

## Kajian Pengamanan Penerbangan Pada Unit *Aviation Security* (Avsec) Di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat

**Fharien Yulanni Natha**

Program Studi Diploma IV Manajemen Transportasi Udara  
Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
Email: [fharieny@gmail.com](mailto:fharieny@gmail.com)

**Eny Sri Haryati, S.E., M. M**

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta  
Email: [eni.sri@sttkd.ac.id](mailto:eni.sri@sttkd.ac.id)

### ABSTRAK

Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Secara aturan undang-undang untuk menunjang keamanan dan keselamatan penerbangan, salah satu unit yang sangat berperan penting dalam hal ini adalah unit *Aviation Security* (Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XXII/2010 Bab 1 butir 9). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah pengamanan di Bandar Udara Supadio Pontianak dapat sesuai *standard operating procedure* serta sistem kerja unit *Aviation Security* dalam melakukan pengamanan dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Supadio Pontianak.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Data primer yaitu pengumpulan data melalui observasi dan wawancara dilapangan, sedangkan data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung seperti foto-foto, dokumen SOP, benda-benda dan lain sejenisnya.

Hasil dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Pengamanan di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak yang dilakukan oleh unit Avsec terlaksana dengan baik sesuai dengan *Standard Operational Procedure* (SOP) dan prosedur kerja yang telah ditetapkan yaitu mulai dari pemeriksaan dokumen perjalanan (identitas) penumpang atau bukan penumpang pada *Security Check Point 1*, kemudian *screening* bagasi pada *Security Check Point 2* menggunakan *X-Ray* untuk mendeteksi terangkutnya barang berbahaya pada pesawat udara, mengarahkan penumpang atau bukan penumpang untuk melewati pintu atau gawang WTMD (*Walk Through Metal Detector*), kemudian melakukan pemeriksaan badan penumpang (*body search*) menggunakan alat *detector* (*Hand Held Metal Detector*) secara manual serta melakukan patroli rutin di wilayah bandara termasuk pagar perimeter. Sistem kerja unit Avsec menggunakan sistem *shift*, yaitu *shift* pagi dan *shift* malam dan dilengkapi dengan peralatan pendukung seperti mesin *X-Ray*, HHMD, WTMD, EDS, HT serta kendaraan patrol, kemudian unit Avsec juga membuat *Standard Operational Procedure* (SOP) kerja, yang mana SOP tersebut merupakan turunan dari KM 211 Tahun 2020 tentang Program Pengamanan Penerbangan Nasional dengan maksud sebagai implementasi dan acuan personel di lapangan.

**Kata Kunci:** *Aviation Security*, Sistem Kerja, Pengamanan Penerbangan.

### ABSTRACT

*Aviation security and safety is a condition to realize that flights are carried out safely and safely in accordance with the flight plan. Safety is a top priority in the world of aviation, there is no*

*compromise and tolerance. By law, to support aviation security and safety, one of the units that plays an important role in this regard is the Aviation Security unit (Regulation General of Air Transportation Number: SKKP/2765/XXII/2010 Chapter 1 point 9). This study aims to find out whether the security at Supadio Pontianak Airport can comply with the standard operating procedure and the Aviation Security unit's work system in carrying out security in ensuring flight security and safety at Supadio Pontianak Airport.*

*This study uses a qualitative method, namely the data used are primary and secondary data. Primary data is data collection through observation and field interviews, while secondary data is indirect data sources such as photographs, SOP documents, and other similar documents.*

*The results of this study can be concluded that Security at Supadio Pontianak International Airport carried out by the Avsec unit is carried out properly in accordance with the Standard Operational Procedure (SOP) and work procedures that have been established, starting from checking travel documents (identity) of passengers or non-passengers on Security Check Point 1, then baggage screening at Security Check Point 2 uses X-Ray to detect the transport of dangerous goods on aircraft, directs passengers or non-passengers to pass through the WTMD (Walk Through Metal Detector) gate or gate, then performs a passenger body inspection ( body search) using a manual detector (Hand Held Metal Detector) and conducting routine patrols in the airport area including the perimeter fence. The Avsec unit work system uses a shift system, namely the morning shift and night shift and is equipped with supporting equipment such as X-Ray machines, HHMD, WTMD, EDS, HT and patrol vehicles. where the SOP is a derivative of KM 211 of 2020 concerning the National Aviation Security Program with the intention of being an implementation and reference for personnel in the field.*

