargo.
3. Taruna dapat memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat bekerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana kerjasama dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

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

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

1. Mengetahui atau memahami kegiatan kerja yang dilakukan saat memasuki dunia kerja nantinya dengan berpedoman pada pengalaman saat *On the Job Training* (OJT).
2. Mengetahui atau mempraktikkan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).
3. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
4. Mengetahui masalah-masalah yang ada di dunia kerja serta cara bagaimana penyelesaiannya.

## **BAB 2**

### **PROFIL LOKASI OJT**

#### **2.1 Sejarah Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo**

Bandar Udara Djalaludin Gorontalo, yang sebelumnya dikenal sebagai Bandara Tolotio yang terletak di Desa Tolotio, Kecamatan Tibawa, Kabupaten Gorontalo, berfungsi sebagai pintu gerbang utama transportasi udara di Provinsi Gorontalo. Bandara kelas I ini dikelola oleh Kementerian Perhubungan dengan kode IATA: GTO dan kode ICAO: WAMG. Nama Djalaluddin diambil dari nama Letnan Kolonel Pnb. Djalaluddin Tantu, mayor penerbang TNI-AU sekaligus putra terbaik Gorontalo. Atas prestasi dan keberaniannya, beliau mendapat penghormatan dengan dinyatakan gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia pada tahun 1964.

Bandar Udara ini terletak sekitar 30 km di sebelah barat dari pusat kota Gorontalo. Bandar Udara Djalaluddin adalah pintu gerbang alternatif penerbangan ke bagian utara serta kawasan timur Indonesia yang melibatkan sumber daya manusia, fasilitas, prosedur yang berlaku untuk menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan yang menjadi prioritas utama dalam operasi di industri penerbangan. Terminal baru Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang terdiri dari dua lantai dengan luas 11.865m<sup>2</sup> dan mampu menampung penumpang dan penjemput sejumlah 2500 orang. Luas terminal baru ini sudah 10 kali lebih besar dari kapasitas terminal sebelumnya yang sudah sesak jika diduduki 250 orang. Gedung terminal baru Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dibangun sejak tahun 2013 sampai 2015 dengan total pembiayaan 146 Miliar yang bersumber dari anggaran Kementerian Perhubungan. Lantai dasar terminal berfungsi sebagai tempat *check-in, drop off, baggage claim*, serta area publik. Sementara untuk lantai dua, berfungsi sebagai ruang tunggu keberangkatan penumpang.

Terminal baru ini juga sudah dilengkapi dengan dua garbarata yang memudahkan penumpang dalam naik dan turun pesawat serta mengembangkan area parkir menjadi 46.411m<sup>2</sup> yang mampu menampung 1.820 mobil. Sehingga total biaya untuk pengembangan fasilitas sisi darat Bandar Udara

Djalaluddin sebesar 187 Miliar. Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki dua apron yaitu apron lama (alpha) : 290 m x 80 m dan apron baru (bravo) : 291 m x 130 m yang dapat menampung Airbus A320, Airbus A320neo, Boeing 737 Series, Next Generation dan MAX dengan landasan pacu Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo berukuran 45 x 2500 m.

## 2.2 Data Umum Lokasi OJT

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Umum Lokasi OJT

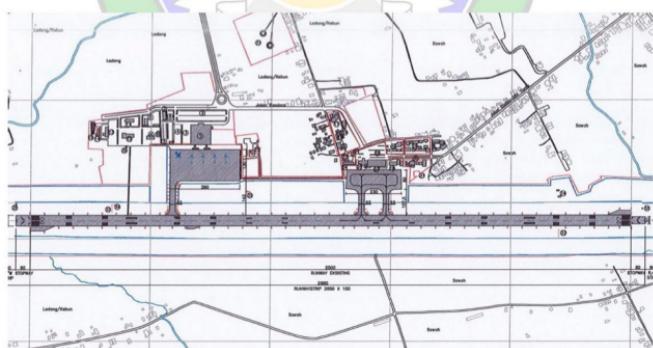
|    |                               |  |
|----|-------------------------------|--|
| 1. | Nama Bandar Udara             | BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO   |
| 2. | Lokasi Bandar Udara           | KAB. GORONTALO – GORONTALO   |
| 3. | Indikator Lokasi Bandar Udara | IATA: GTO; ICAO: WAMG  |
| 4. | Koordinat                     | 00°38'17"N - 122°51'08"E   |
| 5. | Penyelenggara                 | UPT DITJEN HUBUD   |
| 6. | Dimensi Runway                | 2500m x 45m  |
| 7. | Peralatan navigasi            | DME/DVOR, GLIDE PATH, ILS/LOCALIZER  |
| 8. | Arah dan Jarak dari kota      | 30 KM DARI ARAH BARAT  |
| 9. | PKP-PK                        | CAT-7 : <ul style="list-style-type: none"><li>- 1 Unit Foam Tender Type IV</li><li>- 1 Unit Foam Tender Type II</li><li>- 1 Unit Foam Tender Type I</li><li>- 1 Unit Command Car</li><li>- 1 Unit Rescue Car</li><li>- 3 Units Ambulance</li></ul> |

|     |             |                                |
|-----|-------------|--------------------------------|
| 10. | Jam Operasi | 05:00 – 19:00 WITA             |
| 11. | E-mail      | djalaluddingorontalo@gmail.com |
| 12. | No. Telepon | 0813 8009 8010                 |



Gambar 2.1 Bandar Udara Djajaluddin Gorontalo Tampak Atas

Sumber: hubud.dephub.go.id



Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Djajaluddin Gorontalo

Sumber: KM 52 Tahun (2023)

### **2.2.1 Fasilitas Sisi Udara**

- Runway : 2.500 m x 45 m<sup>2</sup>
- Landas Hubung (*Taxiway*)
  - *Taxiway A* : 107,5 m x 23 m<sup>2</sup>
  - *Taxiway B* : 107,5 m x 23 m<sup>2</sup>
  - *Taxiway C* : 142 m x 23 m<sup>2</sup>
- Landas Parkir (*Apron*)
  - *Apron* lama (A) : 290 m x 80 m (4 parking stands)
  - *Apron* baru (B) : 291 m x 130 m (5 parking stands)
- Landas Putar (*Turning Area*)
  - *Turning Area 09* : 100 m x 20 m
  - *Turning Area 27* : 100 x 20 m
- Daerah Henti (*Stop Way*)
  - *Turning Area 09* : 60 m x 45 m
  - *Turning Area 27* : 60 x 45 m
  - RESA 09 : 90m x 60 m
  - RESA 27 : 90 m x 60 m
- Daerah *Runway Strip (Shoulder)* : 2.740 m x 300 m
- Garbarata (*aviobridge*) : 2 unit

### **2.2.2 Fasilitas Sisi Darat**

- A. Terminal Penumpang
  - Luas Lantai 1 (72 m x 76,8m)
  - Luas Lantai 2 (61,2m x 76,8m)
  - *Check-in counter* : 16 unit
  - Fasilitas toilet : 4 unit
  - Fasilitas musholla : 2 unit
  - Area parkir : 46.411 m<sup>2</sup>
  - *Baggage claim conveyor* : 2 unit
  - Fasilitas kesehatan : 1 unit
  - Fasilitas karantina : 1 unit
  - ATM center : 1 unit

