

Pelaksanaan Pengawasan Keamanan Sisi Darat oleh Petugas Aviation Security di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu

Mulyawan Fansyuri¹ Herida Panji Olivia A²

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: 170509263@students.sttkd.ac.id¹ Herida.panji@sttkd.ac.id²

Abstrak

Pentingnya pengawasan keamanan di sisi darat oleh petugas Aviation Security untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan yang melanggar hukum berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan berpedoman pada peraturan nasional maupun peraturan internasional dalam penerbangan seperti (Internasional Civil Aviation Organisation) ICAO. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui tentang bagaimana pengawasan keamanan, apa saja fasilitas pendukungnya serta kendala apa yang dialami petugas Aviation Security dalam melakukan pengawasan sisi darat di Bandar Udara Sis Al Jufri Palu. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif dengan metode pengumpulan data observasi, wawancara dan dokumentasi. Data yang didapat akan dianalisis dengan metode reduksi data, penyajian, verifikasi serta uji kredibilitas. Berdasarkan hasil penelitian dan embahan yang telah dilakukan, maka kesimpulan dari penelitian diantaranya adalah Jumlah dan kinerja petugas pemeriksa belum sesuai dengan Standard Operation Procedure (SOP) sehingga menimbulkan beberapa masalah seperti Pemeriksaan menjadi tidak optimal, Jarak pengawasan yang dilalui petugas yang belum sesuai SOP, dan lainnya. Selain itu, Penyediaan fasilitas keamanan sisi darat di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu masih kurang memadai. Hal ini dilihat dari kurangnya ketersediaan fasilitas keamanan yang sedang digunakan maupun fasilitas cadangan. Beberapa kendala fasilitas seperti Walk through metal detector yang beberapa kali tidak fungsikan karena terdapat kerusakan, Hand held metal detector yang kurang baik dilihat dari fisik namun masih bisa difungsikan dengan baik, serta Mesin X-ray di SCP2 yang tidak difungsikan dalam waktu cukup lama karena terdapat kerusakan. Hal ini terbilang berpengaruh buruk karena dapat menghambat gerak kerja petugas aviation security.

Kata Kunci: Aviation Security, Pengawasan Keamanan Sisi Darat, Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Era modern saat ini pengguna jasa transportasi banyak sekali pilihan baik darat, laut maupun udara, dalam pemelihan tersebut juga pengguna transportasi memilih transportasi menimbang untuk melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan cepat, mudah dan efisien. Salah satu contoh menggunakan transportasi udara. Bandar Udara merupakan salah satu penyedia jasa pelayanan transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat khususnya pengguna jasa transportasi udara. UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat, lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut Samhis Setiawan (2020). Dalam melakukan observasi atau meninjau langsung di lapangan peneliti menemukan beberapa masalah yang menarik untuk diteliti dalam pelaksanaan keamanan sisi darat oleh petugas Aviation Security di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu. Permasalahan tersebut ialah petugas Aviation Security sering menemukan Benda terlarang atau berbahaya yang di bawa penumpang berupa korek api,

benda tajam (gunting kuku, pisau kecil, garpu yang terbuat dari metal), alcohol > 70% dan lebih dari 1 L, petugas Aviation Security ketahuan meninggalkan pos saat bertugas, kurangnya komunikasi antara petugas sehingga menyebabkan terjadinya insiden yaitu sekelompok orang menerobos memasuki daerah terbatas dari daerah sisi darat memasuki daerah sisi udara tanpa izin petugas Aviation security.

Pentingnya pengawasan keamanan di sisi darat oleh petugas Aviation Security untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan yang melanggar hukum berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan berpedoman pada peraturan nasional maupun peraturan internasional dalam penerbangan seperti (Internasional Civil Aviation Organization) ICAO. Contoh kegiatan kriminal atau ancaman keamanan berupa penyelundupan orang dan barang, pencurian bagasi dan kargo, pembajakan pesawat terbang, membawa barang terlarang atau berbahaya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui cara kerja petugas Aviation Security dalam pelaksanaan pengawasan keamanan sisi darat di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi fasilitas pendukung yang digunakan oleh petugas Aviation Security dalam melaksanakan pengawasan keamanan di area tersebut. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi oleh petugas Aviation Security dalam menjalankan tugas pengawasan keamanan sisi darat di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu.

