

Pemeriksaan Izin Masuk Penumpang ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandara Internasional Soekarno Hatta

Checking the Entry Permits of Passengers to The Restricted Security Areas at Soekarno Hatta International Airport

Lita Yarlina¹, Evy Lindasari², Umiyatun Hayati Triastuti³, Muhammad Rafiqi Sitompul⁴, Susanti⁵, Bardianto⁶, Akilla Mekanuay⁷

Pusat Litbang Transportasi Udara, Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur no.5, Gambir Jakarta 10110

Email: litayarlina2112@gmail.com¹⁾, evy_lind4@yahoo.co.id²⁾, rafiqi.riqi@gmail.com⁴⁾

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 22 September 2022

Direvisi: 19 Maret 2022

Disetujui: 16 Mei 2022

Dipublikasi Online: Juni 2022

Keywords:

Aviation security, passenger security checks, entry permits, restricted security areas, Soekarno-Hatta International Airport, Covid-19, National Aviation Security Program.

Kata kunci:

Keamanan penerbangan, pemeriksaan keamanan penumpang, izin masuk, daerah keamanan terbatas, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Covid-19, Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Permalink/DOI:

<https://dx.doi.org/10.25104/wa.v48i1.438.1-14>

©2022 Puslitbang

Transportasi

Udara, Badanlitbang

Perhubungan-Kementerian

Perhubungan RI. This is an

open access article under the

CC BY-NC-SA license

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

ABSTRACT / ABSTRAK

Aviation security is a condition that provides protection to flights from all unlawful acts through the integrated use of human resources, facilities, and procedures. However, disruption to aviation security is always present and has the potential to occur. Therefore, anticipatory actions to maintain flight security must always be carried out by implementing aviation security and safety standards in order to avoid all disturbances and threats. This study aims to determine the standard for checking passenger entry permits into restricted security areas at Soekarno-Hatta International Airport. The results of the study show that the Soekarno Hatta International Airport security system is included in category A, and has been implemented in accordance with SE 40 of 2020 concerning Guidelines for Aviation Security Measures in the Period of Productive and Safe Community Activities from Corona Virus Disease 2019 (Covid-19), where during the Covid-19 pandemic, at every entrance to the airport terminal, a thermo scan device has been installed to measure the body temperature of everyone entering the airport, and also the addition of validation checks for Covid-19 test results for aircraft passengers. Security check procedures for passengers who want to depart, held in 3 times to show identity (ID), tickets, and Covid-19 test results, namely first at the check-in counter by airline officers, second at SCP-2 by avsec officer and third at boarding check by airline officer. Based on KM 211 of 2020 concerning the National Aviation Security Program, entry permit check and identity verification on SCP-2 must be carried out by temporarily removing the mask. In facts, entry permit checks and identity verification need to be consistently applied by airport avsec officers.

Keamanan penerbangan merupakan suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari segala tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Namun gangguan terhadap keamanan penerbangan senantiasa ada dan berpotensi terjadi. Oleh karena itu, tindakan antisipasi menjaga keamanan penerbangan harus selalu dilakukan dengan menerapkan standar keamanan dan keselamatan penerbangan agar terhindar dari segala gangguan dan ancaman. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui standar pemeriksaan izin masuk penumpang ke daerah keamanan terbatas di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Hasil kajian menunjukkan bahwa sistem keamanan Bandara Internasional Soekarno Hatta masuk dalam kategori A, dan telah dilaksanakan sesuai SE 40 tahun 2020 tentang

Pedoman Langkah-langkah Keamanan Penerbangan dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari Corona Virus Disease 2019 (Covid-19), di mana pada masa pandemi Covid-19, setiap pintu masuk ke terminal bandara sudah dipasang alat *thermo scan* sebagai pengukur suhu tubuh semua orang yang masuk ke bandara, dan juga penambahan prosedur pemeriksaan hasil dan validasi tes Covid-19 kepada penumpang pesawat udara. Prosedur pemeriksaan keamanan bagi penumpang yang mau berangkat, secara standar dapat ditetapkan sebanyak 3 kali untuk menunjukkan identitas diri (ID), tiket, dan keterangan hasil tes Covid-19, yaitu dilakukan pada saat di *check in counter* oleh petugas airline, di SCP-2 oleh petugas *avsec* dan di *boarding check* oleh petugas airline. Berdasarkan KM 211 tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, pemeriksaan izin masuk dan pencocokan identitas di SCP-2 harus dilakukan dengan membuka sementara masker. Fakta di lapangan, pemeriksaan izin masuk dan pencocokan identitas tersebut perlu secara konsisten diterapkan oleh petugas *avsec* bandara.

