

**PENINGKATAN PROSEDUR DAN KESELAMATAN
AVIATION SECURITY DALAM PEMERIKSAAN
ORANG DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I
GUSTI NGURAH RAI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*
Tanggal 01 Desember – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:
FIRMAN NAUVAL RAMADHAN
NIT. 30623013

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

**PENINGKATAN PROSEDUR DAN KESELAMATAN
AVIATION SECURITY DALAM PEMERIKSAAN
ORANG DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL I
GUSTI NGURAH RAI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*
Tanggal 01 Desember – 27 Februari 2026**



Disusun Oleh:
FIRMAN NAUVAL RAMADHAN
NIT. 30623013

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PENINGKATAN PROSEDUR DAN KESELAMATAN AVIATION
SECURITY DALAM PEMERIKSAAN ORANG DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI
LAPORAN ON THE JOB TRAINING

Oleh:

FIRMAN NAUVAL RAMADHAN

NIT. 30622013

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/OJT1

Dosen Pembimbing

HENNY OKTYA DEWI.

NIP. 20241420

DEWI RATNA SARI, S.E., M.M.

NIP. 19690609 199303 2 002

Mengetahui,

AIRPORT SECURITY SERVICES DIVISION HEAD



I DEWA KETUT ARSANA

NIP. 20240353

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 22 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



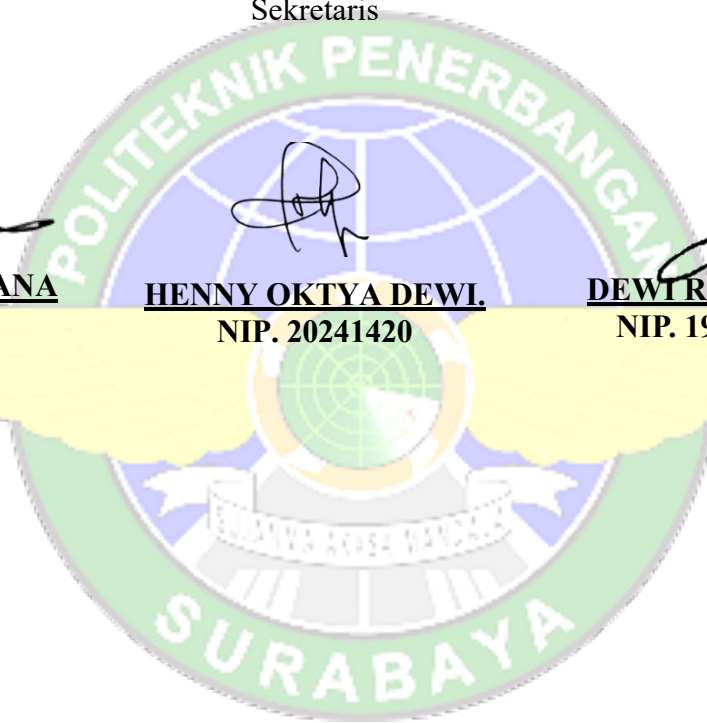
I DEWA KETUT ARSANA
NIP. 20240353



HENNY OKTYA DEWI.
NIP. 20241420



DEWI RATNA SARI, S.E.M.M.
NIP. 19690609 199303 2 002



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan kegiatan On the Job Training (OJT) di PT Angkasa Pura Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, serta menyusun laporan dengan judul “Peningkatan Prosedur dan Keselamatan Aviation Security dalam Pemeriksaan Orang di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai” sebagai salah satu syarat kelulusan Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyampaikan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan bantuan selama pelaksanaan OJT dan penyusunan laporan ini.

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah memberikan kesempatan dan arahan dalam pelaksanaan kegiatan OJT.
 2. Bapak I Dewa Ketut Arsana, selaku Airport Security Services Division Head, yang telah memberikan persetujuan serta dukungan penuh terhadap pelaksanaan OJT di wilayah operasionalnya.
 3. Ibu Henny Oktya Dewi, selaku Supervisor di Aviation Security di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, yang telah memberikan izin dan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan kegiatan OJT di lingkungan PT JAS.
 4. Ibu Lady Slik Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara, yang senantiasa memberikan dukungan, arahan, dan motivasi kepada seluruh taruna.
 5. Ibu Dewi Ratna Sari, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing, yang telah memberikan bimbingan, nasihat, serta koreksi yang konstruktif dalam penyusunan laporan ini.
 6. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda Budi Hermanto dan Ibunda Yuli Astuti, serta keluarga saya yang selalu memberikan kasih sayang, doa, semangat, serta dukungan moral dan materiil selama proses pendidikan dan pelaksanaan OJT.
 7. Seluruh staf AMC dan AVSEC, yang telah memberikan pengalaman berharga, bantuan, serta kerja sama yang baik selama penulis menjalani kegiatan OJT.
 8. Seluruh dosen dan tenaga kependidikan Politeknik Penerbangan Surabaya, yang telah memberikan ilmu pengetahuan, bimbingan, dan dukungan selama masa perkuliahan.
 9. Rekan-rekan Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara, yang selalu saling mendukung, berbagi pengalaman, dan menjaga kebersamaan selama kegiatan berlangsung.
 10. Semua pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, namun telah memberikan bantuan, motivasi, serta dukungan dalam penyelesaian laporan ini.
- Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis dengan lapang dada menerima segala bentuk kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan laporan ini di masa mendatang.

Bali, 23 November, 2025



Firman Nauval Ramadhan
NIT. 30623013



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
1.2.1 Maksud.....	2
1.2.2 Manfaat	3
BAB 2 PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.1.1 Bandara I Gusti Ngurah Rai	4
2.1.2 PT Angkasa Pura I.....	5
2.2 Data Umum Lokasi OJT	6
2.3 Struktur Organisasi Lokasi OJT	10
2.3.1 Struktur Organisasi.....	10
BAB 3 TINJAUAN TEORI	11
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	11
3.1.1 Wilayah Kerja	15
3.1.2 Prosedur Pelayanan	19
3.2 Jadwal.....	24
3.3 Tinjauan Teori	26
3.4 Permasalahan.....	28
BAB 4 PENUTUP.....	35
1.1 Simpulan	35
1.2 Saran.....	36
DAFTAR PUSTAKA	38

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan bagian penting dalam proses pendidikan vokasi yang bertujuan untuk menjembatani antara teori yang diperoleh di bangku perkuliahan dengan praktik kerja nyata di lapangan. Melalui kegiatan OJT, taruna diharapkan mampu memahami kondisi operasional sebenarnya, meningkatkan keterampilan profesional, serta mengembangkan sikap disiplin, tanggung jawab, dan etika kerja, khususnya di bidang transportasi udara.

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, merupakan salah satu bandara tersibuk di Indonesia yang melayani penerbangan domestik dan internasional dengan tingkat pergerakan pesawat, penumpang, dan barang yang sangat tinggi. Tingginya intensitas operasional tersebut menuntut pengelolaan bandar udara yang profesional, terintegrasi, serta berorientasi pada aspek keselamatan (safety) dan keamanan (security) penerbangan. Oleh karena itu, peran setiap unit operasional di bandar udara menjadi sangat krusial dalam menjaga kelancaran dan keselamatan kegiatan penerbangan.

Salah satu unit yang memiliki peran strategis dalam mendukung keselamatan operasional penerbangan adalah Apron Movement Control (AMC). AMC bertanggung jawab dalam pengawasan dan pengendalian pergerakan pesawat, kendaraan, serta personel di area apron. Area apron merupakan wilayah dengan tingkat risiko tinggi karena menjadi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas penerbangan secara bersamaan, seperti parkir pesawat, pengisian bahan bakar, bongkar muat bagasi, serta pergerakan kendaraan operasional. Kesalahan koordinasi atau kelalaian di area ini berpotensi menimbulkan kecelakaan dan gangguan keselamatan penerbangan, sehingga diperlukan pengawasan yang ketat dan terkoordinasi.

Selain aspek keselamatan di sisi udara, keamanan penerbangan (aviation security) juga menjadi faktor utama dalam penyelenggaraan transportasi udara. Unit Aviation Security (AVSEC) memiliki peran sebagai garda terdepan dalam

mencegah tindakan melawan hukum yang dapat mengancam keselamatan penerbangan, seperti penyelundupan barang terlarang, sabotase, serta gangguan keamanan lainnya. AVSEC bertanggung jawab melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, barang bawaan, bagasi, dan pengawasan area terbatas sesuai dengan ketentuan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku.

