



## **Analisis *Situation Awareness* Pada Aktivitas Kerja Petugas *Aviation Security* Di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok**

**Sultan Kurnia Alamsyah**

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

Email: [sultankurnia01@gmail.com](mailto:sultankurnia01@gmail.com)

**Djoko Widagdo**

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

Email: [djoko.widagdo@sttkd.ac.id](mailto:djoko.widagdo@sttkd.ac.id)

**Abstrak:** *Situation Awareness* (SA) merupakan sebuah persepsi atau tanggapan seseorang untuk dapat memahami kondisi atau keadaan pada lingkungan sekitarnya. *Situation Awareness* petugas *Aviation Security* sangat penting karena dapat berpengaruh pada kinerja petugas dan keberhasilan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses penerapan *Situation Awareness* pada aktivitas kerja petugas *Aviation Security* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok dan upaya dalam meningkatkan *Situation Awareness*. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yaitu data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Data primer yaitu data observasi dan wawancara, sedangkan data sekunder yaitu referensi penelitian terdahulu. Hasil penelitian ini bahwa proses penerapan *Situation Awareness* petugas Avsec telah diidentifikasi 3 indikator SA pada level I, kemudian 4 indikator untuk SA level II dan 2 indikator untuk SA level III pada aktivitas kerja petugas Avsec. Tingkat kesadaran situasional yang dimiliki petugas Avsec dari skala level 1-3 sudah berada di level 3, karena petugas dapat memahami situasi kerja dengan baik dan dapat menyelesaikan masalah dengan efektif di lingkungannya, sehingga *situational awareness* petugas Avsec sudah berada pada level 3. Upaya dalam meningkatkan *situation awareness* yaitu petugas mampu memahami dan menganalisa setiap kondisi di lapangan dengan mengacu kepada SOP, *briefing* sebelum bekerja, selalu berkoordinasi dengan baik saat bekerja, setiap satu tahun mengadakan *refreshing course* untuk menumbuhkan keasadaran dan mempertahankan kemampuan dalam bekerja. Petugas Avsec mampu menyelesaikan masalah dengan baik dan profesional.

**Kata Kunci:** *Situation Awareness*, Skala Level, Petugas *Aviation Security*

**Abstract;** *Situation Awareness* (SA) is a person's perception or response to be able to understand conditions or circumstances in the surrounding environment. *Aviation Security officers'* situation awareness is very important because it can influence the officers' performance and success in carrying out their duties and responsibilities in the field. This research aims to determine the process of implementing *Situation Awareness* in the work activities of *Aviation Security officers* at Zainuddin Abdul Majid Lombok International Airport and efforts to increase *Situation Awareness*. This research uses a descriptive qualitative approach, namely the data used is primary and secondary data. Primary data is observation and interview data, while secondary data is references to previous research. The results of this research show that the process of implementing *Situation Awareness* for Avsec officers has identified 3 SA indicators at level I, then 4 indicators for SA level II and 2 indicators for SA level III in the work activities of Avsec officers. The level of situational awareness that Avsec officers have on a scale of levels 1-3 is already at level 3, because officers can understand work situations well and can solve problems effectively in their environment, so that Avsec officers' situational awareness is already at level 3. Efforts to improve situation awareness, namely officers are able to understand and analyze every condition in the field by referring to SOPs, briefings before work, always coordinating well when working, every year holding a refreshing course to increase awareness and maintain ability to work. Avsec officers are able to resolve problems well and professionally.

**Keywords:** *Situation Awareness*, Level Scale, *Aviation Security Officer*

### **PENDAHULUAN**

Menjamin keamanan serta keselamatan penerbangan di suatu Bandar Udara ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi pengelola bandara. Pertama, sumber daya manusia yang handal dari segi keamanan maupun kenyamanan, dalam hal ini semua personil keamanan