PENDAHULUAN

Bandar udara merupakan titik awal penjagaan terhadap segala bentuk tindakan gangguan maupun ancaman yang membahayakan keselamatan penerbangan. Keamanan penerbangan merupakan suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari segala tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Namun gangguan terhadap keamanan penerbangan senantiasa ada dan berpotensi terjadi. Oleh karena itu, tindakan antisipasi menjaga keamanan penerbangan harus selalu dilakukan dengan menerapkan standar keamanan dan keselamatan penerbangan agar terhindar dari segala gangguan dan ancaman.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organization/ICAO), telah mengeluarkan peraturan yang berlaku secara internasional bagi negara anggotanya melalui beberapa konvensi mengenai keamanan penerbangan sipil, salah satunya adalah Annex 17 tentang *Security*. ICAO Annex 17 menghendaki setiap negara anggota memiliki program pengamanan penerbangan sipil untuk melindungi keamanan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil internasional melalui bentuk pengaturan, praktik dan prosedur. Substansi yang diatur dalam Annex 17 tersebut kemudian diperkuat dengan ICAO Document 8973 tentang *Security Manual* yang memberikan penjelasan lebih detail mengenai standar keamanan penerbangan.

Peraturan internasional tersebut kemudian diratifikasi oleh masing-masing negara anggota ICAO, disesuaikan dengan kondisi geografis dan ancaman keamanan penerbangan di masing-masing negara. Beberapa peraturan mengenai keamanan penerbangan sipil di Indonesia antara lain tertuang pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2015 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional, serta Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 211 tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN).

Pada masa pandemi Covid-19, prosedur pengamanan bandar udara mengalami penyesuaian dengan dikeluarkannya Surat Edaran Nomor 40 Tahun 2020 tentang Pedoman Langkah-langkah Keamanan Penerbangan dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari Corona Virus Disease 2019 (Covid-19). Surat Edaran ini berlaku sejak tanggal ditetapkan sampai dengan ditetapkannya Keputusan Presiden yang mengakhiri Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) dan dapat dievaluasi kembali. Pedoman ini meliputi persyaratan tambahan yang wajib dilakukan oleh para penumpang dan orang selain penumpang ketika memasuki area terminal bandar udara.

Maksud pengkajian ini adalah melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan pemeriksaan izin masuk penumpang di bandar udara saat ini menjadi lebih efektif namun tetap menjamin terjaganya keamanan penerbangan (*aviation security*) sehingga dapat dijadikan sebagai standar dalam prosedur pemeriksaan penumpang di bandar udara.

Tujuan pengkajian ini adalah untuk mengetahui standar pemeriksaan izin masuk

penumpang ke daerah keamanan terbatas di Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan memberi rekomendasi dalam penyelenggaraan keamanan penerbangan terutama penyelenggara bandar udara terkait standar pemeriksaan izin masuk penumpang ke daerah keamanan terbatas di bandar udara yang efektif dan tetap menjamin terjaganya keamanan penerbangan (*aviation security*).

TINJAUAN PUSTAKA

Landasan Hukum

Berdasarkan UU RI No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Bagian Ketiga Keamanan Bandar Udara, Pasal 334 menjelaskan bahwa setiap orang perorangan, kendaraan, kargo, dan pos yang akan memasuki daerah keamanan terbatas, wajib memiliki izin masuk daerah terbatas, atau tiket pesawat udara bagi penumpang pesawat udara, dan dilakukan pemeriksaan keamanan. Pemeriksaan keamanan tersebut dilakukan oleh personil yang kompeten di bidang keamanan penerbangan. Adapun terhadap penumpang, personil pesawat udara, bagasi, kargo, dan pos yang akan diangkut oleh pesawat udara, harus dilakukan pemeriksaan dan harus memenuhi persyaratan keamanan penerbangan.