Pelaksanaan OJT pada unit AMC dan AVSEC memberikan kesempatan kepada taruna untuk memahami secara langsung keterkaitan antara aspek keselamatan dan keamanan penerbangan dalam satu sistem operasional bandar udara yang terpadu. Melalui pengamatan dan keterlibatan langsung dalam kegiatan operasional kedua unit tersebut, taruna dapat memperoleh gambaran nyata mengenai pentingnya koordinasi antarunit, kepatuhan terhadap prosedur, serta profesionalisme sumber daya manusia dalam mendukung kelancaran dan keselamatan penerbangan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Apron Movement Control (AMC) dan Aviation Security (AVSEC) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai diharapkan dapat memberikan pengalaman kerja yang komprehensif serta meningkatkan kompetensi taruna dalam memahami sistem operasional, keselamatan, dan keamanan penerbangan sebagai bekal dalam memasuki dunia kerja di bidang transportasi udara.

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

1.2.1 Maksud

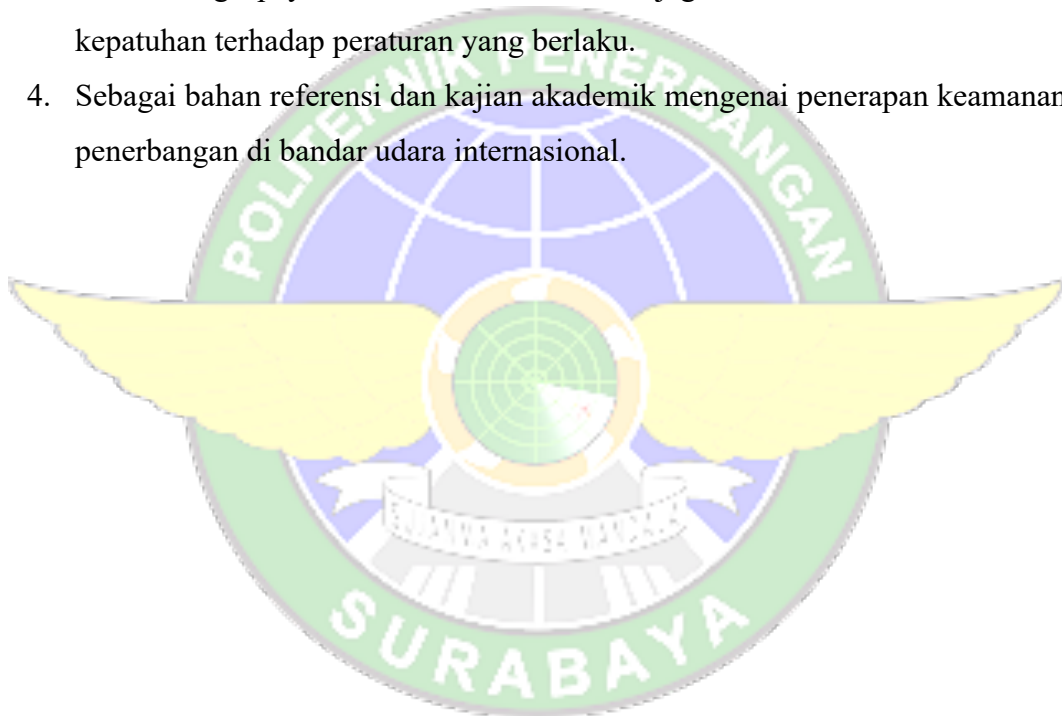
Maksud dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan memahami pelaksanaan kegiatan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.
2. Untuk mengetahui peran dan tanggung jawab petugas Aviation Security (AVSEC) dalam menjaga keamanan penerbangan di lingkungan bandar udara.
3. Untuk memahami strategi petugas AVSEC dalam mendeteksi serta mengungkap upaya penyelundupan lobster dilindungi melalui jalur udara.
4. Untuk menerapkan teori yang diperoleh selama proses pembelajaran ke dalam praktik kerja nyata di bidang keamanan penerbangan.

1.2.2 Manfaat

Adapun manfaat yang diperoleh dari kegiatan *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Sebagai bahan evaluasi dalam meningkatkan sistem keamanan penerbangan, khususnya dalam pencegahan penyelundupan lobster dilindungi melalui jalur udara.
2. Memberikan masukan terkait penguatan peran dan strategi petugas Aviation Security (AVSEC) dalam melakukan pemeriksaan keamanan.
3. Mendukung upaya bandar udara dalam menjaga keamanan, ketertiban, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.
4. Sebagai bahan referensi dan kajian akademik mengenai penerapan keamanan penerbangan di bandar udara internasional.



BAB 2

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Bandara I Gusti Ngurah Rai



Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan salah satu bandara terbesar, tersibuk, dan paling strategis di Indonesia. Bandara ini terletak di Kelurahan Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Provinsi Bali, berjarak sekitar 13 kilometer di sebelah selatan Kota Denpasar. Bandara ini menjadi pintu gerbang utama Pulau Bali bagi wisatawan domestik maupun mancanegara, serta memiliki peran penting dalam mendukung sektor pariwisata, ekonomi, dan transportasi udara nasional.

Bandara ini pertama kali dibangun pada tahun 1931 oleh Pemerintah Hindia Belanda dengan nama Pelabuhan Udara Tuban (Tuban Airfield). Pada masa itu, bandara hanya memiliki landasan tanah sepanjang 700 meter dan digunakan untuk penerbangan skala kecil. Ketika masa pendudukan Jepang pada tahun 1942, landasan pacu diperpanjang menjadi 1.200 meter dan mulai digunakan untuk kepentingan militer, khususnya sebagai pangkalan udara angkatan laut Jepang.

Setelah Indonesia merdeka, pengelolaan bandara diambil alih oleh Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Perhubungan. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi udara dan perkembangan pariwisata Bali, pada tahun 1960-an, pemerintah mulai melakukan perencanaan pengembangan besar-besaran terhadap bandara ini.

Pembangunan dimulai pada tahun 1965 dengan proyek perluasan landasan pacu dari 1.400 meter menjadi 2.700 meter, termasuk pembangunan terminal baru untuk penerbangan internasional. Proyek tersebut selesai pada tahun 1969, dan pada tahun 1978,

bandara resmi diubah namanya menjadi Bandar Udara Ngurah Rai, untuk menghormati pahlawan nasional asal Bali, I Gusti Ngurah Rai, yang gugur dalam *Perang Puputan Margarana* tahun 1946.

Dalam perkembangannya, *Bandara I Gusti Ngurah Rai* mengalami berbagai tahap modernisasi guna menyesuaikan dengan meningkatnya jumlah penumpang dan pergerakan pesawat. Peningkatan fasilitas besar dilakukan pada tahun 2013, di mana dibangun terminal internasional baru seluas 120.000 m², sementara terminal lama dialihfungsikan menjadi terminal domestik. Landasan pacu juga diperpanjang menjadi 3.000 meter dengan lebar 45 meter, memungkinkan pendaratan pesawat berbadan lebar seperti Boeing 747 dan Airbus A350.

Bandara ini dikelola oleh PT Angkasa Pura I (kini bernama PT Angkasa Pura Indonesia – InJourney Airports). Sebelum pandemi COVID-19, Bandara I Gusti Ngurah Rai melayani lebih dari 24 juta penumpang per tahun, menjadikannya bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Soekarno-Hatta, dan termasuk dalam 10 besar bandara tersibuk di Asia Tenggara.

Selain itu, Bandara I Gusti Ngurah Rai juga dikenal sebagai bandara berkonsep ramah lingkungan (*Green Airport*), dengan penerapan sistem pengelolaan energi dan limbah yang efisien serta ramah lingkungan. Bandara ini memiliki dua terminal utama, yaitu:

1. Terminal Domestik, yang melayani penerbangan antarkota di Indonesia.
2. Terminal Internasional, yang melayani penerbangan ke berbagai negara di Asia, Timur Tengah, Australia, dan Eropa.

Dengan sejarah panjang, fasilitas modern, serta peran vital dalam dunia penerbangan dan pariwisata, *Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai* tidak hanya menjadi kebanggaan masyarakat Bali, tetapi juga mencerminkan citra profesionalisme dan keramahan Indonesia di mata dunia internasional.