Landasan Teori

Bandar Udara

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 Bandar Udara adalah kawasan didaratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Astuti (2012) Bandar Udara yang juga populer disebut dengan istilah airport adalah sebuah fasilitas di mana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad (untuk pendaratan helikopter). Sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya seperti bangunan terminal dan hanggar. Serta pengertian lainnya menyebutkan bandara dengan tempat dimana pengunjung atau penumpang pesawat melakukan perjalanan melalui udara mulai dari berangkat (Departure) sampai tiba di daerah tujuan (Arrival) dimana pesawat udara biasanya mendarat atau lepas landas.

Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri

Bandar Udara Masowu dalam Bahasa daerah setempat berarti berdebu Hal ini sesuai dengan kondisi sekitar lapangan terbang yang menimbulkan debu beterbangan pada saat didarati oleh pesawat. Nama lapangan terbang MASOWU ini hanya dipakai dalam kurun waktu kurang lebih 2 (dua) tahun yaitu 1954-1957. Pada tahun 1957 lapangan terbang ini secara resmi beroperasi. Oleh presiden Republik Indonesia yang Pertama, Bapak Ir. Soekarno diberi nama Lapangan Terbang "MUTIARA". Pada tahun 2014, Bandar Udara terbesar di Sulawesi Tengah ini resmi berganti nama dari sebelumnya Bandar Udara MUTIARA ditambahkan



menjadi Bandar Udara MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU sesuai dengan SK Menteri Perhubungan Nomor KP 178 tahun 2014. Nama Sis Al-Jufri diambil dari nama seorang tokoh besar di Sulawesi Tengah yang berperan dalam pencerdasan masyarakat melalui dakwah dan pendidikan. Sis Al-Jufri juga merupakan seorang tokoh yang konsisten menentang penjajahan di Indonesia. Bandara ini juga sempat beberapa kali berpindah tangan, yakni dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Donggala (1963), sebelum akhirnya diserahkan pengelolaan dan pengawasannya kepada Departemen Perhubungan Udara/Direktorat Penerbangan Sipil dan Kepala Pelabuhan Udara Mutiara (28 Oktober 1964). Dengan Three Letter Code (IATA): PLW, Four Letter Code (ICAO): WAFF adalah Bandar Udara domestik yang terletak di Kelurahan Birobuli Utara, Kecamatan Palu Selatan, Kota Madya Palu, Provinsi Sulawesi Tengah. Bandar Udara ini dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Bandara ini berfungsi sebagai akses utama ke kabupaten tersebut, dengan arus penumpang, wisatawan dan kargo.

Pengawasan Keamanan Sisi Darat

Menurut Siagian (2000) bahwa pada dasarnya pengawasan berarti pengamatan dan pengukuran pelaksanaan suatu pekerjaan dan hasil yang dicapai dibandingkan dengan sasaran dan standar yang telah ditetapkan sebelumnya. Terry (2000) memaknai pengawasan adalah suatu usaha mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi/hasil kerja dan apabila perlu menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil kerja sesuai dengan rencana. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomo 5 PM 41 Tahun 2011 Kantor Administrator Bandar Udara di ubah namanya menjadi Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang berada dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 127 Tahun 2015 Program Keamanan Penerbangan Nasional yang tertulis pada BAB X berisi tentang Pengawasan Keamanan Penerbangan (*Aviation Security Quality Control*) 10.3 Kegiatan pengawasan keamanan penerbangan dilakukan secara regular untuk memverifikasi pemenuhan terhadap program keamanan penerbangan nasional dan membuat tindakan korektif yang cepat dan efektif terhadap setiap kekurangan (*Deficiencies*). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 menjelaskan keamanan penerbangan adalah keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Berdasarkan PM 28 Tahun 2021 Pasal 1 Poin 8 sisi darat adalah daerah – daerah tertentu atau gedung–gedung di Bandar Udara selain daerah keamanan terbatas dan daerah terkendali yang dilakukan langkah–langkah keamanan.