Dalam Peraturan Pemerintah PP Nomor 3 tahun 2001, Pasal 35 menyebutkan bahwa untuk kepentingan keamanan dan keselamatan bandar udara, penyelenggara bandar udara menetapkan batas sisi darat (*land-side*) dan sisi udara (*air-side*), serta mengatur penggunaannya. Lebih lanjut pada Pasal 36, PP tersebut menerangkan bahwa penetapan serta penggunaan sisi darat dan sisi udara dalam kawasan bandar udara dilakukan dengan memperhatikan keamanan dan keselamatan penerbangan, kelancaran operasi penerbangan dan kelancaran pelayanan jasa kebandarudaraan. Proses pemeriksaan keamanan terhadap penumpang dan barang bawaannya merupakan salah satu bentuk pelayanan yang diberikan oleh pengelola bandar udara terhadap pengguna jasa yang berada di bandar udara.

Berdasarkan PM 51 tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, definisi dari Daerah Keamanan Terbatas adalah daerah-daerah di sisi udara bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi sehingga dilakukan

langkah pengendalian, di mana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan. Daerah Keamanan Terbatas di bandar udara meliputi: daerah keberangkatan penumpang antara tempat pemeriksaan keamanan (di sisi darat/ gedung terminal) dan pesawat udara; daerah *service road*; apron (*ramp*); fasilitas perbaikan pesawat udara (hangar); tempat penyiapan bagasi (*baggage make-up area*); tempat penurunan dan pengambilan bagasi tercatat; gedung terminal kargo (*cargo sheds*); daerah penempatan bagasi tercatat dan kargo yang telah diperiksa yang akan dimuat ke pesawat udara; *runway* dan *taxiway*; *shoulder*; serta daerah sisi udara jasa boga (*catering*); dan fasilitas pembersihan pesawat udara.

Daerah keamanan terbatas di sisi darat (gedung terminal) terletak pada area lapor diri (*check in area*), di mana dilakukan langkah-langkah keamanan bahwa setiap penumpang, dan orang selain penumpang, beserta bagasi tercatat, bagasi kabin dan barang bawaan yang akan memasuki area lapor diri harus diperiksa dengan ketentuan: Bagasi tercatat, bagasi kabin dan barang bawaan harus dilakukan pemeriksaan dengan menggunakan mesin x-ray; Bandar udara yang menggunakan sistem penanganan bagasi tercatat BHS (*baggage handling system*), pada mesin x-ray juga dilengkapi dengan sistem pendeteksi bahan peledak (*explosive detection system/EDS*) yang berfungsi untuk memeriksa barang-barang berbahaya; Terhadap penumpang dan orang selain penumpang, dilakukan pemeriksaan keamanan secara *random* yang ditetapkan oleh bandar udara berdasarkan penilaian risiko; Pada saat kondisi ancaman meningkat yang ditetapkan oleh bandar udara, setiap penumpang dan orang selain penumpang harus dilakukan pemeriksaan keamanan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, lebih lanjut penjabarannya tertuang melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 211 tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN). Dalam melaksanakan PKPN tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Udara menetapkan sistem keamanan bandar udara berdasarkan penilaian risiko, yaitu dari jumlah penumpang berangkat di bandar

udara, yang dihitung selama satu tahun, dimulai dari bulan Januari sampai dengan bulan Desember.