penerbangan *Aviation Security*. *Aviation Security* (Avsec) adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (STKP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan dan memenuhi aturan-aturan Internasional dan nasional serta dipersyaratkan sesuai posisi. Kedua, peralatan keamanan yang memadai dan sesuai kebutuhan dengan maksud selain memenuhi jumlah minimal yang harus dimiliki peralatan keamanan tersebut juga harus dalam kondisi baik dan lulus uji *test* keamanan alat. Ketiga, prosedur yang digunakan harus jelas dan dilaksanakan secara benar. Prosedur tersebut juga harus mengacu pada regulasi keamanan penerbangan nasional maupun internasional. Antara penerapan prosedur lapangan dan yang tercantum dalam aturan yang ada harus sesuai. Baik itu prosedur tentang pemeriksaan keamanan maupun prosedur tentang pengoperasian alat keamanan. Petugas Avsec di bandara memiliki tugas keamanan dan pelayanan terhadap penumpang tiap harinya. Petugas Avsec termasuk petugas yang sering berhadapan langsung dengan penumpang terutama di *Centralized* atau *Security Check Point* (SCP) tempat pengecekan sebelum memasuki ruang tunggu. *Security Check Point* adalah tempat pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang, personel pesawat udara dan barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan/atau ruang tunggu di gedung terminal Bandar Udara. Tempat itu juga berinteraksinya penumpang dengan petugas Avsec. Petugas Avsec harus memberikan pelayanan dan keamanan yang sempurna.

Kasus-kasus yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan di suatu Bandar Udara telah banyak terjadi, seperti penumpang membawa benda-benda tajam, alkohol (berlabel maupun tidak berlabel), menyeludupan barang, membawa senjata api tidak melalui prosedur, dan lain sejenisnya. Permasalahan keamanan di Bandar Udara dapat dilihat pada banyak kejadian yang mengganggu kegiatan di Bandar Udara antara lain kasus penganiayaan petugas *Aviation Security* oleh calon penumpang (16- 07-2019) sekitar pukul 10:15 WIT di kabarkan merupakan ajudan salah satu pejabat di pemerintahan Provinsi Papua ([cendrawasihpos.co.id](http://cendrawasihpos.co.id)). pada kasus lain bulan Desember 2020 petugas *Aviation Security* menangkap tersangka berinisial (WRS) yang mengaku sebagai PNS di Kabupaten Puncak Jaya, Papua, tersangka terbukti membawa peluru aktif sebanyak 2 butir dengan jenis caliber 7,62 mm yang terdeteksi oleh mesin *X-Ray* saat pelaku tersebut hendak melewati *Security Check Point* ([cendrawasihpos.co.id](http://cendrawasihpos.co.id)).

Tugas dan tanggung jawab petugas Avsec tergolong berat karena petugas Avsec di satu sisi melakukan pengawasan dan di sisi lain juga harus memberikan pelayanan prima tanpa boleh melakukan kesalahan sedikitpun karena berakibat pada keamanan dan keselamatan penerbangan. Sementara itu sistem kerja yang dilakukan seorang Avsec sangatlah kompleks

dengan tuntutan beban kerja yang padat. Mengingat besarnya tugas dan tanggung jawab yang harus diemban petugas Avsec, tergambar dampak fatal yang dapat terjadi apabila mereka melakukan kesalahan dalam proses pelaksanaan tugas. Diperlukan upaya sistematis untuk mendapatkan pemahaman terbaik mengenai penerapan *situation awareness* pada aktivitas kerja petugas Avsec. Untuk mencegah terjadinya kesalahan yang dapat berdampak fatal, menjadi penting untuk mengetahui deskripsi penerapan *situation awareness* dalam aktivitas kerja sehari-hari para petugas pengamanan penerbangan (*Aviation Security*), (Endsley dalam Perdanakusuma, 2019).

