

Analisis Ancaman Keamanan Bandar Udara pada Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Akibat Ketidadaan PAS Kendaraan di Sisi Udara Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II Komodo

Ketut Teja Prabawa P¹ Kardi² Ika Endrawijaya³

Program Studi Operasi Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang, Banten, Indonesia^{1,2,3}

Email: tejaprabawa1@gmail.com¹ kardi@ppicurug.ac.id² ika.endrawijaya@ppicurug.ac.id³

Abstrak

Bandar udara sebagai objek vital nasional mewajibkan penerapan pengendalian jalan masuk (*access control*) ke Daerah Keamanan Terbatas (DKT) melalui kepemilikan Pas Bandar Udara Kendaraan. Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II Komodo belum menerapkan pas kendaraan bagi kendaraan operasional di sisi udara, sehingga pemeriksaan di pos *access control* masih dilakukan secara manual. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi pelaksanaan prosedur pengendalian jalan masuk kendaraan serta menganalisis dampak ketidadaan pas kendaraan terhadap ancaman keamanan bandara, serta merumuskan upaya mitigasi. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif melalui observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketidadaan pas kendaraan secara signifikan menurunkan efektivitas tindakan profiling akibat timbulnya familiarity bias oleh petugas *Aviation Security* (Avsec). Hal ini juga menyebabkan hambatan pemeriksaan di security checkpoint, meningkatkan potensi resiko penyusupan (*illegal entry*), sabotase, penyeludupan barang berbahaya, dan risiko tabrakan serta *foreign object debris* (FOD). Kondisi ini juga menjadi temuan audit berstatus Open oleh Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Penelitian ini merekomendasikan penertiban parkir kendaraan pribadi, pendataan kendaraan terotorisasi, pengetatan prosedur dan pendampingan kendaraan eksternal, serta percepatan koordinasi penerbitan pas bandar udara sesuai regulasi regulasi UU Nomor 1 Tahun 2009, PM 33 Tahun 2015 jo PM 167 Tahun 2015, dan KM 39 Tahun 2024.

Kata Kunci: Bandar Udara, *Access Control*, Pas Kendaraan, Daerah Keamanan Terbatas, *Aviation Security*



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

PENDAHULUAN

Bandar udara merupakan objek vital nasional yang berperan strategis sebagai simpul transportasi udara sekaligus penggerak perekonomian dan kedaulatan negara. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, keamanan penerbangan didefinisikan sebagai keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*). Untuk menjamin keamanan tersebut, pemerintah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 09 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, yang pedoman teknisnya dijabarkan lebih lanjut dalam Keputusan Menteri Perhubungan (KM) Nomor 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Salah satu fokus utama regulasi tersebut adalah perlindungan Daerah Keamanan Terbatas (DKT). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 33 Tahun 2015 yang telah diubah dengan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas, setiap orang maupun kendaraan yang memasuki DKT wajib memiliki izin masuk sah berupa Pas Bandar Udara. Silvianda et al. (2023) menegaskan bahwa kepemilikan pas bandar udara merupakan syarat mutlak untuk mencegah masuknya individu maupun kendaraan tanpa izin (*unauthorized access*) ke sisi udara (*airside*).

Berbagai kajian terdahulu menunjukkan bahwa lemahnya kontrol identifikasi di titik akses berpotensi menimbulkan kerentanan keamanan yang serius. Uchroński (2020) mendapati bahwa pemeriksaan access control yang dilakukan secara manual tanpa dukungan identifikasi visual memakan waktu lebih lama dan sangat rentan terhadap kesalahan manusia. Trenggono et al. (2023) di Bandara Juwata Tarakan menemukan bahwa pemeriksaan orang dan kendaraan yang belum optimal di access control dapat memicu lolosnya barang berbahaya ke Daerah Keamanan Terbatas. Tonrariola et al. (2024) pada studi kasus Bandara Banyuwangi menyimpulkan bahwa pintu akses sisi udara yang tidak dijaga secara memadai membuka peluang penyeludupan atau unauthorized access. Herlambang (2025) menekankan bahwa efektivitas profiling personel Avsec sangat menentukan kemampuan deteksi ancaman, sedangkan ketiadaan alat bantu visual melipatgandakan beban kerja kognitif petugas. Sari (2025) turut membuktikan bahwa kelemahan instrumen pengamanan fisik meningkatkan potensi masuk ilegal (*illegal entry*) ke wilayah operasional bandara.