Sipil (*National Civil Aviation Security Programme*) yang bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan, dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat dan masyarakat, dan instalasi di kawasan Bandar Udara dari tindakan melawan hukum. Selain itu juga untuk meningkatkan keamanan penerbangan di Indonesia pemerintah membuat sebuah Program yaitu Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN) dengan bertujuan untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan di Indonesia melalui pemberian regulasi, standar dan prosedur serta perlindungan yang diperlukan bagi penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, personel di darat dan masyarakat dari tindakan melawan hukum. Pengawasan keamanan sisi darat di Bandar Udara yang dirancang kantor otorita Bandar Udara dalam program keselamatan penerbangan merupakan upaya untuk menjaga keamanan dan keselamatan

penerbangan. Hal ini melibatkan petugas Aviation Security yang bertugas memastikan bahwa semua kegiatan di sisi darat Bandar Udara berjalan dengan aman dan terkendali. Program Keamanan Penerbangan Nasional adalah dokumen tertulis yang memuat peraturan, prosedur dan langkah-langkah pengamanan yang diambil untuk melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum. Keamanan penerbangan bertujuan untuk menjaga tingkat keamanan Bandar Udara dan maskapai penerbangan yang menyediakan layanan penerbangan di Indonesia.

Aviation Security

Berdasarkan PM 28 Tahun 2021 Pasal 1 personil keamanan penerbangan adalah personil yang mempunyai lisensi yang di berikan tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Pengertian Avsec (*Aviation Security*) dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM54 tanggal 21 Mei 2004 adalah bahwa keamanan penerbangan adalah kombinasi dari sumber daya manusia, fasilitas, bahan dan prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari ilegalitas. gangguan. Menurut Peraturan Administrasi Penerbangan Sipil Nomor: SKEP/2765/XXI/2010, poin 9 Bab I bahwa keamanan penerbangan adalah personel keamanan penerbangan yang wajib memiliki tugas dan tanggung jawab surat izin atau sertifikat keahlian (SKTP). Petugas yang sudah melakukan proses pendidikan dan pelatihan akan mendapatkan sertifikat keahlian (SKTP) atau lisensi yang di keluarkan oleh Direktur Jenderal. Menurut PM 28 Tahun 2021 pasal 1 poin 10 lisensi adalah surat izin yang di berikan kepada seseorang yang telah memenuhi syarat ketentuan untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu yang dikeluarkan oleh direktur jenderal. Bidang keamanan penerbangan. Avsec tunduk pada peraturan United Nations International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam menjalankan misinya. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan, Bab 1 butir 49 menjelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Dalam Annex 17 Security mengatur tentang tujuan utama Avsec (*Aviation Security*) adalah menjaga keselamatan penumpang, awak pesawat udara, petugas dan masyarakat umum terhadap tindakan melawan hukum dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan. Tujuan utama Avsec (*Aviation Security*) adalah keselamatan penumpang, awak pesawat udara, petugas dan masyarakat umum terhadap tindakan melawan hukum dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan. Tugas Avsec sangat berat karena mereka sangat berperan penting dalam hal pengamanan penerbangan dan menjamin keselamatan para penumpang di darat maupun di udara nantinya. Banyak aspek yang harus diperhatikan yang mengacu kepada regulasi internasional yang ketat. Personil Avsec harus memahami berbagai macam sifat ataupun karakter para pengguna jasa transportasi udara baik dalam penanganan masalah pengamanan maupun pelayanan.

Penelitian yang Relevan

Tabel 1. Penelitian yang Relevan

Nama	Judul	Tahun	Hasil penelitian
Fharien Yullani Natha, Eny Sri Haryati, S.E., M.M	Kajian Pengamanan Penerbangan Pada Unit <i>Aviation Security (Avsec)</i> di Bandar Udara Internasional Supadio Potianak, Kalimantan Barat	2023	System Kerja Unit Aviation Security Dalam Melakukan Pengamanan Sudah Dapat Menjamin Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat.