Setelah berjalannya *event MotoGP* pada bulan Maret tahun 2022 yang lalu pelaku usaha pariwisata mendapatkan pengaruh yang sangat besar dengan peningkatan kunjungan wisatawan nusantara maupun wisatawan dunia. Meningkatnya pergerakan pesawat dan penumpang pada saat *event MotoGP* akan berdampak langsung terhadap kemampuan petugas *Aviation Security* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok dalam memberikan pelayanan, keamanan, kenyamanan, dan keselamatan berstandar internasional bagi penumpang. Keamanan dan keselamatan penumpang sangat diperlukan dalam dunia penerbangan dengan adanya kriteria seperti performa personil pengamanan, atau penampilan personil sangat berpengaruh terhadap kepuasan penumpang. Selain itu juga pelayanan juga menjadi tolak ukur kepuasan pelanggan. Jika petugas memberikan pelayanan yang terbaik kepada pelanggan, mereka dapat merasa puas jika pelayanannya sesuai dengan kebutuhan, keinginan, dan harapannya.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka penulis menganggap penting untuk melakukan penelitian terkait penerapan *situation awareness* yang selama ini berlangsung dalam aktivitas keseharian petugas Avsec dan seperti apa upaya yang dilakukan untuk meningkatkan *situation awareness*.

## **KAJIAN TEORITIS**

### ***Situation Awareness (SA)***

*Situation Awareness (SA)* adalah sebuah persepsi atau tanggapan seseorang untuk dapat memahami kondisi suatu keadaan lingkungan sekitarnya. Kesadaran situasional sangat penting dalam konteks pengambilan keputusan dan tindakan penerbangan, terutama bagi mereka yang bekerja dalam sistem yang kompleks dan lingkungan yang dinamis (Endsley dalam Jumlad, 2021). Kesadaran situasional petugas Avsec dapat berpengaruh pada kinerja petugas dan

berpengaruh pada keberhasilan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di lapangan terkait menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

*Situation Awareness* memiliki beberapa faktor-faktor penentu, yaitu: persepsi, pemahaman, dan proyeksi sebagai hal terpenting dari tiga tingkatan *situation awareness*. Penjelasan lebih lanjut tentang *3 term level situation awareness* (SA):

- 1) Level 1 SA berupa persepsi terhadap faktor-faktor penting yang diperlukan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab serta indikasi keadaan sekitar
- 2) Level 2 SA meliputi pemahaman standar petugas Avsec, kondisi fisik, mental, serta kemampuan petugas dalam menghadapi masalah.
- 3) Level 3 SA meliputi kemampuan menfungsikan dirinya pada waktu yang tepat dan cara yang efektif serta kemampuan untuk memprediksikan keberhasilan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab.

### ***Aviation Security***

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 tahun 2004 tanggal 21 Mei 2004, menjelaskan bahwa Aviation Security adalah gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan meteril serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XXI/2010 Bab I butir 9 menjelaskan bahwa *Aviaton Security* adalah personil keamanan penerbangan yang telah wajib memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab dibidang keamanan penerbangan. Dalam menjalankan tugasnya seorang Avsec perpedoman kepada regulasi ICAO (*International Civil Aviation Organization*), yang merupakan sebuah organisasi penerbangan sipil internasional dibawah oleh PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa). Pengamanan penerbangan sipil adalah bertujuan sebagai berikut:

- 1) Menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum.
- 2) Memberikan perlindungan terhadap awak pesawat udara, pesawat udara, penumpang, para petugas di darat, masyarakat dan instalasi di Bandar udara dari tindakan melawan hukum.
- 3) Memberikan perlindungan kepada perusahaan angkutan udara dari tindakan melawan hukum.
- 4) Memenuhi standar dan rekomendasi Internasional.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2004 tindakan melawan hukum adalah tindakan yang dikategorikan :

- 1) Tindakan kekerasan terhadap seseorang di atas pesawat udara dalam penerbangan yang dimungkinkan membahayakan keselamatan pesawat udara.
- 2) Menghancurkan atau merusak pesawat udara yang akan dioperasikan sehingga menyebabkan pesawat udara tersebut tidak dapat terbang atau membahayakan keselamatan pesawat udara.
- 3) Menempatkan alat atau bahan di pesawat udara dengan cara apapun sehingga pesawat udara tersebut tidak dapat terbang, hancur atau membahayakan keselamatan selama penerbangan.
- 4) Menghancurkan atau merusak atau mengganggu operasi fasilitas navigasi penerbangan yang berakibat membahayakan keselamatan penerbangan.
- 5) Komunikasi informasi palsu yang berakibat membahayakan keselamatan penerbangan.
- 6) Melakukan tindakan melawan hukum yang disertai dengan penggunaan peralatan zat atau bahan atau senjata. Bentuk ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan yang terjadi di daerah lingkungan kerja Bandar udara dapat berupa : Ancaman Bom, Bencana Alam, Demonstrasi atau Unjuk Rasa, Kebakaran, Pembajakan Pesawat Udara, Penggelapan atau Penyelundupan, Pemerasan, Pemalsuan dan Penipuan, Pengerusakan, Pemogokan, Pencurian, Pencaloan, Perdagangan Liar, Sabotase, Serangan Bersenjata, Teror dan lain-lain yang menghambat atau mengganggu kelancaran operasi Bandar udara maupun ketenangan dan ketentraman kerja di Bandar udara.