Kondisi tersebut juga dijumpai di Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II Komodo, Labuan Bajo. Hingga saat ini UPBU Kelas II Komodo belum menerapkan pas kendaraan bagi kendaraan operasional yang beroperasi di sisi udara, sehingga pemeriksaan di pos access control kendaraan masih dilakukan secara manual melalui profiling visual dan pencatatan logbook. Draf Standar Operasional Prosedur (SOP) terkait kewajiban pas kendaraan telah disusun, namun belum terealisasi, sehingga kendaraan operasional dari berbagai perusahaan seperti ground handling, pengisian bahan bakar, hingga catering beroperasi tanpa identifikasi visual yang standar. Kondisi ini telah tercatat sebagai temuan berstatus Open oleh Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sejak 12 Agustus 2025, yang menandakan adanya kesenjangan (gap) kepatuhan terhadap regulasi yang belum tuntas diselesaikan.

Berbeda dengan penelitian-penelitian terdahulu yang lebih banyak menyoroti kelemahan perimeter fisik (Sari, 2025; Tonrariola et al., 2024), legalitas instrumen pas bandara (Silvianda et al., 2023), maupun kompetensi profiling personel (Herlambang, 2025), kebaruan penelitian ini terletak pada objek permasalahan yang belum banyak dikaji, yaitu dampak ketiadaan pas kendaraan operasional terhadap ancaman keamanan bandara di sisi udara. Penelitian ini bertujuan untuk (1) mengevaluasi pelaksanaan prosedur pengendalian jalan masuk (access control) kendaraan di sisi udara UPBU Kelas II Komodo, (2) menganalisis dampak ketiadaan pas kendaraan terhadap ancaman keamanan bandara, dan (3) merumuskan upaya mitigasi keamanan yang tepat guna mengatasi celah tersebut sejalan dengan Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Penulis/ Tahun	Judul	Tujuan	Metode	Hasil	Kontribusi dan relevansi
1	Alfian Trenggono, Yuyun Suprpto, Dewi Ratna Sari / 2023	<i>Optimization of Implementation of Standard Operating Procedures (SOP) in Personnel and Vehicle Check Procedures in Access Control at Juwata Tarakan Main Class Airport</i>	Mengetahui apakah pemeriksaan keamanan pada access control telah sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan mencari cara pengoptimalannya.	Kualitatif deskriptif, menggunakan observasi lapangan, kuesioner, dan dokumentasi.	Petugas Avsec di pos kendaraan lalai menerapkan SOP pemeriksaan, berisiko meloloskan barang berbahaya/kendaraan tak berizin ke DKT	Memberikan rujukan komparatif mengenai ancaman keamanan di access control yang berakar dari kelemahan pemeriksaan kendaraan.