<p>Bintang Putro Ramadan, AmeliaP Tamara, S.E., M.M</p>	<p>Pengawasan Kualitas Inspektur Pada Keamanan Penerbangandi Area Terminal Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar</p>	<p>2023</p>	<p>Sering Terjadi Saat Inspeksi Berjalan Personil Otoritas Bandar Udara Mendapati Di Mana Petugas Keamanan Bandar Udara Mendapati Dimana Petugas Keamanan Bandar Udara Membiarkan Masyarakat Masuk Tanpa Menggunakan Tiket Atau <i>Boarding Pass</i>, Pas Bandar Udara, Atau Surat Izin Dengan Alasan Tertentu Memasuki Daerah Keamanan Terbatas, Tentunya Ini Dapat Mengganggu Keamanan di DaerahTerminal Penumpang.</p>
<p>Christian Nanda Praptama, You She Melly Anne Dharasta, S.E., M.M</p>	<p>Analisis Kinerja Petugas Aviation Security Terhadap Pengawasan Dan Keamanan Penumpang di Terminal Domestik Bandar Udara Internasional Yogyakarta</p>	<p>2023</p>	<p>Kinerja Petugas Aviation Security Dalam Melakukan Pengawasan Dan Keamanan Penumpang Sudah Baik Sesuai Dengan Peraturan Yang Berlaku Yang Di Jadikan Dasar Sebagai Kemanan Dan Pengamanan Penumpang Petugas Aviation Security Saling Koordinasi Dengan Pihak Yang Terkait Dan Lapisan Hierarki di Unit Aviation Security Kesiapan Fasilitas Dalam Melakukan Pengawasan Dan Keamanan Penumpang Berada di Bandar Udara Internsional Yogyakarta Petugas Aviation Security Sudah Memiliki Dan Menggunakan Fasilitas Yang Memadai Dalam Melakukan Pengawasan Dan Keamanan Penumpang Dan Kendala Yang Dihadapi Oleh Kendala Petugas Termasuk Kendala Yang Ringan Dan Dapat Di Atasi Dengan Evaluasi Antara Leader Dan Anggota.</p>

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Penelitian ini berlokasi di Lokasi penelitian ini akan dilaksanakan di unit Aviation Security Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri, Kota Palu, Sulawesi Tengah. Waktu penelitian akan dilaksanakan pada tanggal 1 Agustus sampai dengan 30 September 2022. Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data skunder. Sumber data primer didapatkan melalui kegiatan wawancara. Arikunto (2013), data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen grafis (tabel, catatan, SMS, dan lain- lain), foto-foto, film, rekaman video, benda-benda, dan lain-lain yang dapat memperkaya data primer. Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara dan dokumentasi. Sugiyono (2015) menjelaskan bahwa observasi merupakan kegiatan pemuatan penelitian terhadap suatu objek. Peneliti mewawancarai nara sumber secara tidak langsung (Online), peneliti akan mewawancarai narasumber dengan mengunakan alat komunikasi handphone via video call atau taks pesan. Dalam dokumentasi peneliti akan mencari data berupa foto untuik dimasukan kedalam hasil penelitian di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu. Teknik analisis data meliputi reduksi data, penyajian, klarifikasi, dan kredibilitas data. Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, mengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan- catatan tertulis di lapangan. Data Penyajian data dibatasi sebagai sekumpulan informasi tersusun yang di sesuaikan dan di klarifikasi untuk mempermudah peneliti. Melakukan verifikasi data melalui berbagai sumber yang valid. Menurut Moleong (2011) kredibilitas data yaitu untuk menilai kebenaran dari temuan penelitian kualitatif.



HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pengawasan Keamanan Penerbangan