2.1.2 PT Angkasa Pura I

PT Angkasa Pura I (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang pengelolaan dan pelayanan jasa kebandarudaraan. Perusahaan ini didirikan pada tanggal 20 Februari 1964 dengan nama Perusahaan Negara Angkasa Pura Kemayoran, yang bertugas mengelola Bandar Udara Kemayoran di Jakarta. Seiring dengan perkembangan

industri penerbangan nasional, perusahaan ini mengalami beberapa perubahan status dan nama hingga akhirnya dikenal sebagai PT Angkasa Pura I (Persero).

Dalam perjalanannya, PT Angkasa Pura I dipercaya untuk mengelola sejumlah bandar udara di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur, termasuk Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali. Perusahaan ini terus melakukan pengembangan dan modernisasi fasilitas bandar udara guna meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa transportasi udara.

Sejak tahun 2022, PT Angkasa Pura I resmi menjadi bagian dari Holding BUMN Aviassi dan Pariwisata Indonesia (InJourney). Penggabungan ini bertujuan untuk menciptakan pengelolaan bandar udara yang terintegrasi, efisien, dan berdaya saing global. Saat ini, Angkasa Pura I bersama Angkasa Pura II beroperasi di bawah nama InJourney Airports, dengan fokus pada peningkatan pelayanan, transformasi digital, dan penguatan standar keamanan serta keselamatan penerbangan.



Gambar 2. 1 *Logo InJourney Aviation Services*

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Nama Perusahaan	PT Angkasa Pura I (Persero)
Bentuk Badan Usaha	Perseroan Terbatas
Tahun Berdiri	1964
Tahun Beroperasi	1964

Dasar Hukum	Pelaksanaan kegiatan keamanan penerbangan serta pencegahan penyelundupan lobster dilindungi di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai berlandaskan pada ketentuan peraturan perundang-undangan sebagai berikut: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur penyelenggaraan penerbangan serta kewajiban penyediaan keamanan dan keselamatan penerbangan. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, sebagai pedoman pelaksanaan sistem keamanan penerbangan, termasuk tugas dan tanggung jawab petugas Aviation Security (AVSEC). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2021 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan, yang mengatur kompetensi dan sertifikasi petugas AVSEC. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, yang mengatur pengelolaan dan perlindungan sumber daya perikanan. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia tentang pengelolaan dan perlindungan lobster, khususnya terkait larangan penangkapan, pengangkutan, dan perdagangan lobster dilindungi. Standar Operasional Prosedur (SOP) Keamanan Penerbangan yang berlaku di Bandar Udara
--------------------	--

	Internasional I Gusti Ngurah Rai.
Bidang Usaha	PT Angkasa Pura I (InJourney Airports) bergerak di bidang pengelolaan dan pelayanan jasa kebandarudaraan. Bidang usaha tersebut meliputi penyediaan fasilitas dan layanan untuk mendukung kegiatan operasional penerbangan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan kepada penumpang dan pengguna jasa bandar udara.
Maskapai yang Dilayani	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai melayani berbagai maskapai penerbangan domestik dan internasional yang beroperasi secara reguler maupun tidak reguler (charter).
Lokasi Cabang	PT Angkasa Pura I (InJourney Airports) memiliki kantor cabang yang tersebar di berbagai bandar udara yang dikelolanya di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur. Beberapa lokasi cabang PT Angkasa Pura I antara lain: Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali Bandar Udara Internasional Juanda – Surabaya Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin – Makassar Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi – Manado Bandar Udara Internasional Lombok – Nusa

	Tenggara Barat Bandar Udara Internasional Yogyakarta (YIA) – Kulon Progo Bandar Udara Internasional Adisutjipto – Yogyakarta Bandar Udara Internasional Ahmad Yani – Semarang Bandar Udara Internasional Syamsudin Noor – Banjarmasin Bandar Udara Internasional El Tari – Kupang
--	---



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) dilaksanakan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, dengan penempatan pada dua unit utama, yaitu Apron Movement Control (AMC) dan Aviation Security (AVSEC). Kegiatan OJT ini bertujuan untuk memberikan pemahaman dan pengalaman kerja secara langsung kepada taruna mengenai sistem operasional bandar udara, khususnya yang berkaitan dengan pengendalian pergerakan pesawat di sisi udara (airside) serta penerapan keamanan penerbangan.

Lingkup pelaksanaan OJT meliputi kegiatan pengenalan lingkungan kerja, pemahaman tugas dan fungsi unit terkait, serta keterlibatan taruna dalam kegiatan operasional sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Selama pelaksanaan OJT, taruna ditempatkan pada unit Aviation Security (AVSEC) dan area pendukung lainnya yang berkaitan dengan pengamanan penerbangan.



Gambar 3.1 Security Check Point (SCP)
Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Kamis, 08 Januari 2026)

Security Check Point (SCP) merupakan area pemeriksaan keamanan untuk memastikan penumpang dan barang bawaannya tidak membawa barang terlarang. Selama pelaksanaan OJT, taruna melakukan pengamatan terhadap proses pemeriksaan penumpang menggunakan Walk Through Metal Detector (WTMD) serta pemeriksaan barang bawaan melalui mesin X-Ray. Apabila ditemukan indikasi mencurigakan, petugas AVSEC melakukan pemeriksaan lanjutan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP). Kegiatan ini memberikan pemahaman kepada taruna mengenai pentingnya ketelitian, kewaspadaan, dan profesionalisme dalam menjaga keamanan penerbangan.



Gambar 3.2 mesin X-Ray

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 05 Januari 2026)

Selama pelaksanaan OJT, taruna melakukan pengamatan terhadap penggunaan peralatan keamanan penerbangan, seperti mesin X-Ray digunakan untuk melakukan pemeriksaan terhadap barang bawaan kabin penumpang sebelum memasuki area terbatas dan ruang tunggu keberangkatan. Lingkup pelaksanaan OJT pada penggunaan mesin X-Ray meliputi pengamatan terhadap proses pengoperasian alat, pemantauan citra hasil pemindaian, serta identifikasi bentuk dan karakteristik barang yang berpotensi membahayakan keamanan penerbangan.

Taruna mempelajari cara petugas AVSEC membaca tampilan citra X-Ray berdasarkan warna, kepadatan, dan bentuk objek yang terdeteksi. Selain itu, taruna memahami prosedur penanganan apabila ditemukan citra mencurigakan, yaitu

dengan menghentikan alur pemeriksaan sementara dan melakukan pemeriksaan manual terhadap barang bawaan sesuai dengan SOP yang berlaku. Melalui kegiatan ini, taruna memperoleh pemahaman mengenai pentingnya ketelitian, konsentrasi, dan kecepatan analisis dalam proses pemeriksaan barang menggunakan mesin X-Ray.



Gambar 3.3 HHMD

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 05 Januari 2026)

Hand Held Metal Detector (HHMD) digunakan sebagai alat pemeriksaan lanjutan apabila WTMD memberikan indikasi alarm atau apabila diperlukan pemeriksaan tambahan terhadap penumpang tertentu. Lingkup pelaksanaan OJT pada penggunaan HHMD meliputi pengamatan terhadap teknik pemeriksaan lanjutan, cara penggunaan alat secara aman dan profesional, serta penerapan etika pemeriksaan yang tetap menjaga kenyamanan dan privasi penumpang.

Taruna memahami bahwa pemeriksaan menggunakan HHMD dilakukan secara selektif, sopan, dan sesuai prosedur. Petugas AVSEC terlebih dahulu menjelaskan tujuan pemeriksaan lanjutan kepada penumpang sebelum melakukan pemindaian menggunakan HHMD. Apabila ditemukan benda terlarang, petugas mengambil tindakan lanjutan sesuai ketentuan SOP, termasuk pengamanan barang, pencatatan temuan, dan koordinasi dengan pihak terkait.



Gambar 3.4 WTMD

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 05 Januari 2026)

Walk Through Metal Detector (WTMD) merupakan peralatan keamanan yang digunakan untuk mendeteksi keberadaan benda logam atau barang terlarang yang melekat pada tubuh penumpang. Lingkup pelaksanaan OJT pada penggunaan WTMD meliputi pengamatan terhadap pengaturan sensitivitas alat, proses pemeriksaan penumpang yang melewati WTMD, serta respons petugas terhadap indikator alarm yang muncul.