2	Fajar Alam Tonrariola, dkk. / 2024	Penetapan Daerah Keamanan Terbatas Studi Kasus Bandara Banyuwangi	Mengevaluasi desain Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) dan implementasi kontrol akses di bandara banyuwangi.	Pendekatan kualitatif melalui observasi partisipan, wawancara, dan analisis dokumen regulasi keamanan.	Ditemukan pintu akses sisi udara dibiarkan terbuka tanpa penjagaan & belum ada pemetaan DKT resmi	Mengenai kerentanan keamanan di wilayah airside. Pembanding dari sisi kelemahan pengawasan gerbang/akses fisik di bandara kelas kecil memperkuat gambaran bahwa masalah access control juga umum terjadi di bandara.
3	Silvianda, Ivan Manahan Sihombing, Zetria Erma / 2023	<i>Legal review of airport pass service at the airport authority office in region II Medan when entering the security restricted area</i>	Melakukan kajian hukum terhadap layanan Pas Bandara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan saat memasuki DKT	Deskriptif analitis dengan menggunakan bahan hukum primer (PM 33/2015 dan PM 167/2015).	Menegaskan bahwa perizinan Pas Bandara sangat krusial dan wajib ditaati sesuai aturan hukum demi menjamin peningkatan keamanan bandar udara.	Menekankan regulasi hukum (terutama PM 167 Tahun 2015) yang mewajibkan Pas Bandara personel dan kendaraan.
4	Piotr Uchroński / 2020	<i>The Impact of the Restricted Areas Access Control Management on the Airport Security System</i>	Menganalisis efisiensi manajemen sistem access control di bandara, khususnya terkait efisiensi waktu dan tingkat kesalahan (error) saat proses verifikasi identitas (pas) secara manual.	Analisis data empiris dan evaluasi observasional atas sistem verifikasi keamanan.	Membuktikan bahwa verifikasi manual dan akses di checkpoint sangat rentan terhadap human error petugas, yang memperlemah keseluruhan sistem keamanan.	membuktikan bahwa pemeriksaan manual tanpa alat bantu otomatis/visual meningkatkan risiko human error, ketiadaan pas kendaraan berisiko menurunkan efektivitas keamanan.
5	Edwin Kurdi Herlambang / 2025	Analisis Pemahaman Profiling terhadap Efektivitas Kinerja Personel Aviation Security dalam Menjaga Keamanan Penerbangan	Mengetahui pengaruh pemahaman profiling terhadap efektivitas kinerja personel Avsec di Bandara SMB II Palembang	Penelitian kuantitatif dengan pengujian dan pembuktian statistik.	Pemahaman profiling terbukti mampu menjelaskan 66,1% dari efektivitas kinerja personel AVSEC dalam mendeteksi potensi ancaman.	Pada kondisi tidak adanya pas kendaraan di suatu bandara, kewaspadaan (profiling) visual dari petugas Avsec menjadi satu-satunya lapis pertahanan utama di access control.
6	Anisa Tiara Sari / 2025	Kajian Pengamanan Daerah Keamanan Terbatas Guna Mencegah Tindakan	Mengkaji dan menganalisis pembatas keamanan perimeter fisik dalam upaya mencegah	Deskriptif kualitatif (wawancara, catatan lapangan, dokumen resmi)	Ditemukan pagar/fasilitas keamanan rusak dan SOP yang belum memadai, sehingga memicu illegal entry ke sisi udara.	Menunjukkan bahwa lemahnya perimeter fisik & SOP membuka celah pelanggaran

		Melawan Hukum di Daerah Sisi Udara Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu	terjadinya Tindakan Melawan Hukum di sisi udara.			hukum di sisi udara
--	--	---	--	--	--	---------------------

Berdasarkan tinjauan terhadap enam penelitian terdahulu di atas, kajian mengenai perlindungan Daerah Keamanan Terbatas (DKT) umumnya masih terfokus pada kelemahan pengamanan perimeter fisik dan pencegahan akses tidak sah di gerbang penjagaan (Sari, 2025); (Tonrariola et al., 2024). Sementara itu, dari sisi operasional dan sumber daya manusia, penelitian sebelumnya lebih banyak menyoroti legalitas instrumen Pas Bandara (Silvianda et al., 2023), pentingnya kompetensi profiling personel Avsec (Herlambang, 2025), serta tingginya risiko human error apabila prosedur pemeriksaan di access control dilakukan secara manual dan tidak optimal, yang dapat memicu lolosnya barang berbahaya (Uchroński, 2020); (Trenggono et al., 2023). Kebaruan dari tugas akhir ini terletak pada objek permasalahan yang belum ada pada penelitian sebelumnya, yaitu tidak adanya pas kendaraan bandara. Penelitian ini menganalisis bagaimana proses pemeriksaan kendaraan tanpa pas kendaraan yang menciptakan celah keamanan dan potensi tindakan melawan hukum yang bisa terjadi di UPBU Kelas II Komodo.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan desain deskriptif kualitatif untuk memotret secara mendalam kondisi pelaksanaan pengendalian jalan masuk kendaraan di UPBU Kelas II Komodo. Sugiyono (2018) menjelaskan bahwa metode kualitatif digunakan untuk meneliti kondisi objek yang alamiah, dengan peneliti sebagai instrumen kunci dan pengumpulan data dilakukan secara triangulasi. Pendekatan deskriptif kualitatif dipilih karena mampu memaparkan fenomena dan kondisi aktual di lokasi penelitian secara mendalam dan apa adanya (Yuliani, 2018), sebagaimana telah terbukti efektif digunakan pada penelitian sejenis oleh Trenggono et al. (2023) dan Tonrariola et al. (2024) dalam mengidentifikasi celah keamanan pada prosedur access control.