Penetapan penilaian risiko untuk sistem keamanan bandar udara itu terdiri dari: Bandar udara sistem keamanan A, untuk bandar udara internasional dan memiliki jumlah penumpang berangkat internasional lebih dari 3.000.000 (tiga juta) orang per tahun; Bandar udara sistem keamanan B, untuk bandar udara internasional dan memiliki jumlah penumpang berangkat internasional lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) orang sampai dengan 3.000.000 (tiga juta) orang per tahun; Bandar udara sistem keamanan C, untuk bandar udara internasional dan memiliki jumlah penumpang berangkat internasional kurang dari 10.000 (sepuluh ribu) orang per tahun; Bandar udara sistem keamanan D, untuk bandar udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 1.000.000 (satu juta) orang per tahun; Bandar udara sistem keamanan E, untuk bandar udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 500.000 (lima ratus ribu) orang sampai dengan 1.000.000 (satu juta) orang per tahun; Bandar udara sistem keamanan F, untuk bandar udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 100.000 (seratus ribu) orang sampai dengan 500.000 (lima ratus ribu) orang per tahun; Bandar udara sistem keamanan G, untuk bandar udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 5.000 (lima ribu) orang sampai dengan 100.000 (seratus ribu) orang per tahun; serta Bandar udara sistem keamanan H, untuk bandar udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik paling banyak 5.000 (lima ribu) orang per tahun.

Pada bandar udara dengan jumlah penumpang per tahun lebih dari satu juta orang, pengendalian jalan masuk terkait tempat pemeriksaan orang selain penumpang (*staf security check point*) harus terpisah dari tempat pemeriksaan keamanan untuk penumpang (*passenger security check point*), serta dilengkapi dengan peralatan keamanan dan peralatan pendukungnya. Demikian juga untuk penyediaan tempat pemeriksaan keamanan penumpang transit dan transfer. Jumlah personel pengamanan bandar

udara yang melakukan pemeriksaan keamanan penumpang dalam satu jalur pemeriksaan, minimal terdiri dari satu orang operator mesin x-ray, dan satu orang pemeriksa orang dan barang. Untuk memantau pergerakan penumpang dan orang selain penumpang, petugas keamanan bandar udara secara rutin melakukan patroli, disamping juga melalui peralatan *closed circuit television* (CCTV).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, merupakan acuan dalam memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan bagi Badan Usaha Bandar Udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara. Standar pelayanan ini dimulai sejak memasuki area pelayanan sebagai pengguna jasa bandar udara di area keberangkatan, sampai dengan keluar dari area pelayanan di area kedatangan. Fasilitas bandar udara yang digunakan dalam memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang meliputi pemeriksaan penumpang dan barang, pelayanan *check in*, ruang tunggu keberangkatan, serta pelayanan bagasi. Berdasarkan PM 178 tahun 2015 tersebut, proses pemeriksaan keamanan terhadap penumpang dan barang bawaannya adalah merupakan salah satu bentuk pelayanan yang diberikan oleh pengelola bandar udara terhadap pengguna jasa yang berada di bandar udara.

Surat Edaran Nomor 40 Tahun 2020 tentang Pedoman Langkah-langkah Keamanan Penerbangan dalam masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19) merupakan tindak lanjut di lapangan dari ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 18 Tahun 2020, sebagaimana telah diubah dengan PM 41 Tahun 2020, tentang Pengendalian Transportasi dalam rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19), serta Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19). SE No. 40 tahun 2020 ini menjadi acuan bagi petugas pengamanan bandar udara termasuk untuk acuan

pemeriksaan izin masuk bandar udara pada masa pandemi yang meliputi:

1. Panduan bagi Penyelenggara Bandar Udara dalam pengamanan bandar udara meliputi pengoperasian bandar udara dan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, dan orang selain penumpang serta bawaannya.
2. Panduan bagi Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dalam pengamanan angkutan udara yang meliputi pengoperasian angkutan udara, pelaksanaan kegiatan lapor diri, pelaksanaan kegiatan *boarding*, Pelaksanaan kegiatan pemeriksaan keamanan (*aircraft security check*) dan penyisiran keamanan pesawat udara (*aircraft security search*).
3. Panduan bagi unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, *Regulated Agent* dan Pengirim Pabrikan (*Known Consignor*) dalam melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kargo dan pos.
4. Panduan rekrutmen serta pendidikan dan pelatihan. Panduan dalam melakukan pelatihan kepedulian keamanan penerbangan (*avsec awareness*) dan pelatihan kepedulian keamanan penerbangan terkait tugas dan tanggung jawab (*duty security training*).
5. Panduan pelaksanaan pengawasan internal keamanan penerbangan.