- B. Terminal Kargo : 19m x 11,1m
- C. Kantor Administrasi : 26 m x 50 m
- D. Kantor Teknik Operasi : (12 m x 30 m)
- E. Kantor Keamanan : (12 m x 30 m)
- F. Fire Station (PKP-PK) : (20 m x 45,8 m)
- G. Gedung Alat Besar : (12 m x 37,5 m)
- H. Power House : (12 m x 41 m)
- I. Gedung air bersih : (3 m x 4 m)
- J. Tower ATC : (3 m x 4 m)
- K. NDB : (6,7 m x 9,15 m)
- L. DME/VOR : (8 m x 8 m)
- M. Glide Path : (4 m x 5 m)
- N. Localizer : (3 m x 4 m)

## 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara

### 2.3.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Setiap bandar udara memiliki sebuah struktur organisasi yang berguna untuk memudahkan dalam menyelesaikan tugas-tugas dan tanggungjawab yang ada. Oleh karena itu struktur organisasi pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo adalah sebagai berikut pada gambar 2.3



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Sumber: PM 14 Tahun 2018

### 2.3.2 Struktur Organisasi Kampen dan Yandar

Penulisan laporan ini berdasarkan pengamatan penulis saat pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo di unit *Aviation Security* (AVSEC). Dalam pelaksanaannya unit *Aviation Security* (AVSEC) berada dibawah naungan Seksi Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat, dengan struktur organisasi pada gambar 2.4.



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Seksi Kampen dan Yandar

## **BAB 3** **TINJAUAN TEORI**

### **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. Selain itu, bandar udara juga berfungsi sebagai lokasi naik turun penumpang, bongkar muat barang, serta tempat penyelenggaraan perpindahan intra maupun antarmoda transportasi. Dengan perannya tersebut, bandara menjadi elemen strategis dalam sistem transportasi nasional maupun internasional (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, 2009).

Sebagai salah satu simpul dalam jaringan transportasi, bandar udara memainkan peran penting dalam mempercepat konektivitas antarwilayah. Selain mendukung pergerakan penumpang, bandara juga memfasilitasi pengangkutan barang dengan efisiensi yang tinggi. Kemampuan bandara untuk mengintegrasikan berbagai moda transportasi, baik darat, laut, maupun udara, menjadikannya sebagai pusat kegiatan logistik yang krusial, terutama dalam menunjang aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat.

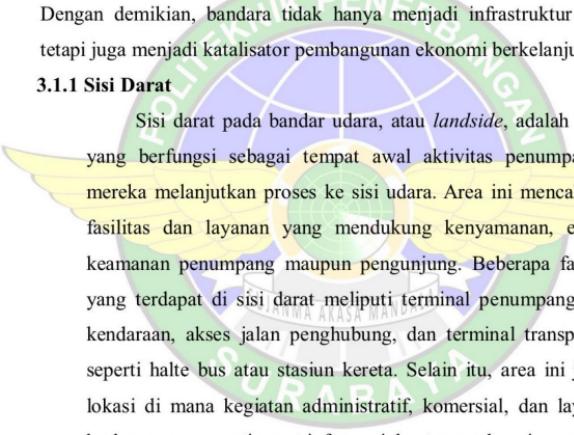
Keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan aspek fundamental dalam operasional sebuah bandara. Untuk memastikan hal tersebut, bandar udara dilengkapi dengan berbagai fasilitas, seperti sistem navigasi udara, menara pengawas, alat bantu pendaratan, serta peralatan pemadam kebakaran. Selain itu, penerapan prosedur keamanan yang ketat, termasuk pemeriksaan penumpang, bagasi, dan kargo, dirancang untuk mengantisipasi potensi ancaman terhadap keselamatan operasional penerbangan.

Fasilitas di bandar udara dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas pokok meliputi landasan pacu, apron, terminal penumpang, dan terminal kargo yang secara langsung mendukung aktivitas penerbangan. Di sisi lain, fasilitas penunjang seperti area

parkir, ruang tunggu, restoran, dan layanan akomodasi bertujuan meningkatkan kenyamanan penumpang serta efektivitas operasional. Ketersediaan fasilitas yang memadai menjadi indikator penting dalam menilai kualitas pelayanan suatu bandara.

Keberadaan bandar udara memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan ekonomi dan sektor pariwisata. Sebagai gerbang utama transportasi udara, bandara mendukung arus wisatawan domestik dan internasional, yang secara langsung berdampak pada pertumbuhan industri pariwisata. Selain itu, bandara juga menciptakan peluang kerja, mendorong aktivitas perdagangan, dan meningkatkan daya saing ekonomi suatu wilayah. Dengan demikian, bandara tidak hanya menjadi infrastruktur transportasi, tetapi juga menjadi katalisator pembangunan ekonomi berkelanjutan.

### 3.1.1 Sisi Darat



Sisi darat pada bandar udara, atau *landside*, adalah area bandara yang berfungsi sebagai tempat awal aktivitas penumpang sebelum mereka melanjutkan proses ke sisi udara. Area ini mencakup berbagai fasilitas dan layanan yang mendukung kenyamanan, efisiensi, dan keamanan penumpang maupun pengunjung. Beberapa fasilitas utama yang terdapat di sisi darat meliputi terminal penumpang, area parkir kendaraan, akses jalan penghubung, dan terminal transportasi publik seperti halte bus atau stasiun kereta. Selain itu, area ini juga menjadi lokasi di mana kegiatan administratif, komersial, dan layanan publik berlangsung, seperti pusat informasi, kantor maskapai penerbangan, dan ruang pertemuan.

Sisi darat memainkan peran penting dalam mengelola pergerakan arus penumpang dan barang menuju tahap berikutnya dalam perjalanan udara. Pada sisi ini, penumpang dapat melakukan berbagai proses awal, seperti check-in, penyerahan bagasi, dan pemeriksaan dokumen perjalanan. Fasilitas tambahan seperti restoran, toko, dan ruang tunggu juga tersedia untuk meningkatkan kenyamanan pengguna selama berada di bandara. Kehadiran fasilitas komersial ini tidak hanya memberikan

manfaat bagi penumpang, tetapi juga menjadi salah satu sumber pendapatan non-aeronautika bagi pengelola bandara. fasilitas sisi darat (landside facility) antara lain (Penerbangan 2009):

- a) bangunan terminal penumpang;
- b) bangunan terminal kargo;
- c) menara pengatur lalu lintas penerbangan (control tower);
- d) bangunan operasional penerbangan;
- e) jalan masuk (access road);
- f) parkir kendaraan bermotor;
- g) depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
- h) bangunan hanggar;
- i) bangunan administrasi/perkantoran;
- j) marka dan rambu; serta
- k) fasilitas pengolahan limbah.

Selain fasilitas bagi penumpang, sisi darat juga dirancang untuk mendukung pengelolaan logistik dan operasional di bandara. Misalnya, terdapat fasilitas khusus untuk pengelolaan kargo dan pos udara yang diangkut melalui jalur darat sebelum memasuki sistem transportasi udara. Desain yang efisien dan terintegrasi pada sisi darat sangat penting untuk memastikan kelancaran konektivitas antara transportasi darat dan udara, terutama bagi bandara yang berfungsi sebagai hub transportasi multimoda.