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.

### **Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok**

Bandar Udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menjelaskan bahwa Bandar udara adalah kawasan di darat 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 intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Bandar Udara Internasional Lombok (kode IATA: LOP ; ICAO: WADL) (*Lombok International Airport*) adalah Bandara domestik dan Internasional yang berlokasi di Kab. Lombok Tengah, NTB. Bandara ini dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I dan dibuka pertama kali pada tanggal 1 Oktober 2011 bagi menggantikan fungsi dari Bandara Selaparang Mataram. Terletak persis di jantung pulau "eksotik" Lombok tepatnya di Perlintasan Tanak Awu. Melayani penerbangan domestik maupun International. Pada tanggal 20 Oktober 2011 Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan bandara ini. Arsitektur bandara ini mempunyai ciri khas rumah norma budaya sasak, namun tentu saja memakai bahan-bahan modern baja galvanis.

Dikutip dari laman resmi Angkasa Pura I, dalam mendukung sektor pariwisata dengan diadakannya perhelatan *MotoGP* dalam kawasan ekonomi khusus, pihak Angkasa Pura I mengembangkan fasilitas Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok, dengan perpanjangan *runway* yang dilakukan oleh pihak penyelenggara Bandar udara dari *runway* yang sebelumnya 2.750 meter kini menjadi 3.300 meter serta pengerasan *runway* juga meningkat nilai PCN dari 56 menjadi 64. Dengan spesifikasi panjang *runway* dan tingkat PCN itu, maka *runway* Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok dapat mendukung operasionalnya pesawat berbadan lebar (*wide body*) sekelas *Boeing 777* yang akan membawa logistik *MotoGP*.

Selain perpanjangan dan pengerasan *runway*, pengelola Bandar udara juga melakukan perluasan pelataran parkir pesawat (*apron*) yang sebelumnya seluas 108.100 meter persegi dengan jumlah *parking stand* 22 kini menjadi 136.300 meter persegi dengan jumlah *parking stand* sekarang menjadi 24. Dengan *apron* seluas 136.300 meter persegi, maka *apron* dapat menampung 16 pesawat dengan konfigurasi 10 pesawat *narrow body* dan 6 pesawat *wide body*. Selain itu, juga dilakukan pengembangan fasilitas kargo dan pembangunan *waving gallery*, serta perluasan parkir penumpang. Adapun fasilitas kargo yang dikembangkan yaitu pembuatan jalan akses kargo sepanjang 1.500 meter. Perluasan *apron*, pengembangan fasilitas kargo, pembangunan *waving gallery*, dan perluasan parkir penumpang ditargetkan dapat beroperasi pada Juli 2021. (Angkasa Pura I, 2023).

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer meliputi hasil observasi dan hasil wawancara yang mengacu pada penerapan *Situation Awareness* pada aktivitas kerja petugas Avsec. Sedangkan data sekunder yaitu studi pustaka pada penelitian terdahulu yang membahas tentang *Situation Awareness*.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Proses penerapan *Situation Awareness* pada aktivitas kerja petugas *Aviation Security* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok.**

Berdasarkan teori yang diterapkan, *Situation Awareness* pada petugas Avsec dapat dikategorikan ke dalam 3 level, dimana masing-masing level memiliki peran penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan serta kelancaran suatu aktivitas penerbangan di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok.

