

Analisis Kesiapan Keamanan pada Area *Cargo Security Check Point* Gedung Kargo Sementara di UPBU Kelas II Komodo – Labuan Bajo

Dzulqornain Briyan Kautsar¹ Dwi Afriyanto² Feri Adriansyah³

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

Email: dzulqornainpkl222@gmail.com¹ dwi0464@yahoo.com²
feri.adriansyah@ppicurug.ac.id³

Abstrak

Cargo Security Check Point (CSCP) di gedung kargo sementara UPBU Kelas II Komodo – Labuan Bajo masih menghadapi berbagai kendala operasional dan fasilitas. Penelitian ini dilakukan karena adanya peralihan tanggung jawab pengamanan area kargo kepada Badan Hukum Pelayanan Jasa Terkait (Jaster) berdasarkan KM 39 Tahun 2024 di tengah ketidakpastian jadwal pembangunan gedung kargo permanen yang baru. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat kesiapan dan kelayakan keamanan pada area CSCP di terminal kargo sementara tersebut. Metode kualitatif deskriptif digunakan melalui observasi partisipatif, wawancara mendalam, dan studi dokumentasi, dengan instrumen *checklist* yang diadaptasi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PR 17 Tahun 2024 untuk memotret kondisi faktual secara mendalam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan pengamanan di area CSCP hanya mencapai 62,5%, dengan rincian ketiadaan fasilitas *Walk Through Metal Detector* (WTMD), *Explosive Trace Detector* (ETD), spesifikasi mesin X-Ray yang masih *single view*, tidak adanya *sign board* Daerah Keamanan Terbatas (DKT), pelanggaran skema rotasi kerja 40:60 bagi operator tunggal X-Ray, serta pelanggaran SOP yang membuat pos CSCP kerap ditinggalkan kosong. Disimpulkan bahwa pengamanan di terminal kargo sementara belum optimal dan belum sepenuhnya sesuai standar regulasi, di mana status gedung sementara tidak dapat dijadikan alasan untuk menunda pemenuhan standar keamanan. Rekomendasi perbaikan mencakup pemasangan *sign board* batas area, penyusunan SOP teknis, penerapan sistem piket stasioner, serta percepatan realisasi pengadaan fasilitas fisik pada bangunan eksisting.

Kata Kunci: Kesiapan Keamanan



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

PENDAHULUAN

Peningkatan aktivitas angkutan udara menuntut penerapan sistem keamanan penerbangan yang ketat guna mencegah Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*). Kawasan kargo di bandar udara diklasifikasikan sebagai Daerah Keamanan Terbatas (DKT) yang memiliki risiko tinggi, sehingga akses masuknya harus dikendalikan secara ketat melalui fasilitas *Cargo Security Check Point* (CSCP). Kajian literatur menunjukkan bahwa kesiapan akses masuk terbatas sangat bergantung pada fasilitas dan sumber daya manusia. Penelitian terdahulu oleh Juliansyah et al. (2025) menegaskan bahwa kesenjangan operasional pada titik pemeriksaan kerap bersumber dari kurangnya fasilitas dan SOP yang belum optimal. Utama & Hermawan (2026) juga membuktikan bahwa fasilitas dan SOP secara simultan berpengaruh positif terhadap efektivitas pengamanan terminal kargo. Hal ini diperkuat oleh Erchan et al. (2024) yang menyoroti pentingnya kompetensi dan kedisiplinan personel *Aviation Security* (Avsec) dalam mencegah kelalaian penjagaan.

Kesenjangan (*gap*) pada penelitian ini terletak pada lokus operasional yang masih menggunakan bangunan kargo sementara. Sejak diberlakukannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024, tanggung jawab keamanan kargo beralih penuh kepada Badan Hukum Pelayanan Jasa Terkait (Jaster). Permasalahan utamanya adalah gedung

kargo yang digunakan saat ini bersifat sementara dan belum ada kejelasan kapan pembangunan gedung kargo permanen yang baru akan direalisasikan. Hal ini menimbulkan pertanyaan krusial: Apakah dengan kondisi terminal kargo yang masih bersifat sementara ini, sistem keamanannya sudah dapat dikatakan sesuai standar? Penelitian ini bertujuan secara lugas untuk mengevaluasi kelayakan dan tingkat kesiapan keamanan CSCP di terminal kargo sementara tersebut.

Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Penulis/ Tahun	Judul	Tujuan	Metode	Hasil	Kontribusi dan relevansi
1	Juliansyah et al., 2025	Analisis Kesiapan Keamanan Area SSCP di Bandara Adi Soemarmo	Menganalisis kesiapan keamanan pintu masuk personel	Kualitatif	Terdapat kesenjangan pada fasilitas dan implementasi SOP.	Relevan menyoroti pentingnya fasilitas pada titik akses vital.
2	Utama & Hermawan, 2026	Pengaruh SOP dan Fasilitas Terhadap Keamanan Kargo	Mengetahui pengaruh SOP dan fasilitas di <i>warehouse</i>	Kuantitatif	SOP dan fasilitas berpengaruh positif terhadap efektivitas.	Dasar teori bahwa gedung kargo memerlukan pengamanan ketat.
3	Erchan et al., 2024	Peran Kinerja Petugas AVSEC Dalam Menangani Keamanan	Mengetahui peran kinerja dan kompetensi Avsec	Kualitatif	Kompetensi dan disiplin petugas menentukan keberhasilan.	Relevan karena kesiapan personel adalah fokus utama.
4	Daud, 2022	Analisis Pengawasan Keamanan oleh Unit Avsec di Bandara Ende	Menganalisis pengawasan dan pengendalian akses	Kualitatif	Pengawasan rutin dan kepatuhan SOP mencegah pelanggaran.	Menyoroti pentingnya pengawasan berkelanjutan.
5	Putri, 2024	Penanganan Pembatas Fisik Guna Meningkatkan Keamanan Bandara	Mengetahui peran pembatas fisik sistem keamanan	Kualitatif	Pagar dan gerbang vital dalam mencegah akses tidak sah.	Relevan dengan perlunya batasan fisik/signboard.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus deskriptif. Penelitian dilaksanakan di area kargo UPBU Kelas II Komodo – Labuan Bajo. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi partisipatif pada operasional pintu masuk kargo, wawancara mendalam dengan personel Avsec dari PT Surya Timur Sarana Abadi (STSA), serta studi dokumentasi. Alat ukur utama untuk analisis kepatuhan menggunakan instrumen *checklist* yang diadaptasi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PR 17 Tahun 2024, yang terdiri dari 10 indikator operasional (OPS) dan 6 indikator fasilitas (FAS). Data dianalisis secara kualitatif dengan membandingkan kondisi riil di lapangan terhadap standar baku berkelanjutan 2024.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan observasi lapangan dan penilaian menggunakan instrumen pengawasan keamanan pada area CSCP, diperoleh persentase tingkat kepatuhan pengamanan. Evaluasi terhadap 16 indikator menunjukkan capaian kepatuhan operasional dan fasilitas di area kargo sementara.

Tabel 1. Hasil Pengamatan Sistem Keamanan Penerbangan Area CSCP

No	Kategori Kepatuhan	Jumlah Checklist "Tersedia"	Jumlah Checklist "Tidak Tersedia"
1	<i>Airport Operation (OPS)</i>	6 Indikator	4 Indikator
2	<i>Facility Of Aviation Security (FAS)</i>	4 Indikator	2 Indikator
Total Keseluruhan		10 Indikator (62,5%)	6 Indikator (37,5%)

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan pengamanan di area CSCP mencapai 62,5%. Sebanyak 6 indikator krusial dinyatakan tidak tersedia, meliputi ketiadaan SOP teknis pemeriksaan fisik dan izin masuk, inkonsistensi penjagaan, ketiadaan *sign board* DKT, serta keterbatasan fasilitas pemindai.

Pembahasan

Tingkat kepatuhan sebesar 62,5% mengindikasikan bahwa sistem pengamanan di terminal kargo sementara belum sepenuhnya sesuai dengan standar regulasi. Secara tempat dan fasilitas, ruang pemeriksaan CSCP di gedung sementara ini tergolong sempit, di mana pintu masuk bangunan berhadapan langsung dengan lorong sempit tempat mesin X-Ray *single view* diletakkan. Akibat keterbatasan tata letak ini, perangkat pemindai tubuh *Walk Through Metal Detector* (WTMD) tidak dapat dipasang, sehingga pemeriksaan orang sepenuhnya bergantung pada penggunaan *Hand Held Metal Detector* (HHMD) dan pemeriksaan manual (*manual search*). Selain itu, fasilitas *Explosive Trace Detector* (ETD) juga belum tersedia. Di area luar pintu masuk menuju Daerah Keamanan Terbatas, belum terpasang papan peringatan (*sign board*) untuk menandakan Daerah Keamanan Terbatas (DKT), sehingga batas zona pengamanan belum teridentifikasi dengan jelas.