Perencanaan dan pengelolaan sisi darat yang baik menjadi salah satu indikator penting dalam menilai kualitas suatu bandar udara. Kesesuaian tata letak fasilitas, ketersediaan aksesibilitas yang memadai, serta dukungan teknologi modern, seperti sistem informasi penerbangan digital, adalah beberapa elemen yang mendukung keberhasilan operasional area ini. Dengan pengelolaan yang optimal, sisi darat tidak hanya menjadi tempat transit, tetapi juga memberikan pengalaman yang nyaman bagi semua pengguna bandara.

### 3.1.2 Sisi Udara

Sisi udara (airside) merupakan area terbatas di bandar udara yang digunakan untuk operasional penerbangan, termasuk pergerakan pesawat udara, kendaraan pendukung, dan personel yang memiliki izin khusus. Area ini mencakup landasan pacu (runway), jalur taxi (taxiway), apron, serta fasilitas penunjang lainnya. Karena sifatnya yang krusial bagi keselamatan penerbangan, akses ke sisi udara sangat dibatasi dan diawasi dengan ketat sesuai dengan prosedur keamanan yang berlaku. Pengelolaan dan pengawasan sisi udara harus mengikuti standar nasional maupun internasional guna memastikan kelancaran operasional serta mencegah ancaman terhadap keselamatan penerbangan.

Regulasi yang mengatur sisi udara mencakup berbagai peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 39 Tahun 2019 tentang Tataan Kebandaraan Nasional menjadi dasar dalam pembagian zona antara sisi udara dan sisi darat di bandar udara. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2021 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional memberikan pedoman terkait prosedur keamanan di sisi udara, seperti kontrol akses, pengawasan operasional, serta pemeriksaan terhadap personel dan kendaraan yang memasuki area tersebut. Peraturan ini bertujuan untuk memastikan bahwa hanya individu dan kendaraan yang berkepentingan serta memenuhi persyaratan keamanan yang dapat mengakses sisi udara. fasilitas sisi udara (airside facility), antara lain:

- a) landas pacu (runway);
- b) runway strip, Runway End Safety Area (RESA), stopway, clearway;
- c) landas hubung (taxiway);
- d) landas parkir (apron);
- e) marka dan rambu; dan
- f) taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca).

### 3.2 Daerah Keamanan Terbatas (DKT)

Daerah keamanan terbatas (*security restricted area*) adalah daerah – daerah di sisi udara di bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan.

Fungsi utama dari daerah keamanan terbatas adalah memastikan bahwa hanya personel yang berwenang dan telah melalui proses screening yang ketat dapat mengakses area tersebut. Hal ini bertujuan untuk mencegah terjadinya ancaman keamanan, baik berupa sabotase, terorisme, maupun tindakan lain yang dapat mengganggu operasional penerbangan. Selain itu, zona ini juga menjadi lokasi di mana kegiatan operasional seperti pemeliharaan pesawat, pengisian bahan bakar, dan pergerakan kargo berlangsung, sehingga diperlukan tingkat pengawasan yang tinggi untuk menjaga kelancarannya.

Akses ke daerah keamanan terbatas diatur melalui prosedur yang ketat, termasuk penggunaan identitas resmi seperti PAS tamu atau kartu identitas bandara. Setiap individu yang memasuki area ini harus melewati pemeriksaan keamanan, baik terhadap diri mereka sendiri maupun barang yang dibawa. Penggunaan teknologi modern seperti body scanner, perangkat deteksi logam, dan sistem pengawasan kamera CCTV membantu meningkatkan efektivitas pengamanan. Selain itu, patroli rutin oleh petugas *Aviation Security* (Avsec) juga dilakukan untuk memastikan tidak ada pelanggaran keamanan di area tersebut.

Di Indonesia, pengelolaan daerah keamanan terbatas diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang program keamanan penerbangan nasional. Regulasi ini memberikan panduan rinci terkait pembagian zona keamanan, standar pengawasan, dan prosedur pengelolaan akses ke daerah keamanan terbatas. Keberadaan daerah keamanan terbatas di bandar udara merupakan elemen krusial dalam menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan. Pengelolaan yang efektif, didukung oleh regulasi yang kuat serta penerapan teknologi modern, memastikan bahwa ancaman keamanan dapat diminimalisasi. Selain itu, kerja sama antara otoritas

bandara, petugas keamanan, dan pengguna jasa bandara sangat diperlukan untuk menciptakan lingkungan yang aman dan terpercaya. Regulasi yang jelas dan penerapan sanksi yang tegas menjadi pondasi untuk menjaga kepercayaan masyarakat terhadap sistem keamanan penerbangan nasional. Daerah keamanan terbatas yang dimaksud pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional ialah:

1. Tempat pemeriksaan keamanan penerbangan (*security check point*);
2. Tempat pengendalian keamanan penerbangan (*access control*);
3. Tempat pelayanan keimigrasian; dan
4. Tempat kepabeanan

### 3.3 Security Check Point (SCP)

*Security Check Point* (SCP) merupakan area di bandara yang berfungsi untuk memastikan semua penumpang dan barang bawaan mereka aman sebelum memasuki zona steril. Tujuan utama SCP adalah mencegah masuknya benda terlarang atau berbahaya, seperti senjata dan bahan peledak, yang dapat mengancam keselamatan penerbangan (INDONESIA 2001).

Pemeriksaan di SCP melalui beberapa tahapan yang sangat ketat, mulai dari pemeriksaan boarding pass, pemeriksaan bagasi kabin menggunakan x-ray dan pemeriksaan penumpang menggunakan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) atau *body scanner*. (SKEP/2765/XII/2010) mengatur secara rinci tentang teknis pemeriksaan secara manual oleh petugas Avsec jika diperlukan. Pemeriksaan manual akan dilakukan jika penumpang teindikasi membawa barang yang tidak sesuai ketentuan yang mengakibatkan deteksi ancaman pada WTMD akan berbunyi.

Barang – barang terlarang (*prohibited items*) yang tidak boleh dibawa penumpang ke ruang tunggu maupun ke dalam pesawat seperti, korek api kayu atau pemantik api, gunting, pisau lipat dan barang terlarang lainnya yang dapat membahayakan keselamatan penumpang saat proses penerbangan. Petugas *Aviation Security* (AVSEC) adalah elemen utama yang menjalankan tugas di

SCP. Mereka dilatih untuk mendeteksi ancaman, mengoperasikan peralatan keamanan, dan menangani situasi darurat secara profesional. Dalam operasional SCP, pengelolaan risiko dilakukan dengan mengidentifikasi potensi ancaman dan mengambil langkah mitigasi yang sesuai. Proses ini penting untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keamanan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan nasional dan internasional.

### 3.4 Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Keamanan penerbangan merupakan suatu kondisi yang bertujuan untuk memastikan adanya perlindungan kepada penumpang terhadap aktivitas penerbangan dari ancaman tindakan melawan hukum. Aturan yang membahas tentang keamanan penerbangan diatur pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan 2009 yang menjelaskan tentang suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.