*Situation Awareness* pada petugas Avsec berada di ketiga level SA, berdasarkan hasil penelitian telah diidentifikasi 3 indikator SA pada level I, kemudian 4 indikator untuk SA level II dan 2 indikator untuk level III pada aktivitas kerja petugas Avsec. Level III merupakan level SA tertinggi dimana petugas Avsec dapat memprediksi dan memahami kondisi-kondisi yang akan terjadi terkait pekerjaannya. Sementara SA level II berupa kemampuan fisik dan kesiapan mental petugas Avsec dalam melaksanakan tugas di lapangan dalam kondisi normal maupun tertekan. Untuk SA level I yaitu berupa persepsi terhadap faktor-faktor penting yang diperlukan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab serta indikasi keadaan sekitar. Daftar tersebut disusun berdasarkan hasil wawancara yang telah di-*review* dan dianalisis berdasarkan tiga kategorisasi level SA. Indikator yang dijabarkan pada level II dalam penelitian ini disusun berdasarkan pemahaman standar kerja petugas Avsec, kondisi fisik, mental, serta kemampuan petugas. Analisis tersebut telah menghasilkan daftar penerapan *Situation Awareness* petugas AMC pada tiga level SA.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Situation Awareness*, diantaranya: *Spatial Ability* (pandangan spasial), *Attention* (perhatian), *Memory (Memory)*, dan *Cognitive Functions*. Dilihat berdasarkan observasi dan wawancara penelitian terhadap petugas Avsec di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok ada beberapa faktor yang mempengaruhi *Situational Awareness* petugas adalah sebagai berikut :

- 1) Faktor Spasial yaitu cara petugas memahami tugas dan tanggung jawabnya di unit Avsec sesuai dengan kemampuan spasialnya adalah dengan berpedoman pada SOP , selalu berkoordinasi dengan supervisor terkait penanganan masalah. Setiap hari sebelum bekerja dilakukan *briefing* atau pengarahan oleh leader agar petugas mengetahui apa yang akan dikerjakan dan mampu menganalisa keadaan dengan baik serta cara menyelesaikan masalah yang ada.
- 2) Faktor *Attention* juga dapat mempengaruhi *Situational Awareness* petugas dalam mengenali atau mempelajari situasi lingkungan dan tindakan petugas ketika berada dalam situasi yang tidak memungkinkan yaitu mempelajari kondisi di lapangan secara langsung sesuai dengan hal yang tertuang dalam SOP, selalu berkoordinasi dengan supervisor masing-masing shift dan pada kondisi tertekan petugas Avsec mencari solusi secara bersama-sama dengan tim.
- 3) Faktor *Memory* yang juga berpengaruh terhadap *Situation Awareness* petugas dalam mengambil keputusan dan menjalankan tugas penerbangan dinamis, memory juga dapat membantu atau secara substantif mengurangi beban *work memory*. Petugas Avsec secara keseluruhan telah memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi dan petugas melakukan *reshaping course* yang diadakan perusahaan setiap tahun sekali agar pekerja dapat mengupdate ilmunya di menghadapi situasi di lapangan.
- 4) Faktor *Cognitive Functions* juga berpengaruh terhadap *Situational Awareness* yang dimiliki petugas. Situasi pemikiran petugas Avsec dalam menghadapi suatu kejadian di lapangan seperti adanya temuan barang berbahaya tentunya ditangani dengan baik dan cepat sesuai prosedur. Apabila terjadi masalah besar maka dapat diselesaikan serta berpikir atau mencari solusi agar masalah tersebut dapat tertangani dengan berhasil. Petugas harus dapat mengingat dan menerapkan penanganan yang tepat dan tindakan mitigasi terhadap kejadian sesuai dengan SOP di unit Avsec karena tugas dan fungsinya adalah menjamin keamanan dan keselamatan suatu aktivitas penerbangan di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok.

Penelitian ini telah menghasilkan deskripsi mengenai penerapan SA dalam aktivitas kerja petugas Avsec di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok. Jadi, petugas Avsec telah menerapkan SA dengan baik dalam setiap melaksanakan tugas pokok dan fungsinya di lapangan. Kemudian didukung juga dengan sumber daya manusia yang mumpuni karena secara keseluruhan petugas telah memiliki lisensi dan memiliki fasilitas atau peralatan pendukung yang memadai sehingga saat ini tidak terdapat kendala apapun.