Taruna mengamati bagaimana petugas AVSEC mengarahkan penumpang agar melewati WTMD dengan benar, menjaga ketertiban antrian, serta memastikan proses pemeriksaan berjalan lancar dan sesuai prosedur. Apabila WTMD tidak memberikan indikasi alarm, penumpang dinyatakan aman dan diperbolehkan melanjutkan ke tahap berikutnya. Kegiatan ini memberikan pemahaman kepada taruna mengenai peran WTMD sebagai alat screening awal dalam mendeteksi potensi ancaman keamanan pada penumpang.

Lingkup pelaksanaan OJT pada unit Apron Movement Control (AMC) difokuskan pada pengamatan dan pemahaman kegiatan pengendalian pergerakan pesawat udara di area apron. Unit AMC memiliki peran penting dalam memastikan seluruh aktivitas pesawat di sisi udara berjalan dengan aman, tertib, dan efisien sesuai dengan ketentuan keselamatan penerbangan.

Selama pelaksanaan OJT, taruna mempelajari proses monitoring pergerakan pesawat, mulai dari pesawat masuk ke apron (on-block), parkir di parking stand, hingga persiapan keberangkatan (off-block). Taruna juga mengamati koordinasi antara AMC dengan pihak terkait, seperti petugas ground handling, ATC, AVSEC, dan unit operasional lainnya, guna memastikan tidak terjadi konflik pergerakan di area apron.

Selain itu, taruna memahami pengawasan terhadap kendaraan dan personel yang beroperasi di apron, termasuk kepatuhan terhadap jalur, kecepatan kendaraan, serta penggunaan alat keselamatan kerja. Kegiatan ini memberikan pemahaman kepada taruna mengenai pentingnya disiplin, koordinasi, dan kewaspadaan dalam menjaga keselamatan operasional penerbangan di sisi udara.

3.1.1 Wilayah Kerja

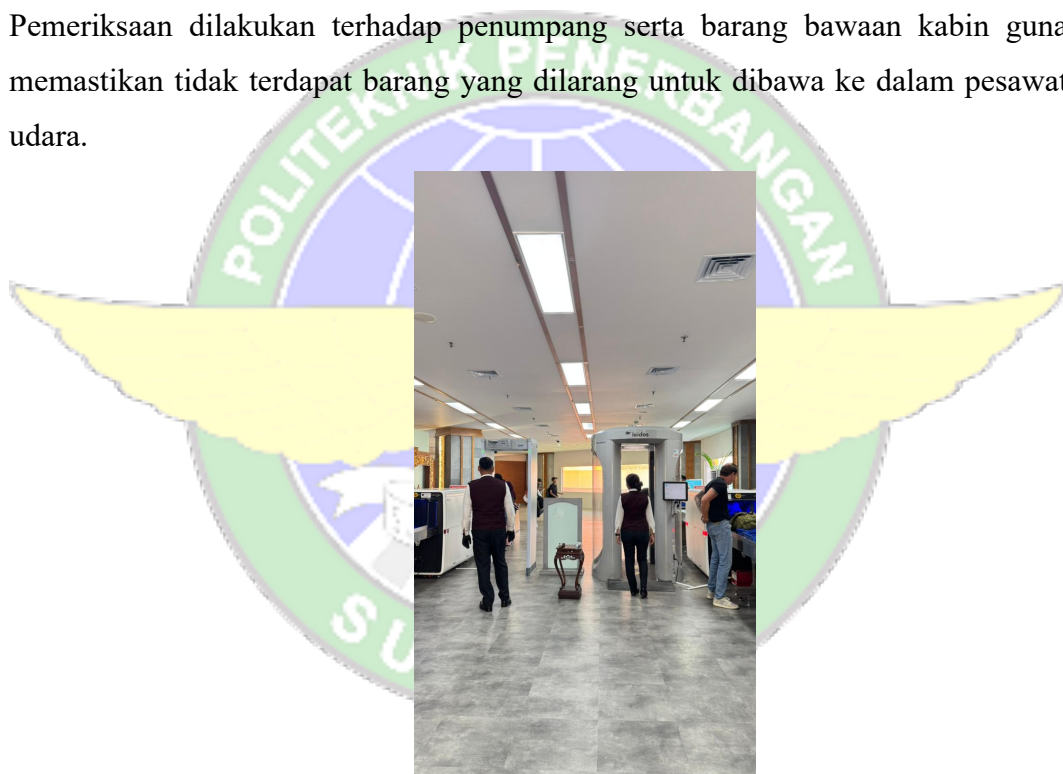
Selama melaksanakan kegiatan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, taruna ditempatkan pada beberapa wilayah kerja yang mencerminkan aktivitas operasional keamanan penerbangan secara menyeluruh. Setiap wilayah kerja memiliki fungsi dan karakteristik tersendiri yang saling berkaitan dalam mendukung terciptanya keamanan, ketertiban, dan kelancaran operasional bandar udara. Penempatan taruna di berbagai wilayah tersebut bertujuan untuk memberikan pemahaman menyeluruh mengenai peran dan tanggung jawab petugas Aviation Security (AVSEC) di lingkungan bandar udara.

Adapun wilayah kerja selama pelaksanaan OJT meliputi Security Check Point (SCP), area pemeriksaan barang dan bagasi, ruang tunggu keberangkatan, serta area terbatas (restricted area). Pada wilayah tersebut, taruna mengamati secara langsung proses pemeriksaan keamanan penumpang dan barang bawaan, pengawasan pergerakan penumpang, serta penerapan prosedur pengamanan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Melalui penempatan di berbagai wilayah kerja ini, taruna memperoleh pengalaman dan pemahaman yang komprehensif mengenai sistem keamanan penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Security Check Point (SCP) merupakan area pemeriksaan keamanan di bandar udara yang berfungsi sebagai titik utama pengawasan terhadap penumpang,

barang bawaan kabin, serta barang pribadi sebelum memasuki area terbatas dan ruang tunggu keberangkatan. SCP menjadi bagian penting dalam sistem keamanan penerbangan karena berperan dalam mencegah masuknya barang terlarang, berbahaya, maupun benda yang berpotensi mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan.

Di area Security Check Point, petugas Aviation Security (AVSEC) melaksanakan pemeriksaan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku dengan menggunakan peralatan keamanan seperti mesin X-Ray, Walk Through Metal Detector (WTMD), dan Hand Held Metal Detector (HHMD). Pemeriksaan dilakukan terhadap penumpang serta barang bawaan kabin guna memastikan tidak terdapat barang yang dilarang untuk dibawa ke dalam pesawat udara.



Gambar 3.1.1 Security Check Point (SCP)

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 12 Januari 2026)

Selanjutnya, area pemeriksaan bagasi tercatat merupakan area operasional yang digunakan untuk proses pemeriksaan dan penanganan bagasi penumpang yang telah melalui proses check-in sebelum dimuat ke dalam pesawat udara. Di area ini, petugas terkait melakukan pemeriksaan keamanan terhadap bagasi menggunakan peralatan X-Ray serta pengawasan sesuai prosedur guna memastikan tidak terdapat

barang terlarang yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.



Gambar 3.1.2 Pemeriksaan Bagasi Tercatat

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 19 Januari 2026)

Area ruang tunggu keberangkatan merupakan area bagi penumpang setelah melewati proses pemeriksaan keamanan sebelum melakukan proses naik ke pesawat udara. Area ini digunakan sebagai tempat menunggu jadwal boarding serta berada dalam pengawasan petugas untuk menjaga keamanan, ketertiban, dan kenyamanan penumpang selama berada di bandar udara.



Gambar 3.1.3 Ruang Tunggu Keberangkatan

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Selasa, 6 Januari 2026)

Wilayah kerja unit Apron Movement Control (AMC) berada di sisi udara (airside), khususnya di area apron yang digunakan untuk aktivitas parkir dan pergerakan pesawat udara. Area ini merupakan wilayah terbatas dengan tingkat risiko operasional yang tinggi sehingga hanya dapat diakses oleh personel yang memiliki izin dan identitas resmi.

Di wilayah kerja AMC, taruna mengamati kegiatan pengawasan dan pengendalian pergerakan pesawat mulai dari on-block, parkir di parking stand, hingga off-block. Selain itu, taruna juga mempelajari pengaturan lalu lintas kendaraan operasional seperti ground support equipment (GSE), kendaraan pengisian bahan bakar, serta kendaraan penunjang lainnya agar tidak mengganggu pergerakan pesawat.