Menurut (Dwi Chandra et al. 2023) terdapat faktor – faktor yang mempengaruhi tingkat keamanan penerbangan, antara lain :

1. Sumber daya manusia (SDM)
2. Kompetensi para personil *aviation security* (AVSEC)
3. *Safety management system* yang baik
4. Standar operasional prosedur
5. Fasilitas keamanan yang mendukung, dan
6. Regulasi yang mendasari tentang keamanan penerbangan

Keselamatan penerbangan merupakan suatu keadaan atau kondisi untuk mewujudkan penerbangan yang dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Definisi keselamatan penerbangan menurut Pasal 1 dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, 2009 adalah suatu keadaan dimana terpenuhinya persyaratan 15 keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang

dan fasilitas umum lainnya. Terpenuhinya persyaratan keselamatan tersebut dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Keselamatan penerbangan umumnya merupakan segala hal yang ada dan dapat dikembangkan serta dikaitkan dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat pelaksanakan kerja dibidang penerbangan.



## **BAB 4**

### **PELAKSANAAN OJT**

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)**

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, peneliti melaksanakan berbagai kegiatan di beberapa unit operasional, termasuk unit. Peneliti 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 Kelas I Djalaluddin Gorontalo meliputi :

##### **4.1.1 Unit Aviation Security (AVSEC)**

Struktur organisasi Unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo berperan sebagai unit pelaksana di lingkungan perusahaan yang berada di bawah koordinasi Bidang Keamanan dan Keselamatan Bandar Udara.

###### a. Tugas Pokok

*Aviation Security* (AVSEC) bertanggung jawab dalam menjaga keteriban, kenyamanan, serta memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan.

###### b. Fungsi

Unit *Aviation Security* (AVSEC) menjalankan fungsi utama dalam pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan koordinasi, yang mencakup:

- 1) Memeriksa setiap orang, barang, dan kendaraan sebelum memasuki area terbatas di bandara;
- 2) Mengawasi area tertentu secara berkala serta melakukan pemantauan terhadap orang, barang, dan kendaraan;
- 3) Memberikan bantuan kepada pengguna jasa yang memerlukannya;

- 4) Berkoordinasi dengan seluruh unit kerja di Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo.
- c. Sarana dan Prasarana
- a) Dalam pelaksanaan tugas pengamanan bandara, pembagian personel unit AVSEC dilakukan ke dalam tiga regu, dengan jumlah anggota antara 21 hingga 23 personel dalam setiap pergantian shift. Adapun jadwal dinasnya sebagai berikut:
- Regu 1 : 21 personel bertugas pada pukul (05.00 s/d 13.30 WITA)
  - Regu 2 : 23 personel bertugas pada pukul (13.30 s/d 20.00 WITA)
  - Regu 3 : libur
  - Petugas jaga malam: 4 personel yang diambil dari shift pagi dan shift siang, bertugas pada pukul (20.00 s/d 05.00 WITA).
  - Sistem kerja: Dua hari bertugas pada shift pagi, dua hari bertugas pada shift siang, kemudian dua hari libur.
- Lokasi dinas personel AVSEC terbagi di beberapa tempat, diantaranya:
- Pos 1 (pintu masuk menuju area sisi udara)
  - Sisi darat
  - Patroli sisi udara
  - *Security Check Point (SCP) 1*
  - *Security Check Point (SCP) 2*
  - Pintu kedatangan
- b) Fasilitas pendukung unit AVSEC Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo meliputi:
- Mesin *x-ray*
  - *Hand Held Metal Detector (HHMD)*
  - *Walk Through Metal Detector (WTMD)*
  - Pemindai tubuh (*Body Scanner*)
  - Handly Talky (HT)

- Telepon Lokal
- *CCTV*
- Mobil Patroli

Petugas *Aviation Security* (AVSEC) adalah personel yang telah mendapatkan pelatihan khusus dalam bidang keamanan penerbangan. Mereka bertugas sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional serta memiliki lisensi atau izin resmi dari pemerintah untuk melaksanakan tugasnya. Dalam menjaga keamanan penerbangan dari ancaman kejahatan, terdapat beberapa aspek keselamatan yang menjadi prioritas, yaitu:

1. Keselamatan penumpang.
2. Keselamatan awak pesawat.
3. Keselamatan personil didarat.
4. Keselamatan umum lainnya

Pembagian personal AVSEC dalam setiap lokasi dinas, sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Pembagian Tugas Dinas AVSEC

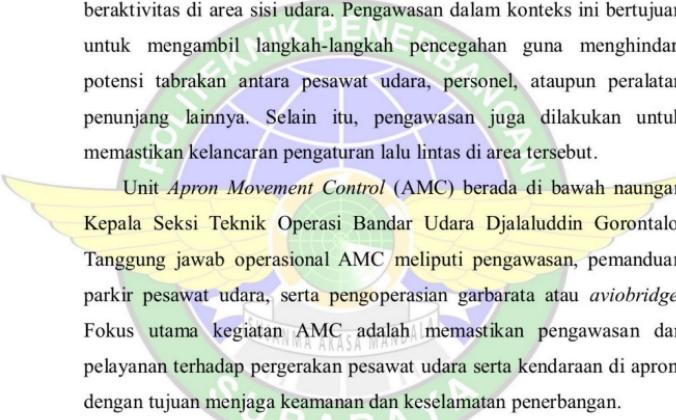
| NO | POSISI                                       | JUMLAH PERSONEL | JAM DINAS                 |
|----|--|-----------------|---------------------------|
| 1. | Danru  | 1 personel      | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 2. | <i>Supervisor</i><br>Terminal/Operator SCP 1 | 1 personel      | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 3. | <i>Supervisor</i> Kargo                      | 1 personel      | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 4. | <i>Supervisor</i> Sisi<br>Udara/Sisi Darat   | 1 personel      | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 5. | Operator <i>X-ray</i> SCP 1                  | 1 personel      | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 6  | Operator <i>X-ray</i> SCP 2                  | 1 personel      | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |

|    |  |                            |                           |
|----|--|----------------------------|---------------------------|
| 7  | Operator <i>X-ray</i> Kargo                  | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 8  | Petugas WTMD SCP 1                           | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 9  | Petugas WTMD SCP 2                           | 2 personel (Pria & Wanita) | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 10 | Petugas WTMD Kargo                           | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 11 | Petugas Area Kedatangan                      | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 12 | Pengawasan Sisi Udara & Area Kedatangan Atas | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 13 | Penjaga Pos 1                                | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 14 | Petugas Pintu Masuk SCP 1                    | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 15 | Petugas Pintu Masuk SCP 2                    | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 16 | Pemeriksa Bagasi SCP 1                       | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 17 | Pemeriksa Bagasi SCP 2                       | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 18 | Pengawasan Sisi Darat                        | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 19 | Tugas Jaga Rudis Kabandara                   | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 20 | Dinas Malam – Gedung Terminal                | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 21 | Dinas – Patroli                              | 1 personel                 | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |

|    |                         |            |                           |
|----|-------------------------|------------|---------------------------|
| 22 | Dinas Malam – Pos 1     | 1 personel | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |
| 23 | Dinas – Rudis Kabandara | 1 personel | Jam 06.00 – 13.30<br>WITA |

#### 4.1.2 Apron Movement Control (AMC)

*Apron Movement Control (AMC)* dalam cakupan luas bertugas untuk mengawasi seluruh pergerakan lalu lintas di area apron, yang mengawasi pegerakan lalu lintas udara, kendaraan, serta personel yang beraktivitas di area sisi udara. Pengawasan dalam konteks ini bertujuan untuk mengambil langkah-langkah pencegahan guna menghindari potensi tabrakan antara pesawat udara, personel, ataupun peralatan penunjang lainnya. Selain itu, pengawasan juga dilakukan untuk memastikan kelancaran pengaturan lalu lintas di area tersebut.