## **Upaya yang dilakukan oleh petugas *Aviation Security* dalam meningkatkan *Situation Awareness* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok.**

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan petugas Avsec di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid bahwa *Situation Awareness* pada petugas Avsec yang berada di skala level 1-3 saat ini sudah berada di level 3 SA, upaya yang dilakukan oleh petugas Avsec dalam meningkatkan *Situation Awareness* seperti yang diungkapkan oleh narasumber dengan keadaan sebagai berikut:

- 1) Kategori Level 1 SA berupa persepsi terhadap faktor-faktor penting yang diperlukan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab serta indikasi keadaan sekitar

*“...Setiap melaksanakan tugas di lapangan petugas berpedoman pada prosedur atau SOP dan karena petugas sudah memiliki lisensi jadi punya kemampuan untuk mengimplementasikan SOP yang ada”.*

*“...Selalu melakukan briefing untuk pembekalan setiap kegiatan agar petugas paham apa saja yang perlu dikerjakan dan menganalisa dengan baik segala kemungkinan yang akan terjadi”.*

*“...Adanya refreshing course pada petugas setiap 1 Tahun untuk menumbuhkan kembali kesadaran dan mengasah kemampuan dalam bekerja”.*

- 2) Kategori Level 2 SA meliputi pemahaman standar petugas Avsec, kondisi fisik, mental, serta kemampuan petugas dalam menghadapi masalah.

*“...Karena tugas Avsec adalah pelayanan dan pengawasan, maka setiap masalah atau kejadian di lapangan biasanya petugas mengetahui dahulu permasalahannya, kemudian diselesaikan sesuai dengan prosedur dan jika masalah besar maka didampingi oleh supervisor dan leader pada masing-masing shift”.*

*“...Jika terdapat temuan barang bawaan penumpang yang terindikasi berbahaya, maka petugas memiliki kewajiban untuk menyita atau dikembalikan ke keluarga atau pengantarnya”.*

*“...Petugas juga mengalami stres pada keadaan tertentu saja atau kondisi yang benar-benar dituntut misalnya, seperti saat event MotoGP karena mobilitas penumpang domestik maupun Internasional sangat padat dan juga mengawasi bongkar muat kargo oleh pihak yang mengikuti event MotoGP”.*

*“...Tetapi karena petugas kerja tim dalam tiap shift dan setiap masalah diselesaikan sama-sama dalam tim sehingga tidak menimbulkan stres yang berlebihan”.*

- 3) Kategori Level 3 SA meliputi kemampuan menfungsikan dirinya pada waktu yang tepat dan cara yang efektif serta kemampuan untuk memprediksikan keberhasilan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab.

*“...Petugas selalu melakukan koordinasi dengan baik antara satu dengan yang lainnya dalam melaksanakan tugas, petugas didukung dengan fasilitas yang memadai agar pekerjaan dilakukan dengan maksimal seperti HT digunakan untuk berkomunikasi jarak jauh secara mobile, mesin X-Ray digunakan untuk screening barang bawaan penumpang, HHMD dan WTMD digunakan untuk screening badan penumpang serta Explosive Detection System yang digunakan untuk memeriksa bahan peledak”.*

*“...Petugas bekerja dengan baik saat ini tanpa adanya kendala karena sudah didukung dengan SDM yang mumpuni dan fasilitas yang memadai, sehingga dapat menjamin tidak terangkutnya barang berbahaya dalam suatu penerbangan”.*

Upaya yang dilakukan oleh petugas Avsec untuk meningkatkan *Situation Awareness* pada aktivitas kerjanya yaitu dengan cara mampu memahami dan menganalisa setiap kondisi di lapangan dengan mengacu kepada prosedur atau SOP, setiap hari sebelum bekerja melakukan *briefing* atau pengarahan, selalu berkoordinasi dengan baik saat bekerja. Setiap satu tahun mengadakan *refreshing course* untuk menumbuhkan keasadaran dan mempertahankan kemampuan petugas dalam bekerja. Petugas Avsec dapat memahami situasi normal maupun situasi tertekan di lapangan dan berkemampuan mencari cara atau solusi untuk penyelesaian permasalahan di wilayah kerjanya.