Tinjauan literatur

Terminal bandar udara merupakan tempat pemrosesan penumpang dan bagasi, untuk pertemuan dengan pesawat udara dan moda transportasi darat (Horonjeff, 1993). Terminal penumpang dalam bandar udara harus menyediakan sistem yang fungsional dalam melaksanakan proses penumpang dan barang bawaannya yang terkait erat dengan sistem pengoperasian angkutan udara, baik dalam segi ketersediaan dan kelayakan fasilitas serta peralatan maupun dari segi pengaturannya. Prinsip sistem yang fungsional pada terminal penumpang bandar udara harus menyangkut

aspek kenyamanan, kemudahan, dan kecepatan dalam memproses penumpang dan barang bawaannya.

Secara umum, kata keamanan berarti kebebasan dari bahaya, risiko, keraguan, atau ancaman (Boholm dkk, 2016; Wilks, 2006). Sadatsafavi dkk (2019), mendefinisikan keamanan sebagai perlindungan dari terorisme, pembajakan dan/atau kejahatan terorganisir, sedangkan definisi keselamatan adalah keadaan aman dan terlindungi dari bahaya. Dalam ranah pariwisata, keamanan dan keselamatan meliputi perlindungan orang secara fisik dan citra lingkungan destinasi wisata (Cadavez, 2016; Tarlow, 2009; Costea dkk, 2017).

Perasaan nyaman yang dirasakan terhadap keamanan secara umum di bandar udara adalah faktor penting yang mempengaruhi pilihan tujuan (Peters dan Papathanassis, 2019). Beberapa penelitian telah menyarankan perbedaan faktor yang memiliki pengaruh penting terhadap perasaan nyaman yang dirasakan terhadap tujuan dan bandar udara. Kurangnya kesadaran tentang masalah keamanan dapat dianggap sebagai salah satu faktor terpenting yang dapat menyebabkan masalah insiden keamanan (Nilsen dkk, 2018; Furnell, 2007). Dalam sebuah penelitian yang pernah dilakukan untuk menyelidiki persepsi penumpang terkait keamanan dan keselamatan dalam perjalanan di udara, hasil penelitian tersebut mengungkap bahwa responden mengetahui pentingnya keselamatan dan keamanan dalam perjalanan udara, lebih lanjut 70% responden sangat setuju bahwa prosedur keamanan bandar udara berpengaruh terhadap niat mereka untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan moda transportasi udara kembali. Hasil penelitian Ukessays (2015) di Inggris menyatakan bahwa prosedur keamanan bandar udara sangatlah penting di masa kini. 74% masyarakat Amerika dan 76% masyarakat Eropa setuju bahwa informasi terkait peningkatan keamanan melalui *screening* teknologi akan mengurangi kekhawatiran mereka terhadap tingkat keamanan di bandar udara.

Lumban Batu (2015) dalam tulisannya menunjukkan bahwa waktu pemeriksaan keamanan yang diberikan oleh petugas keamanan di Bandar Udara Adisutjipto rata-rata lebih cepat

dari waktu standar yang ada, di mana optimalisasi pelayanan dilakukan dengan cara menambah petugas pemeriksaan mesin X-Ray, dan mengubah pola antrean pemeriksaan X-Ray terhadap penumpang dan barang. Sedangkan menurut Samsudin (2012), dalam hasil kajiannya menyebutkan bahwa ada 5 faktor utama yang mempengaruhi kinerja personel keamanan bandar udara, yaitu: kebijakan pimpinan dalam mengayomi personel keamanan; kerja sama dan kekompakan antar personel keamanan; pendidikan, penghasilan dan penghargaan yang diterima; penerapan peraturan kerja atau sanksi disiplin; serta tingkat kesulitan pekerjaan. Lumban Batu [2012], dalam hasil analisis tulisannya menyebutkan bahwa personel pengamanan yang tidak sesuai dengan kualifikasi disebabkan karena kurangnya jumlah personel yang memiliki sertifikasi/lisensi, serta kurangnya pendidikan dan pelatihan bagi personel keamanan.