Subjek penelitian mencakup personel Aviation Security (Avsec), petugas Apron Movement Control (AMC), serta jajaran manajemen UPBU Kelas II Komodo, sedangkan objek penelitian adalah kondisi pengendalian kendaraan pada masa ketiadaan pas kendaraan. Data dikumpulkan melalui tiga teknik, yaitu (1) observasi lapangan langsung terhadap prosedur pemeriksaan kendaraan di pos access control; (2) wawancara mendalam dengan tiga narasumber, yaitu perwakilan manajemen, kepala unit AMC, dan personel senior Avsec; serta (3) studi pustaka dan dokumentasi terhadap regulasi nasional, surat evaluasi Otoritas Bandar Udara (OTBAN) Wilayah IV, dan buku catatan (logbook) access control.

Instrumen penelitian berupa pedoman wawancara dan lembar observasi checklist yang merujuk pada teknik observasi Trenggono et al. (2023), didukung alat perekam suara dan kamera dokumentasi. Analisis data mengadopsi model kualitatif interaktif Sugiyono (2018) melalui tiga tahap, yaitu reduksi data (pemilahan informasi relevan mengenai pas kendaraan), analisis kesenjangan (gap analysis) antara ketentuan regulasi seperti KM 39 Tahun 2024 dan PM 167 Tahun 2015 dengan kondisi aktual di lapangan, serta penarikan kesimpulan berupa rumusan upaya mitigasi. Penelitian dilaksanakan di UPBU Kelas II Komodo, Labuan Bajo, pada periode 1 Oktober 2025 hingga 28 Februari 2026.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II Komodo, Labuan Bajo. Salah satu bandara yang memiliki peran strategis dalam mendukung sektor pariwisata Indonesia, khususnya di kawasan Taman Nasional Komodo yang terkenal sebagai situs warisan dunia. Dengan tingginya tingkat kunjungan wisatawan domestik maupun mancanegara, bandara Komodo mengalami peningkatan frekuensi penerbangan dan volume penumpang sehingga level dari keamanan juga harus ditingkatkan agar menjamin kelancaran operasional dari tindakan melawan hukum.

Tabel 1. Data Lalu Lintas Angkutan Udara UPBU Kelas II Komodo Domestik Dan Internasional Tahun 2025

NO	BULAN	PESAWAT			PENUMPANG		
		DATANG	BERANGKAT	JUMLAH	DATANG	BERANGKAT	JUMLAH
1	JANUARI	282	282	564	30848	33497	64345
2	FEBRUARI	232	232	464	24449	26221	50670
3	MARET	252	252	504	28769	29615	58384
4	APRIL	406	405	811	47093	46569	93662
5	MEI	434	435	869	48798	50816	99614
6	JUNI	430	428	858	51093	51929	103022
7	JULI	545	547	1092	65493	67067	132560
8	AGUSTUS	599	599	1198	65286	71445	136731
9	SEPTEMBER	523	522	1045	52688	56521	109209
10	OKTOBER	484	485	969	48004	52894	100898
11	NOVEMBER	402	402	804	33052	35972	69024
12	DESEMBER	428	427	855	39273	35708	74981
JUMLAH		5017	5016	10033	534846	558254	1093100

Sumber : Unit Informasi UPBU Kelas 2 Komodo, 2025

Berdasarkan data lalu lintas angkutan udara UPBU Kelas II Komodo tahun 2025 terdapat 10.033 total pergerakan pesawat dan 1.093.100 penumpang periode tahun 2025. Banyaknya penumpang berdasarkan KM 39 Tahun 2024, UPBU Kelas II Komodo yang merupakan bandar udara internasional masuk kategori sistem keamanan kelas C karena merupakan bandar udara internasional dan memiliki penumpang internasional kurang dari 500.000 (lima ratus ribu) orang/tahun. Semakin banyak penumpang seharusnya sistem keamanannya semakin diperketat untuk menghindari tindakan melawan hukum (acts of unlawful interference). Pengamanan sisi udara UPBU Kelas II Komodo dikelola oleh Unit Aviation Security (Avsec) yang berjumlah 63 personel, terbagi dalam tiga shift kerja (06.00–13.00 WITA, 13.00–21.30 WITA, dan 20.00–07.00 WITA) untuk menjaga keamanan bandara selama 24 jam. Pos access control kendaraan dilengkapi portal manual, CCTV, cermin kolong (inspection mirror), dan buku logbook manual, dengan dua petugas berjaga pada setiap shift.