Unit *Apron Movement Control (AMC)* berada di bawah naungan Kepala Seksi Teknik Operasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Tanggung jawab operasional AMC meliputi pengawasan, pemanduan parkir pesawat udara, serta pengoperasian garbarata atau *aviobridge*. Fokus utama kegiatan AMC adalah memastikan pengawasan dan pelayanan terhadap pergerakan pesawat udara serta kendaraan di apron, dengan tujuan menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan.

Unit AMC bertanggung jawab dalam mendukung operasional penerbangan, mengelola apron, serta mengawasi individu yang memiliki kepentingan di area sisi udara (*airside*). Dalam Manajemen Operasi Sisi Udara, berbagai aspek pelayanan dikoordinasikan oleh Unit AMC, termasuk pengelolaan parkir pesawat udara, proses *docking* dan *undocking*, prosedur *pushback* serta *start engine*, *marshalling*, pengawalan dengan *follow me car*, pemantauan pergerakan kendaraan di sisi udara, penerbitan izin kendaraan operasional dan *Ground Support Equipment (GSE)*, penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) apron,

kebersihan apron, penanganan insiden tumpahan bahan bakar (*fuel spillage*), serta pemeliharaan garbarata (*aviobridge*).

Dalam menjalankan tugasnya, Unit AMC berperan sebagai unit yang bertanggung jawab atas pelayanan dan pengawasan di area sisi udara (*airside*), yang mencakup:

1. Pengoperasian dan layanan *aviobridge*.
2. Pemanduan parkir pesawat yang membutuhkan.
3. Pencatatan data penerbangan untuk keperluan *Central Information System* (CIS).
4. Pengelolaan dan layanan *Baggage Conveyor Belt* (BCB).
5. Koordinasi operasional antarunit sesuai kebutuhan, termasuk pemeliharaan apron dan instalasi terkait.

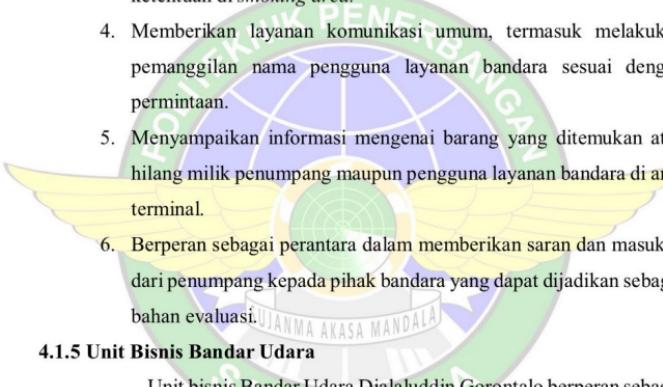
#### **4.1.3 Terminal *Inspection Service* (TIS)**

Terminal *inspector* memiliki tanggung jawab dalam berbagai aspek, yang meliputi:

1. Pengawasan terhadap operasional terminal agar tetap berjalan sesuai ketentuan.
2. Memeriksa dan memastikan seluruh fasilitas di terminal berfungsi dengan baik.
3. Apabila terdapat kerusakan fasilitas, terminal *inspector* dapat melaporkan dan menindaklanjuti kepada pihak yang terkait.
4. Menjaga kondisi terminal bandar udara dalam keadaan bersih.
5. Mengoordinasikan penataan dan penempatan fasilitas di terminal.
6. Memantau serta membuat laporan kejadian apabila terjadi insiden yang melibatkan pengguna jasa bandara.

#### **4.1.4 Unit Pelayanan Informasi (*Airport Information Service*)**

Unit Informasi di bandar udara merupakan suatu unit yang bertugas untuk menyampaikan informasi kebandarudaraan kepada penumpang maupun non-penumpang. Tugas pokok unit informasi, diantaranya:

- 
1. Memberikan informasi yang berkaitan tentang jadwal penerbangan, seperti jadwal kedatangan, keberangkatan, dan informasi terkait keterlambatan maupun pembatalan pesawat kepada pengguna jasa penerbangan.
  2. Menginformasikan kepada pengguna jasa transportasi udara yang berhubungan tentang penerbangan dan informasi penting.
  3. Memberikan pengumuman kepada pengguna jasa transportasi udara guna meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang, seperti pengaturan arus lalu lintas pada area *drop zone* dan ketentuan di *smoking area*.
  4. Memberikan layanan komunikasi umum, termasuk melakukan pemanggilan nama pengguna layanan bandara sesuai dengan permintaan.
  5. Menyampaikan informasi mengenai barang yang ditemukan atau hilang milik penumpang maupun pengguna layanan bandara di area terminal.
  6. Berperan sebagai perantara dalam memberikan saran dan masukan dari penumpang kepada pihak bandara yang dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi.

#### 4.1.5 Unit Bisnis Bandar Udara

Unit bisnis Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo berperan sebagai pengelola berbagai kegiatan komersial yang bertujuan untuk meningkatkan pendapatan aeronautika dan non-aeronautika. Tugas pokok dari unit ini, meliputi:

1. Mengelola dan mengembangkan fasilitas komersial, seperti penyewaan ruang usaha, periklanan, serta layanan retail di terminal.
2. Mengoptimalkan pemanfaatan aset bandar udara untuk meningkatkan pendapatan di luar layanan penerbangan.
3. Mengawasi operasional usaha di dalam bandara agar sesuai dengan regulasi serta standar pelayanan yang berlaku.

4. Menyediakan berbagai layanan dan fasilitas tambahan yang mendukung pengalaman penumpang, seperti area food & beverage, lounge, serta parkir.

#### 4.2 Jadwal Pelaksaaan OJT

| NO | NAMA   | JADWAL PELAKSANAAN OJT |           |                |                | FEBRUARI       |
|----|--------|------------------------|-----------|----------------|----------------|----------------|
|    |        | 06 s/d 24              | 27 s/d 31 | 03 s/d 14      | 17 s/d 19      |                |
| 1  | ADEL   | AVSEC                  | AMC       | BISNIS BANDARA | TIS            | INFORMASI      |
| 2  | DIAN   | AMC                    | AVSEC     | INFORMASI      | BISNIS BANDARA | TIS            |
| 3  | FARHAN | AVSEC                  | AMC       | TIS            | INFORMASI      | BISNIS BANDARA |
| 4  | JIMMY  | AVSEC                  | AMC       | INFORMASI      | BISNIS BANDARA | TIS            |
| 5  | РИСТА  | AMC                    | AVSEC     | TIS            | INFORMASI      | BISNIS BANDARA |
| 6  | ZANIO  | AMC                    | AVSEC     | BISNIS BANDARA | TIS            | INFORMASI      |