Berdasarkan PM 28 Tahun 2021 Pasal 1 Poin 8 sisi darat adalah daerah-daerah tertentu atau gedung-gedung di Bandar Udara selain daerah keamanan terbatas dan daerah terkendali yang di lakukan langkah - langkah keamanan. Petugas *Aviation security* menjalankan tugas pengawasan keamanan untuk melakukan pengendalian orang dan barang yang akan diangkut pesawat udara, proses pengendalian orang dan barang tercantum dalam PM 127 Tahun 2015. Dalam melaksanakan pengawasan keamanan sisi darat petugas *Aviation security* dibagi dan tempatkan oleh inspektur keamanan *Aviation security* dalam area atau pos pengawasan keamanan sisi darat sekitar Bandar Udara. Pembagian petugas *Aviation security* di berbagai titik penjagaan oleh inspektur atau bisa disebut dengan komandan jaga, bertujuan agar pengawasan keamanan lebih efektif dan efisien. Pembagian tersebut dilakukan setelah petugas melakukan apel. Sebelum melaksanakan tugas inspektur membagi penempatan petugas secara acak. Setiap titik penjagaan dibagi beberapa petugas sesuai kebutuhan yang diperlukan pada titik tersebut seperti pos penjagaan Security Check Point satu dan dua. Petugas *Aviation security* yang bertugas di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri dibagi menjadi tiga *shift* untuk bertugas yaitu pagi, siang dan malam. *Shift* pagi mulai Pukul 05.00 – 13.00 WIT, siang 13.00 – 18.00 WIT dan malam 18.00 – 05.00 WIT.

Petugas yang melakukan pemeriksaan menggunakan mesin *X-Ray* minimal memiliki lisensi *Avsec Junior (aviation security screener)* untuk pengoprasian mesin. Petugas melakukan pemeriksaan dengan memantau monitor *X-Ray* yang dioprasikan untuk memeriksa barang bawaan calon penumpang yang akan dibawa menuju pesawat udara. Pemeriksaan menggunakan mesin *X-Ray* akan terlihat barang apa saja yang boleh dibawa atau tidak. Apabila dalam pemeriksaan barang bawaan oleh petugas menemukan barang berindikasi membahayakan (*Dangerous Good*) atau barang bawaan yang tidak layak maka akan disita oleh petugas untuk diamankan. Barang sitaan tersebut akan ditulis oleh petugas dalam buku temuan untuk dilaporkan. Barang-barang yang dikategorikan sebagai *dangerous good* yaitu senjata api, senjata tajam, bahan kimia berbentuk cair atau gas, barang yang mengandung radioaktif tinggi, cairan yang mudah terbakar dan mengandung sifat *corrosive*. Calon penumpang dari TNI dan Polri yang membawa senjata api maka akan ditemani dan dipandu oleh petugas menuju ruangan khusus untuk melakukan pengosongan peluru dari senjata dan mengisi formulir data diri. Formulir ini akan diserahkan kepada pihak maskapai. Tempat khusus pengosongan peluru berada sebelum daerah keamanan terbatas, daerah terbatas, atau lokasi tempat lapor diri (*check in counter area*). Setelah melakukan pemeriksaan di *Security check point* penumpang yang membawa senjata api akan dipandu menuju ruangan untuk melakukan pengisian formulir *Security Item*. Penumpang yang telah melakukan pengisian formulir dapat melakukan pengosongan senjata yang disaksikan oleh petugas hingga senjata api terpisah dari peluru. Kemudian petugas menyimpan di *Item Box* yang diserahkan kepada pihak maskapai untuk diproses sebagai bagasi tercatat. Jumlah petugas pemeriksa belum sesuai dengan Standard Operation Procedure (SOP) sehingga menimbulkan masalah:

1. Pemeriksaan menjadi tidak optimal karena tidak adanya Pengatur Lalu Lintas Penumpang dan Barang yang menyebabkan penumpukan penumpang pada saat melewati Walk Through Metal Detector (WTMD). Hal ini akan menyulitkan petugas untuk mengetahui siapa yang terdeteksi membawa logam atau tidak kena alarm Walk Through Metal Detector (WTMD) yang terus berbunyi.
2. Jika diterapkan 1 (satu) petugas body search dipindah menjadi petugas Pengatur Lalu Lintas Penumpang dan Barang dikhawatirkan akan menyulitkan pemeriksaan oleh petugas body.