Pengendalian jalan masuk (access control) kendaraan merupakan gerbang pertahanan utama untuk melindungi Daerah Keamanan Terbatas (DKT) dari tindakan melawan hukum. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 Bab 5.4.1, Unit Penyelenggara Bandar Udara diwajibkan melakukan pengendalian izin masuk yang ketat terhadap kendaraan. Berdasarkan observasi lapangan dan wawancara dengan perwakilan personel Avsec, prosedur pemeriksaan kendaraan saat ini berjalan secara manual karena belum adanya pas kendaraan. Langkah-langkah pemeriksaan yang dilakukan petugas meliputi: 1. Pemeriksaan identitas personal yaitu petugas menghentikan kendaraan dan meminta pengemudi menunjukkan pas bandara orang terlebih dahulu. 2. Mengintrogasi pengemudi dengan menanyakan tujuan masuk kendaraan tersebut. 3. Setelah orang dan tujuan dinilai aman, petugas melakukan pemeriksaan bagian dalam kendaraan dan kolong mobil. 4. Setiap kendaraan dicatat secara manual di buku logbook, mencakup pelat nomor, instansi, dan waktu masuk.



Gambar 1. Prosedur Pemeriksaan di Access Control Kendaraan
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2026

Keamanan penerbangan mengharuskan adanya standar baku dalam membedakan kendaraan yang memiliki otoritas dengan yang tidak. Hal ini terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 334 ayat (1), yang mewajibkan setiap kendaraan yang akan memasuki daerah keamanan terbatas (DKT) untuk memiliki izin masuk daerah terbatas dan dilakukan pemeriksaan keamanan. Secara teknis, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 167 Tahun 2015 (Perubahan atas PM 33 Tahun 2015) tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara, yang mengharuskan adanya Pas Bandar Udara dengan penandaan visual yang jelas (seperti kode wilayah kerja) pada setiap kendaraan yang beroperasi di airside.

Berdasarkan KM 39 Tahun 2024 Keluar masuknya kendaraan di Daerah keamanan terbatas harus melalui prosedur pemeriksaan kendaraan yang tercantum pada subbab 5.7.6 antara lain : a. Area bagasi mobil dan bagian atasnya, b. Area bawah mobil, c. Area di sekitar roda, d. Area kantong-kantong pintu depan, pelindung cahaya matahari (sun visor), laci-laci dashboard, e. Area kantong-kantong kursi, bawah kursi, dibawah lapisan karpet di sekitar pedal gas, f. Area disekitar mesin, kap mobil, g. Area lain yang dapat disusupi barang dilarang (prohibited items) Pelaksanaan pemeriksaan di Access Control Kendaraan (Pengendalian Jalan Masuk) merupakan garis pertahanan utama dalam menjaga sterilisasi Daerah Keamanan Terbatas (DKT) di lingkungan bandar udara. Tujuan utama dari pemeriksaan ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Dalam regulasi tersebut ditegaskan bahwa pengamanan bandar udara bertujuan untuk melindungi penerbangan dari Tindakan Melawan Hukum (acts of Unlawful Interference), yang salah satu implementasinya adalah melalui pemeriksaan ketat terhadap orang dan kendaraan yang akan memasuki area sisi udara (airside).

Pembahasan

Hasil observasi lapangan yang dilakukan penulis pada 20–26 Januari 2026 menunjukkan bahwa pemeriksaan kendaraan sepenuhnya dilakukan secara manual: petugas menghentikan kendaraan, memeriksa identitas pengemudi, menanyakan tujuan, serta mencatat pelat nomor dan instansi ke dalam logbook. Namun demikian, dari puluhan kendaraan yang teramati keluar-masuk pos access control, sebagian besar kendaraan berplat pribadi milik pegawai bandara maupun instansi lain (seperti AirNav) hanya diberi akses dengan tindakan “menyapa saja”, tanpa pemeriksaan identitas maupun fisik kendaraan, sebagaimana dirangkum pada Tabel 1.