Wilayah kerja AMC juga mencakup pengawasan terhadap personel yang beraktivitas di apron, termasuk kepatuhan terhadap jalur pergerakan, penggunaan alat pelindung diri (APD), serta penerapan prosedur keselamatan kerja. Melalui penempatan di wilayah ini, taruna memperoleh pemahaman mengenai pentingnya koordinasi antara AMC dengan Air Traffic Control (ATC), ground handling, AVSEC, dan unit operasional lainnya dalam menjaga keselamatan operasional penerbangan.

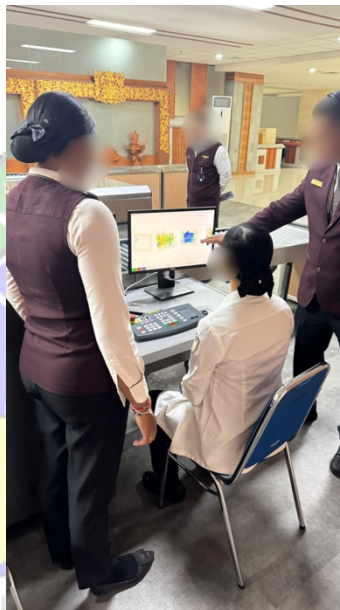
Secara keseluruhan, wilayah kerja tersebut menjadi lokasi utama pelaksanaan On the Job Training (OJT) yang memberikan kesempatan kepada taruna untuk memahami sistem operasional bandar udara secara menyeluruh, khususnya pada aspek keselamatan (safety) dan keamanan (security) penerbangan. Pada unit Apron Movement Control (AMC), taruna mempelajari pengawasan dan pengendalian pergerakan pesawat udara, kendaraan operasional, serta personel di area apron guna menjamin keselamatan operasional di sisi udara. Sementara itu, pada unit Aviation Security (AVSEC), taruna memahami penerapan sistem keamanan penerbangan melalui proses pemeriksaan penumpang dan barang bawaan di Security Check Point (SCP), pengawasan bagasi tercatat di baggage handling area, pengamanan di ruang tunggu keberangkatan, serta pengawasan di area terbatas (restricted area).

Melalui penempatan di kedua unit tersebut, taruna memperoleh pengalaman kerja secara langsung dalam mengaplikasikan teori keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah dipelajari di bangku perkuliahan ke dalam praktik nyata di lingkungan kerja bandar udara. Pengalaman ini memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai pentingnya koordinasi antarunit, kepatuhan terhadap prosedur operasional, serta profesionalisme dalam mendukung kelancaran dan keselamatan penerbangan.

3.1.2 Prosedur Pelayanan

Prosedur pelayanan selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Apron Movement Control (AMC) dan Aviation Security (AVSEC) dilaksanakan dengan berpedoman pada Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Penerapan prosedur pelayanan ini bertujuan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, serta memastikan kelancaran operasional bandar udara secara keseluruhan. Selama pelaksanaan OJT, taruna melaksanakan kegiatan pengamatan dan pendampingan petugas sesuai dengan pembagian tugas di masing-masing unit, serta mengikuti seluruh ketentuan keselamatan dan keamanan kerja yang telah ditetapkan.

Pelayanan pengecekan penumpang diawali dengan kesiapan petugas AVSEC sebelum bertugas. Sebelum menempati pos pemeriksaan, petugas mengikuti briefing awal yang dipimpin oleh Leader on Duty atau supervisor untuk menerima informasi terkait kondisi keamanan terkini, pembagian tugas, serta pengingat penerapan SOP. Petugas memastikan kelengkapan seragam dan alat pelindung diri seperti sarung tangan, dan perlengkapan kerja lainnya dalam kondisi siap digunakan.



Gambar 3.1.2.2 kesiapan petugas avsec
Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Kamis, 15 Januari 2026)

Setelah penumpang memasuki area SCP, petugas AVSEC memberikan arahan secara jelas dan sopan kepada penumpang mengenai tahapan pemeriksaan yang harus dilalui. Penumpang diarahkan untuk meletakkan barang bawaan kabin, jaket, ikat pinggang, serta barang logam ke dalam tray yang akan diperiksa melalui mesin X-Ray. Pada tahap ini, petugas memastikan antrean berjalan tertib serta membantu penumpang yang membutuhkan bantuan khusus.

Selanjutnya, penumpang diarahkan untuk melewati Walk Through Metal Detector (WTMD). Petugas AVSEC mengamati indikator alarm pada WTMD untuk mendeteksi keberadaan benda logam atau barang mencurigakan yang dibawa oleh penumpang. Apabila penumpang dapat melewati WTMD tanpa indikasi alarm,

maka penumpang dinyatakan aman dan diperbolehkan melanjutkan ke tahap berikutnya.



Gambar 3.1.2.3 penumpang melewati WTMD

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 12 Januari 2026)

Selanjutnya, apabila WTMD memberikan indikasi alarm, petugas AVSEC melaksanakan pemeriksaan lanjutan (secondary check) menggunakan Hand Held Metal Detector (HHMD). Pemeriksaan lanjutan dilakukan secara profesional, sopan, dan tetap menjaga privasi penumpang. Petugas menjelaskan terlebih dahulu maksud pemeriksaan lanjutan agar penumpang memahami prosedur yang dilakukan. Apabila ditemukan benda terlarang, petugas mengambil tindakan sesuai dengan ketentuan SOP yang berlaku, termasuk pengamanan barang, pencatatan temuan, serta koordinasi dengan pihak terkait.



Gambar 3.1.2.3 pemeriksaan lanjutan menggunakan HHMD
Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 12 Januari 2026)

Selain pemeriksaan terhadap penumpang, petugas AVSEC juga melakukan pengawasan terhadap hasil pemeriksaan barang bawaan melalui monitor mesin X-Ray. Petugas X-Ray bertugas mengamati citra barang bawaan untuk mengidentifikasi bentuk, kepadatan, dan karakteristik barang yang berpotensi membahayakan keamanan penerbangan. Jika ditemukan citra mencurigakan, petugas menghentikan alur pemeriksaan sementara dan melakukan pemeriksaan manual terhadap barang tersebut dengan disaksikan penumpang.



Gambar 3.1.2.3 pemeriksaan barang bawaan

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Senin, 12 Januari 2026)

Dalam pelaksanaan pengecekan penumpang di SCP, petugas AVSEC selalu mengedepankan sikap ramah, tegas, dan komunikatif. Setiap instruksi disampaikan dengan bahasa yang mudah dipahami agar proses pemeriksaan dapat berjalan lancar tanpa menimbulkan ketegangan atau kesalahpahaman. Petugas juga memberikan prioritas pelayanan kepada penumpang berkebutuhan khusus, lansia, ibu hamil, serta penumpang dengan kondisi tertentu sesuai ketentuan yang berlaku.

Prosedur pelayanan di unit Apron Movement Control (AMC) diawali dengan kesiapan petugas sebelum melaksanakan tugas operasional. Petugas AMC mengikuti briefing awal yang dipimpin oleh supervisor atau petugas yang berwenang untuk menerima informasi terkait kondisi operasional apron, jadwal pergerakan pesawat, potensi risiko, serta pembagian area pengawasan.

Dalam pelaksanaan tugas, petugas AMC melakukan pengawasan pergerakan pesawat udara sejak pesawat memasuki apron (on-block), parkir di parking stand, hingga persiapan keberangkatan (off-block). Pengawasan dilakukan untuk memastikan bahwa pergerakan pesawat berjalan sesuai dengan prosedur dan tidak terjadi konflik dengan kendaraan operasional atau aktivitas ground handling lainnya.

Selain itu, petugas AMC juga melakukan pengendalian lalu lintas kendaraan operasional dan personel di area apron. Setiap kendaraan dan personel wajib mematuhi jalur yang telah ditentukan, batas kecepatan, serta menggunakan alat pelindung diri (APD) sesuai ketentuan keselamatan kerja. Apabila ditemukan pelanggaran atau potensi bahaya, petugas AMC segera memberikan teguran atau berkoordinasi dengan unit terkait untuk melakukan tindakan pengamanan.