**Keywords:** *Aviation Security, Work System, Aviation Security.*

## PENDAHULUAN

PT Angkasa Pura II (persero) selaku pengelola Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak, dapat meningkatkan sistem pengamanan di semua lini. Pengamanan tersebut untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa transportasi udara, pengamanan sesuai dengan *Standar Operasional Prosedur* (SOP). Setiap barang yang dibawa, harus diperiksa dan melewati *Hand Held Metal Detector* maupun mesin *X-Ray*. Keamanan merupakan faktor fundamental yang harus dipenuhi oleh suatu Bandar Udara dimana untuk mencapai keamanan tersebut, diantaranya harus terpenuhi baik dari segi jumlah personel maupun kualitas personel dan peralatan keamanan penerbangan. Dalam upaya mengantisipasi hal tersebut perlu dilakukan suatu kajian terhadap Kebutuhan Peralatan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak.

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 adanya temuan kasus di terminal keberangkatan dan kedatangan seperti temuan senjata api beserta 19 butir peluru yang terbawa penumpang a.n. Pinus Sobolim anggota Polres Yohokimo yang sedang melaksanakan tugas pengawalan dalam penerbangan GA 651 dari Bandara Sentani pada tanggal 7 Mei 2009, barang narkoba dan sebagainya, (Yuliana, 2012). Kemudian pada kasus

lain penumpang Wings Air tujuan Ende - Kupang membawa gunting dan pisau yang tersimpan dalam tas ranselnya, (Ca'nur, 2021). Pada 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).

Hal tersebut merupakan salah satu dampak yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan baik di dalam bandara maupun di dalam pesawat terbang. Personel *Avsec* (*Aviation Security*) sangat berperan penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan. Dalam menunjang 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, yaitu semua personil keamanan penerbangan *Aviation Security* (Avsec). *Aviation Security* (Avsec) adalah sebuah unit kerja yang dibentuk oleh Bandar Udara atau Pengelola Bandar Udara dalam memenuhi aturan-aturan internasional dan nasional sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan Bandar Udara yang harus mempunyai lisensi yang 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 dilapangan dan yang tercantum dalam aturan yang ada harus sesuai. Baik itu prosedur tentang pemeriksaan keamanan maupun prosedur tentang pengoperasian alat keamanan.

Pemeriksaan penumpang dan barang bawaan penumpang yang dilakukan di setiap *Security Check Point* (SCP) merupakan salah satu proses prosedur pemeriksaan unit *Aviation Security* (Avsec) di Bandar Udara. Sistem keamanan di setiap *Security Check Point* (SCP) harus teliti dan maksimal sehingga tidak menyebabkan terjadinya lolosnya barang-barang yang dilarang atau tidak diperbolehkan masuk ke dalam cabin pesawat. Kondisi lolosnya barang-barang yang dilarang atau tidak diperbolehkan masuk ke dalam cabin pesawat dapat mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan. Padahal faktor keamanan dan keselamatan penerbangan menjadi prioritas utama dalam memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa penerbangan (Yuliana, 2012).

Penelitian ini bermaksud untuk melihat kondisi pada sistem keamanan di setiap *Security Check Point* (SCP) seperti *access control*, jalur masuknya penumpang menuju ruang tunggu, fasilitas/peralatan pendukung personil *Aviation Security*, serta Sumber Daya Manusia (SDM) pada unit *Aviation Security*, maka penulis mencoba untuk melakukan penelitian dengan judul "Kajian Pengamanan Penerbangan pada Unit *Aviation Security* (Avsec) di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat".

## KAJIAN TEORITIS

### 1. Bandar Udara

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. Sedangkan menurut *Annex 14 tentang Aerodrome Volume II* Tahun 2009, menjelaskan bahwa Bandar udara adalah suatu daerah tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan baik seluruhnya maupun sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan di darat dari pesawat udara.

Bandar udara memiliki fungsi yaitu :

- 1) Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo dan servis melalui transportasi udara di setiap pelosok Indonesia.
- 2) Mempercepat wahana ekonomi, memperkuat persatuan nasional dalam rangka menetapkan wawasan.
- 3) Mengembangkan transportasi yang intergritasi dengan sektor lainnya serta memperhatikan kesinambungan secara ekonomis.