Tabel 2. Contoh Hasil Observasi di Access Control Kendaraan UPBU Kelas II Komodo (20–26 Januari 2026)

No	Tanggal	Jenis Kendaraan	Instansi	Tindakan Petugas	Keterangan
1	20/01/2026	08:45	Kijang Inova	AirNav	DIPERIKSA MANUAL
2	20/01/2026	11:57	Kijang Inova	AirNav	MEMBUKA PORTAL
3	20/01/2026	12:40	Hilux	Avsec	MEMBUKA PORTAL
4	20/01/2026	13:02	Hilux	Avsec	MEMBUKA PORTAL
5	20/01/2026	13:12	Pajero	Kantor Bandara	MEMBUKA PORTAL
6	20/01/2026	13:24	Hilux	Bangland	MEMBUKA PORTAL
7	20/01/2026	13:31	Hilux	Bangland	MEMBUKA PORTAL
8	21/01/2026	07:05	Hilux	Bangland	MEMBUKA PORTAL
9	21/01/2026	07:08	Hilux	AVSEC	MELAMBAIKAN TANGAN
10	20/01/2026	08:45	Kijang Inova	AirNav	DIPERIKSA MANUAL
11	21/01/2026	07:10	HILUX	AVSEC	MELAMBAIKAN TANGAN
12	21/01/2026	07:10	ERTIGA	Pribadi	MENYAPA SAJA
13	21/01/2026	07:15	AVANZA	Pribadi	MENYAPA SAJA
14	21/01/2026	07:16	Tractor	Bangland	MENYAPA
15	21/01/2026	07:16	Tractor	Bangland	MENYAPA
16	21/01/2026	07:30	AVANZA HITAM	TNI AU	MEMBUKA PORTAL
17	21/01/2026	07:40	AVANZA HITAM	TNI AU	MEMBUKA PORTAL
18	21/01/2026	07:40	AVANZA PUTIH	TNI AU	MEMBUKA PORTAL
19	21/01/2026	08:00	AVANZA PUTIH	Pribadi	MEMBUKA PORTAL
20	21/01/2026	08:07	INOVA PUTIH	Pribadi	MENYAPA SAJA
11	21/01/2026	07:10	HILUX	AVSEC	MELAMBAIKAN TANGAN
12	21/01/2026	07:10	ERTIGA	Pribadi	MENYAPA SAJA
13	21/01/2026	07:15	AVANZA	Pribadi	MENYAPA SAJA

Sumber: Observasi penulis (2025–2026); data lengkap tersedia pada dokumen tugas akhir asli

Temuan ini menegaskan bahwa profiling manual telah menjadi kelemahan pengawasan karena petugas cenderung memberi toleransi akses akibat sudah mengenali pengemudi secara personal (familiarity bias). Trenggono et al. (2023) menegaskan bahwa tanpa standar kontrol visual yang baku, pemeriksaan manual sangat memicu human error dan menurunkan kewaspadaan petugas. Idealnya, sesuai PM 167 Tahun 2015, setiap kendaraan wajib memiliki Pas Bandar Udara dengan kode wilayah kerja (A untuk service road, P untuk apron, K untuk kargo) sehingga verifikasi dapat dilakukan secara cepat dan objektif dari jarak tertentu, sebagaimana ditegaskan Uchroński (2020) bahwa sistem access control yang terstandarisasi mampu mereduksi ketergantungan pada faktor manusia (human factor). Namun demikian, pelaksanaan di lapangan masih sepenuhnya bergantung pada profiling manual, termasuk untuk kendaraan tamu VIP dan kendaraan proyek yang hanya mengandalkan informasi lewat media informasi tanpa instrumen visual pendukung. Ketidadaan pas kendaraan di UPBU Kelas II Komodo tercatat sebagai temuan berstatus Open oleh Otoritas Bandar Udara (OTBAN) Wilayah IV sejak 12 Agustus 2025. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak manajemen, keterlambatan realisasi pas kendaraan bukan disebabkan kendala anggaran maupun pengadaan internal, melainkan menunggu arahan lanjutan dari OTBAN Wilayah IV, sejalan dengan penjelasan Silvianda et al. (2023) bahwa penerbitan pas bandara terikat pada kewenangan administratif Kantor Otoritas Bandar Udara. Kondisi ini menimbulkan beban kerja tidak proporsional bagi personel Avsec dan AMC serta menimbulkan dampak ketidadaan pas

