

**MENINGKATKAN PEMAHAMAN PENUMPANG
TERHADAP PROHIBITED ITEMS UNTUK MENDUKUNG
EFEKTIVITAS PEMERIKSAAN KEAMANAN DI BANDARA
I GUSTI NGURAH RAI**

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



Disusun Oleh:

NI KADEK YOCHA ADITYA MAHARANI
NIT. 30623019

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**MENINGKATKAN PEMAHAMAN PENUMPANG
TERHADAP PROHIBITED ITEMS UNTUK MENDUKUNG
EFEKTIVITAS PEMERIKSAAN KEAMANAN DI BANDARA
I GUSTI NGURAH RAI**

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



Disusun Oleh:

NI KADEK YOCHA ADITYA MAHARANI
NIT. 30623019

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

HALAMAN PERSETUJUAN

MENINGKATKAN PEMAHAMAN PENUMPANG TERHADAP
PROHIBITED ITEMS UNTUK Mendukung Efektifitas
Pemeriksaan Keamanan di Bandara I Gusti Ngurah Rai

Oleh:

NI KADEK YOCHA ADITYA MAHARANI
NIT. 30623019

Program Studi DIII Manajemen Transportasi
Udara Politeknik Penerbangan Surabaya

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

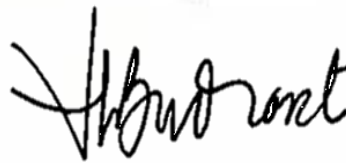
Disetujui Oleh:

Supervisor



WAIHYU PUTRA ALRIANTO
NIP. 20247348

Dosen Pembimbing



ANTON BUDIARTO, S.E., M.T.
NIP. 19650110 199103 1 004

Mengetahui,
Airport Security Services Division Head



I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 19 bulan Ferbuari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353



WAHYU PUTRA ALRIANTO
NIP. 20247348



ANTON BUDIARTO, S.E., M.T.
NIP. 19650110 199103 1 004

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memenuhi tugas dan tanggung jawab selama program *On the Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) yang beroperasi di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar dan memahami berbagai aspek operasional di lingkungan kerja, termasuk pelayanan penumpang, manajemen operasional, dan koordinasi antarunit. Melalui pengalaman ini, penulis memperoleh wawasan baru serta meningkatkan kompetensi yang relevan dengan bidang studi yang sedang ditempuh.

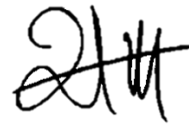
Laporan akhir ini merupakan hasil gambaran sekaligus tanggung jawab atas terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan bimbingan demi kelancaran pelaksanaan *On the Job Training* (OJT). Secara khusus, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan rasa terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan keberkahan karunia-Nya.
2. Kedua orang tua tercinta, Ayah I Wayan Sutarpa dan Ibu Ni Putu Puspa Widarini, yang selalu memberikan dukungan dan bantuan positif baik secara moril maupun materil dalam kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak I Dewa Ketut Arsana, selaku Airport Security Services Division Head PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airport) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.
5. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom, M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Anton Budiarto, S.E., M.T. selaku dosen pembimbing Laporan *On the Job Training* (OJT).
7. Mas Wahyu Putra Alrianto selaku sekretaris penguji Laporan *On The Job Training* (OJT).
8. Seluruh staff dan pegawai di PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai yang senantiasa memberikan wawasan serta pengetahuan di bandar udara selama kegiatan berlangsung.

Dengan demikian, penulis dengan rendah hati menerima setiap kritik dan saran yang konstruktif. Sebagai penutup, semoga laporan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber wawasan bagi semua pembacanya.

Badung , 1 Januari 2026



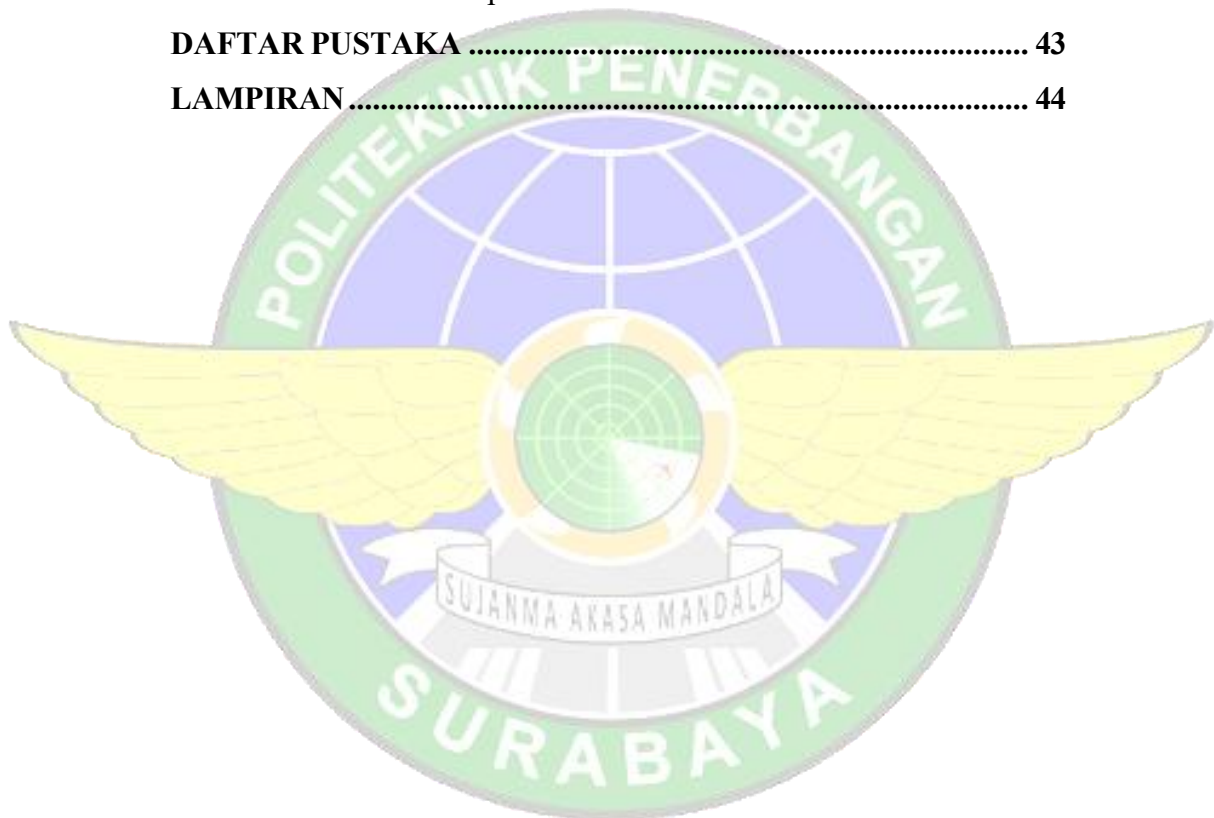
Ni Kadek Yocha Aditya Maharani



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	3
2.1 Sejarah Singkat	3
2.1.1 Logo PT. Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)	5
2.1.2 Visi dan Misi Injourney Airports	8
2.2 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) ...	8
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan.....	10
BAB III PELAKSANAAN ON THE JOB TRANNING (OJT) ..	11
3.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Tranning</i> (OJT).....	11
3.1.1 Wilayah Kerja	11
3.1.2 Prosedur Pelayanan	15
3.2 Jadwal.....	21
3.3 Tinjauan Teori	23
3.3.1 Bandar Udara	23
3.3.2 Apron	24
3.3.3 Terminal Bandar Udara	26
3.3.4 <i>Aviation Security</i> (AVSEC)	27
3.3.5 Barang Dilarang (Prohibited Items).....	28

3.4 Permasalahan.....	29
3.5 Penyelesaian Masalah.....	32
BAB IV PENUTUP	37
4.1 Kesimpulan.....	37
4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB III.....	37
4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan <i>OJT</i>	38
4.2 Saran.....	40
4.2.1 Saran Terhadap BAB III	40
4.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>OJT</i>	41
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN	44



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara I Gusti Ngurah Rai.....	3
Gambar 2. 2 Logo Injourney Airports	5
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia.....	10
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi AVSEC Bandara I Gusti Ngurah Rai...	10
Gambar 3. 1 Kegiatan Pengawasan di Area PSCP	13
Gambar 3. 2 Kegiatan docking & undocking aviobridge	15
Gambar 3. 3 Jadwal Pelaksanaan OJT di unit AVSEC	22
Gambar 3. 4 Jadwal Pelaksanaan Jaga Posko Nataru di unit AVSEC	22
Gambar 3. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT di unit AMC	22
Gambar 3. 6 Prohibited Items Box	32
Gambar 3. 7 Digital Signage di Area PSCP Bandara I Gusti Ngurah Rai	32
Gambar 3. 8 Inovasi Stiker Edukatif pada <i>Tray X-ray</i>	34



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports).....9



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan perguruan tinggi kedinasan di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang berperan dalam mencetak sumber daya manusia profesional di bidang penerbangan. Salah satu program pendidikan yang diselenggarakan adalah Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara, yang bertujuan menghasilkan lulusan yang memiliki kompetensi teknis dan manajerial dalam pengelolaan kegiatan transportasi udara.

Sebagai bagian dari proses pembelajaran, Politeknik Penerbangan Surabaya menerapkan kegiatan praktik kerja lapangan atau *On the Job Training* (OJT) sebagai salah satu metode untuk mengembangkan kemampuan taruna. Melalui kegiatan ini, taruna dapat mengaplikasikan teori yang diperoleh selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata, serta mengasah kemampuan komunikasi, kerja sama tim, dan tanggung jawab dalam lingkungan operasional penerbangan.

Penulis mendapatkan kesempatan untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) yang beroperasi di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai. Selama pelaksanaan kegiatan, penulis ditempatkan di unit *Aviation Security* (AVSEC) serta *Apron Movement Control* (AMC), yang memiliki tanggung jawab di Unit *Aviation Security* (AVSEC) bertugas menjaga keamanan penerbangan melalui pengawasan area terbatas dan penerapan prosedur pemeriksaan, sedangkan di unit *Apron Movement Control* (AMC) bertugas mengatur pergerakan pesawat di apron untuk memastikan kelancaran serta keselamatan operasi pesawat di darat.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) tersebut memberikan pengalaman langsung kepada penulis dalam memahami pelaksanaan

tugas pengamanan penerbangan di Unit *Aviation Security* (AVSEC) serta pengaturan pergerakan pesawat di Unit *Apron Movement Control* (AMC). Melalui kegiatan ini, penulis memperoleh wawasan mengenai pentingnya profesionalisme, ketelitian, dan koordinasi dalam menjaga keamanan serta kelancaran operasional di lingkungan bandar udara.