Fasilitas dan peralatan keamanan Bandar Udara

Penyediaan fasilitas keamanan penerbangan yang di gunakan untuk mewujudkan keamanan penerbangan di Bandar Udara, penyediaan fasilitas keamanan yang tercantum dalam UU No 1 Tahun 2009 pasal 349 penyediaan fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana yang di maksud dalam pasal 348 di laksanakan sesuai dengan kebutuhan dengan mempertimbangkan: Efektivitas peralatan. Klasifikasi Bandar Udara. Tingkat ancaman dan gangguan. Sebagaimana yang tercantum dalam UU No 1 Tahun 2009 tentang fasilitas keamanan penerbangan di jelaskan juga dalam PM 127 Tahun 2015 BAB VII tentang Fasilitas Keamanan Penerbangan antara lain sebagai berikut: Pendeteksi bahan peledak. Pendeteksi bahan organik dan non organik. Pendeteksi metal dan/atau non metal. Pendetaksi bahan cair. Pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di darat. Penunda upaya kejahatan dan pembatas Daerah Keamanan Terbatas. Pengendalian jalan masuk. Komunikasi keamanan penerbangan. Fasilitas keamanan penerbangan untuk pemeriksaan bagasi tercatat pada bandar udara internasional menggunakan: Teknologi *multi view* dan *automatic threat detection*. Teknologi yang memiliki kemampuan sistem pendeteksi bahan peledak secara otomatis (*automatic explosive detection system*).

PM 127 Tahun 2015 BAB VII tentang Fasilitas Keamanan Penerbangan, Direktur Jenderal menetapkan ketentuan tentang penyediaan, sertifikasi dan kalibrasi, pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas keamanan penerbangan sebagai berikut:

1. Penyediaan. Ketentuan tentang penyediaan fasilitas keamanan sekurang kurangnya memuat tentang jenis peralatan, prosedur/tata cara penyediaan, standar teknis fasilitas keamanan, paket pemeliharaan, pendidikan dan pelatihan yang mengacu pada standar minimal yang dipersyaratkan oleh Organisasi Penerbangan Internasional (ICAO).
2. Sertifikasi dan Kalibrasi. Ketentuan tentang sertifikasi dan kalibrasi fasilitas keamanan sekurang- kurangnya memuat tentang: Fasilitas keamanan yang dioperasikan sesuai dengan standar yang ditentukan. Fasilitas keamanan yang diutamakan untuk dikalibrasi adalah peralatan pemeriksaan penumpang dan barang sebelum masuk ke Pesawat Udara.

Tempat pemeriksaan keamanan pertama (*Security Check Point/SCP-1*), Terletak pada pintu masuk menuju area sekitar tempat pelaporan keberangkatan (*check in counter*), dan tempat pemeriksaan keamanan kedua (*Security Check Point/SCP2*) terletak di area pintu masuk menuju ruang tunggu keberangkatan dan jalur pemeriksaan yang wajib menggunakan peralatan keamanan penerbangan dapat dilengkapi dengan fasilitas peralatan keamanan penerbangan seperti: Mesin *X-ray* bagasi. Gawang pendeteksi logam (*Walk Through Metal Detector / WTMD*). Pendeteksi logam genggam (*Hand Held Metal Detector/HHMD*). Kotak plastik (tempat untuk meletakkan barang-barang kecil yang akan diperiksa melalui mesin X-Ray).

Kendala pengawasan keamanan oleh petugas *Aviation security*

Tugas dan tanggung jawab dari personel *Aviation security* (Avsec) ini telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional, pada Bab I, pasal 1. Dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Sedangkan tindakan melawan hukum yang dimaksud adalah sebagai tindakan-tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara. Dalam menjalankan tugasnya petugas *Aviation security* menemukan beberapa kendala, kendala yang dimaksud seperti:

1. Kerusakan mesin X Ray di *Security Check Poin*. Ketika petugas menemukan kendala bahwa salah satu alat atau mesin yang digunakan mengalami gangguan atau tidak bisa dipakai untuk melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, maka petugas akan melaporkan temuannya tersebut untuk diperiksa dan diperoses agar mesin tersebut di perbaiki oleh teknisi. Ketua *Quality Control* internal keamanan penerbangan bersama tim teknisi FAS melakukan verifikasi dan monitoring X Ray yang mengalami kegagalan system di objek *Security Check Poin* satu line 2 perihal:
 - a. Inspeksi dengan monitoring dan verifikasi pada mesin *X-ray line 2 Security Check Poin* satu.
 - b. Memeriksa kondisi fisik pada unit mesin *X-ray line 2 Security CheckPoint* satu.
 - c. Mengoprasikan mesin *X-ray line 2 Security Check Point* satu untuk kembali menganalisa kegagalan system yang dimaksud sambil menyusun kerangka standar oprasional prosedur pengoprasian unit.
 - d. Terdapat lintasan kabel instalasi listrik di lantai yang tidak tertata rapih.
 - e. Posisi kabel instalasi listrik yang hanya di tutupi oleh lakban biasa.
 - f. Instalasi grounding yang tidak tertata rapi.