kendaraan terhadap ancaman keamanan bandara sebagai berikut. Potensi Penyusupan (Illegal Entry) ke Daerah Keamanan Terbatas. Pada jam sibuk (peak hours), petugas Avsec hanya mengandalkan ingatan dan identifikasi visual manual, sehingga kendaraan tanpa kepentingan operasional berpotensi lolos dengan memanfaatkan kelengahan petugas. Kondisi ini sejalan dengan temuan Sari (2025) dan Tonrariola et al. (2024) bahwa pintu akses sisi udara tanpa standar penjagaan visual membuka celah penyusupan yang berujung pada tindakan melawan hukum (acts of unlawful interference). Potensi Sabotase terhadap Pesawat Udara dan Fasilitas Aeronautika. Kendaraan yang berhasil lolos masuk memiliki akses tanpa hambatan dan jarak dekat dengan pesawat yang parkir di apron maupun fasilitas navigasi vital. KM 39 Tahun 2024 mengategorikan penguasaan pesawat secara tidak sah, penyanderaan, serta perusakan atau penempatan bahan berbahaya pada pesawat sebagai bentuk tindakan melawan hukum yang berpotensi terjadi apabila celah ini dibiarkan. Potensi Penyelundupan Senjata, Ancaman Bom, dan Barang Berbahaya (Dangerous Goods). Tanpa proses verifikasi pas kendaraan, pemeriksaan di titik akses menjadi tidak terstandarisasi dan menciptakan titik buta (blind spot) pengamanan. Merujuk pada KM 39 Tahun 2024, kondisi ini memperbesar peluang metode serangan seperti bom mobil (vehicle-borne IEDs), bom kargo, maupun penyusupan bahan berbahaya melalui kiriman catering. Risiko Keselamatan Operasional (Safety) Terkait Tabrakan dan Foreign Object Debris (FOD). Selain aspek keamanan, ketiadaan pas kendaraan turut berdampak pada keselamatan operasional. Kendaraan tanpa pas mengindikasikan belum pernah melalui uji kelaikan operasi di sisi udara, sehingga berisiko menimbulkan tabrakan maupun menjatuhkan material yang menjadi Foreign Object Debris (FOD) yang membahayakan mesin pesawat, sekaligus berpotensi melanggar ketentuan Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 139 terkait sertifikasi standar operasi bandar udara.

Berdasarkan temuan ketiadaan pas kendaraan dan potensi ancaman keamanan, diperlukan langkah mitigasi yang dapat segera dieksekusi oleh UPBU Kelas II Komodo sembari menunggu realisasi pas kendaraan resmi antara lain : Penertiban Area Parkir dan Pelarangan Akses Kendaraan Pribadi. UPBU Kelas II Komodo perlu menyediakan area parkir khusus di sisi darat (landside), misalnya di area kantor bandara yang berjarak dekat dengan DKT, sekaligus melarang kendaraan pribadi pegawai memasuki sisi udara tanpa urgensi operasional. Kebijakan ini akan memangkas volume lalu lintas yang harus diperiksa di access control sehingga beban kerja Avsec lebih proporsional, sebagaimana disimpulkan Tonrariola et al. (2024) bahwa penegasan batas fisik DKT mampu menutup celah illegal entry. Pendataan Daftar Kendaraan Terotorisasi. UPBU Kelas II Komodo perlu menyusun dan mendistribusikan daftar kendaraan terotorisasi (nomor polisi, jenis kendaraan, dan instansi) kepada petugas di access control, sejalan dengan KM 39 Tahun 2024 Bab 5.4. Uchroński (2020) menegaskan bahwa sistem kontrol akses yang terstandarisasi memangkas kerentanan human error, sedangkan Herlambang (2025) menunjukkan bahwa pendataan semacam ini menekan beban kognitif personel dalam melakukan profiling. Pengetatan Prosedur H-1 dan Pendampingan (Escort) Kendaraan Eksternal. Untuk kendaraan tamu VIP, proyek, atau logistik eksternal yang bersifat insidental, aturan pelaporan data identitas dan surat jalan maksimal H-1 harus ditegakkan secara ketat dan didampingi (escort) oleh petugas berpas sejak masuk hingga keluar DKT, guna menghilangkan fenomena kendaraan eksternal yang masuk mendadak tanpa koordinasi (Sari, 2025). Koordinasi dengan Otoritas Bandar Udara. Penyelesaian status temuan Open memerlukan langkah proaktif UPBU Kelas II Komodo untuk berkoordinasi dengan Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, mengingat kewenangan penerbitan pas bandar udara terikat erat dengan otoritas tersebut (Silvianda et al., 2023). Hanya dengan tersedianya pas kendaraan, penegakan hukum dan sanksi administratif di titik access control sebagaimana diamanatkan KM 39 Tahun 2024 dapat dijalankan secara optimal