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

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

1. Memperoleh pemahaman tentang dunia kerja yang sebenarnya agar penulis terbiasa ketika nantinya terjun langsung ke lingkungan kerja;
2. Menerapkan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan;
3. Menambah pengalaman yang tidak diperoleh di kelas;
4. Melatih kemampuan beradaptasi dan berkomunikasi di lingkungan baru.

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

1. Memahami kebutuhan pekerjaan di tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT);
2. Menyesuaikan diri serta mempersiapkan diri untuk menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi;
3. Mengetahui secara langsung penggunaan dan peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT);
4. Menjalinkan hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau instansi terkait.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat



Gambar 2. 1 Bandara I Gusti Ngurah Rai

Sumber : https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_I_Gusti_Ngurah_Rai

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai pertama kali dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1930 dengan nama Pelabuhan Udara Tuban. Pada masa awal pembangunannya, fasilitas bandara masih sangat sederhana, berupa landasan pacu berumput yang digunakan sebagai lapangan terbang bagi pesawat perintis. Seiring perkembangan, pada tahun 1935 bandara mulai melayani pendaratan pesawat kecil secara lebih rutin. Namun pada tahun 1942, ketika Jepang menduduki Indonesia, bandara ini sempat dibom dan kemudian direbut oleh tentara Jepang. Pada masa pendudukan tersebut, bandara dibangun ulang dan ditingkatkan untuk kepentingan militer sebagai basis pesawat tempur dan logistik Jepang.

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia, pengelolaan bandara diambil alih oleh pemerintah Republik Indonesia, meskipun fasilitasnya masih sangat terbatas. Pada tahun 1949, pemerintah merevitalisasi terminal dan menara pengawas sederhana dari kayu untuk mendukung penerbangan sipil, sambil mempertahankan nama Pelabuhan Udara Tuban. Memasuki tahun 1960-an, pemerintah menyadari pentingnya

bandara bagi pertumbuhan Bali dan mulai melaksanakan proyek besar untuk memperpanjang landasan pacu dari 1.200 meter menjadi 2.700 meter. Proyek yang berlangsung dari tahun 1963 hingga 1969 ini juga melibatkan reklamasi sebagian area pantai untuk memperluas daratan bandara. Pada 1 Agustus 1969, setelah proyek selesai, bandara diresmikan kembali dengan fasilitas yang lebih modern dan resmi berganti nama menjadi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, sebagai bentuk penghormatan kepada Pahlawan Nasional I Gusti Ngurah Rai.

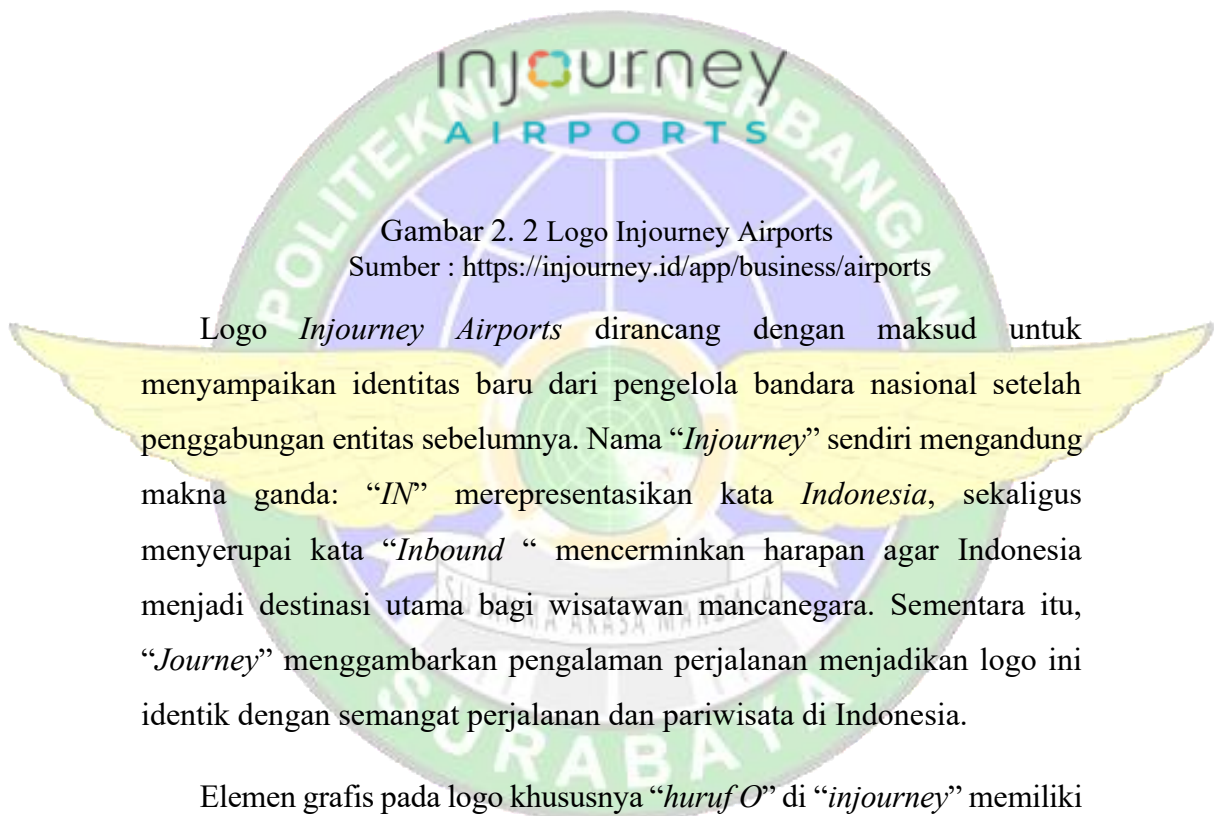
Memasuki periode 1970–1980-an, perkembangan pariwisata Bali yang sangat pesat menyebabkan meningkatnya frekuensi penerbangan domestik maupun internasional. Pemerintah kemudian membangun terminal internasional baru pada tahun 1975–1978 sebagai bagian dari strategi pengembangan pariwisata nasional. Sejak itu, Bandara I Gusti Ngurah Rai ditetapkan sebagai bandara internasional yang melayani penerbangan dari berbagai negara seperti Australia, Singapura, Malaysia, Jepang, dan rute-rute Eropa. Dengan meningkatnya jumlah wisatawan mancanegara, fasilitas bandara terus dikembangkan pada era-era berikutnya melalui perluasan apron, penambahan taxiway, modernisasi navigasi penerbangan, serta peningkatan kualitas layanan.

Pada awal tahun 2000-an, lonjakan wisatawan membuat kapasitas bandara kembali tidak mencukupi. Pemerintah melalui PT Angkasa Pura I kemudian melaksanakan proyek pengembangan besar pada periode 2011–2013, meliputi pembangunan terminal internasional baru, renovasi total terminal lama menjadi terminal domestik, perluasan apron, dan peningkatan fasilitas keselamatan penerbangan. Terminal internasional baru yang lebih modern akhirnya diresmikan pada tahun 2013 dan meningkatkan kapasitas pelayanan hingga belasan juta penumpang per tahun.

Sebelumnya dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero), sejak 29 Desember 2023 pemerintah resmi menggabungkan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II menjadi satu entitas baru bernama PT Angkasa

Pura Indonesia, atau dikenal sebagai *Injourney Airports*. Penggabungan ini merupakan bagian dari reformasi industri penerbangan nasional yang bertujuan meningkatkan efisiensi operasional, memperkuat konektivitas udara, mendorong pertumbuhan pariwisata, serta menciptakan sinergi layanan bandara di seluruh Indonesia. Dengan konsolidasi ini, Bandara I Gusti Ngurah Rai kini menjadi salah satu dari 37 bandara yang dikelola oleh *Injourney Airports* dan berperan sebagai pintu gerbang utama pariwisata Indonesia.

2.1.1 Logo PT. Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)



Gambar 2. 2 Logo Injourney Airports
Sumber : <https://injourney.id/app/business/airports>

Logo *Injourney Airports* dirancang dengan maksud untuk menyampaikan identitas baru dari pengelola bandara nasional setelah penggabungan entitas sebelumnya. Nama “*Injourney*” sendiri mengandung makna ganda: “*IN*” merepresentasikan kata *Indonesia*, sekaligus menyerupai kata “*Inbound* “ mencerminkan harapan agar Indonesia menjadi destinasi utama bagi wisatawan mancanegara. Sementara itu, “*Journey*” menggambarkan pengalaman perjalanan menjadikan logo ini identik dengan semangat perjalanan dan pariwisata di Indonesia.

Elemen grafis pada logo khususnya “huruf *O*” di “*injourney*” memiliki makna simbolik penting. Berdasarkan dokumen profil perusahaan, elemen ini terinspirasi dari motif tradisional batik “*kawung*,” yang melambangkan kesempurnaan dan keutuhan. Penggunaan motif tersebut menunjukkan komitmen *Injourney Airports* untuk memberikan pengalaman perjalanan yang prima dan khas Indonesia.

Secara estetika dan strategis, logo ini dirancang agar terlihat modern, global, dan profesional sesuai dengan visi *Injourney* sebagai operator bandara terintegrasi yang melayani puluhan bandara di seluruh Indonesia. Melalui logo, *Injourney Airports* ingin menegaskan identitas baru sebagai pengelola bandara nasional yang berorientasi ke depan, sekaligus tetap membawa nuansa lokal dan budaya Indonesia.