Wirawan (2012) menyebutkan bahwa standar kinerja perlu memenuhi persyaratan agar dapat digunakan sebagai tolak ukur dalam mengukur kinerja karyawan, dimana adanya hubungan relevansinya dengan strategi perusahaan, yang mencerminkan keseluruhan tanggung jawab dalam melaksanakan pekerjaan, memperhatikan pengaruh faktor-faktor di luar kontrol karyawan, memperhatikan teknologi dan proses produksi, sensitif, mampu membedakan antara kinerja yang dapat diterima dan tidak dapat diterima. Standar kinerja memberikan tantangan kepada karyawan, harus realistis, berhubungan dengan kerangka waktu pencapaian standar, dapat diukur dan ada alat untuk mengukurnya, harus konsisten, harus adil, serta memenuhi ketentuan undang-undang dan peraturan ketenagakerjaan.

Pemeriksaan keamanan bagi seluruh penumpang pesawat adalah faktor yang sangat penting yang harus dilakukan di terminal bandar udara. Pemeriksaan terhadap penumpang memasuki pesawat tergantung pada konfigurasi terminal dan kebijakan dari perusahaan penerbangan. Pemeriksaan dapat dilakukan di berbagai tempat dalam lingkup terminal bandar udara, yaitu di daerah yang terletak antara daerah pelayanan tiket dan daerah keberangkatan pesawat udara. Daerah ini dianggap sebagai

daerah aman (steril) (Horonjeff & Mckelvey, 1993).

METODOLOGI

Pengumpulan data dalam kajian ini berupa observasi lapangan dengan memperhatikan kegiatan pengamanan bandar udara serta pemeriksaan penumpang dan izin masuk ke daerah keamanan terbatas di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta pada bulan Juli tahun 2020. Observasi juga mempelajari *lay-out* dan tata letak fasilitas yang digunakan untuk pemeriksaan keamanan bandar udara, serta wawancara langsung kepada supervisi petugas pengamanan bandar udara. Data sekunder yang diperoleh berupa informasi tentang jumlah, jenis peralatan keamanan, jumlah personel avsec, statistik angkutan penumpang, dan prosedur keamanan tambahan yang diterapkan pada masa pandemi Covid-19 ini. Seluruh hasil observasi dan wawancara tersebut kemudian dilakukan perbandingan dengan aturan yaitu KM 51/2020 serta KM 21/2011.

Metode analisis yang digunakan adalah pendekatan analisis secara deskriptif kualitatif yaitu mengevaluasi prosedur pelaksanaan pemeriksaan penumpang di bandar udara, terutama pemeriksaan ketika memasuki daerah keamanan terbatas. Selain itu juga melalui observasi lapangan dengan memperhatikan SOP pengamanan bandar udara, serta kegiatan pemeriksaan penumpang dan izin masuk ke daerah keamanan terbatas berdasarkan pertimbangan dari tingkat efektivitas dan fleksibilitas pergerakan penumpang/pengguna jasa di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta yang terletak di Cengkareng-Banten, merupakan pintu gerbang utama serta bandar udara terbesar dan tersibuk di Indonesia, di mana peningkatan *traffic* di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta ini turut mendorong peningkatan *traffic* bandara-bandara lain di dalam negeri. Jumlah

pergerakan penumpang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta tercatat mencapai 52,5 juta orang per tahun, atau sebesar 27% dari keseluruhan penumpang berjadwal di Indonesia, sedangkan untuk penumpang internasional melayani sebanyak 15,1 juta atau 39% dari keseluruhan penumpang internasional yang ke Indonesia. Hal ini menunjukkan ketergantungan penerbangan nasional yang cukup signifikan kepada Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta memiliki tiga terminal, namun pada saat ini hanya dua yang digunakan untuk pelayanan pergerakan penumpang dan pesawat udara, yaitu T2 dan T3, baik untuk penerbangan domestik maupun internasional. *Layout* terminal dan perimeter keamanan bandar udara dapat dilihat pada Lampiran.