Secara keseluruhan, prosedur pelayanan yang dilaksanakan oleh petugas Apron Movement Control (AMC) dan Aviation Security (AVSEC) berjalan secara sistematis, terkoordinasi, dan berpedoman pada Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku di lingkungan bandar udara. Pada unit AMC, penerapan prosedur pelayanan bertujuan untuk memastikan keselamatan operasional penerbangan melalui pengawasan dan pengendalian pergerakan pesawat, kendaraan operasional, serta personel di area apron. Sementara itu, pada unit AVSEC, prosedur pelayanan pemeriksaan penumpang dan barang bawaan di Security Check Point (SCP) serta pengamanan area lainnya bertujuan untuk mencegah masuknya barang terlarang dan menjaga keamanan penerbangan.

Penerapan prosedur pelayanan pada kedua unit tersebut tidak hanya berfokus pada aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, tetapi juga memberikan rasa aman, tertib, dan nyaman bagi seluruh pengguna jasa bandar udara. Dengan demikian, pelaksanaan prosedur pelayanan di unit AMC dan AVSEC menjadi bagian penting dalam mendukung kelancaran operasional serta terjaganya keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

3.2 Jadwal

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) di unit Aviation Security (AVSEC) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dilaksanakan mulai tanggal 1 Desember 2025 sampai dengan 12 Januari 2026. Kegiatan OJT dilaksanakan pada hari kerja, yaitu Senin sampai Jumat, sedangkan hari Sabtu dan Minggu ditetapkan sebagai hari libur. Sistem kerja yang diterapkan menggunakan pola shift yang disesuaikan dengan kebutuhan operasional pengamanan penerbangan. Sebelum melaksanakan tugas, seluruh taruna OJT wajib mengikuti briefing awal yang

dipimpin oleh Leader on Duty (LoD) atau supervisor AVSEC. Setelah itu, taruna menempati pos penugasan masing-masing sesuai jadwal yang telah ditetapkan. Selama kegiatan OJT berlangsung, taruna juga mengikuti evaluasi harian serta mengisi logbook sebagai dokumentasi resmi kegiatan.

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
5	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		
6	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		
7	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		
11		TIM 1						TIM 2						TIM 3				
12		FIRMAN NAUVAL RAMADHAN						GALIH ISMI AMELIA PUTRI						M. HUSEIN ALAMIN				
13		NI KADEK YOGHA ADITYA M.						I GUSTI NGURAH PRADNYA						MICHAEL SURANTA SITEPU				
14		RIZKY ARDIAN WIJATA						KOMANG TYARA WULANDARI						DESI KHAIRANI BR. SEMBRING				

Gambar 3.2 jadwal avsec

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) pada unit Apron Movement Control (AMC) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dilaksanakan dengan sistem kerja shift menggunakan pola dua hari kerja dan satu hari libur. Pembagian waktu kerja terdiri dari shift pagi yang dimulai pukul 07.00 WITA hingga 19.00 WITA dan shift malam yang dimulai pukul 19.00 WITA hingga pukul 24.00 WITA. Penugasan personel dilakukan secara bergilir sesuai jadwal yang telah ditetapkan, dengan penempatan di beberapa area operasional seperti Access Control, Apron Selatan, Apron Utara, Airbridge, dan Cargo. Sistem rotasi ini bertujuan untuk memastikan kelancaran pengawasan pergerakan pesawat serta memberikan pengalaman kerja yang merata kepada taruna OJT dalam memahami tugas dan tanggung jawab AMC secara menyeluruh.



Gambar 3.2 jadwal amc

3.3 Tinjauan Teori

Dalam kegiatan On the Job Training (OJT) di bidang keamanan penerbangan (*Aviation Security/AVSEC*) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, pemahaman terhadap teori-teori yang mendasari pelaksanaan pengamanan bandar udara menjadi hal yang sangat penting. Tinjauan teori ini berfungsi sebagai landasan konseptual dalam menganalisis pelaksanaan tugas AVSEC di lapangan agar sesuai dengan ketentuan keselamatan, keamanan, serta standar nasional dan internasional penerbangan sipil.

Teori pertama yang menjadi dasar utama adalah teori keamanan penerbangan (*Aviation Security Theory*). Keamanan penerbangan merupakan upaya perlindungan terhadap penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum yang dapat membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat, serta fasilitas bandar udara. Menurut International Civil Aviation Organization (ICAO), keamanan penerbangan mencakup serangkaian tindakan pencegahan, pendeteksian, dan penanggulangan terhadap ancaman keamanan. Dalam konteks pelaksanaan tugas AVSEC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, teori ini diwujudkan

melalui kegiatan pemeriksaan penumpang, barang bawaan kabin, bagasi tercatat, serta pengawasan area terbatas untuk mencegah masuknya barang berbahaya dan terlarang ke dalam pesawat udara.

Teori selanjutnya yang menjadi acuan penting adalah teori Standar Operasional Prosedur (SOP) Keamanan Penerbangan. SOP merupakan pedoman kerja yang wajib dipatuhi oleh setiap petugas AVSEC dalam menjalankan tugasnya. SOP keamanan penerbangan mengatur secara rinci tahapan pemeriksaan di Security Check Point (SCP), penggunaan peralatan keamanan seperti mesin X-Ray, Walk Through Metal Detector (WTMD), dan Hand Held Metal Detector (HHMD), serta prosedur penanganan terhadap temuan barang mencurigakan. Penerapan SOP secara konsisten bertujuan untuk menjamin keseragaman tindakan petugas, meminimalkan kesalahan operasional, dan menjaga tingkat keamanan penerbangan tetap optimal.

Teori berikutnya adalah teori pemeriksaan dan pengawasan (Screening and Surveillance Theory). Teori ini menekankan pentingnya proses pemeriksaan yang sistematis dan pengawasan berkelanjutan terhadap penumpang, barang, serta area bandar udara. Dalam praktiknya, petugas AVSEC dituntut untuk memiliki tingkat ketelitian dan kewaspadaan yang tinggi, khususnya dalam membaca citra mesin X-Ray, mengenali bentuk dan karakteristik barang berbahaya, serta mengamati perilaku penumpang yang berpotensi menimbulkan ancaman keamanan. Keberhasilan proses pengamanan sangat dipengaruhi oleh kemampuan analisis dan fokus petugas dalam menjalankan tugas pemeriksaan.

Selain aspek pemeriksaan, teori komunikasi dalam keamanan penerbangan juga memiliki peran yang sangat penting. Komunikasi yang efektif antara petugas AVSEC dan penumpang diperlukan agar proses pemeriksaan dapat berjalan dengan tertib, lancar, dan tidak menimbulkan konflik. Berdasarkan teori komunikasi interpersonal, petugas AVSEC harus mampu menyampaikan instruksi secara jelas, sopan, dan tegas, serta tetap mengedepankan sikap profesional dalam setiap interaksi. Penerapan teori ini terlihat pada saat petugas memberikan arahan pemeriksaan di SCP maupun ketika melakukan pemeriksaan lanjutan terhadap penumpang dan barang bawaannya.

Teori lain yang mendukung pelaksanaan OJT adalah teori kerja sama dan koordinasi lintas instansi. Keamanan penerbangan tidak dapat dilaksanakan secara individual, melainkan memerlukan koordinasi antara AVSEC dengan instansi terkait seperti Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina, serta Kepolisian. Teori ini menekankan pentingnya kerja sama tim dan alur komunikasi yang jelas agar setiap potensi ancaman keamanan dapat ditangani secara cepat, tepat, dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Selain teori-teori tersebut, pelaksanaan tugas AVSEC juga didukung oleh teori keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024, petugas Aviation Security diwajibkan menggunakan alat keselamatan kerja dalam menjalankan tugas pemeriksaan keamanan. Alat keselamatan kerja tersebut meliputi penggunaan sarung tangan. Penggunaan alat keselamatan kerja bertujuan untuk melindungi petugas dari risiko kesehatan, paparan langsung dengan barang bawaan penumpang, serta potensi bahaya lainnya yang dapat timbul selama proses pemeriksaan.

Dengan memahami dan menerapkan teori-teori tersebut, pelaksanaan OJT di bidang AVSEC tidak hanya menjadi kegiatan praktik lapangan, tetapi juga sebagai proses pembelajaran yang memperkuat pemahaman taruna terhadap konsep keamanan penerbangan secara menyeluruh. Tinjauan teori ini menjadi dasar dalam menganalisis pelaksanaan pengamanan selama OJT serta membantu taruna dalam mengaitkan teori yang diperoleh di bangku pendidikan dengan praktik nyata di lingkungan operasional Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

3.4 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan On The Job Training (OJT) di PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan di lapangan, baik yang bersifat teknis maupun nonteknis. Permasalahan ini muncul akibat dinamika operasional bandara yang kompleks, karakteristik penumpang yang beragam, serta keterbatasan sumber daya yang dimiliki pada waktu tertentu. Setiap permasalahan tersebut memberikan

pengalaman penting bagi taruna dalam memahami realitas kerja di dunia penerbangan, khususnya dalam bidang pelayanan penumpang.