Daftar 37 bandara-bandara utama di Indonesia yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (*Injourney Airports*) sebagai berikut :

- 
1. Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta)
 2. Bandara Halim Perdanakusuma (Jakarta)
 3. Bandara Kualanamu (Medan)
 4. Bandara Supadio (Pontianak)
 5. Bandara Minangkabau (Padang)
 6. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)
 7. Bandara Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)
 8. Bandara Husein Sastranegara (Bandung)
 9. Bandara Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh)
 10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang)
 11. Bandara Sultan Thaha (Jambi)
 12. Bandara Depati Amir (Pangkal Pinang)
 13. Bandara Silangit (Tapanuli Utara)
 14. Bandara Kertajati (Majalengka)
 15. Bandara Banyuwangi (Banyuwangi)

16. Bandara Tjilik Riwut (Palangkaraya)
17. Bandara Radin Inten II (Lampung)
18. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (Tanjung Pandan)
19. Bandara Fatmawati Soekarno (Bengkulu)
20. Bandara Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga)
21. Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar)
22. Bandara Juanda (Surabaya)
23. Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar)
24. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Balikpapan)
25. Bandara Frans Kaisiepo (Biak)
26. Bandara Sam Ratulangi (Manado)
27. Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin)
28. Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang)
29. Bandara Adi Sutjipto (Yogyakarta)
30. Bandara Adi Soemarmo (Boyolali)
31. Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah)
32. Bandara Pattimura (Ambon)
33. Bandara El Tari (Kupang)
34. Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo)
35. Bandara Sentani (Jayapura)
36. Bandara Hang Nadim (Batam)

37. Bandara Dhoho (Kediri)

2.1.2 Visi dan Misi PT. Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)

A. Visi

PT Angkasa Pura Indonesia, yang dikenal sebagai *Injourney Airports*, memiliki visi untuk menjadi operator bandara kelas dunia yang tidak hanya berfungsi sebagai pengelola bandara, tetapi juga sebagai penghubung global. Perusahaan ini berkomitmen untuk meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, serta berperan sebagai pencipta nilai, wajah kebanggaan bangsa, dan agen pembangunan.

B. Misi

PT Angkasa Pura Indonesia, yang dikenal sebagai *Injourney Airports*, memiliki misi untuk menyediakan pelayanan berstandar internasional di seluruh bandara yang dikelola, dengan menghadirkan layanan yang mencerminkan keramah tamahan khas Indonesia.

2.2 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)

Data	Informasi
Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)
Tahun Didirikan	Tahun 2023 (hasil penggabungan PT Angkasa Pura I & PT Angkasa Pura II di bawah Injourney Airports)
Dasar Hukum Pendirian	Bagian dari Program Transformasi BUMN sektor aviasi & pariwisata oleh PT Aviasi Pariwisata Indonesia (Injourney). Penggabungan formal diumumkan tahun 2023.
Kantor Pusat	Gedung Center for Excellence (CFE) AP II, Soekarno-Hatta International Airport, Tangerang, Banten.

Bidang Usaha	Pengelolaan & operasi bandara, aeronautical services, non-aeronautical services, komersial bandara, pelayanan penunjang penerbangan, digital airport, serta manajemen fasilitas bandara.
Jangkauan Operasional	Mengelola 37 bandara di Indonesia
Jumlah Karyawan	Tidak dipublikasikan secara resmi total tenaga kerja merupakan konsolidasi AP I & AP II (sebelumnya ±20.000+ pegawai digabung).
Mitra	Melayani maskapai domestik & internasional di seluruh bandara yang dikelola (lebih dari 90 maskapai).
Sertifikasi	Mengikuti standar ICAO, CASA, regulasi Kemenhub, standar keamanan internasional, serta program transformasi layanan pelanggan (CEM – Customer Experience Management).
Slogan	Tidak dicantumkan sebagai slogan perusahaan; namun visi Injourney: <i>"To Unlock the Potential of Indonesia's Tourism."</i>
Website Resmi	https://www.injourneyairports.com

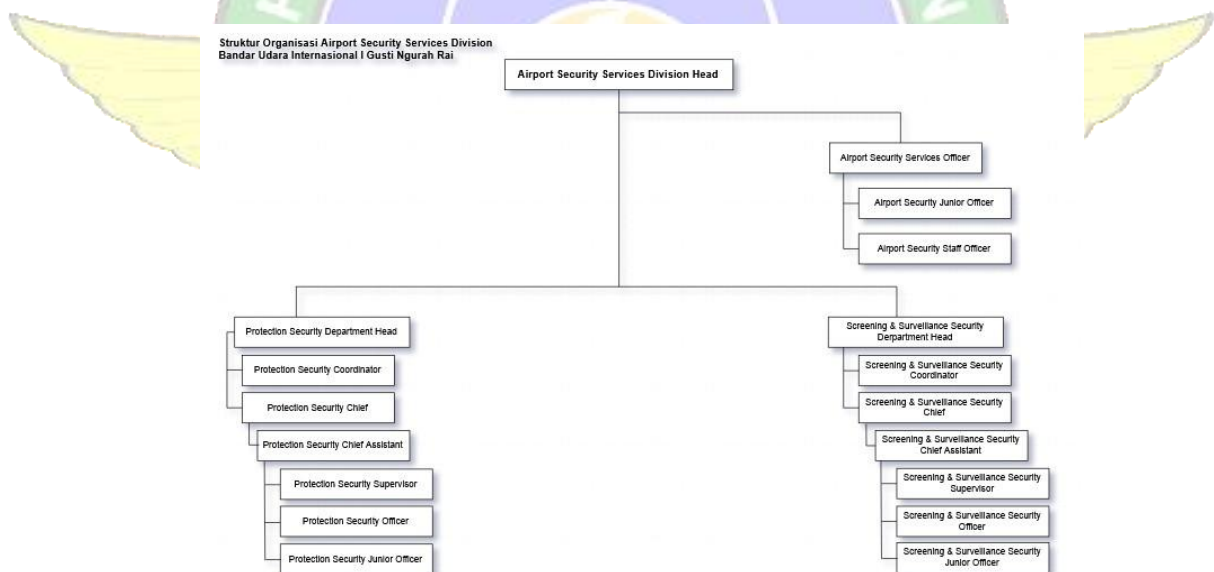
Tabel 2. 1 Data Umum PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)
Sumber : Penulis (2025)

2.3 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

Sumber: PT Angkasa Pura Indonesia *Station* Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi *Airport Security* Bandara I Gusti Ngurah Rai

Sumber : PT Angkasa Pura Indonesia *Station* Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

BAB III

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

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

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT) taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Angkatan 9 Alpha Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Berikut merupakan Unit tugas pelaksanaan training :

1. *Aviation Security* (AVSEC);
2. *Apron Movement Control* (AMC).

3.1.1 Wilayah Kerja

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di lingkungan PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports), taruna ditempatkan pada dua unit kerja yang memiliki peran penting dalam kegiatan pelayanan penerbangan, yaitu Unit *Aviation Security* (AVSEC) dan Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali. Kedua unit ini merupakan bagian dari divisi operasional bandara yang memiliki peran penting dalam menjamin keamanan, keselamatan, serta kelancaran arus penumpang dan pergerakan pesawat di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Selama melaksanakan OJT di Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, taruna ditempatkan dan menjalankan kegiatan pada beberapa wilayah kerja utama yang menjadi bagian dari penerapan keamanan penerbangan. Wilayah kerja pertama berada di area *Passenger Security Screening Checkpoint* (PSCP), yaitu lokasi pemeriksaan penumpang dan barang bawaan sebelum memasuki *boarding lounge*. Pada area ini taruna melakukan pendampingan dan

observasi terhadap proses pemeriksaan menggunakan *Walk Through Metal Detector* (WTMD), pemeriksaan barang melalui mesin X-Ray, serta pengenalan prosedur *secondary screening* apabila terjadi alarm atau ditemukan citra mencurigakan. Taruna juga ikut mengamati aktivitas penyampaian informasi kepada penumpang terkait *prohibited items*, including langkah-langkah penanganan dan pendataan barang sitaan sesuai SOP yang berlaku.

Wilayah kerja berikutnya adalah *Security Restricted Area* (SRA), yaitu area terbatas yang hanya dapat diakses oleh personel berizin seperti ruang *baggage make-up area*, jalur personel bandara, dan pintu akses menuju apron. Di wilayah ini taruna mempelajari proses pemeriksaan personel bandara, termasuk pengecekan *Airport Security ID Card* (AS-ID), pemeriksaan barang bawaan staf menggunakan X-Ray, serta penerapan *random check* atau *unpredictable screening* sesuai ketentuan keamanan yang berlaku.

Taruna juga diperkenalkan pada wilayah kerja AVSEC yang bersifat pengawasan dan patroli, seperti area terminal, koridor penumpang, area tunggu, serta beberapa titik rawan keamanan lainnya. Pada kegiatan patroli ini, taruna mengamati cara petugas AVSEC melakukan deteksi dini terhadap potensi ancaman, menjaga ketertiban operasional, memastikan fungsi perangkat keamanan seperti CCTV dan *access control*, serta mencatat temuan atau kejadian dalam *logbook* sesuai prosedur. Dengan cakupan wilayah kerja yang luas dan beragam ini, taruna memperoleh pemahaman komprehensif mengenai operasi keamanan bandara, mulai dari pemeriksaan penumpang hingga pengawasan area terbatas yang mendukung keselamatan penerbangan.



Gambar 3. 1 Kegiatan Pengawasan di Area PSCP
Sumber : Penulis (2025)

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, taruna ditempatkan untuk mengikuti dan terlibat langsung dalam berbagai kegiatan operasional di sisi udara. Kegiatan OJT ini dilaksanakan untuk memberikan pengalaman kerja nyata serta meningkatkan pemahaman taruna mengenai peran dan tanggung jawab Unit AMC dalam mengawasi, mengendalikan, dan mengoordinasikan pergerakan pesawat udara serta fasilitas pendukungnya, guna menjamin keselamatan penerbangan, keamanan operasional, dan kelancaran pelayanan di area apron.

Pada wilayah kerja *aviobridge*, taruna melaksanakan tugas *docking* dan *undocking aviobridge* yang dilakukan di bawah pengawasan langsung staf AMC. Dalam pelaksanaan *docking*, taruna memastikan bahwa pesawat telah berhenti sempurna pada parking stand yang telah ditetapkan dan dalam kondisi aman sebelum *aviobridge* dioperasikan. Taruna memperhatikan posisi pesawat, kondisi pintu pesawat, serta jarak aman antara badan pesawat dan *aviobridge* untuk mencegah potensi kerusakan atau insiden keselamatan. Pada saat proses *undocking*, taruna memastikan *aviobridge* telah dilepaskan sepenuhnya dari pintu pesawat dan berada pada posisi aman sebelum pesawat melakukan proses *push back*. Selama kegiatan tersebut, taruna melakukan koordinasi dengan petugas *aviobridge*, *ground handling*, dan staf AMC untuk memastikan seluruh

tahapan berjalan sesuai dengan prosedur operasional standar yang berlaku.

Pada wilayah apron utara, sebagai *Captain Aviobridge*, dengan tanggung jawab utama mengatur dan mengoordinasikan jadwal penggunaan *aviobridge* pada setiap parking stand yang telah ditentukan. Dalam pelaksanaan tugas ini, taruna melakukan pencatatan dan pemantauan terhadap jadwal kedatangan dan keberangkatan pesawat, jenis pesawat udara, serta kebutuhan penggunaan *aviobridge* pada masing-masing *parking stand*. Taruna memastikan bahwa setiap pesawat yang parkir di apron utara memperoleh alokasi *aviobridge* sesuai dengan rencana penempatan yang telah ditetapkan oleh AMC, sehingga tidak terjadi benturan jadwal maupun keterlambatan pelayanan. Taruna juga mengawasi kesiapan peralatan *aviobridge*, mengoordinasikan petugas pelaksana *docking* dan *undocking*, dan memastikan kegiatan operasional di sekitar *aviobridge* berjalan dengan aman, tertib, dan sesuai dengan ketentuan keselamatan kerja di sisi udara.