Petugas Avsec di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok dapat berpikir dengan baik dalam menghadapi suatu kejadian di lapangan dan melakukan penanganan yang tepat dalam kondisi normal maupun dalam kondisi tertekan serta tindakan mitigasi terhadap setiap masalah sesuai dengan SOP, petugas menyadari apa saja yang dilakukan ketika terjadi insiden yaitu melakukan koordinasi kepada supervisor atau leader. Faktor-faktor yang mempengaruhi *Situation Awareness* petugas Avsec di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok bisa diatasi dengan baik dan tepat melalui upaya yang dilakukannya.

## **KESIMPULAN**

Proses penerapan *Situation Awareness* petugas Avsec di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Majid Lombok berdasarkan hasil penelitian telah diidentifikasi 3 indikator

SA pada level I, kemudian 4 indikator untuk SA level II dan 2 indikator untuk SA level III pada aktivitas kerja petugas Avsec. Tingkat kesadaran situasional yang dimiliki petugas Avsec dari skala level 1-3 sudah berada di level 3, karena petugas dapat memahami situasi kerja dengan baik dan dapat menyelesaikan masalah dengan efektif di lingkungannya, sehingga *situational awareness* petugas Avsec sudah berada pada level 3.

Upaya dalam meningkatkan *situation awareness* yaitu petugas mampu memahami dan menganalisa setiap kondisi di lapangan dengan mengacu kepada SOP, *briefing* sebelum bekerja, selalu berkoordinasi dengan baik saat bekerja, setiap satu tahun mengadakan *refreshing course* untuk menumbuhkan keasadaran dan mempertahankan kemampuan dalam bekerja. Petugas Avsec mampu menyelesaikan masalah dengan baik dan profesional.

## DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*
- Arikunto, S. (2018). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Ed Revisi VI,. Penerbit PT Rineka Cipta: Jakarta
- Ardhiani, L. N Galuh R. K, Nur Makie Perdana. (2019). Analisis Kualitatif Penerapan *Situation Awareness* Pada Aktivitas Kerja *Air Traffic Controller*. Vol 2, No. 1. <https://readcube.com/articles/10.24815%2Fs-jpu.v2i1.13270>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tentang Bandar Udara Zainuddin Abdul Majid Lombok.
- Jumlad, Walid. (2021). *Situation Awareness* Pada Aktifitas Kerja Petugas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK) Bandar Udara Adi Sumarmo. *Jurnal Kedirgantaraan*, Vol 14 No 2
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 54 Tahun 2004 tentang Tindakan Melawan Hukum.
- Moleong, Lexy J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. (2011). *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Maswir, B. I. (2015). *Situational Awareness*. Retrieved from *Berbagi Info dan Ilmu Seputar Dunia Penerbangan*: <http://boniepku.blogspot.com/2015/02/situational-awareness.html?m=1>
- Mustopo, W. I. (2017). *Faktor Lingkungan Dan Psikologis Dalam Memahami Situation Awareness Penerbang*. Pengertian *Situation Awareness (SA)*: [http://himpsijaya.org/himpsi\\_artikel/psikologis-dalam-memahami-situation-awareness-penerbang/](http://himpsijaya.org/himpsi_artikel/psikologis-dalam-memahami-situation-awareness-penerbang/)
- Nazir, Moh. (2018). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nasution. (2016). *Berbagai Pendekatan dalam Proses Belajar dan Mengajar*. Jakarta: Bumi Aksara.

Peraturan Menteri Perhubungan (KM No. 8 Tahun 2010) tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.

Peraturan Ditrektorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XXI/2010 Bab 1 butir 9 tentang *Aviation Security*.

Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Penerbangan.

Permatadevi, Ayuningdias Intan. (2023). Analisis Beban Kerja Fisik Dan *Situational Awareness* Pada Unit *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung. *Skripsi*. Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.