Dari sisi kesiapan personel, ditemukan ketidaksesuaian dalam *fatigue management*. Pengoperasian mesin X-Ray di area CSCP hanya ditangani oleh 1 (satu) personel *Junior Avsec* per *shift* tanpa adanya operator pengganti. Hal ini membuat skema rotasi waktu kerja 40:60 (40 menit memantau layar, 60 menit istirahat) tidak dapat diterapkan, sehingga meningkatkan risiko kelelahan dan dapat menurunkan ketelitian pengecekan barang terlarang. Dari aspek prosedur, ketiadaan SOP teknis yang rinci menyebabkan penjagaan pos CSCP berjalan fluktuatif. Personel Avsec kerap meninggalkan pos kosong saat masa jeda kargo karena harus merangkap tugas logistic dan tidak ada instruksi pada SOP. Temuan ini sejalan dengan penelitian Daud (2022) dan Erchan et al. (2024) yang menekankan bahwa kelemahan pengawasan dan inkonsistensi SOP dapat membuka celah pelanggaran *access control* di area terbatas. Menjawab permasalahan utama mengenai status gedung kargo yang masih sementara: keamanan saat ini tidak boleh dibiarkan tidak sesuai dengan alasan menunggu gedung baru. Mengingat belum ada kejelasan kapan pembangunan terminal kargo permanen akan direalisasikan, pihak manajemen Jaster (PT STSA) wajib segera melakukan optimalisasi dan pemenuhan standar di bangunan eksisting. Upaya tersebut meliputi penerapan sistem piket stasioner (piket bergantian), opsi penguncian pintu fisik saat pos ditinggalkan, penambahan lisensi personel untuk memenuhi skema *fatigue management*, serta pemaksaan realisasi fasilitas pengamanan secara mandiri tanpa menunggu kepastian gedung baru.

KESIMPULAN

Tingkat kesiapan keamanan pada area CSCP di terminal kargo sementara UPBU Kelas II Komodo belum optimal dan belum sepenuhnya sesuai dengan standar regulasi, dibuktikan dengan capaian kepatuhan sebesar 62,5%. Kesenjangan signifikan bersumber dari ketiadaan fasilitas WTMD, ETD, mesin X-Ray *single view*, dan ketiadaan *sign board* DKT. Selain itu, ketiadaan sistem rotasi bagi operator tunggal X-Ray menciptakan kerentanan terhadap kelelahan kerja (*fatigue*), sementara pelanggaran SOP mengakibatkan absennya penjagaan stasioner saat masa jeda operasional. Karena belum ada kejelasan mengenai waktu pembangunan terminal kargo yang baru, status gedung yang sementara tidak dapat dijadikan alasan untuk menunda pemenuhan standar keamanan. Disarankan kepada manajemen PT STSA agar segera memasang *sign board* batas area, menyusun SOP teknis, menerapkan sistem piket stasioner pada pintu masuk, serta melakukan *upgrading* lisensi personel untuk

memenuhi skema *fatigue management*. Pengadaan fasilitas fisik seperti WTMD dan optimalisasi alat harus segera direalisasikan pada fasilitas eksisting demi menjamin kepatuhan hukum dan perlindungan penerbangan yang optimal. Penulis mengucapkan terima kasih kepada pimpinan Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Kepala UPBU Kelas II Komodo – Labuan Bajo, dan PT Surya Timur Sarana Abdi.

KESIMPULAN

- Annex 14. (2022). *Aerodromes - Volume I: Aerodrome Design and Operations* (9th ed.). International Civil Aviation Organization.
- Daud, M. C. (2022). Analisis Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan oleh Unit Aviation Security di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende. *Jurnal Publikasi Manajemen Informatika*.
- Erchan, R., Arianto, A. Y. S., & Kardi, K. (2024). Peran Kinerja Petugas Aviation Security (AVSEC) Dalam Menangani Keamanan dan Keselamatan di Bandar Udara. *Journal of Management and Innovation Entrepreneurship*, 1(2). <https://journal.ppmi.web.id/index.php/jmie/article/view/921>
- Juliansyah, D. D., Wahyudono, W., & Adriansyah, F. (2025). Analisis Kesiapan Keamanan Area Staff Security Check Point (SSCP) di Bandar Udara Adi Soemarmo-Boyolali. *Ground Handling Dirgantara*, 3(1). <https://jurnal.sttkd.ac.id/index.php/jgh/article/view/1525>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PR 17 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan dan Investigasi Keamanan Penerbangan*.
- Putri, N. A. (2024). *Penanganan Pembatas Fisik Guna Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta*. Politeknik Penerbangan Palembang.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.
- Utama, Y. B., & Hermawan, I. G. N. W. (2026). Pengaruh SOP dan Fasilitas Keamanan Penerbangan terhadap Keamanan Penerbangan di Warehouse PT. Ardhya Bumi Persada. *Jurnal Ilmiah M-Progress*. <https://journal.universitassuryadarma.ac.id/index.php/ilmiahm-progress/article/view/1812>