Gambar 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT

Tabel 4. 2 Uraian Kegiatan OJT

| No | Tanggal    | Unit  | Uraian Kegiatan   |
|----|------------|-------|---|
| 1. | 06/01/2022 | -     | Orientasi lokasi <i>On the Job Training</i> OJT kepada Kabandara dan Supervisor terkait pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT). |
| 2. | 07/01/2022 | AVSEC | Pembuatan PAS bandara dan perkenalan lingkungan AVSEC.  |
| 3. | 08/01/2022 | AVSEC | Melakukan pengecekan tiket dan identitas penumpang di area keberangkatan penumpang.   |
| 4. | 09/01/2022 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan penumpang menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) di SCP 2.  |
| 5. | 10/01/2022 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan bagasi di SCP 1 dan pemberikan stiker <i>security check</i> pada bagasi tercatat.                               |

|     |            |       |  |
|-----|------------|-------|--|
| 6.  | 13/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan kepada penumpang menggunakan <i>body scanner</i> dan pemeriksaan manual menggunakan <i>Hand Held Metal Detector</i> (HHMD) |
| 7.  | 14/01/2025 | AVSEC | Pengisian <i>Consignment Security Declaration</i> (CSD) dan penempelan stiker <i>security check</i> pada barang – barang kargo                   |
| 8.  | 15/01/2025 | AVSEC | Melakukan pemeriksaan berkaitan dengan barang bawaan penumpang pada <i>Security Check Point</i> (SCP) 1.   |
| 9.  | 16/01/2025 | AVSEC | Pemeriksaan <i>x-ray</i> bagasi tercatat dan penempelan stiker <i>security check</i> .   |
| 10. | 17/01/2025 | AVSEC | Pemeriksaan barang – barang penumpang yang akan dibawa ke bagasi kabin   |
| 11. | 20/01/2025 | AVSEC | Pengisian daftar fasilitas keamanan bandar udara dan lisensi petugas AVSEC yang akan diajukan ke DBU di kantor kampen.                           |
| 12. | 21/01/2025 | AVSEC | Pemeriksaan menggunakan <i>Handheld Metal Detector</i> (HHMD) dan pemeriksaan menggunakan <i>body scanner</i>                                    |
| 13. | 22/01/2025 | AVSEC | Pengecekan barang – barang yang dikirim melalui kargo diperiksa menggunakan <i>x-ray</i>   |
| 14. | 23/01/2025 | AVSEC | Pemeriksaan penumpang secara manual dan pengarahan bagasi  |

|     |            |           |   |
|-----|------------|-----------|---|
| 15. | 24/01/2025 | AVSEC     | Penempelan stiker <i>security check</i> pada barang – barang penumpang yang dibawa ke bagasi tercatat |
| 16. | 30/01/2025 | AMC       | Pengenalan prosedur pemanduan parkir pesawat  |
| 17. | 31/01/2025 | AMC       | Pengenalan <i>docking</i> dan <i>undocking</i> garabarata   |
| 18. | 03/02/2025 | AMC       | Shift pada bagian <i>docking</i> menggunakan garbarata  |
| 19. | 04/02/2025 | AMC       | Pengisian AMC sheet pada komputer dan pengisian <i>logbook</i>  |
| 20. | 05/02/2025 | AMC       | Pemanduan parkir pesawat ( <i>marshaller</i> )  |
| 21. | 06/02/2025 | AMC       | Pelayanan garbarata   |
| 22. | 07/02/2025 | AMC       | Pengisian <i>logbook</i> , AMC sheet, dan form garbarata  |
| 23. | 10/02/2025 | AMC       | Pemanduan parkir pesawat dan <i>start engine</i>  |
| 24. | 11/02/2025 | AMC       | Pelayanan <i>aviobridge</i>   |
| 25. | 12/02/2025 | AMC       | Pengisian AMC Sheet, <i>logbook</i> , dan form garbarata  |
| 26. | 13/02/2025 | AMC       | Pemanduan parkir pesawat ( <i>marshaller</i> )  |
| 27. | 14/02/2025 | AMC       | Pelayanan garbarata   |
| 28. | 17/02/2025 | INFORMASI | Memberikan pelayanan informasi kepada para pengguna jasa transportasi udara                           |
| 29. | 18/02/2025 | INFORMASI | Menginformasikan kepada para pengguna jasa transportasi udara mengenai jadwal keberangkatan           |

|     |            |            |  |
|-----|------------|------------|--|
| 30. | 19/02/2025 | INFORMASI  | Membeikan jasa informasi kepada para penumpang mengenai barang hilang atau panggilan kepada individu |
| 31. | 20/02/2025 | BISNIS     | Memahami bagaimana perhitungan pendapatan pelayanan jasa aeronautika                                 |
| 32. | 21/02/2025 | BISNIS     | Memahami bagaimana menghitung pendapatan pelayanan jasa non-aeronautika                              |
| 33. | 24/02/2025 | SIDANG OJT | Pemaparan hasil kegiatan OJT   |
| 34. | 25/02/2025 | BISNIS     | Mempelajari tentang pendapatan dari Tenant dan lahan kosong di area sekitar bandar udara             |
| 35. | 26/02/2025 | TIS        | Mengamati kualitas fasilitas – fasilitas di bandara masih dalam kondisi yang layak pakai             |
| 36. | 27/02/2025 | TIS        | Mengumpulkan hasil survei kepuasan penumpang tentang fasilitas sarana dan prasarana di bandara       |
| 37  | 28/02/2025 | TIS        | Melaporkan hasil pengamatan fasilitas yang rusak kepada pihak terkait agar dapat diperbaiki segera.  |

#### 4.3 Permasalahan Pelaksanaan OJT

Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) pada tanggal 08 Januari hingga 24 Januari 2025 pada unit *aviation security* (AVSEC), penulis menemukan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh penumpang. Hal ini, dikarenakan adanya ketidaktahuan penumpang tentang regulasi yang mengatur tentang larangan tersebut dan belum adanya informasi (*banner*) yang tersebar di area Bandar Udara tentang regulasi tersebut. Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus memastikan bahwa

pengambilan gambar (foto) di tempat – tempat tertentu di daerah keamanan terbatas harus dilarang, kecuali atas izin dari Kepala Bandar Udara Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Tempat – tempat tertentu yang dimaksud sebagai berikut:

1. Tempat pemeriksaan keamanan penerbangan (*security check point*);
2. Tempat pengendalian keamanan penerbangan (*access control*);
3. Tempat pelayanan keimigrasian; dan
4. Tempat keapabean

Larangan pengambilan gambar di *Security Check Point* (SCP) bandara diterapkan dengan tujuan utama untuk menjaga keamanan penerbangan dan mencegah potensi ancaman yang dapat timbul akibat penyebarluasan informasi terkait prosedur pemeriksaan. *Security Check Point* (SCP) merupakan titik krusial dalam sistem keamanan bandara. Jika prosedur pemeriksaan ini direkam dan disebarluaskan, ada risiko bahwa individu dengan niat buruk dapat menganalisis sistem keamanan yang ada dan mencari cara untuk menghindari deteksi atau menyelundupkan barang terlarang.



Gambar 4. 2 Penumpang Mengambil Dokumentasi di Area SCP

Sumber: Peneliti

Selain alasan keamanan, larangan ini juga bertujuan untuk menjaga kelancaran proses pemeriksaan. Aktivitas pengambilan gambar dapat

mengganggu konsentrasi petugas AVSEC yang bertugas dalam mendeteksi ancaman, karena mereka harus tetap fokus dalam mengawasi setiap penumpang yang melewati SCP. Gangguan sekecil apa pun bisa berakibat pada kelalaian yang berdampak pada keselamatan penerbangan. Tidak hanya itu, aktivitas ini juga dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi penumpang lain yang sedang menjalani pemeriksaan, terutama jika mereka tidak menyadari bahwa mereka sedang direkam atau difoto.