Transportasi udara di Indonesia memiliki fungsi yang strategis sebagai sarana transportasi yang dapat menyatuhkan seluruh wilayah dan dampaknya berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan dan perannya maupun dalam pengembangannya.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan disebutkan setidaknya terdapat 6 jenis Bandar udara yaitu :

- 1) Bandar Udara Umum, merupakan Bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- 2) Bandar Udara Khusus, digunakan untuk melayani kegiatan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- 3) Bandar Udara Domestik, adalah Bandar udara yang hanya melayani rute penerbangan dalam negeri.
- 4) Bandar Udara Internasional, adalah Bandar udara yang ditetapkan untuk melayani rute penerbangan dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri. Biasanya pada Bandar udara internasional dilengkapi dengan fasilitas *custom, immigration, and quarantine (CIQ)*.
- 5) Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah Bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai Bandar udara yang melayani penumpang atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbasis provinsi.

- 6) Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah Bandar udara yang tujuannya untuk menunjang atau Bandar udara pengumpan mempunyai cakupan pelayanan terbatas atau sebagai salah satu prasarana pembantu pelayanan kegiatan lokal.

## 2. *Aviation Security*

Definisi *Aviation Security* menurut keputusan menteri perhubungan Nomor KM 54 tahun 2004 tanggal 21 Mei 2004, menjelaskan bahwa *Aviation Security* adalah gabungan sumber daya manusia, faasilitas 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).

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.

Tujuan pengamanan penerbangan sipil adalah 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, Pemasaran, 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.

### 3. Pengamanan Penerbangan

Pengamanan penerbangan menurut ICAO dalam *Annex-17* tentang *Security* dan *Document-8973* tentang *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, bahwa sistem keamanan dan pengamanan di bandar udara harus dilakukan secara maksimal, dengan menggunakan peralatan dan prosedur yang memadai agar dapat menjamin keselamatan dan kelancaran penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 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. Sedangkan, menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 menjelaskan bahwa keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan melawan hukum.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 menjelaskan bahwa keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelayakan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Keselamatan penerbangan merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat uadar, Bandar udara, angkatan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keselamatan penerbangan merupakan tanggung

jawab seluruh pemangku kegiatan dibidang penerbangan, dorongan untuk mematuhi dan mengikuti standar tingkat keselamatan harus dimulai dari tingkat tertinggi manajemen di setiap organisasi. Keselamatan penerbangan adalah kunci bagi penyedia jasa penerbangan agar dapat berkontribusi dalam memenuhi kepentingan Negara.

Berdasarkan *Annex 17, Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, aspek administrasi dan koordinasi meliputi wajib keamanan adalah inspeksi/*screening* terhadap penumpang dan bagasi di Bandar Udara. Petugas bertanggung jawab terhadap pemerintah dalam melaksanakan program nasional yang semua relevan berhubungan dengan prosedur. Persediaan personel untuk semua keamanan berkaitan dengan *standar recommended practices and procedures in a single document*. Setiap Bandar Udara harus memiliki fasilitas dan peraturan tentang security yang didalamnya terdapat beberapa prosedur yang harus dilaksanakan serta peralatan untuk menunjang operasi pelayanan pemeriksaan. Kewenangan dan kewajiban petugas yang mendukung sistem pengamanan penerbangan yaitu terdiri atas :

- 1) Petugas Pengatur Lalu Lintas Orang dan Barang
- 2) Petugas Operator *X-Ray*
- 3) Petugas Pemeriksa Barang
- 4) Petugas *Security Check Label*
- 5) Petugas *Body Search*.

Prosedur pengamanan yang diberlakukan di Bandar Udara adalah mengacu kepada ketentuan yang diatur oleh ICAO dalam *Annex 17 tentang Security dan Document-8973 tentang Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, bahwa sistem keamanan dan pengamanan di bandar udara harus dilakukan secara maksimal dengan menggunakan peralatan dan prosedur yang memadai agar dapat menjamin keselamatan dan kelancaran penerbangan. Selain itu juga diatur bahwa seluruh penumpang, bagasi dan kargo yang akan diangkut pesawat harus dapat dipastikan steril dan bebas dari terangkutnya barang/kargo yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

#### 4. Prosedur dan Sistem kerja *Aviation Security*

Menurut Purnamasari (2015), prosedur kerja yang dibuat secara detail dan terperinci bagi semua karyawan untuk melaksanakan pekerjaan dengan sebaik baiknya sesuai dengan visi dan misi serta tujuan suatu lembaga instansi. Menurut Ekotama (2015) mengatakan bahwa *standard operating procedure* (SOP) adalah sebagai landasan atau pedoman yang menjalankan tugas, alat ukur kinerja, dan juga dapat memberikan rasa percaya diri dalam melakukan setiap langkah.