Sistem Keamanan Bandar Udara

Dengan jumlah penumpang internasional mencapai 15,1 juta orang per tahun, maka berdasarkan PM 51 tahun 2020 dan KM 211 tahun 2020, penilaian risiko untuk Bandar Udara Soekarno-Hatta adalah bandar udara dengan sistem keamanan A. Oleh karenanya harus memiliki jalur pemeriksaan keamanan serta tempat pemeriksaan keamanan penumpang (*passenger security check point/PSCP*) untuk penumpang internasional dan domestik yang dilengkapi dengan peralatan keamanan serta peralatan pendukung, sekurang-kurangnya terdiri dari:

- a) 1 (satu) unit mesin *x-ray* kabin dengan fungsi *threat image projection* (TIP) aktif;
- b) 1 (satu) unit mesin pemindai tubuh (*body inspection machine*);
- c) 1 (satu) unit gawang pendeteksi logam (*walk through metal detector* / WTMD);
- d) 1 (satu) unit peralatan pendeteksi bahan peledak (*explosive trace detector*);
- e) 2 (dua) unit pendeteksi logam genggam (*hand held metal detector* / HHMD);
- f) wadah plastik (*plastic tray*) dengan jumlah sesuai kebutuhan untuk tempat peralatan elektronik dan barang lainnya yang akan diperiksa mesin *x-ray*;

- g) 1 (satu) buah kotak transparan tempat untuk barang dilarang (*prohibited item box*) yang disita;
- h) 1 (satu) buah meja dan 1 (satu) unit roller masuk (*inlet roller*) sebelum mesin *x-ray*;
- i) 2 (dua) unit roller keluar (*outlet roller*) dengan teknologi *smart roller* dan 1 (satu) buah meja setelah mesin *x-ray*;
- j) 1 (satu) ruangan pemeriksaan khusus;
- k) partisi setinggi minimal 2 (dua) meter di bagian depan dan belakang yang bentuknya disesuaikan dengan *layout* tempat PSCP.
- l) media informasi keamanan penerbangan dalam bentuk digital;
- m) *closed circuit television* (CCTV) dengan jumlah sesuai kebutuhan dan dapat mengawasi seluruh area tempat pemeriksaan keamanan;
- n) alat uji fasilitas keamanan penerbangan;
- o) tombol panik (*panic button*) yang terhubung ke ruangan pimpinan unit keamanan dan/atau pusat kendali operasi bandar udara (*Airport Operation Control Center/AOCC*);
- p) 1 (satu) buah meja tempat pemeriksaan manual bagasi kabin;
- q) alat komunikasi dengan pimpinan unit keamanan;
- r) 1 (satu) unit lemari untuk tempat penyimpanan logbook dan dokumen lainnya.
- s) khusus pemeriksaan keamanan penumpang internasional, disediakan juga 1 (satu) buah tempat untuk barang-barang *liquids, aerosols and gels* (LAGs box) yang disita.

Pemberlakuan mesin pemindai tubuh (*body inspection machine*) dapat digunakan untuk 2 (dua) jalur pemeriksaan, digunakan sebagai pemeriksaan lanjutan dan/atau pemeriksaan acak (random), atau dapat digunakan sebagai pemeriksaan utama (*primary screening*) untuk penumpang dimana fungsinya menggantikan gawang pendeteksi logam (*walk through metal detector* /WTMD).

Fasilitas Keamanan dan Personel Keamanan

Jumlah fasilitas keamanan di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta terdiri dari X-ray sebanyak 137 buah, WTMD sebanyak 108 buah, HHMD sebanyak 104 buah, ETD sebanyak 16

buah, *body scanner* sebanyak 10 buah, BHS sebanyak 1 buah, dan *golf car* sebanyak 6 buah.

Tabel 1. Data Fasilitas Keamanan Penerbangan Bandara Internasional Soekarno-Hatta

Lokasi	X ray	WTMD	HHMD	ETD	Body Scanner	BHS	Golf Car
Terminal 1	36	35	37	4	0		1
Terminal 2	40	33	23	3	2		1
Terminal 3 Domestic	30	18	24	3	3		2
Terminal 3 Internasional	26	14	15	3	5	1	2
Cargo Security	3	6	3	2			
Perimeter & Vital Object	2	2	2	1			
Jumlah (unit)	137	108	104	16	10	1	6

Sumber: PT Angkasa Pura II Bandara Internasional Soekarno-Hatta, 2020

Jumlah petugas keamanan (*aviation security*) di Bandara Internasional Soekarno Hatta secara total ada sebanyak 757 personel, terbagi dalam 4 grup tugas, terdiri dari Aviation Security T1 sebanyak 64 personel, Aviation Security T2 sebanyak 160 personel, Aviation Security T3 Domestik sebanyak 160 personel, dan Aviation Security T3 Internasional sebanyak 161 personel.