Di *Security Check Point* (SCP), penumpang sering kali harus melepas barang pribadi seperti jaket, ikat pinggang, atau bahkan sepatu, yang jika direkam atau difoto tanpa izin dapat menimbulkan potensi pelanggaran privasi. Foto atau video yang diambil tanpa izin juga berisiko disalahgunakan, baik untuk tujuan yang tidak etis maupun untuk tindakan kriminal, seperti pemalsuan identitas atau rekayasa sosial untuk mengakses area terbatas. Sesuai dengan regulasi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional menjelaskan bahwa Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, dan Badan Hukum Yang Mendapat Pendeklegasian harus membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan paling lama 6 (enam) bulan sejak Peraturan ini berlaku.

#### 4.4 Penyelesaian

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan oleh penulis, diperlukan langkah-langkah strategis untuk menyelesaikan permasalahan diatas agar tidak mengganggu operasional bandara dan tetap menjaga aspek keamanan penerbangan. Beberapa langkah penyelesaian yang dapat dilakukan oleh pihak bandara ialah sebagai berikut:



Gambar 4. 3 Videotron

Sumber: Peneliti

1. Peningkatan sosialisasi berupa videotron atau melalui akun resmi sosial media bandara yang ditujukan kepada para penumpang mengenai larangan pengambilan gambar di daerah keamanan terbatas seperti di *Security Check Point* (SCP).
2. Membuat standing banner tentang larangan pengambilan dokumentasi kepada penumpang dan dasar hukum yang mengatur tentang larangan tersebut.
3. Menempatkan larangan tentang pengambilan dokumentasi di lokasi yang strategis dan banyak dikunjungi oleh pengguna jasa transportasi udara.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, diwajibkan untuk menerapkan prosedur keamanan yang ketat guna melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum. Dalam konteks ini, sanksi tegas bagi pelanggar perlu diberlakukan agar ada efek jera. Petugas Avsec dapat memberikan peringatan tegas kepada penumpang yang melanggar aturan, dan apabila diperlukan, melakukan tindakan hukum berdasarkan regulasi yang berlaku. Sanksi yang bisa diterapkan termasuk penghapusan foto atau video yang diambil tanpa izin serta pemberian teguran resmi kepada pelanggar.



Gambar 4. 4 Standing Banner

Sumber: Peneliti

Untuk memastikan aturan ini dapat diterapkan dengan lebih efektif, penguatan sistem pengawasan berbasis teknologi juga menjadi solusi yang dapat dipertimbangkan. Penggunaan CCTV di sekitar SCP dapat membantu memantau aktivitas penumpang secara real-time, sehingga petugas dapat segera bertindak apabila ditemukan pelanggaran.

Pengambilan gambar tanpa izin di area SCP berpotensi menimbulkan risiko penyalahgunaan data, terutama jika gambar tersebut diunggah ke media sosial atau digunakan untuk kepentingan yang tidak sah. Oleh karena itu, larangan ini juga bertujuan untuk memastikan bahwa setiap penumpang merasa aman dan nyaman saat menjalani prosedur pemeriksaan tanpa takut direkam atau difoto oleh orang lain tanpa sepengetahuan mereka.

Perlu adanya evaluasi dan penyesuaian regulasi secara berkala untuk memastikan efektivitas penerapannya. Bandara sebagai penyelenggara keamanan penerbangan dapat melakukan audit internal dan survei kepatuhan guna mengetahui sejauh mana efektivitas larangan ini dalam mencegah pelanggaran. Dengan pendekatan yang lebih terintegrasi dan berbasis regulasi yang jelas, diharapkan aturan ini dapat berjalan lebih efektif tanpa menimbulkan ketidaknyamanan bagi penumpang maupun petugas keamanan di bandara.



Gambar 4. 5 Contoh Poster Dilarang Mengambil Dokumentasi

Sumber: Peneliti

## BAB 5

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

##### 5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 4

Berdasarkan masalah yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa larangan pengambilan gambar di Security Check Point (SCP) bandara memiliki dasar hukum yang kuat dan bertujuan untuk menjaga keamanan penerbangan, kelancaran operasional, serta perlindungan privasi penumpang. Pelanggaran terhadap aturan ini dapat menimbulkan risiko keamanan yang serius, termasuk potensi penyalahgunaan informasi oleh pihak yang tidak bertanggung jawab.

Oleh karena itu, langkah-langkah penyelesaian seperti peningkatan sosialisasi berupa videotron atau melalui akun resmi sosial media bandara yang ditujukan kepada para penumpang mengenai larangan pengambilan gambar di daerah keamanan terbatas seperti di *Security Check Point* (SCP), membuat standing banner tentang larangan pengambilan dokumentasi kepada penumpang dan dasar hukum yang mengatur tentang larangan tersebut, menempatkan larangan tentang pengambilan dokumentasi di lokasi yang strategis dan banyak dikunjungi oleh pengguna jasa transportasi udara.

Penulis berharap agar hasil pembahasan ini dapat dijadikan masukan bagi Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo dalam meningkatkan efektivitas penerapan regulasi keamanan serta memberikan pemahaman yang lebih baik kepada penumpang mengenai pentingnya larangan pengambilan gambar di SCP. Dengan adanya peningkatan pelayanan, keamanan, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku, diharapkan keselamatan penerbangan dapat terus terjaga dengan optimal.

##### 5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Selama menjalani kegiatan *On the Job Training* (OJT), 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 bandara, yang sebelumnya belum pernah diperoleh selama masa perkuliahan. Selain itu, melalui program OJT ini, penulis semakin ter dorong untuk mengembangkan kompetensi diri agar dapat bersaing di dunia kerja. Dengan adanya sertifikat kompetensi yang sesuai dengan standar nasional maupun internasional, penulis merasa lebih siap menghadapi tantangan di industri penerbangan.

Selama pelaksanaan OJT, penulis mendapatkan banyak bimbingan dan dukungan dari para personel di Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo. Para petugas dari berbagai unit, seperti *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), *Terminal Inspection Service* (TIS), Unit Pelayanan Bisnis, serta Unit Pelayanan Informasi, 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, sehingga penulis dapat memahami dengan lebih mendalam bagaimana setiap unit menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dalam mendukung kelancaran operasional bandara.