Menurut Santoso (2015), mengemukakan bahwa SOP memiliki tiga ukuran yaitu *standard, operation* dan *procedure*. Ketiga aspek tersebut akan diuraikan di bawah ini:

- 1) *Standard* mengandung pengertian seperti tertera di bawah ini.

- a. Ketentuan yang menjadi acuan pokok.
  - b. Sebagai acuan, di mana setiap anggota harus mematuhi standar tersebut.
  - c. Bisa juga sebagai hukum yang harus ditaati dengan kesepakatan tertentu.
  - d. Maka dari itu, yang perlu ditekankan adalah sifatnya mengikat.
- 2) *Operating* mengandung arti sebagai berikut dibawah ini.
- a. Dipahami lebih kepada aktivitas kerja yang aplikatif.
  - b. Aktivitas tersebut menggambarkan alur kegiatan kerja baik yang rutin maupun nonrutin.
  - c. Operasional adalah kegiatan kerja atau aktivitas-aktivitas di dalamnya yang terkait dengan kaidah-kaidah yang sudah ditentukan.
  - d. Dalam penerapannya, aktivitas-aktivitas tersebut harus sesuai dengan kaidah atau standar yang diberlakukan.
- 3) *Procedure* mengandung arti sebagai berikut ini.
- a. Langkah atau tahapan yang berhubungan dengan proses dalam aktivitas kerja.
  - b. Sebagai prosedur harus dideskripsikan secara jelas dan terperinci.
  - c. Prosedur dapat berupa gambar atau rincian tulisan.

Dalam rangka meningkatkan pengamanan penerbangan, perlu ditetapkan *Standard Operation Procedure* (SOP) sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas, Petunjuk Pelaksanaan Tugas ini disusun agar setiap petugas *Aviation Security* mempunyai pola kerja dan pola pikir yang sama dalam memberikan pelayanan, pengawasan dan pengoperasian fasilitas pendukung operasi sesuai tugas dan kewenangannya pada PT. Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Supadio Pontianak sehingga tercipta kondisi kerja yang terkoordinasi dengan baik, efektif dan efisien. *Standard Operating Procedure* ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagai bahan pedoman dilapangan bagi para petugas Avsec.

Menurut Irawan (2010), sistem kerja adalah serangkaian aktivitas yang dipadukan untuk menghasilkan suatu benda atau jasa yang menghasilkan kepuasan pelanggan atau keuntungan perusahaan. Sistem kerja banyak melibatkan faktor manusia dan alat atau mesin. Faktor – faktor yang mengkombinasikan manusia dan alat tersebut merupakan tahapan kerja yang sudah tetap sehingga menghasilkan suatu sistem kerja yang konsisten dan hasil kerja yang berkualitas. Seiring dengan perkembangan zaman sistem kerja semakin kompleks tidak hanya meliputi manusia dan alat saja.

Sistem kerja di industri penerbangan memiliki sistem yang kompleks mencakup manusia, mesin dan organisasi. Pada divisi pengamanan penerbangan atau disebut unit *Aviation Security* memiliki sistem kerja 24 jam dengan pembagian jam kerja atau shift yaitu shift pagi, shift siang dan shift malam agar selalu menjamin keadaan di bandar udara bebas dari tindakan melawan hukum dan operasional penerbangan berjalan dengan aman, nyaman dan efisien.

## 5. Sumber Daya Manusia

Dalam konteks keamanan bandar udara, kualitas keamanan bandar udara adalah keandalan sistem keamanan yang sesuai dengan standar baku internasional, yaitu Annex 17 dimana disebutkan bahwa pengamanan adalah gabungan Sumber Daya Manusia (SDM), fasilitas/peralatan dan prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Yang dimaksud dengan sumber daya manusia disini adalah petugas *Aviation Security* (Avsec). Petugas *Aviation Security* merupakan faktor yang juga ikut menentukan dalam mencapai tujuan organisasi, dikarenakan Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan subyek pada setiap kegiatan dalam organisasi, penilaian bagi subyek dilakukan melalui penilaian kinerjanya. Melalui upaya pengamanan sipil yaitu gabungan Sumber Daya Manusia (SDM), fasilitas/peralatan dan prosedur dalam suatu rangkaian unsur yang bekerja sama dalam pencegahan terhadap penyusupan senjata, bahan peledak atau bahan-bahan lain yang digunakan, sehingga tercapai suatu tujuan yaitu melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Tentu saja, yang saya maksud disini adalah penggunaan sumber daya manusia yang memang memiliki kompetensi tinggi dalam bidang ini, bukan orang sembarangan.