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan analisis dokumen, dapat disimpulkan tiga hal. Pertama, pelaksanaan pengendalian jalan masuk kendaraan di UPBU Kelas II Komodo belum memenuhi regulasi keamanan penerbangan nasional (UU No. 1/2009, PM 167/2015, dan KM 39/2024) akibat ketiadaan pas kendaraan, sehingga personel Avsec terpaksa melakukan pemeriksaan manual berupa profiling dan pencatatan logbook yang memicu inefisiensi waktu dan beban kerja tinggi pada jam sibuk. Kedua, ketiadaan pas kendaraan berdampak pada empat jenis ancaman keamanan, yaitu potensi penyusupan (illegal entry), risiko sabotase terhadap pesawat dan fasilitas navigasi, potensi penyelundupan senjata dan barang berbahaya, serta risiko keselamatan operasional berupa tabrakan dan Foreign Object Debris (FOD); kondisi ini telah tercatat sebagai temuan berstatus Open dari Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sejak 12 Agustus 2025. Ketiga, upaya mitigasi yang dapat diterapkan meliputi penertiban area parkir dan pelarangan akses kendaraan pribadi ke DKT, pendataan daftar kendaraan terotorisasi, pengetatan prosedur dan pendampingan kendaraan eksternal, serta percepatan koordinasi dengan Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk merealisasikan penerbitan pas kendaraan sebagai instrumen wajib menjaga sterilitas Daerah Keamanan Terbatas. Sebagai rekomendasi lanjutan, UPBU Kelas II Komodo disarankan segera menindaklanjuti surat pendelegasian wewenang penerbitan pas kendaraan serta memperkuat pemeriksaan fisik kendaraan sesuai KM 39 Tahun 2024 Subbab 5.7.6 sebagai lapis pertahanan tambahan hingga pas kendaraan resmi diberlakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Chand, S. P. (2025). Methods of data collection in qualitative research: Interviews, focus groups, observations, and document analysis. *Advances in Educational Research and Evaluation*, 6(1), 303–317. <https://doi.org/10.25082/aere.2025.01.001>
- Herlambang, E. K. (2025). Analisis pemahaman profiling terhadap efektivitas kinerja personel aviation security dalam menjaga keamanan penerbangan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 09 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 167 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- Sari, A. T. (2025). Kajian pengamanan daerah keamanan terbatas guna mencegah tindakan melawan hukum di daerah sisi udara Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu.
- Silvianda, Sihombing, I. M., & Erma, Z. (2023). Legal review of airport pass service at the airport authority office in region II Medan when entering the security restricted area. *Legal Brief*, 11(6), 2722–4643. <https://doi.org/10.35335/legal>
- Sugiyono. (2018). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D. Alfabeta.
- Tonrariola, F. A., Prayitno, H., & Wicaksono, A. W. (2024). Penetapan daerah keamanan terbatas: Studi kasus Bandara Banyuwangi. <http://ejournal.icpa-banyuwangi.ac.id/index.php/skyhawk>
- Trenggono, A., Suprpto, Y., & Ratna Sari, D. (2023). Optimization of implementation of standard operating procedures (SOP) in person and vehicle check procedures in access

control at Juwata Tarakan Main Class Airport. Proceeding of International Conference of Advanced Transportation, Engineering, and Applied Social Science.

Uchroński, P. (2020). Assessment of the impact of the restricted areas access control management on the airport security system. WUT Journal of Transportation Engineering, 129, 101–112. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0014.4407>

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Yuliani, W. (2018). Metode penelitian deskriptif kualitatif dalam perspektif bimbingan dan konseling. QUANTA, 2(2), 83–91. <https://doi.org/10.22460/q.v2i1p21-30.642>