Pada wilayah apron selatan, taruna melaksanakan tugas sebagai pengawas operasional di area *General Aviation Terminal (GAT)* dengan melakukan pemantauan terhadap kesiapan area sebelum kedatangan dan keberangkatan pesawat penerbangan umum. Pengawasan meliputi kondisi area parkir pesawat, kebersihan dan keamanan lingkungan kerja, serta kesiapan fasilitas dan peralatan pendukung operasional. Taruna juga mengawasi aktivitas *ground support equipment (GSE)* serta pergerakan personel dan kendaraan operasional di sekitar area GAT untuk memastikan seluruh kegiatan berjalan sesuai dengan prosedur operasional yang berlaku, tidak menimbulkan potensi bahaya di sisi udara, dan tetap mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di apron selatan.

Pada wilayah area kargo, sebagai pengawas operasional kargo internasional dan domestik. Dalam kegiatan ini, taruna memantau proses bongkar muat kargo pesawat, mulai dari kedatangan kargo, proses

penanganan di apron, hingga distribusi ke area penyimpanan. Taruna memastikan seluruh aktivitas bongkar muat kargo dilakukan sesuai dengan prosedur keselamatan kerja, termasuk penggunaan alat pelindung diri oleh petugas serta pengaturan area kerja agar tetap tertib dan aman. Taruna juga mengamati koordinasi antara petugas kargo, *ground handling*, dan unit terkait dalam mendukung kelancaran operasional kargo udara.

Taruna juga memperoleh kesempatan untuk melaksanakan kegiatan OJT di *Airport Operations Control Center* (AOCC). Di unit ini, taruna mengamati secara langsung sistem pemantauan dan pengendalian operasional bandara yang dilakukan secara terpusat. Taruna mempelajari proses koordinasi antarunit operasional bandara dalam mengelola jadwal penerbangan, memantau kondisi cuaca dan pergerakan pesawat, dan menangani kondisi operasional tidak normal (*irregular operation*). Kegiatan ini memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai peran AOCC sebagai pusat kendali operasional bandara dalam menjaga kelancaran dan keselamatan operasional penerbangan secara menyeluruh.



Gambar 3. 2 Kegiatan docking & undocking aviobridge
Sumber : Penulis (2026)

3.1.2 Prosedur Pelayanan

Prosedur pelayanan pada Unit *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai dilaksanakan sesuai dengan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) keamanan penerbangan yang mengacu pada

Program Keamanan Penerbangan Nasional sebagaimana diatur dalam *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024* serta ketentuan internal bandar udara. Tujuan utama pelayanan *Aviation Security* (AVSEC) adalah menjamin terselenggaranya keamanan dan keselamatan penerbangan melalui upaya pencegahan terhadap tindakan melawan hukum serta pengendalian terhadap barang berbahaya dan terlarang.

Pelayanan *Aviation Security* (AVSEC) dilaksanakan melalui beberapa tahapan utama, yaitu pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan, pemeriksaan lanjutan secara manual, pengamanan daerah keamanan terbatas, serta penanganan temuan dan pelaporan kejadian keamanan. Setiap tahapan pelayanan tersebut dilaksanakan oleh personel *Aviation Security* (AVSEC) yang berkompeten dan saling terkoordinasi guna memastikan proses pemeriksaan berjalan secara efektif, tertib, dan tetap mengedepankan prinsip pelayanan yang profesional dan humanis.

a. Pemeriksaan Keamanan Penumpang dan Barang Bawaan

Pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan merupakan tahapan awal dalam proses pelayanan *Aviation Security* (AVSEC) di bandar udara. Pemeriksaan ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap penumpang yang akan memasuki area keberangkatan telah melalui proses pengamanan sesuai ketentuan yang berlaku.

Dalam pelaksanaannya, personel *Aviation Security* (AVSEC) menempati pos pemeriksaan keamanan atau *Passenger Security Check Point* (PSCP) sesuai pembagian tugas. Penumpang diarahkan secara tertib untuk meletakkan barang bawaan ke dalam tray X-Ray. Barang yang diperiksa meliputi tas kabin, jaket, alas kaki tertentu, serta barang elektronik dan logam yang berpotensi menimbulkan alarm.

Barang bawaan tersebut kemudian diperiksa menggunakan mesin X-Ray untuk mendeteksi bentuk, kepadatan, dan karakteristik objek di dalamnya. Personel *Aviation Security* (AVSEC) yang bertugas sebagai *X-Ray operator* melakukan pengamatan secara teliti terhadap citra layar

guna mengidentifikasi adanya barang berbahaya dan terlarang (*prohibited items*).

Penumpang diwajibkan melewati *Walk Through Metal Detector* (WTMD) untuk mendeteksi keberadaan benda logam yang melekat pada tubuh. Apabila tidak terdapat indikasi ancaman, penumpang dipersilakan melanjutkan perjalanan menuju ruang tunggu keberangkatan. *Standar Operasional Prosedur* (SOP) ini menjadi fondasi utama dalam mencegah potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan.

b. Pemeriksaan Penumpang Secara Manual

Pemeriksaan manual merupakan pemeriksaan lanjutan yang dilakukan apabila hasil pemeriksaan awal menggunakan alat deteksi menunjukkan adanya alarm atau indikasi mencurigakan. *Standar Operasional Prosedur* (SOP) ini dilaksanakan sebagai bentuk kehati-hatian dalam memastikan keamanan tanpa mengabaikan kenyamanan penumpang.

Sebelum melakukan pemeriksaan manual, personel *Aviation Security* (AVSEC) wajib memberikan penjelasan singkat kepada penumpang mengenai alasan pemeriksaan lanjutan. Penjelasan ini bertujuan untuk menghindari kesalahpahaman serta meningkatkan kepercayaan penumpang terhadap petugas keamanan.

Pemeriksaan manual dilakukan oleh personel *Aviation Security* (AVSEC) dengan jenis kelamin yang sama dengan penumpang yang diperiksa. Pemeriksaan dilakukan secara profesional, sopan, dan tidak berlebihan, dengan tetap menghormati hak serta privasi penumpang. Tahapan ini mencerminkan penerapan pelayanan keamanan yang berorientasi pada prinsip keselamatan dan etika pelayanan.

c. Penanganan Barang Berbahaya dan Terlarang (Prohibited Items)

Penanganan barang berbahaya dan terlarang merupakan bagian penting dari *Standar Operasional Prosedur* (SOP) karena berkaitan langsung dengan pencegahan ancaman terhadap keselamatan penerbangan. Barang terlarang dapat berupa benda tajam, bahan mudah

terbakar, senjata, atau barang lain yang dilarang dibawa ke dalam kabin pesawat.

Apabila ditemukan barang terlarang personel *Aviation Security* (AVSEC) terlebih dahulu mengamankan barang tersebut dan memberikan penjelasan kepada penumpang mengenai ketentuan yang berlaku. Penumpang diberikan pilihan tindak lanjut sesuai peraturan, seperti memasukkan barang ke dalam bagasi tercatat atau menyerahkan barang untuk diamankan sebagai barang temuan.

Barang terlarang dapat disita apabila tidak memungkinkan untuk dibawa kembali oleh penumpang. Seluruh proses penanganan dilakukan secara persuasif dan dicatat dalam laporan keamanan sebagai bentuk dokumentasi dan pertanggungjawaban.

d. Pengamanan Daerah Keamanan Terbatas

Pengamanan daerah keamanan terbatas bertujuan untuk memastikan bahwa hanya pihak yang berwenang yang dapat memasuki area tertentu di bandar udara, seperti area sisi udara (airside) dan fasilitas operasional penerbangan.

Personel *Aviation Security* (AVSEC) bertugas melakukan pemeriksaan identitas terhadap setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas. Identitas yang diperiksa meliputi kartu identitas bandara dan izin akses yang masih berlaku. Pemeriksaan juga dilakukan terhadap kendaraan dan barang yang masuk ke area tersebut. Pelaksanaan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) ini bertujuan untuk mencegah akses tidak sah yang dapat menimbulkan risiko keamanan penerbangan. Pengawasan dilakukan secara berkelanjutan dan terkoordinasi dengan unit terkait di lingkungan bandar udara.

Prosedur pelayanan pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai dilaksanakan sesuai dengan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) operasional sisi udara yang mengacu pada ketentuan keselamatan penerbangan, regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, serta peraturan internal bandar udara yang berlaku. Tujuan utama pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) adalah menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional penerbangan di sisi udara, khususnya di area apron, melalui pengawasan dan pengendalian aktivitas operasional secara terpadu.

Pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) dilaksanakan melalui beberapa tahapan utama, meliputi pengawasan pergerakan pesawat udara dan kendaraan operasional di apron, pengaturan parkir pesawat, pengendalian personel dan aktivitas *ground handling*, dan pemantauan kebersihan dan keselamatan area apron. AMC juga memberikan pelayanan operasional seperti pengoperasian *aviobridge* dan koordinasi penanganan kondisi tidak normal. Seluruh tahapan pelayanan tersebut dilaksanakan oleh personel AMC yang kompeten dan terkoordinasi dengan berbagai *stakeholder* terkait guna memastikan operasional sisi udara berjalan secara aman, tertib, efisien, dan sesuai dengan prinsip keselamatan penerbangan.

a. Manajemen Keselamatan Apron

Personel *Apron Movement Control* (AMC) merupakan petugas bandar udara yang bertanggung jawab dalam melaksanakan pengaturan dan pengawasan lalu lintas pesawat udara di area apron, termasuk pengendalian parkir atau penempatan pesawat udara sesuai dengan ketentuan operasional yang berlaku. Dalam pelaksanaan tugasnya, personel AMC mengolah seluruh pergerakan pesawat di apron melalui sistem SIOPSKOM, yang memuat informasi estimasi waktu kedatangan dan keberangkatan pesawat udara serta pengaturan posisi parkir pesawat. Pengelolaan data dan aktivitas tersebut dilakukan secara terencana, terkoordinasi, dan berkesinambungan guna menjamin kelancaran

operasional, ketertiban lalu lintas di apron, dan terpeliharanya keselamatan penerbangan di sisi udara, sesuai dengan standar operasional prosedur dan peraturan keselamatan penerbangan yang berlaku.

b. Prosedur Pengawasan Orang di Sisi Udara

Personel *Apron Movement Control* (AMC) memiliki peran penting dalam memantau dan mengawasi seluruh pergerakan pesawat udara, *Ground Support Equipment* (GSE), kendaraan operasional, serta personel yang berada di area apron dan *service road*. Pengawasan tersebut dilakukan untuk memastikan seluruh aktivitas operasional berjalan sesuai dengan ketentuan keselamatan dan tata tertib sisi udara. Tugas utama AMC meliputi pengaturan parkir pesawat di apron, pengendalian pergerakan orang dan kendaraan, serta penataan penggunaan GSE agar tidak mengganggu kelancaran operasional. Dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan, Unit *Apron Movement Control* (AMC) berwenang melakukan penindakan atau tindakan korektif apabila ditemukan kondisi, aktivitas, atau potensi bahaya yang dapat mengancam keselamatan penumpang maupun operasional penerbangan, sesuai dengan standar operasional prosedur dan peraturan keselamatan penerbangan yang berlaku.

c. Pengoperasian Garbarata

Pelaksanaan pengoperasian garbarata (*aviobridge*) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai dilaksanakan sesuai dengan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) yang berlaku, dengan pelaksana kegiatan yaitu personel *Apron Movement Control* (AMC) dan operator *aviobridge*. Pelayanan *aviobridge* diberikan kepada pengguna jasa atau maskapai penerbangan sejak pesawat udara melakukan proses kedatangan dan *docking* di posisi parkir hingga tahapan keberangkatan dan *undocking* pesawat. Selama proses tersebut, personel AMC bertanggung jawab melakukan pengawasan, koordinasi, dan pengendalian operasional agar penggunaan *aviobridge* berjalan aman, tertib, dan sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan, sehingga dapat menunjang kelancaran

pelayanan penumpang serta operasional penerbangan di area apron.

d. Inpeksi terhadap Tim, Kelengkapan, Kelaikan GSE yang Beroperasi di Airside

Apabila ditemukan pelanggaran terhadap ketentuan dan peraturan operasional di sisi udara, maka akan dikenakan sanksi kepada pelanggar sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan. Bentuk sanksi tersebut meliputi teguran lisan, teguran tertulis, penahanan Tanda Izin Masuk (TIM) atau Pas Bandara (PAS) selama jangka waktu tiga hari hingga satu minggu, kewajiban membuat surat pernyataan untuk tidak mengulangi pelanggaran, serta pemberian tanda berupa pelubangan pada TIM dengan jumlah maksimal tiga kali. Pelanggaran tertentu yang bersifat serius, seperti penyalahgunaan TIM atau PAS, peminjaman TIM atau PAS, pelanggaran batas kecepatan kendaraan, serta kelalaian kerja yang meliputi pembolongan PAS atau TIM, pemindahan area kerja tanpa izin, pembekuan, hingga pencabutan TIM, Unit *Apron Movement Control* (AMC) dapat merekomendasikan pemberian sanksi lanjutan berupa pencantuman dalam daftar hitam (blacklist) sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku.

3.2 Jadwal

Jadwal *On the Job Training* (OJT) taruna/i MTU 9 Alpha di PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) dilaksanakan dari tanggal 1 Desember 2025 hingga 25 Ferbuari 2026. Dengan pembagian di unit *Aviation Security* (AVSEC) 5 hari kerja (Senin-Jumat) dan 2 hari libur (Sabtu dan Minggu). Sedangkan di unit *Apron Movement Control* (AMC) 2 hari kerja (Pagi dan Sore) dan 1 hari libur adapun rincian jadwal duty taruna *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut:

1. Aviation Security (AVSEC)

FASKAMPEN	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
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
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 YOGHA 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. SEMBIRING							

Gambar 3. 3 Jadwal Pelaksanaan OJT di unit AVSEC

Sumber : PT Angkasa Pura Indonesia *Station* Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai unit AVSEC

NO	KETERANGAN	DESEMBER							JANUARI						
		22	23	24	25	26	29	30	31	1	2	3	4	5	6
1	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN	OSWIN
2	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA	OPTIMATICA
TIM 1 FIRMAN NAUVAL RAMADHAN NI KADEK YOGHA 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. SEMBIRING							

Gambar 3. 4 Jadwal Pelaksanaan Jaga Posko Nataru di unit AVSEC

Sumber : PT Angkasa Pura Indonesia *Station* Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai unit AVSEC

2. Apron Movement Control (AMC)

JADWAL DINAS POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA SURABAYA BULAN JANUARI DAN FEBRUARI 2025 BANDAR UDARA I GUSTI NGURAH RAI BALI															
No	Nama	JANUARI							FEBRUARI						
		1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
1	Firman Naufal Ramadhan	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
2	Michael Suranta Sitepu	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
3	Shandy Pungka Mahanani	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
4	Yusuf Al Mahduni	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
5	Galih Ismi Amelia Putri	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
6	Komang Tyara Wulandari	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
7	M. Husein Al Amin	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
8	Desi Khairani Br. Sembiring	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS
9	I Gusti Ngurah Pradnya	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
10	Ni Kadek Yocha Aditya M.	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
11	Rizky Ardiyan Wijaya	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M
12	Shandy Sapthindra	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M

Gambar 3. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT di unit AMC

Sumber : PT Angkasa Pura Indonesia *Station* Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai unit AMC

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan fasilitas transportasi udara yang digunakan oleh pesawat udara dan helikopter untuk melakukan kegiatan lepas landas dan pendaratan, serta berbagai aktivitas operasional penerbangan. Sebagai tempat pergerakan pesawat, bandar udara juga berfungsi sebagai simpul penghubung antara moda transportasi udara dan moda transportasi darat yang melayani keberangkatan dan kedatangan penumpang, proses naik dan turun penumpang, serta kegiatan bongkar muat barang dan kargo. Peran bandar udara sangat penting dalam mendukung kelancaran sistem transportasi dan mobilitas masyarakat.

Berdasarkan Annex 14 yang diterbitkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) tahun 2018, bandar udara didefinisikan sebagai suatu area tertentu, baik di daratan maupun perairan, yang dilengkapi dengan bangunan, instalasi, dan peralatan, serta digunakan secara keseluruhan atau sebagian untuk kegiatan kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara. Definisi ini menunjukkan bahwa bandar udara mencakup berbagai elemen infrastruktur seperti landasan pacu, taxiway, apron, terminal, serta fasilitas penunjang keselamatan dan navigasi penerbangan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 ayat 33, bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik dan turun penumpang, bongkar muat barang, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan penunjang. Pengaturan ini menegaskan pentingnya standar keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan operasional bandar udara sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

3.3.2 Apron

Sistem Apron merupakan salah satu area penting di bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir dan pelayanan pesawat udara. Berdasarkan SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, apron diartikan sebagai suatu area yang telah ditetapkan untuk menempatkan pesawat udara serta melaksanakan kegiatan operasional seperti menurunkan dan menaikkan penumpang, bongkar muat kargo dan pos, pengisian bahan bakar, serta kegiatan parkir dan perawatan pesawat. Pengertian ini menunjukkan bahwa apron berfungsi sebagai pusat aktivitas pelayanan darat pesawat udara.

Dalam Annex 14 “*Aerodromes*” *Volume I* yang diterbitkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) pada tahun 2018, apron didefinisikan sebagai area tertentu di bandar udara yang dirancang untuk mengakomodasi pesawat udara dalam rangka kegiatan pemuatan dan pembongkaran penumpang, surat, serta kargo, pengisian bahan bakar, parkir, dan pemeliharaan pesawat. Definisi ini menegaskan bahwa apron merupakan bagian vital dari infrastruktur sisi udara yang harus memenuhi standar keselamatan dan operasional internasional.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan, apron disediakan untuk memungkinkan pesawat udara mendapatkan pelayanan secara optimal, seperti proses naik dan turun penumpang, bongkar muat kargo, dan pengiriman pos, dengan tetap menjaga kelancaran lalu lintas pesawat di sisi udara agar tidak terganggu.

Tata tertib lalu lintas kendaraan di daerah pergerakan bandar udara diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP/140/VI/1999 Pasal 28, yang menetapkan batasan kecepatan kendaraan di area sisi udara. Kecepatan maksimum yang diperbolehkan adalah 40 km/jam di jalan akses (access road) di luar apron, 25 km/jam di

jalan pelayanan (service road) sekitar area parkir pesawat, 15 km/jam di area make-up dan break-down, serta 10 km/jam di area apron. Pengaturan ini bertujuan untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan menjaga keselamatan seluruh aktivitas di sisi udara.

Pengaturan kecepatan terdapat sejumlah larangan yang harus dipatuhi oleh seluruh pengemudi dan pengguna kendaraan di area apron. Larangan tersebut meliputi meninggalkan kendaraan tanpa pengawasan, mendahului kendaraan lain yang berjalan searah, memarkir kendaraan di jalur pergerakan pesawat atau jalur garbarata tanpa izin, dan mengoperasikan kendaraan di bawah sayap, ekor, atau badan pesawat tanpa keperluan pelayanan. Pengemudi juga dilarang menghidupkan mesin kendaraan dalam jarak kurang dari 15 meter dari pesawat yang sedang melakukan pengisian bahan bakar, dilarang memundurkan kendaraan ke arah pesawat tanpa panduan petugas berwenang, serta tidak diperbolehkan mendekati pesawat dengan mesin yang masih hidup.

Larangan lainnya mencakup aktivitas menarik kendaraan tanpa menggunakan kendaraan penarik khusus, melakukan pengisian bahan bakar secara mandiri, menjalankan kendaraan dengan cara yang membahayakan orang dan kendaraan di sekitarnya, menghalangi pesawat yang sedang bergerak atau ditarik, serta mengemudikan kendaraan terlalu dekat dengan mesin jet yang sedang hidup, yaitu kurang dari 8 meter di depan dan 80 meter di belakang. Melakukan perbaikan kendaraan di area apron juga tidak diperkenankan demi menjaga kelancaran dan keselamatan operasional.

Dalam operasional sehari-hari, area apron memerlukan pengawasan yang ketat oleh petugas khusus yang bertugas mengatur pergerakan pesawat dan kendaraan, yang dikenal sebagai *Apron Movement Control* (AMC). Petugas AMC memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan di sisi udara dengan cara mengendalikan lalu lintas di area apron serta memastikan seluruh kegiatan pelayanan berjalan sesuai prosedur. Unit AMC juga melakukan koordinasi langsung dengan

petugas *Air Traffic Control* (ATC) di menara kontrol untuk memastikan setiap pergerakan di area apron berlangsung aman, tertib, dan efisien sesuai standar operasional penerbangan.