Menurut hemat peneliti, ada beberapa kualifikasi yang mesti dimiliki oleh petugas keamanan Bandar Udara : 1) Menguasai dasar-dasar peraturan yang sudah dibuat oleh pemerintah, meliputi kemampuan identifikasi, pemeriksaan, dan pengawasan. 2) Menguasai seluk beluk Bandar Udara, budaya yang berada dalam daerah Bandar udara tersebut. 3) Menguasai dasar-dasar pengamanan bahan-bahan berbahaya, dan menguasai prosedur penanganan (bukan penjinakkan) bom ataupun bahan peledak lainnya. 4) Menguasai dasar-dasar profiling (analisis raut wajah dan tingkah laku).

## 6. Peralatan Pendukung Pengamanan

Berdasarkan pasal 3 dalam SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara Dan Barang Bawaan Yang diangkut Dengan Pesawat Udara Dan orang Perseorangan disebutkan bahwa jalur pemeriksaan ditempat pemeriksaan keamanan pertama yang menggunakan peralatan keamanan penerbangan harus mempunyai peralatan keamanan paling sedikit meliputi : mesin *x-ray* bagasi tercatat, gawang *detector* logam (*Walk Through Metal Detector/WTMD*), dan *detector* logam genggam (*Hand Held Metal Detector/HHMD*).

Setiap Bandar Udara harus memiliki fasilitas dan peraturan tentang security yang didalamnya terdapat beberapa prosedur yang harus dilaksanakan serta peralatan untuk menunjang operasi pelayanan pemeriksaan. Menurut standar pemeriksaan penumpang dan barang, jenis peralatan pengamanan yang digunakan untuk memberikan pelayanan pemeriksaan penumpang dan barang/ kargo meliputi, antara lain :

### 1) Peralatan *X-Ray*

Peralatan *detector* yang digunakan untuk mendeteksi secara visual semua barang bawaan calon penumpang pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan dengan cepat tanpa membuka kemasan barang tersebut. Peralatan *X-Ray*

yang terdapat di bandar udara dapat diklasifikasikan menurut fungsi dan kapasitasnya yaitu : *X-Ray Cabin; X-Ray Bagage; X-Ray Cargo*.

2) *Walk Through Metal Detector* (WTMD)

Peralatan *detector* berupa pintu yang digunakan untuk mendeteksi semua barang bawaan yang berada dalam pakaian/badan calon penumpang pesawat udara yang terbuat dari metal dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan, seperti senjata api, senjata tajam dan benda lain yang sejenis.

3) *CCTV (Circuit Cable Television)*

Peralatan kamera yang digunakan untuk memantau situasi dan kondisi secara visual pada semua ruang/wilayah di lingkungan terminal bandara dalam rangka pengamanan bandar udara.

4) *Explosive Detection System* (EDS)

Peralatan *detector* yang digunakan untuk mendeteksi bahan peledak atau barang berbahaya lain yang mudah meledak dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan, seperti bom dan bahan lain yang sejenis pada semua barang bawaan calon penumpang pesawat udara.

5) *Hand Held Metal Detector* (HHMD)

Peralatan *detector* tangan yang digunakan untuk mendeteksi posisi/letak semua barang bawaan yang terdapat pada pakaian/badan calon penumpang pesawat udara yang terbuat dari bahan metal dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan, seperti senjata api, senjata tajam dan benda lain yang sejenis.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian 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 pengamanan unit *Aviation Security*. Sedangkan data sekunder yaitu *Standard Operating Procedure* (SOP), serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan pengamanan penerbangan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Tujuan utama *Aviation Security* adalah keselamatan penumpang, awak pesawat, petugas dan masyarakat umum terhadap tindakan melawan hukum dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan.