Dalam kasus ini proses pemeriksaan, pengendalian orang dan barang terhambat atau terganggu. Terganggunya proses pemeriksaan ini dapat menimbulkan kejadian tindakan melawan hukum seperti penyelundupan atau ancaman terorisme.

2. Kurangnya anggota keamanan di area *main gate*. Petugas Avsec pada saat melakukan pemeriksaan karyawan GH mengalami kendala berupa tidak optimal dalam memeriksa karyawan. Hal ini dikarenakan banyaknya karyawan yang masuk ke area *airside* dan petugas *avsec* yang *stand by* di *main gate* hanya satu orang. Karyawan yang masuk ke area *airside* diawasi oleh petugas *avsec protection* untuk menjaminkeselamatan dan keamanan kegiatan oprasional yang sedang berlangsung. Kegiatan yang dilakukan adalah melakukan pemeriksaan terhadap orang, barang, dan kendaraan yang masuk ke area *airside*. Dari hasil wawancara kendala yang dihadapi oleh beberapa petugas *avsec protection* khusus yang menjaga di pos *main gate*, yaitu kekurangan anggota karena hanya terdapat satu petugas *avsec*. Sedangkan pos ini sangatberperan penting dalam menjaga keamanan penerbangan. Petugas *avsec* perlu sekali peralatan pendukung untuk menjamin keselamatan dan kemananan penerbangan, dimana pemeriksaan seharusnya dilakukan denganmenggunakan alat bantu mesin *X-Ray*, WTMD, dan HHMD. Tujuan dilakukan pemeriksaan menggunakan alat bantu agar mencegah terjadinya barang yang dilarang bisa membahayakan masuk ke area *airside* dan dapat mengancam keselamatan dan penerbangan. Dengan kendala yang dihadapi oleh petugas *avsec* sangat berpengaruh dalam menangani kemanan dan keselamatan penerbangan, seperti kurangnya peralatan pemeriksaan di pos pintu utama.
3. Gangguan keamanan pada *public area*. Gangguan keamanan pada *public area* ada beberapa macam seperti pertengkaran antara penumpang, penumpang dengan penjaga kios atau penumpang dengan petugas lainnya. Dalam kasus ini jika pertengkaran tersebut berada di sekitar area terbatas maka petugas *Aviation security* akanbertindak sebagai pelera. Pelaku pertengkaran tersebut akan di amankan untuk ditanya apa penyebab pertengkaran tersebut. Apabila pertengkaran di luar wilayah terbatas maka petugas *Aviation security* akan mengamankan pelaku pertengkaran kemudian diserahkan kepada petugas kepolisian untuk diproses lebih lanjut. Gangguan keamanan lainnya seperti pencurian. Dalam kasus ini pencurian bahan bangunan rawan sekali dilakukan karena Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri sedang melakukan perbaikan setelah gempa bumi hebatyang terjadi di pada 28 September