1. Permasalahan selanjutnya yang ditemukan selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Aviation Security (AVSEC) berkaitan dengan tingginya beban kerja petugas pada jam operasional tertentu. Meningkatnya jumlah penumpang pada waktu-waktu sibuk, khususnya pada jam keberangkatan dan kedatangan penerbangan dengan jadwal padat, menyebabkan petugas AVSEC harus melaksanakan tugas pemeriksaan keamanan secara berkelanjutan dengan tingkat konsentrasi dan kewaspadaan yang tinggi dalam waktu yang relatif lama. Dalam kondisi tersebut, petugas dituntut untuk tetap fokus dalam mengoperasikan peralatan keamanan, mengamati perilaku penumpang, serta memastikan seluruh tahapan pemeriksaan dilaksanakan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku. Namun, tingginya intensitas kerja yang tidak selalu diimbangi dengan pengaturan jadwal kerja, waktu istirahat, serta rotasi tugas yang optimal berpotensi menimbulkan kelelahan fisik dan mental pada petugas AVSEC. Kelelahan ini dapat memengaruhi ketelitian dan kecepatan petugas dalam melakukan pemeriksaan terhadap penumpang dan barang bawaan, serta berisiko menurunkan tingkat kepatuhan terhadap prosedur kerja dan keselamatan. Dalam situasi antrean penumpang yang panjang dan tekanan untuk menjaga kelancaran arus penumpang, petugas sering kali dihadapkan pada tuntutan untuk bekerja secara cepat dan terus-menerus. Apabila kondisi ini berlangsung secara berulang dan tidak dikelola dengan baik melalui pengaturan beban kerja yang seimbang, maka dapat berdampak pada efektivitas pelaksanaan pengamanan penerbangan serta meningkatkan potensi terjadinya kelalaian dalam proses pemeriksaan keamanan.



Gambar 3.4 Meningkatnya jumlah penumpang

Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Selasa, 20 Januari 2026)

2. Selain permasalahan terkait penerapan keselamatan dan kesehatan kerja, aspek komunikasi antara petugas Aviation Security (AVSEC) dan penumpang juga menjadi kendala yang sering ditemui dalam pelaksanaan pemeriksaan keamanan di lapangan. Perbedaan latar belakang budaya, bahasa, serta tingkat pemahaman penumpang terhadap prosedur keamanan penerbangan kerap menimbulkan kesalahpahaman selama proses pemeriksaan di Security Check Point (SCP). Dalam kondisi operasional yang padat dan lingkungan yang ramai, penyampaian informasi oleh petugas AVSEC terkadang tidak dapat diterima secara optimal oleh penumpang, khususnya penumpang asing atau penumpang yang belum memahami alur pemeriksaan keamanan. Apabila komunikasi tidak disampaikan dengan cara yang jelas, sabar, dan persuasif, situasi tersebut berpotensi menimbulkan ketegangan antara petugas dan penumpang, memicu keluhan, serta memperlambat proses pemeriksaan. Permasalahan komunikasi ini tidak hanya berdampak pada kenyamanan penumpang, tetapi juga dapat menghambat kelancaran alur pemeriksaan di SCP dan menambah beban kerja petugas AVSEC. Oleh karena itu, kemampuan komunikasi interpersonal dan pemahaman terhadap karakteristik

penumpang menjadi aspek penting yang perlu terus ditingkatkan guna mendukung pelaksanaan tugas keamanan penerbangan yang efektif, aman, dan profesional.



Gambar 3.4 komunikasi antara petugas dan penumpang
Sumber : (Dokumentasi Penulis pada Jumat, 30 Januari 2026)

Secara keseluruhan, berbagai permasalahan yang ditemukan selama OJT memberikan pemahaman nyata mengenai pentingnya profesionalisme, koordinasi, serta komunikasi yang efektif dalam dunia kerja di lingkungan bandara. Permasalahan-permasalahan tersebut menjadi bahan pembelajaran berharga bagi taruna untuk meningkatkan kemampuan teknis dan soft skill dalam menghadapi situasi kerja yang dinamis dan penuh tanggung jawab.

3.5 Penyelesaian Masalah

Dalam menghadapi berbagai permasalahan yang muncul selama pelaksanaan kegiatan On The Job Training (OJT) di PT Jasa Angkasa Semesta (JAS) Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, diperlukan langkah-langkah penyelesaian yang efektif dan sesuai dengan prosedur kerja perusahaan. Penyelesaian masalah dilakukan dengan mengedepankan koordinasi, komunikasi yang baik, serta penerapan Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku agar setiap kendala dapat diatasi secara cepat, tepat, dan profesional.

1. Dalam upaya mengatasi permasalahan tingginya beban kerja petugas Aviation Security (AVSEC) pada jam operasional tertentu, diperlukan langkah-langkah penyelesaian yang bersifat preventif dan berkelanjutan agar pelaksanaan pengamanan penerbangan tetap berjalan secara optimal. Salah satu upaya utama yang dilakukan adalah pengaturan jadwal kerja dan penerapan rotasi tugas secara lebih efektif. Melalui pengaturan jadwal yang terencana, petugas AVSEC dapat memperoleh waktu istirahat yang cukup serta tidak berada terlalu lama pada satu posisi kerja yang menuntut konsentrasi tinggi, seperti pemeriksaan di mesin X-Ray atau pengawasan Walk Through Metal Detector (WTMD). Rotasi tugas ini bertujuan untuk mengurangi tingkat kelelahan fisik dan mental serta menjaga kewaspadaan petugas selama bertugas. Selain pengaturan jadwal, penyesuaian jumlah personel pada jam-jam sibuk (peak hour) juga menjadi langkah penting dalam penyelesaian permasalahan tersebut. Pada waktu operasional dengan lonjakan penumpang yang signifikan, penempatan petugas tambahan dilakukan untuk mengurangi beban kerja individu dan menjaga kelancaran alur pemeriksaan. Dengan adanya pembagian tugas yang proporsional, petugas dapat bekerja secara lebih fokus dan teliti tanpa tekanan berlebihan untuk mempercepat proses pemeriksaan. Upaya penyelesaian berikutnya adalah penguatan peran supervisor dan Leader on Duty (LoD) dalam melakukan pemantauan kondisi kerja petugas di lapangan. Supervisor secara aktif memantau tingkat kelelahan petugas dan memastikan bahwa pelaksanaan tugas tetap sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP). Apabila ditemukan indikasi penurunan konsentrasi atau kelelahan berlebih, supervisor dapat segera melakukan penyesuaian penugasan atau memberikan waktu istirahat tambahan agar kinerja petugas tetap optimal. Selain itu, pemberian pembinaan dan pengingat rutin melalui briefing sebelum bertugas juga dilakukan untuk meningkatkan kesadaran petugas akan pentingnya menjaga kondisi fisik dan mental selama bekerja. Dalam briefing tersebut, petugas diingatkan untuk bekerja secara profesional, menjaga fokus, serta tetap mematuhi prosedur keselamatan dan keamanan

penerbangan meskipun berada dalam kondisi operasional yang padat. Pendekatan ini bertujuan menumbuhkan kesadaran bahwa kualitas pemeriksaan lebih diutamakan dibandingkan kecepatan semata. Dengan diterapkannya langkah-langkah penyelesaian tersebut, diharapkan permasalahan tingginya beban kerja petugas AVSEC pada jam operasional tertentu dapat diminimalkan. Pengelolaan beban kerja yang baik tidak hanya berpengaruh terhadap kinerja dan ketelitian petugas, tetapi juga berkontribusi langsung terhadap efektivitas sistem pengamanan penerbangan serta terjaganya keselamatan dan keamanan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