**Pengamanan di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak dapat sesuai *Standard Operating Procedure*.**

Unit Avsec dalam melakukan pengawasan melalui personel-personel yang berkompeten yang mempunyai lisensi dan menggunakan bantuan peralatan pendukung seperti mesin *X-Ray*, HHMD (*Hand Held Metal Detector*), WTMD (*Walk Through Metal*

*Detector*), EDS (*Explosive Detection System*) kendaraan patroli serta CCTV untuk mengontrol semua kegiatan operasional yang ada di bandara. Petugas Avsec melaksanakan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan *Standard Operational Procedure* (SOP) sehingga penempatan personel di masing-masing tempat juga berdasarkan prosedur yang telah ditentukan. Pada unit Avsec saat ini memiliki Sumber Daya Manusia (SDM) yang mumpuni yaitu dengan 81 personel Avsec dan sebagaimana besar mempunyai lisensi junior Avsec dan juga basic Avsec serta senior Avsec. Untuk personel yang bagian operator mesin X-Ray wajib memiliki lisensi junior Avsec dan senior Avsec, kalau untuk basic Avsec hanya boleh selain operator mesin X-Ray hal tersebut berdasarkan *Standard Operational Procedure* (SOP) yang ada di unit *Aviation Security*.

Pengamanan di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak yang dilakukan oleh unit Avsec terlaksana dengan baik sesuai dengan *Standard Operational Procedure* (SOP) dan prosedur kerja yang telah ditetapkan yaitu mulai dari pemeriksaan dokumen perjalanan (identitas) penumpang atau bukan penumpang seperti KTP dan ticket serta dokumen lainnya pada *Security Check Point 1*, kemudian dilakukan *screening* bagasi penumpang pada *Security Check Point 2* dengan peralatan X-Ray untuk mendeteksi terangkutnya barang berbahaya pada pesawat udara yang berpotensi tindakan melawan hukum dan mengarahkan penumpang atau bukan penumpang untuk melewati pintu atau gawang WTMD (*Walk Through Metal Detector*), kemudian melakukan pemeriksaan badan penumpang (*body search*) menggunakan alat *detector* (*Hand-Held Metal Detector*) secara manual. Petugas Avsec juga melakukan pengawasan atas pergerakan semua orang di terminal bandara untuk mencegah terjadinya tindakan melawan hukum, serta melakukan patroli rutin disemua wilayah bandara termasuk pagar parameter untuk menjamin keamanan dan keselamatan kegiatan operasional penerbangan.

Petugas *Aviation Security* melaksanakan *Standard Operational Procedure* (SOP) di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak, dalam melaksanakan tugas dan tanggung untuk *Passenger Security Check Point*, meliputi :

- 1) Memeriksa identitas penumpang (KTP, SIM, KTA, Paspor, Biometric yang telah di validasi), kemudian mencocokkan identitas dengan wajah penumpang, pemeriksaan jadwal keberangkatan (nama maskapai, rute penerbangan, nomor penerbangan, tanggal penerbangan dan jam keberangkatan) serta pas bandar udara bagi petugas yang bekerja di bandara.
- 2) Menolak penumpang dan orang selain penumpang dalam hal tidak memiliki persyaratan izin masuk sesuai ketentuan dan/atau terdapat ketidaksesuaian data izin masuk, kemudian penumpang atau orang yang menolak untuk diperiksa serta yang berpotensi mengganggu keamanan dan ketertiban.
- 3) Mengarahkan penumpang dan orang selain penumpang untuk menempatkan bagasi kabin dan barang bawaan pada *conveyor belt* mesin *x-ray* pada posisi yang tepat dan memastikan jarak yang cukup antara dua bagasi kabin dan barang bawaan untuk pemeriksaan.
- 4) Memastikan barang-barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin *x-ray*

- 5) Meminta penumpang melepas mantel, jaket, topi, ikat pinggang, telepon genggam, jam tangan, kunci dan barang-barang yang mengandung unsur logam untuk diperiksa melalui mesin *x-ray*, kecuali: a) peralatan medis yang melekat pada tubuh, b) atribut yang melekat pada pakaian dinas Tentara Nasional Indonesia (TNI), Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), Aparatur Sipil Negara (ASN) dan personel pesawat udara.
- 6) Meminta penumpang dan selain penumpang mengeluarkan bendabenda yang mengandung logam dan benda-benda lainnya yang dilarang dibawa sesuai ketentuan
- 7) Meminta penumpang untuk mengeluarkan laptop dan barang elektronik lainnya, seperti: kamera, handycam, tablet dan power bank dari dalam bagasi kabin dan ditempatkan di dalam wadah (*tray*).
- 8) Meminta penumpang untuk mengeluarkan barang-barang jenis cairan, *aerosol* dan *gel* (*liquid, aerosol* dan *gel*) (penerbangan internasional).
- 9) Memastikan benda-benda lainnya yang sesuai ketentuan untuk dikeluarkan dari bagasi tercatat dan barang bawaan serta diperiksa melalui mesin *x-ray*
- 10) Mengarahkan setiap penumpang dan selain penumpang melewati pemeriksaan gawang pendeteksi logam (*walk through metal detector*).