Melalui interaksi dan pelatihan langsung di bawah bimbingan para profesional, penulis memperoleh gambaran yang lebih nyata mengenai standar kerja di industri penerbangan. Hal ini menjadi pengalaman yang sangat berharga dalam membentuk kesiapan diri untuk terjun ke dunia kerja yang sesungguhnya, di mana keterampilan teknis dan kemampuan bekerja sama dalam tim menjadi aspek yang sangat penting.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Terhadap Bab 4

Sebagai upaya untuk meningkatkan kepatuhan terhadap larangan pengambilan gambar di Security Check Point (SCP) serta menjaga

keamanan dan kelancaran operasional bandara, beberapa langkah strategis perlu diterapkan oleh pihak Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo. Adapaun saran yang dapat dijadikan pertimbangan dalam meningkatkan efektivitas penerapan regulasi tersebut:

1. Pihak bandara perlu melakukan sosialisasi secara lebih masif terkait larangan pengambilan gambar di SCP. Informasi dapat disampaikan melalui berbagai media seperti papan pengumuman yang strategis, selebaran di area check-in, serta pengumuman melalui pengeras suara di terminal keberangkatan. Selain itu, edukasi langsung oleh petugas *Aviation Security* (AVSEC) kepada penumpang yang akan memasuki area SCP dapat meningkatkan pemahaman dan kepatuhan terhadap aturan ini.
2. Memperjelas dan menambah rambu larangan untuk memastikan penumpang memahami larangan yang berlaku, diperlukan pemasangan rambu atau tanda peringatan yang lebih jelas dan mudah dipahami. Rambu tersebut harus menggunakan bahasa yang sederhana, berukuran cukup besar, dan ditempatkan di lokasi-lokasi yang mudah terlihat sebelum penumpang memasuki SCP. Jika memungkinkan, penggunaan bahasa asing seperti Inggris juga dapat diterapkan untuk penumpang internasional.
3. Meningkatkan pengawasan dan ketegasan petugas *Aviation Security* (AVSEC) harus lebih aktif dalam mengawasi dan memberikan peringatan kepada penumpang yang terlihat mencoba mengambil gambar di SCP. Selain itu, penegakan aturan harus dilakukan secara konsisten, baik dengan teguran langsung maupun tindakan lebih lanjut sesuai prosedur jika terjadi pelanggaran berulang. Hal ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang lebih disiplin dalam penerapan kebijakan keamanan.

### 5.2.2 Saran Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Berdasarkan pengalaman selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Kelas I Djalaluddin Gorontalo, terdapat beberapa hal yang dapat ditingkatkan untuk memberikan manfaat yang lebih optimal bagi peserta OJT di masa mendatang. Salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah pembekalan materi sebelum peserta menjalani OJT. Dengan pembekalan yang lebih komprehensif, peserta dapat memahami tugas dan tanggung jawab mereka di lingkungan kerja dengan lebih baik. Pembekalan ini juga akan membantu mereka dalam beradaptasi lebih cepat serta meminimalisir kesalahan yang dapat terjadi akibat kurangnya pemahaman terhadap prosedur yang berlaku di bandara.

Selain itu, selama pelaksanaan OJT, penting untuk dilakukan evaluasi berkala guna menilai perkembangan peserta serta memberikan umpan balik yang membangun. Evaluasi ini dapat dilakukan melalui sesi diskusi antara peserta dan mentor, sehingga peserta memiliki kesempatan untuk menyampaikan kendala yang dihadapi serta mendapatkan solusi yang tepat. Dengan adanya evaluasi yang terstruktur, peserta akan lebih termotivasi untuk terus belajar dan meningkatkan kompetensinya sesuai dengan standar industri penerbangan. Evaluasi ini juga dapat menjadi dasar bagi pihak bandara dalam menyesuaikan metode pembelajaran dan pelatihan yang lebih efektif agar peserta OJT mendapatkan pengalaman yang maksimal.

Dengan adanya sistem evaluasi yang baik, diharapkan peserta OJT dapat memperoleh pengalaman yang lebih mendalam dan siap menghadapi dunia kerja di industri penerbangan. Hal ini juga akan mendukung peningkatan kualitas SDM yang nantinya dapat berkontribusi secara profesional dalam menjaga kelancaran dan keamanan operasional di bandara.

## DAFTAR PUSTAKA

- INDONESIA, PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK. 2001. "Peraturan Pemerintah (PP) Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan." (1):1–5.
- Kapal, Daya Awak, Dedy Kurniadi, Keselamatan Pelayaran, Sumber Daya, Awak Kapal, Sarana Bantu, Navigasi Pelayaran, and Latar Belakang Masalah. 2023. "Journal of Engineering and Transportation." (1):1–16.
- Penerbangan, BPS (Badan Pusat Statistik). 2009. "UU NO 1 Tahun 2009." *Penerbangan* 2(5):255.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2023. *Peraturan Menteri Perhubungan No 52 Tahun 2023 Tentang Rencana Induk Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.*
- Perhubungan, Keputusan Menteri. 2024. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.*
- Udara, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan. 2010. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara Dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara Dan Orang Perseorangan.*
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.*

Sumber internet.

<https://djjalaluddinairport.com>

[https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Jalaluddin](https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Jalaluddin)

<https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/bandara/28>

## LAMPIRAN

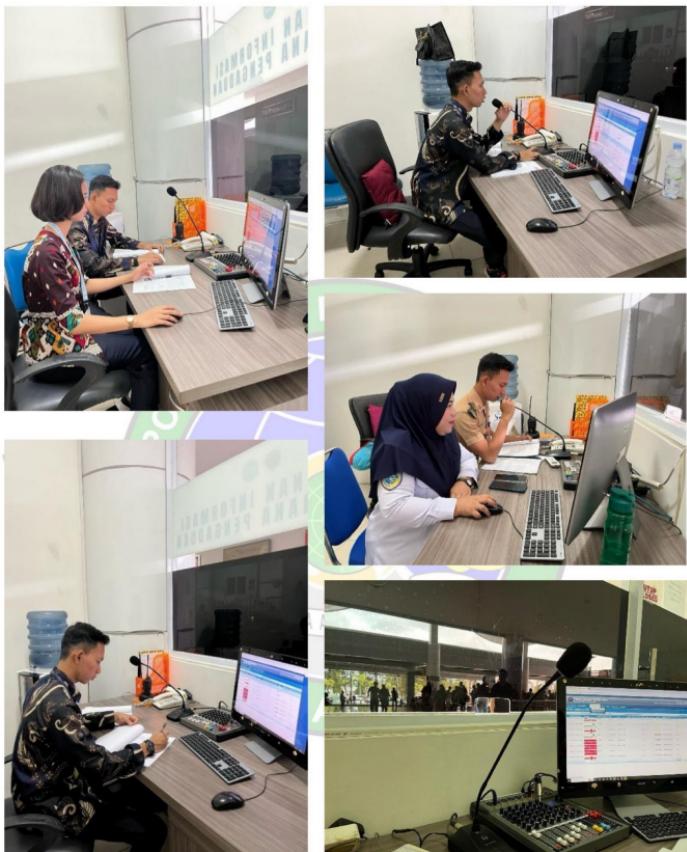
Lampiran 1 Kegiatan di *Unit Aviation Security (AVSEC)*



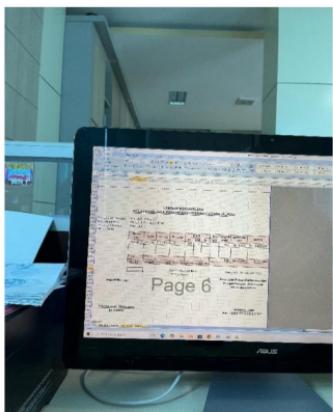
Lampiran 2 Kegiatan di *Unit Apron Movement Control (AMC)*



Lampiran 3 Kegiatan di Unit Informasi



## Lampiran 4 Kegiatan di Unit Bisnis Bandar Udara



Lampiran 5 Kegiatan di Terminal Inspection Service (TIS)