2018. Proses perbaikan Bandar Udara menjadi terkendala akibat terjadinya pencurian tersebut. Pihak *Aviation security* bersama pihak kepolisian melakukan investigasi dalam kasus tersebut untuk menemukan pelaku pencurian. Kasus pencurian lainnya yaitu pencurian kendaraan bermotor di area parkir kendaraan. Kelalaian dalam melakukan pengawasan keamanan di areasisi darat khususnya area parkir kendaraan menyebabkan timbulnya reputasi buruk petugas *Aviation security*. Kelalaian tersebut di iringi dengan kurangnya fasilitas CCTV. Tidak adanya CCTV yang terpasang pada area parkir kendaraan dapat memudahkan pelaku kejahatan dapat leluasa mengambil kendaraan tersebut. Penanganan yang diambil oleh petugas *Aviation security* adalah dengan melakukan mitigasi yang dibantu pihak kepolisian. Petugas akan melakukan wawancara pada korban untuk menamah informasi tambahan demi memperlancara proses mitigasi. Setelah informasi sudah terkumpul kemudian petugas *Aviation security* akan memberikan kasus tersebut kepada kepolisian secara utuh untuk diproses lebih lanjut.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan embahan yang telah dilakukan, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jumlah dan kinerja petugas pemeriksa belum sesuai dengan Standard Operation Procedure (SOP) sehingga menimbulkan masalah:
 - a. Pemeriksaan menjadi tidak optimal karena tidak adanya Pengatur Lalu Lintas Penumpang dan Barang yang menyebabkan penumpukan penumpang pada saat melewati Walk Through Metal Detector (WTMD) dan akan menyulitkan petugas untuk mengetahui siapa yang terdeteksi membawa logam atau tidak kena alarm Walk Through Metal Detector (WTMD) yang terus berbunyi.
 - b. Jika diterapkan 1 (satu) petugas body search dipindah menjadi petugas Pengatur Lalu Lintas Penumpang dan Barang dikhawatirkan akan menyulitkan pemeriksaan oleh petugas body.
 - c. Petugas kadang lupa mengisi daya *handy talky* yang menyebabkan terputusnya komunikasi antar petugas ditengah pengawasan penumpang dan barang.
 - d. Jarak pengawasan yang dilalui petugas yang belum sesuai SOP karena terkadang petugas harus mempersingkat waktu patroli dalam jam tertentu saat penumpang ramai.
2. Penyediaan fasilitas keamanan sisi darat di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri Palu masih kurang memadai. Hal ini dilihat dari kurangnya ketersediaan fasilitas keamanan yang sedang digunakan maupun fasilitas cadangan. Beberapa kendala fasilitas seperti:
 - a. *Walk through metal detector* yang beberapa kali tidak fungsikan karena terdapat kerusakan.
 - b. *Hand held metal detector* yang kurang baik dilihat dari fisik namun masih bisa difungsikan dengan baik.
 - c. Mesin *X-ray* di SCP2 yang tidak difungsikan dalam waktu cukup lama karena terdapat kerusakan. Hal ini terbilang berpengaruh buruk karena dapat menghambat gerak kerja petugas *aviation security*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Irawan (2010). *Berpihak Pada Manusia: Paradigma Nasional, Pembangunan Indonesia Baru*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Annex 17 tentang Security dan Document-8973 tentang Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.*



- Ca'nur, Mohamad (2021). *Analisis Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Oleh Unit Aviation Security (Avsec) di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende, NTT*. Tugas Akhir. Manajemen Transportasi Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta. Direktorat Perhubungan Udara. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 2765 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara Dan Orang Perserorangan
- Irmayani, N. D. (2022). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Deepublish. Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Peraturan Manteri No 41 Tahun 2011. Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2020. Tentang Keamanan Penerbangan Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2021. (2021, May 7). Diambil kembali dari kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <https://jdih.dephub.go.id>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2021.(2021, May 27). Diambil kembali dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <https://jdih.dephub.go.id>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2022.(2022, Oktober12). *Retrieved from* Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <https://jdih.dephub.go.id>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2020. (2020, Juli 22). Diambil kembali dari Kementerian Perhubungan: <https://jdih.dephub.go.id>
- Sugiyono (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:Alfabeta CV.
- Sutrisno, E. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: KENCANA.
- Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009. Tentang Penerbangan
- Yuliana, Dina (2012). *Evaluasi Pengamanan Penerbangan Di Bandara Ahmad Yani Semarang*. Media.neliti.com. Available at: (<https://media.neliti.com/media/publications/234143-evaluasi-pengamanan-penerbangan-di-banda-00515e7a.pdf>), online (diakses: 21 Agustus 2022). *Jurnal Penelitian Perhubungan Udara* Vol. 37 No. 2, Juni 2012.