Terkait dengan prosedur penanganan barang berbahaya, petugas operator mesin *x-ray* harus memahami semua jenis barang atau benda yang dilarang untuk diangkut melalui pesawat udara, adapun *standard operational procedure* (SOP) sebagai berikut :

- 1) Melakukan identifikasi tampilan bagasi kabin dan barang bawaan dilayar monitor mesin *x-ray*
- 2) Melakukan penilaian atas hasil identifikasi untuk dikategorikan aman, mencurigakan atau berbahaya, yaitu:
  - a. Aman, apabila tidak terdapat barang-barang dilarang (*prohibited items*) berupa alat atau bahan peledak, senjata (*weapon*), peralatan berbahaya (*dangerous devices*) dan barang berbahaya (*dangerous goods*) yang tidak sesuai ketentuan di dalam bagasi kabin.
  - b. Mencurigakan, apabila operator mesin *x-ray* tidak dapat mengidentifikasi tampilan gambar bagasi kabin secara jelas, atau terdapat barang-barang dilarang (*prohibited items*) berupa alat atau bahan peledak, senjata (*weapon*), peralatan berbahaya (*dangerous devices*) dan barang berbahaya (*dangerous goods*) yang tidak sesuai ketentuan, maka operator mesin *x-ray* menginformasikan kepada pemeriksa bagasi mengenai keterangan detail dari benda yang mencurigakan untuk dilakukan pemeriksaan secara manual atau pemeriksaan lanjutan dengan peralatan pendeteksi bahan peledak (*explosive trace detector*)
  - c. Berbahaya, apabila operator mesin *x-ray* menemukan rangkaian bom (*improvised explosive device*) di dalam bagasi kabin, maka operator mesin *x-ray* menghentikan *conveyor belt* serta memberitahukan pengawas (*supervisor*) untuk dikoordinasikan dengan kepolisian atau aparat keamanan lainnya.
- 3) Menginformasikan kepada pemeriksa bagasi kabin dan barang bawaan untuk melakukan pemeriksaan manual terhadap bagasi yang dicurigai.
- 4) Menginformasikan kepada pengawas (*supervisor*) jika ditemukan benda berbahaya.

- 5) Melakukan pemeriksaan manual terhadap bagasi kabin dan barang bawaan yang dicurigai dengan memberhentikan dahulu *conveyor belt* mesin *x-ray*.
- 6) Mengoperasikan mesin *x-ray* paling lama 20 menit (terus menerus), lalu berpindah ke posisi lain paling lama 40 menit dan kemudian dapat mengoperasikan mesin *x-ray* kembali.

Untuk kegiatan patroli di wilayah Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak, petugas Avsec didukung dengan kendaraan roda empat, patrol dilakukan di area sisi darat dan sisi udara. Pada sisi darat seperti melakukan pengawasan *access control* atau jalur masuk/pergerakan orang atau penumpang untuk menjamin kenyamanan pengguna jasa serta memitigasi terhadap hal-hal yang dapat mengganggu kegiatan operasional bandara. Pada sisi udara seperti inspeksi seluruh area termasuk pagar parameter serta mencegah masuknya binatang ke area sisi udara sehingga dapat mengganggu operasional pesawat udara.

**Sistem kerja unit *Aviation Security* dalam melakukan pengamanan sudah dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak.**

Sistem kerja unit Avsec menggunakan sistem *shift*, yaitu *shift* pagi dan shift malam. Walaupun di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak tidak operasional 24 jam, tetapi malam perlu adanya penjagaan juga sehingga untuk sistem kerja petugas *Aviation Security* dibagi menjadi dua *shift* dalam seharinya, yaitu untuk *shift* pagi dari jam 07.00 sampai jam 19.00 malam dan shift malam dari jam 19.00 malam sampai jam 07.00 pagi. Kemudian selain itu, unit Avsec juga membuat *Standard Operational Procedure* (SOP), yang mana SOP tersebut merupakan turunan dari KM 211 Tahun 2020 tentang Program Pengamanan Penerbangan Nasional dengan maksud sebagai implementasi dan acuan personel di lapangan.