3.3.3 Terminal Bandar Udara

Terminal bandar udara merupakan bangunan utama yang digunakan penumpang sebagai tempat peralihan antara moda transportasi darat dan moda transportasi udara, serta sebagai fasilitas yang memungkinkan penumpang untuk naik dan turun dari pesawat. Terminal berfungsi sebagai pusat pelayanan kegiatan penumpang, baik pada proses keberangkatan maupun kedatangan. Di dalam terminal, penumpang menjalani berbagai tahapan perjalanan udara, seperti proses pelaporan atau check-in, pemeriksaan keamanan terhadap barang bawaan, pemeriksaan dokumen, hingga pengambilan bagasi pada area kedatangan. Fungsi operasional, terminal juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung seperti ruang tunggu, area komersial, restoran, dan pertokoan yang bertujuan meningkatkan kenyamanan dan pelayanan kepada pengguna jasa.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara, bangunan terminal penumpang merupakan penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang dirancang untuk menampung seluruh aktivitas transisi penumpang, baik dari darat menuju pesawat maupun sebaliknya. Terminal juga berfungsi sebagai tempat proses penumpang datang, berangkat, transit, dan transfer, serta sebagai sarana pemindahan penumpang dan bagasi menuju dan dari pesawat udara. Bangunan terminal penumpang harus mampu mengakomodasi kegiatan operasional, administratif, dan komersial, serta wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, di samping ketentuan teknis bangunan lainnya.

3.3.4 *Aviation Security* (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) merupakan personel keamanan penerbangan yang wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) dan diberikan tugas serta tanggung jawab dalam bidang keamanan penerbangan. Hal tersebut sebagaimana diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9 yang menegaskan bahwa *Aviation Security* (AVSEC) memiliki peran strategis dalam menjamin keamanan penerbangan sipil. *Aviation Security* (AVSEC) bertugas melaksanakan pengamanan di bandar udara guna mencegah terjadinya tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat, petugas bandara, serta masyarakat umum.

Tujuan utama penyelenggaraan *Aviation Security* (AVSEC) adalah untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan melalui upaya pencegahan terhadap terangkutnya barang-barang berbahaya, senjata, bahan peledak, dan benda lain yang dilarang ke dalam pesawat udara. *Aviation Security* (AVSEC) juga berperan dalam menjaga ketertiban dan kelancaran proses pelayanan keamanan di bandar udara, sehingga tercipta rasa aman dan nyaman bagi seluruh pengguna jasa penerbangan. Tujuan tersebut sejalan dengan ketentuan internasional yang tercantum dalam Annex 17 *International Civil Aviation Organization* (ICAO) tentang *Aviation Security*, yang menekankan pentingnya perlindungan penerbangan sipil dari segala bentuk gangguan keamanan.

Pelaksanaan tugas dan tanggung jawab *Aviation Security* (AVSEC) di bandar udara dilaksanakan berdasarkan standar dan prosedur yang telah ditetapkan, antara lain melalui pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, awak pesawat, barang bawaan kabin, bagasi tercatat, kargo, serta orang perseorangan yang akan memasuki area keamanan terbatas. Ketentuan mengenai tata cara pemeriksaan keamanan tersebut diatur dalam SKEP/2765/XII/2010, serta diperkuat oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1989 tentang penertiban penumpang,

barang, dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil. Dalam pelaksanaannya, *Aviation Security* (AVSEC) juga bertanggung jawab dalam pengoperasian peralatan keamanan seperti *X-Ray*, *Walk Through Metal Detector* (WTMD), dan *Hand Held Metal Detector* (HHMD), serta pengawasan akses masuk ke daerah terbatas bandar udara.

Penyelenggaraan *Aviation Security* di Indonesia mengacu pada regulasi internasional dan nasional, antara lain Annex 17 ICAO dan ICAO Doc 8973 sebagai pedoman teknis keamanan penerbangan, serta Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Dalam Bab VIII Pasal 3 undang-undang tersebut ditegaskan bahwa penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya. Ketentuan ini menempatkan *Aviation Security* sebagai unsur penting dalam sistem keselamatan penerbangan nasional yang harus dilaksanakan secara konsisten dan berkelanjutan.

3.3.5 Barang Dilarang (Prohibited Items)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 127 Tahun 2015, Barang Dilarang (Prohibited Items) adalah barang yang dapat digunakan untuk melumpuhkan, melukai, dan menghilangkan nyawa orang lain serta untuk melakukan tindakan melawan hukum. Barang-barang tersebut meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat-alat berbahaya, dan senjata. *Prohibited Items* dapat berupa berbagai jenis benda, seperti gunting, pisau, senjata api, bahan peledak, dan benda lainnya.

Barang Dilarang (Prohibited Items) dilarang atau dibatasi jumlahnya untuk dibawa dalam penerbangan. Pembatasan ini bertujuan untuk menghindari risiko terjadinya kejahatan, tindakan melawan hukum, serta insiden atau kecelakaan. Pada dasarnya, *Prohibited Items* dapat diangkut melalui penerbangan dengan persyaratan dan ketentuan khusus yang telah ditetapkan.

Barang yang termasuk *Prohibited Items* tidak diperbolehkan dibawa

oleh penumpang ke dalam bagasi kabin, namun dapat dibawa melalui bagasi tercatat apabila memenuhi ketentuan yang berlaku terkait syarat bagasi tercatat. Adapun yang termasuk dalam daftar Barang Dilarang (Prohibited Items) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 127 Tahun 2015 Lampiran II huruf F adalah:

1. Alat Peledak (Explosive Devices)
2. Senjata (Weapons)
3. Alat-alat Berbahaya (Dangerous Articles)
4. Barang Berbahaya (Dangerous Goods)

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Aviation Security* (AVSEC) PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, penulis menemukan beberapa permasalahan yang berkaitan dengan rendahnya tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan barang bawaan yang diperbolehkan dan dilarang masuk ke dalam kabin pesawat sesuai dengan regulasi keamanan penerbangan yang berlaku. Permasalahan ini masih sering dijumpai dalam pelaksanaan pemeriksaan keamanan, khususnya pada area pemeriksaan *X-ray* penumpang dan barang bawaan kabin.

Salah satu permasalahan utama yang ditemukan di lapangan adalah kurangnya perhatian penumpang terhadap media informasi keamanan yang telah disediakan oleh pihak bandara, khususnya informasi mengenai barang-barang yang termasuk dalam kategori *prohibited items*. Meskipun Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai telah menyediakan *digital signage* yang menampilkan ketentuan barang terlarang serta batasan barang bawaan, pada kenyataannya tidak semua penumpang membaca atau memahami informasi tersebut secara saksama. Kondisi ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain penumpang yang terburu-buru mengejar waktu keberangkatan, fokus penumpang yang teralihkan pada proses check-in dan pemeriksaan dokumen, serta rendahnya

kesadaran sebagian penumpang terhadap pentingnya memahami informasi keamanan sebelum memasuki area pemeriksaan.

Akibat rendahnya tingkat pemahaman tersebut, masih sering ditemukan penumpang yang membawa barang-barang terlarang ke area pemeriksaan keamanan, seperti benda tajam, cairan melebihi batas ketentuan, atau peralatan tertentu yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam kabin. Temuan barang terlarang ini mengharuskan petugas *Aviation Security* (AVSEC) untuk melakukan pemeriksaan tambahan, memberikan penjelasan kepada penumpang, serta mengambil tindakan sesuai prosedur yang berlaku. Kondisi ini tidak hanya memperpanjang waktu pemeriksaan, tetapi juga berdampak pada meningkatnya antrean penumpang, terutama pada jam-jam sibuk keberangkatan dengan volume penumpang yang tinggi.

Penulis juga mengamati adanya ketidaksiapan penumpang dalam mengikuti tahapan pemeriksaan keamanan, khususnya terkait barang-barang yang wajib dikeluarkan dari tas dan diletakkan pada tray X-ray. Banyak penumpang yang belum mengetahui bahwa barang-barang seperti laptop, telepon genggam, jam tangan, ikat pinggang, jaket, dan barang elektronik lainnya harus dipisahkan dari tas sebelum melewati mesin X-ray. Akibatnya, petugas *Aviation Security* (AVSEC) harus memberikan instruksi secara berulang kepada penumpang, bahkan dalam beberapa kasus harus membantu langsung penumpang untuk menata barang bawaannya. Hal ini menyebabkan proses pemeriksaan menjadi kurang efisien dan berpotensi menimbulkan antrean yang semakin panjang.

Permasalahan lain yang ditemukan adalah keterbatasan efektivitas media informasi yang bersifat statis dan terpisah dari titik pemeriksaan. Media informasi yang tidak ditempatkan pada area yang menjadi fokus perhatian penumpang cenderung kurang diperhatikan, terutama ketika penumpang berada dalam kondisi terburu-buru atau merasa cemas terhadap proses keberangkatan. Dalam praktiknya, penumpang lebih cenderung memperhatikan instruksi yang muncul tepat pada saat mereka

meletakkan barang di tray X-ray dibandingkan informasi yang disampaikan sebelumnya melalui *digital signage* yang berada di area umum.

Dampak dari kondisi tersebut tidak hanya dirasakan pada aspek operasional, tetapi juga pada kualitas pelayanan dan hubungan antara penumpang dan petugas *Aviation Security* (AVSEC). Penumpang yang tidak memahami ketentuan barang terlarang sering kali menunjukkan ekspresi kaget, kebingungan, atau keberatan ketika barang bawaannya harus ditahan, disita, atau dipindahkan ke bagasi tercatat. Situasi ini berpotensi menimbulkan keluhan, perdebatan, bahkan ketegangan kecil yang dapat memengaruhi kenyamanan penumpang lain serta menambah beban kerja dan tekanan psikologis bagi petugas *Aviation Security* (AVSEC) dalam menjalankan tugasnya.

Berdasarkan kondisi nyata di lapangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama bukan semata-mata terletak pada ketersediaan media informasi, melainkan pada efektivitas penyampaian informasi keamanan kepada penumpang. Media informasi yang ada belum sepenuhnya mampu menjangkau penumpang pada waktu dan lokasi yang tepat. Oleh karena itu, diperlukan suatu pendekatan edukasi yang lebih kontekstual, mudah dipahami, dan terintegrasi langsung dengan alur pemeriksaan keamanan, sehingga mampu meningkatkan kesadaran, kepatuhan, dan kesiapan penumpang sebelum dan saat pemeriksaan berlangsung.