2. Untuk mengatasi permasalahan komunikasi antara petugas Aviation Security (AVSEC) dan penumpang di area Security Check Point (SCP), diperlukan langkah-langkah penyelesaian yang terstruktur dan berkelanjutan. Upaya pertama yang dilakukan adalah meningkatkan kemampuan komunikasi interpersonal petugas AVSEC melalui pembinaan dan pelatihan rutin. Pelatihan ini difokuskan pada penggunaan bahasa yang jelas dan sederhana, penguasaan bahasa asing dasar, serta pemahaman terhadap karakteristik penumpang dari berbagai latar belakang budaya dan negara asal. Selain komunikasi verbal, petugas AVSEC juga didorong untuk mengoptimalkan penggunaan komunikasi nonverbal, seperti gestur tangan yang jelas, ekspresi wajah yang ramah, serta pemanfaatan media visual. Penyediaan dan penggunaan papan informasi, simbol, dan petunjuk bergambar di area SCP membantu penumpang dalam memahami alur dan prosedur pemeriksaan tanpa harus bergantung sepenuhnya pada penjelasan lisan. Langkah ini terbukti efektif dalam mengurangi kesalahpahaman, terutama bagi penumpang yang memiliki keterbatasan bahasa atau kebutuhan khusus. Upaya penyelesaian lainnya adalah penerapan sikap pelayanan yang lebih empatik dan profesional. Petugas AVSEC diharapkan mampu mengendalikan emosi, bersikap sabar, serta memberikan penjelasan secara bertahap kepada penumpang yang belum memahami prosedur pemeriksaan. Pendekatan ini penting untuk menjaga situasi tetap

kondusif, mencegah terjadinya ketegangan, serta meningkatkan rasa aman dan nyaman bagi penumpang selama proses pemeriksaan berlangsung. Di samping itu, koordinasi internal antarpetugas juga ditingkatkan untuk mendukung kelancaran komunikasi di lapangan. Apabila terjadi kendala komunikasi dengan penumpang, petugas dapat segera meminta bantuan rekan kerja yang memiliki kemampuan bahasa asing atau pengalaman lebih dalam menangani situasi serupa. Langkah ini membantu mempercepat penyelesaian masalah tanpa mengganggu alur pemeriksaan di SCP. Melalui penerapan upaya-upaya tersebut, permasalahan komunikasi antara petugas AVSEC dan penumpang dapat diminimalkan. Peningkatan kualitas komunikasi tidak hanya mendukung kelancaran proses pemeriksaan di SCP, tetapi juga berkontribusi terhadap peningkatan profesionalisme petugas AVSEC serta kepercayaan penumpang terhadap sistem keamanan penerbangan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.

Secara keseluruhan, seluruh penyelesaian masalah yang dilakukan selama pelaksanaan OJT menunjukkan pentingnya kerja sama tim, komunikasi yang efektif, serta kepatuhan terhadap prosedur operasional standar. Melalui pendekatan ini, setiap kendala dapat diselesaikan dengan baik tanpa mengganggu kelancaran pelayanan di lapangan. Selain itu, pengalaman dalam menyelesaikan masalah secara langsung menjadi pembelajaran berharga bagi taruna untuk meningkatkan kemampuan analitis, tanggung jawab, serta profesionalisme di dunia kerja nyata, khususnya di bidang pelayanan transportasi udara.

BAB 4

PENUTUP

1.1 Simpulan

Berdasarkan pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Aviation Security (AVSEC) serta hasil pengamatan dan pembahasan yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa penerapan prosedur keamanan penerbangan dan keselamatan serta kesehatan kerja petugas AVSEC memiliki peran yang sangat penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar udara. Pelaksanaan tugas AVSEC tidak hanya menuntut ketelitian dan kewaspadaan tinggi dalam pemeriksaan penumpang dan barang bawaan, tetapi juga menuntut kemampuan komunikasi dan kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan kerja yang berlaku.

Permasalahan yang ditemukan selama OJT antara lain berkaitan dengan ketidakkonsistenan penggunaan alat keselamatan kerja oleh petugas AVSEC serta kendala komunikasi antara petugas dan penumpang yang memiliki perbedaan latar belakang budaya, bahasa, dan tingkat pemahaman terhadap prosedur keamanan. Permasalahan tersebut berpotensi memengaruhi kelancaran proses pemeriksaan di Security Check Point (SCP), meningkatkan beban kerja petugas, serta menimbulkan ketegangan dan ketidaknyamanan bagi penumpang.

Upaya penyelesaian yang dilakukan meliputi peningkatan pembinaan dan pengawasan terhadap penggunaan alat keselamatan kerja sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024, serta peningkatan kemampuan komunikasi interpersonal dan nonverbal petugas AVSEC. Selain itu, penerapan sikap pelayanan yang empatik, pemanfaatan media visual, dan penguatan koordinasi antarpetugas terbukti membantu meminimalkan kesalahpahaman dan menjaga kelancaran proses pemeriksaan.

Dengan demikian, pelaksanaan OJT di bidang AVSEC memberikan pengalaman dan pembelajaran yang berharga bagi taruna dalam memahami secara langsung penerapan teori keamanan penerbangan, keselamatan dan kesehatan kerja, serta praktik pelayanan di lingkungan operasional bandar udara. Diharapkan hasil dari kegiatan OJT ini dapat menjadi bekal dalam meningkatkan profesionalisme,

kedisiplinan, dan kesiapan taruna dalam menjalankan tugas di bidang keamanan penerbangan di masa yang akan datang.

1.2 Saran

Berdasarkan hasil pelaksanaan On the Job Training (OJT) di unit Aviation Security (AVSEC) serta pembahasan mengenai penerapan keselamatan dan kesehatan kerja serta aspek komunikasi dalam pemeriksaan penumpang, penulis memberikan beberapa saran sebagai bahan evaluasi dan perbaikan ke depan. Disarankan agar pihak pengelola bandar udara dan unit AVSEC meningkatkan pengawasan dan penegakan disiplin terhadap penggunaan alat keselamatan kerja oleh petugas AVSEC sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024. Pengawasan yang konsisten, disertai dengan pemberian contoh oleh atasan dan pembinaan secara berkala, diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan petugas terhadap penerapan keselamatan dan kesehatan kerja. Perlu dilakukan pelatihan dan pembekalan lanjutan bagi petugas AVSEC terkait keselamatan dan kesehatan kerja, khususnya mengenai pentingnya penggunaan alat pelindung diri dalam setiap kondisi operasional. Pelatihan tersebut diharapkan dapat menanamkan pemahaman bahwa aspek keselamatan kerja tidak dapat diabaikan meskipun dalam situasi pelayanan yang padat dan menuntut kecepatan. Disarankan agar unit AVSEC meningkatkan kompetensi petugas dalam bidang komunikasi interpersonal dan pelayanan penumpang, terutama dalam menghadapi penumpang dengan latar belakang budaya, bahasa, dan kebutuhan khusus yang beragam. Pelatihan komunikasi, penguasaan bahasa asing dasar, serta pemanfaatan komunikasi nonverbal perlu ditingkatkan guna meminimalkan kesalahpahaman dan menjaga kelancaran proses pemeriksaan di Security Check Point (SCP). Penyediaan dan optimalisasi sarana pendukung komunikasi, seperti papan informasi bergambar, petunjuk multibahasa, serta informasi visual yang mudah dipahami, perlu terus dikembangkan. Sarana tersebut dapat membantu penumpang memahami prosedur pemeriksaan tanpa bergantung sepenuhnya pada penjelasan verbal dari petugas. Bagi taruna yang melaksanakan OJT di bidang AVSEC, disarankan agar lebih aktif dalam mengamati, mempelajari, dan menerapkan prosedur keamanan penerbangan serta

keselamatan dan kesehatan kerja di lapangan. Pengalaman selama OJT hendaknya dijadikan sebagai sarana pembelajaran untuk meningkatkan kesiapan, profesionalisme, dan sikap kerja dalam menghadapi dunia kerja di bidang keamanan penerbangan. Dengan adanya saran-saran tersebut, diharapkan pelaksanaan tugas AVSEC di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dapat terus ditingkatkan, baik dari aspek keamanan penerbangan, keselamatan dan kesehatan kerja, maupun kualitas pelayanan kepada penumpang.



DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura I. (2023). *Profil Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai*. PT Angkasa Pura I (InJourney Airports).
- International Civil Aviation Organization (ICAO). 2017. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. Montreal: ICAO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2024. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Bidang Keamanan Penerbangan. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2022. *Pedoman Teknis Keamanan Penerbangan (Aviation Security)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Sutarto, E. 2018. *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Wibowo. 2019. *Perilaku dalam Organisasi: Komunikasi, Kepemimpinan, dan Pelayanan Publik*. Jakarta: Rajawali Pers.