Sebelum bekerja wajib melakukan apel untuk mendengar arahan dari masing-masing leader serta pembagian personel tiap-tiap titik penjagaan sehingga semua personel bekerja sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang diberikan. Personel Avsec juga apel pada saat selesai bertugas, hal ini guna mengevaluasi kembali terkait selama melaksanakan tugas di lapangan agar semakin lebih baik dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Dalam melaksanakan tugasnya *Aviation Security* didukung peralatan pendukung seperti mesin *X-Ray*, HHMD (*Hand Held Metal Detector*), WTMD (*Walk Through Metal Detector*), EDS (*Explosive Detection System*) kendaraan patroli serta CCTV untuk mengontrol semua kegiatan operasional yang ada di bandara Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab terdapat kendala. Kendala untuk saat ini adalah fasilitas atau peralatan pendukung yang sering mengalami kerusakan seperti mesin *X-Ray* dan WTMD (*Walk Through Metal Detector*) sehingga saat melaksanakan pemeriksaan penumpang dan barang bawaan dilakukan secara manual.

## KESIMPULAN

Pengamanan di Bandara Internasional Supadio Pontianak dilakukan dengan baik sesuai *Standard Operating Procedure* (SOP). Prosedur meliputi pemeriksaan dokumen dan screening bagasi penumpang, serta pemeriksaan badan menggunakan alat *detector* manual.

Petugas Avsec juga melakukan pengawasan dan patroli rutin untuk mencegah tindakan melawan hukum dan menjaga keselamatan kegiatan penerbangan. Sistem kerja unit Avsec menggunakan sistem *shift*, yaitu *shift* pagi dan *shift* malam. Walaupun di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak tidak operasional 24 jam, tetapi malam perlu adanya penjagaan juga sehingga untuk sistem kerja petugas *Aviation Security* dibagi menjadi dua *shift* dalam seharinya, yaitu untuk *shift* pagi dari jam 07.00 sampai jam 19.00 malam dan *shift* malam dari jam 19.00 malam sampai jam 07.00 pagi. Kemudian selain itu, unit Avsec juga membuat *Standard Operational Procedure* (SOP), yang mana SOP tersebut merupakan turunan dari KM 211 Tahun 2020 tentang Program Pengamanan Penerbangan Nasional dengan maksud sebagai implementasi dan acuan personel di lapangan.

## SARAN

- 1) Untuk unit *Aviation Security* Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak agar melakukan perawatan terhadap fasilitas atau peralatan pendukung, sehingga dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab dapat terlaksana dengan baik tanpa ada kendala.
- 2) Untuk peneliti yang akan datang agar menambahkan variabel atau indikator serta menggunakan metode penelitian yang berbeda, sehingga penelitian yang akan datang semakin lebih baik dari penelitian saat ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14 Aerodrome, ICAO Document 9774, ICAO Document 9895, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.*
- Annex 17 tentang Security dan Document-8973 tentang Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.*
- Abdullah, Irawan (2010). *Berpihak Pada Manusia: Paradigma Nasional, Pembangunan Indonesia Baru*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- 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 Jenderal Perhubungan Udara tentang Bandar Udara Supadio Pontianak.
- Dwi, Joko Santoso (2014). *Lebih Memahami SOP (Standar Operasional Prosedur)*. Surabaya : Kata Pena
- Ekotama, Suryono (2013). *Cara Mudah Menyusun SOP*. Yogyakarta : Media Pressindo.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 54 Tahun 2004 tentang Tindakan Melawan Hukum.

- Purnamasari. 2015. *Panduan Menyusun SOP (Standard Operating Procedure)*. Jakarta: Kobis (Komunitas Bisnis).
- Peraturan Menteri Perhubungan (KM No. 8 Tahun 2010) tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara Dan Barang Bawaan Yang diangkut Dengan Pesawat Udara Dan orang Perseorangan.
- Peraturan Direktorat 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 dan Keselamatan Penerbangan.
- Sugiyono, (2011:9). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung:PT Alfabet.
- 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.