Gambar 3. 6 Prohibited Items Box
Sumber : Penulis (2025)



Gambar 3. 7 Digital Signage di Area PSCP Bandara I Gusti Ngurah Rai
Sumber : Penulis (2025)

3.5 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan rendahnya pemahaman penumpang terhadap prosedur pemeriksaan keamanan penerbangan, khususnya terkait barang bawaan dan barang terlarang, penulis mengusulkan sebuah inovasi berupa penerapan media edukasi sederhana namun tepat sasaran. Inovasi tersebut diwujudkan melalui pemasangan stiker edukatif pada *tray X-ray* sebagai media informasi visual yang secara langsung berinteraksi dengan penumpang sebelum proses pemeriksaan keamanan dilakukan. *Tray X-ray* dipilih karena merupakan media yang bersentuhan langsung dengan penumpang pada titik kritis pemeriksaan, sehingga pesan edukasi dapat diterima secara optimal.

Stiker edukatif pertama berjudul “*Prohibited Items in Carry-On Luggage*” berfungsi sebagai sarana edukasi preventif yang memberikan informasi mengenai jenis barang yang dilarang dibawa ke dalam kabin pesawat. Stiker ini menampilkan ikon-ikon larangan seperti *Firearms*,

Explosive, Box Cutters, Sharp Object, Sport Equipment, Flammable Items, Liquids Over, dan Self-Defense Items. Penyajian informasi dalam bentuk simbol visual bertujuan untuk memudahkan pemahaman penumpang secara cepat dan universal, tanpa ketergantungan pada penjelasan verbal dari petugas. Dengan adanya pengingat visual ini, penumpang diharapkan dapat melakukan pengecekan mandiri terhadap barang bawaannya sebelum proses pemeriksaan berlangsung.

Stiker edukatif kedua berjudul “*Items to Place in the X-ray Tray*” berfungsi sebagai panduan operasional bagi penumpang terkait barang-barang yang wajib dikeluarkan dari tas dan diletakkan pada *tray X-ray*. Stiker ini menampilkan ilustrasi barang-barang pribadi seperti jam tangan, ikat pinggang, telepon genggam, laptop, jaket, tas, dan perlengkapan elektronik lainnya. Keberadaan stiker ini bertujuan untuk mengurangi kebingungan penumpang saat proses screening, sekaligus meningkatkan kemandirian penumpang dalam menyiapkan barang bawaan sesuai dengan prosedur pemeriksaan keamanan.

Penerapan kedua stiker edukatif tersebut secara terintegrasi mampu menyelesaikan dua permasalahan utama dalam proses pemeriksaan keamanan, yaitu kurangnya kesadaran penumpang terhadap barang terlarang dan ketidaksiapan penumpang dalam menata barang bawaan saat pemeriksaan. Penempatan stiker pada *tray X-ray* sebagai titik kontak utama menjadikan informasi lebih mudah diperhatikan dibandingkan media seperti *digital signage*, yang sering kali kurang efektif karena fokus penumpang terbagi pada berbagai aktivitas menjelang keberangkatan.

Dampak penerapan stiker edukatif pada *tray X-ray* dapat dirasakan secara langsung terhadap kelancaran alur pemeriksaan keamanan. Penumpang yang telah memahami barang terlarang dan barang yang harus dikeluarkan dari tas akan mempercepat proses pemeriksaan. Hal ini berdampak pada berkurangnya antrean, meningkatnya kecepatan pelayanan, serta menurunnya potensi kesalahpahaman antara penumpang dan petugas AVSEC.



Gambar 3. 8 Inovasi Stiker Edukatif pada *Tray X-ray*
Sumber : Penulis (2025)

Desain stiker edukasi ini dibuat sebagai media informasi visual yang bertujuan untuk meningkatkan pemahaman penumpang terhadap ketentuan pemeriksaan keamanan penerbangan, khususnya terkait barang terlarang (*Prohibited Items*) dan barang yang wajib dikeluarkan dari tas untuk diletakkan di *tray X-ray*.

1. Konsep Desain

Stiker dirancang dengan konsep informatif, sederhana, dan mudah dipahami, sehingga dapat dibaca dengan cepat oleh penumpang sebelum proses pemeriksaan berlangsung. Penggunaan ikon dan gambar visual dipilih untuk mengatasi keterbatasan bahasa dan mempercepat pemahaman tanpa harus membaca teks panjang.

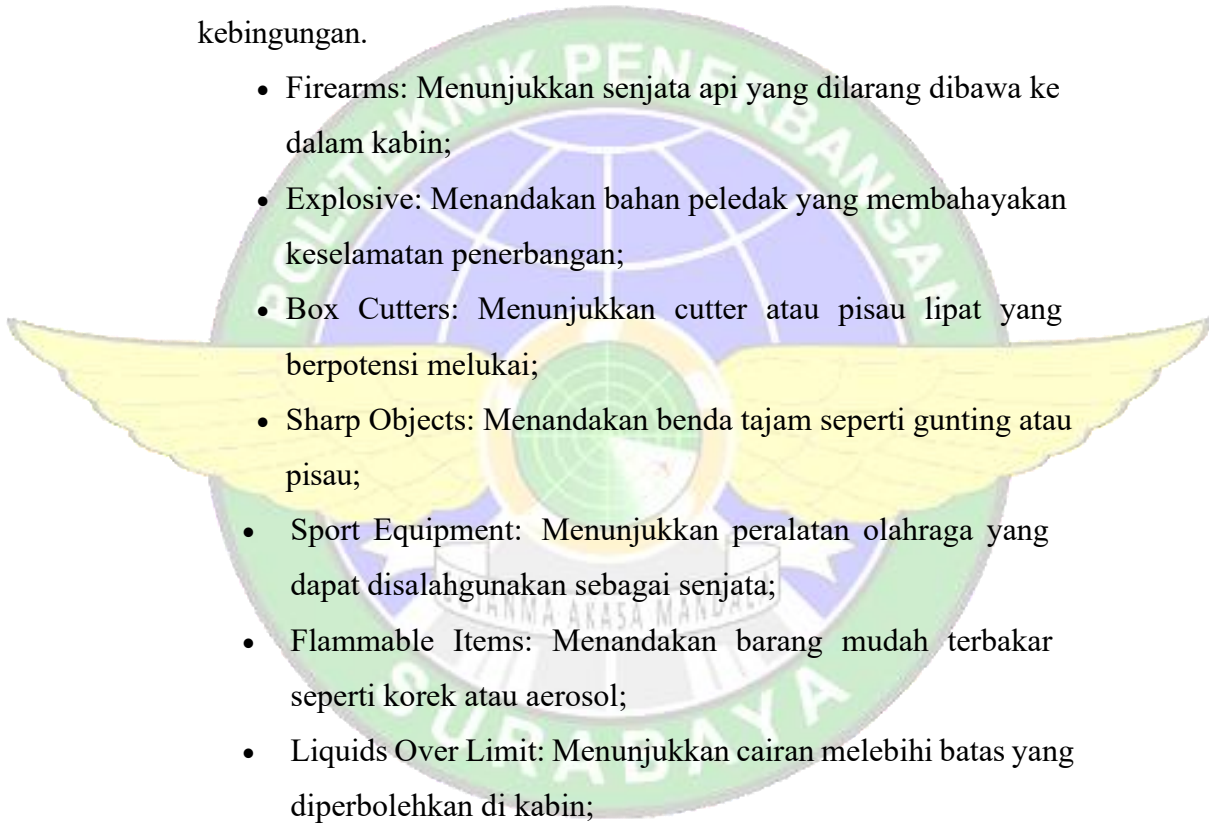
2. Penggunaan Warna dan Simbol

Warna merah digunakan sebagai penanda larangan (*prohibition*) yang secara universal dipahami sebagai tanda bahaya atau tidak diperbolehkan. Simbol lingkaran merah dengan garis miring mempertegas bahwa barang tersebut dilarang dibawa dalam kabin.

Sementara warna kuning dan hitam digunakan pada judul untuk menarik perhatian dan memberikan kesan kewaspadaan sesuai standar keselamatan penerbangan.

3. **Konten Prohibited Items**

Pada stiker pertama, ditampilkan kategori barang-barang terlarang seperti senjata api, bahan peledak, benda tajam, cairan melebihi batas, bahan mudah terbakar, dan alat pertahanan diri. Penyajian dalam bentuk ikon disertai teks singkat bertujuan agar penumpang dapat langsung mengenali jenis barang yang tidak diperbolehkan tanpa kebingungan.

- 
- Firearms: Menunjukkan senjata api yang dilarang dibawa ke dalam kabin;
 - Explosive: Menandakan bahan peledak yang membahayakan keselamatan penerbangan;
 - Box Cutters: Menunjukkan cutter atau pisau lipat yang berpotensi melukai;
 - Sharp Objects: Menandakan benda tajam seperti gunting atau pisau;
 - Sport Equipment: Menunjukkan peralatan olahraga yang dapat disalahgunakan sebagai senjata;
 - Flammable Items: Menandakan barang mudah terbakar seperti korek atau aerosol;
 - Liquids Over Limit: Menunjukkan cairan melebihi batas yang diperbolehkan di kabin;
 - Self-Defense Items: Menandakan alat pertahanan diri yang dilarang dibawa ke kabin.

4. **Konten Items to Place in the X-Ray Tray**

Stiker kedua berfungsi sebagai panduan bagi penumpang mengenai barang-barang yang harus dikeluarkan dari tas dan diletakkan di *tray X-ray*, seperti jam tangan, ikat pinggang, ponsel, laptop, topi, jaket, dan tas kecil. Informasi ini membantu memperlancar alur

pemeriksaan serta mengurangi instruksi berulang dari petugas *Aviation Security* (AVSEC).

- Watch: Jam tangan harus dilepas saat pemeriksaan;
- Belt: Ikat pinggang dengan gesper logam perlu dikeluarkan;
- Mobile Phone: Ponsel harus diletakkan di tray X-Ray;
- Hat: Topi harus dilepas sebelum pemeriksaan;
- Jacket: Jaket atau pakaian luar tebal harus dilepas;
- ID / Documents: Dokumen dan kartu dari saku perlu dikeluarkan;
- Laptop: Laptop harus dipindai secara terpisah;
- Tablet: Tablet perlu dikeluarkan dari tas;
- Power Bank: Power bank harus terlihat jelas saat pemeriksaan;
- Small Bag: Tas kecil atau ransel harus diletakkan di tray.

5. Penempatan Stiker

Stiker dirancang untuk ditempelkan pada *tray X-ray*, karena *tray* merupakan media yang secara langsung digunakan oleh penumpang sebelum pemeriksaan. Dengan demikian, informasi dapat diterima pada waktu yang tepat (*right moment*) dan tempat yang tepat (*right place*).

6. Manfaat Desain Stiker Edukasi

Desain stiker ini diharapkan mampu:

- Meningkatkan kesadaran dan kepatuhan penumpang terhadap aturan keamanan penerbangan;
- Mengurangi potensi kelolosan *Prohibited Items*;
- Mempercepat proses pemeriksaan keamanan;
- Mengurangi kepadatan antrean dan kesalahan prosedur;
- Mendukung kinerja petugas *Aviation Security* (AVSEC) secara lebih efektif dan efisien.

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap BAB III

Berdasarkan pada Bab III mengenai pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, dapat disimpulkan bahwa kegiatan *On the Job Training* (OJT) telah memberikan pengalaman kerja yang komprehensif dan relevan dengan bidang Manajemen Transportasi Udara, khususnya pada aspek keamanan penerbangan dan operasional bandar udara. Penempatan taruna pada Unit *Aviation Security* (AVSEC) dan *Apron Movement Control* (AMC) memungkinkan taruna untuk memahami secara langsung proses kerja, tanggung jawab, serta koordinasi antarunit dalam mendukung keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Aviation Security* (AVSEC) memberikan pemahaman mendalam mengenai prosedur pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan, pengamanan daerah keamanan terbatas, serta penanganan barang berbahaya dan terlarang (*Prohibited Items*) sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Taruna memperoleh gambaran nyata mengenai penerapan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) AVSEC, mulai dari pemeriksaan menggunakan peralatan keamanan seperti *X-Ray* dan *Walk Through Metal Detector* (WTMD), pemeriksaan manual lanjutan, hingga proses penanganan dan pendataan barang sitaan. Hal ini menunjukkan bahwa peran AVSEC sangat krusial dalam mencegah potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) juga mengungkapkan adanya permasalahan operasional di lapangan, khususnya terkait rendahnya

tingkat pemahaman penumpang terhadap ketentuan barang terlarang yang tidak diperbolehkan dibawa ke dalam kabin pesawat. Kurangnya perhatian penumpang terhadap media informasi keamanan yang tersedia menyebabkan masih sering ditemukannya barang terlarang pada saat pemeriksaan *X-ray*. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya waktu pemeriksaan, antrean penumpang, serta beban kerja petugas AVSEC, terutama pada jam sibuk (Peak Hour) keberangkatan.

Ketidaksiapan penumpang dalam mempersiapkan barang bawaan sebelum pemeriksaan keamanan juga menjadi salah satu faktor yang menghambat efektivitas proses *screening*. Penumpang yang belum mengetahui barang-barang yang wajib dikeluarkan dari tas menyebabkan petugas harus memberikan instruksi berulang kali, sehingga proses pemeriksaan menjadi kurang efisien. Hal ini menunjukkan bahwa penyampaian informasi keamanan kepada penumpang masih perlu ditingkatkan, baik dari segi metode maupun penempatan media informasi.

Permasalahan dan upaya penyelesaian yang dilakukan selama *On the Job Training* (OJT), dapat disimpulkan bahwa inovasi media edukasi seperti penggunaan *Prohibited Items Box*, *digital signage*, serta stiker edukatif pada *tray X-ray* merupakan langkah yang tepat untuk meningkatkan pemahaman penumpang secara langsung pada titik pemeriksaan. Media edukasi yang ditempatkan pada area yang menjadi fokus perhatian penumpang terbukti lebih efektif dalam menyampaikan informasi dibandingkan media statis yang berada di area umum.

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

Berdasarkan pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan di Unit *Aviation Security* (AVSEC) dan Unit *Apron Movement Control* (AMC) PT Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, dapat disimpulkan bahwa kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini memberikan pengalaman langsung dan pemahaman yang lebih mendalam mengenai operasional kebandarudaraan secara menyeluruh. Melalui keterlibatan

langsung di kedua unit tersebut, taruna memperoleh pemahaman mengenai pentingnya aspek keamanan dan keselamatan penerbangan yang saling berkaitan dan tidak dapat dipisahkan dalam mendukung kelancaran operasional bandara.

Pelaksanaan OJT di Unit AVSEC memberikan pemahaman mendalam mengenai peran strategis keamanan penerbangan dalam mencegah tindakan melawan hukum di bandar udara. Taruna memahami bahwa kegiatan pemeriksaan keamanan penumpang, barang bawaan, dan pengendalian akses ke area terbatas harus dilaksanakan secara disiplin, teliti, dan profesional. Pengalaman di lapangan menunjukkan bahwa kewaspadaan, komunikasi yang efektif, serta kemampuan mengelola situasi pada kondisi operasional yang padat menjadi faktor penting dalam menjaga keamanan penerbangan tanpa mengabaikan kualitas pelayanan kepada penumpang.

Pelaksanaan OJT di Unit AMC memberikan gambaran nyata mengenai kompleksitas pengawasan dan pengendalian operasional di area apron yang memiliki tingkat risiko tinggi. Taruna memperoleh pengalaman langsung dalam pengawasan pergerakan pesawat, penggunaan *aviobridge*, pengaturan jadwal *aviobridge* pada *parking stand*, dan pengendalian pergerakan kendaraan dan peralatan pendukung operasional. Penugasan di berbagai wilayah kerja, seperti *aviobridge*, apron utara, apron selatan (General Aviation Terminal), area kargo, dan AOCC, memberikan pemahaman menyeluruh mengenai peran AMC dalam menjaga keselamatan, ketertiban, dan kelancaran operasional penerbangan.

Pelaksanaan OJT di Unit AVSEC dan AMC telah memberikan bekal pengetahuan, keterampilan, serta sikap kerja yang sesuai dengan tuntutan dunia kerja di bidang kebandarudaraan. Kegiatan OJT ini mampu mengintegrasikan teori yang diperoleh selama pendidikan dengan praktik di lapangan, sehingga lebih siap menghadapi tantangan kerja di lingkungan bandar udara yang dinamis dan berisiko tinggi.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap BAB III

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit *Aviation Security* (AVSEC) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai serta upaya penyelesaian yang telah dilakukan melalui penerapan media edukasi, penulis memberikan beberapa saran yang bersifat realistis dan dapat diterapkan secara operasional di lapangan.

1. Pertama, pihak pengelola bandara dan Unit *Aviation Security* (AVSEC) disarankan untuk menjadikan stiker edukatif pada *tray X-ray* sebagai media informasi permanen di area *Passenger Security Check Point* (PSCP). Penempatan stiker pada *tray X-ray* terbukti lebih efektif karena berada pada titik fokus perhatian penumpang saat proses pemeriksaan berlangsung. Dengan adanya informasi langsung pada media yang digunakan penumpang, diharapkan tingkat kesalahan dalam membawa barang terlarang serta ketidaksiapan penumpang dalam menata barang bawaan dapat berkurang secara signifikan.
2. Kedua, disarankan agar desain dan isi stiker edukatif dievaluasi secara berkala menyesuaikan dengan jenis pelanggaran atau barang terlarang yang paling sering ditemukan di lapangan. Dengan demikian, informasi yang disampaikan kepada penumpang selalu relevan dan sesuai dengan kondisi aktual pemeriksaan keamanan. Evaluasi ini dapat dilakukan berdasarkan data temuan barang terlarang yang dicatat oleh petugas AVSEC setiap periode tertentu.
3. Ketiga, pihak bandara disarankan untuk mengintegrasikan penggunaan stiker edukatif dengan media informasi lain yang sudah ada, seperti *digital signage*. Informasi yang konsisten dan disampaikan melalui beberapa media akan memperkuat pemahaman penumpang terhadap prosedur keamanan penerbangan, sehingga penumpang tidak hanya bergantung pada arahan lisan petugas saat

pemeriksaan berlangsung.

4. Keempat, bagi petugas *Aviation Security* (AVSEC), disarankan agar pemanfaatan media edukasi visual seperti stiker pada *tray X-ray* digunakan sebagai alat bantu komunikasi dalam memberikan penjelasan kepada penumpang. Dengan menunjuk langsung pada informasi visual yang tersedia, petugas dapat menyampaikan instruksi secara lebih singkat, jelas, dan persuasif, sehingga dapat mengurangi instruksi berulang dan mempercepat alur pemeriksaan keamanan.
5. Kelima, untuk mendukung kelancaran operasional pada jam sibuk (Peak Hour), disarankan agar pihak bandara melakukan penyesuaian jumlah *tray X-ray* yang telah dilengkapi stiker edukatif, sehingga seluruh penumpang mendapatkan informasi yang sama tanpa terkecuali. Hal ini penting agar tidak terjadi perbedaan perlakuan atau kebingungan penumpang akibat *tray* yang belum dilengkapi media edukasi.

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

Untuk menjadi bahan evaluasi dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di masa mendatang, terdapat beberapa hal yang dapat disampaikan penulis, khususnya kepada Program Studi Manajemen Transportasi Udara dan secara umum kepada Politeknik Penerbangan Surabaya, antara lain sebagai berikut:

1. Diharapkan pembekalan materi dan pengetahuan sebelum pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dapat ditingkatkan, agar Taruna/i memiliki kesiapan yang lebih baik dan pemahaman yang sesuai dengan unit kerja tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).
2. Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sebaiknya memiliki durasi yang lebih panjang dari dua bulan, mengingat beberapa Taruna/i ditempatkan di lebih dari satu unit, sehingga waktu yang lebih lama akan memberikan kesempatan untuk memahami dan

menguasai kegiatan operasional secara lebih optimal.

3. Selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) , penting bagi setiap Taruna/i untuk memahami dan mempelajari *Standar Operasional Prosedur* (SOP) yang berlaku di masing-masing unit di bandar udara, agar pelaksanaan kegiatan dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. Diharapkan setiap Taruna/i dapat berperan aktif dalam proses pembelajaran di lapangan, dengan cara bertanya apabila ada hal yang belum dipahami serta selalu berkoordinasi dengan pembimbing lapangan dan petugas unit terkait sebelum melaksanakan tugas operasional.



DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2024 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri 167 Tahun 2015 tentang Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 2010. “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan.” Kementerian Perhubungan: 1–31.
- Keputusan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 1999. “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 Tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udra.”
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 1985. “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 Tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara.”
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. 1999. “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/347/XII/1999 Tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara.”
- Annex 14. Vol 1. Edition 9. Aerodromes. Volume I. Aerodrome Design and Operations. (2022).

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Unit AVSEC



Lampiran 2

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Unit AMC