Tabel 2. Jumlah Personel AviationSecurity (Avsec) Bandara Internasional Soekarno-Hatta

Dinas	Grup 1	Grup 2	Grup 3	Grup 4	Office Hour	Jumlah
Aviation Security T1	16	16	16	16		64
Aviation Security T2	40	40	40	40		160
Aviation Security T3 Domestik	40	40	40	40		160
Aviation Security T3 Internasional	40	40	41	40		161
Public Security T1	3	3	3	3		12
Public Security T2	4	4	4	4		16
Public Security T3	5	5	5	5		20
Cargo Security	6	6	6	6		24
Domestic & Vital Object	9	9	9	9		36
Non-Terminal & Traffic	7	6	6	6		25
Manajerial					14	14
Staf					10	10
Tim Standar					4	4
Airport Security (Posko)	3	3	3	3		12
BKO Kementerian					1	1
CCTV	9	9	9	9		36
Admin CCTV					2	2
Total Personel (orang)						757

Sumber: PT Angkasa Pura II Bandara Internasional Soekarno Hatta,

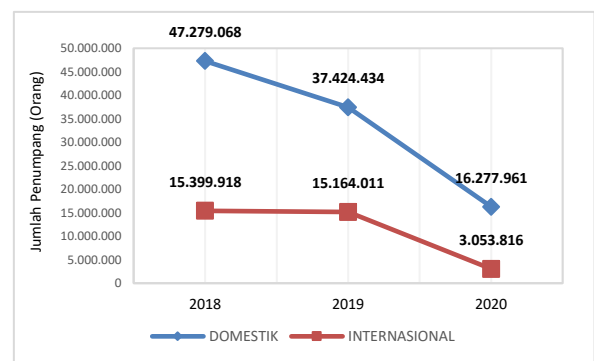
Sistem Keamanan Bandar Udara

Berdasarkan data jumlah penumpang yang tercatat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta untuk penerbangan domestik, tahun 2018 ada 47.279.068 orang, mengalami penurunan sebesar 20,84% pada tahun 2019 menjadi 37.424.434 orang, dan turun lagi sebesar 56,50% menjadi 16.277.961 orang pada tahun 2020. Sedangkan untuk penerbangan internasional ada sebanyak 15.399.918 orang, mengalami penurunan 1,53% pada tahun 2019 menjadi 15.164.011 orang, dan turun lagi 79,86% menjadi 3.053.816 orang pada tahun 2020.

Tabel 3. Jumlah Penumpang Bandara Internasional Soekarno-Hatta tahun 2018 sd 2020

Tahun	Penumpang (orang)				Perubahan (%)
	Datang	Berangkat	Total	Transit	
Domestik					
2018	24.669.240	22.609.828	47.279.068	2.672.939	
2019	19.480.251	17.944.183	37.424.434	556.317	-20.84
2020	8.624.800	7.653.161	16.277.961	1.218.154	-56.50
Internasional					
2018	7.543.485	7.856.433	15.399.918	35.384	
2019	7.265.936	7.898.075	15.164.011	27.978	-1.53
2020	1.536.818	1.516.998	3.053.816	5.991	-79.86

Sumber: Statistik Angkutan Udara Tahun 2020



Gambar 1. Grafik Jumlah Penumpang Bandara Internasional Soekarno-Hatta Tahun 2018-2020.

Sumber: Statistik Angkutan Udara Tahun 2020

Dari data jumlah penumpang yang tercatat di di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, terlihat bahwa pada tahun 2020, mengalami penurunan secara signifikan disebabkan adanya kebijakan yang membatasi pergerakan orang dalam rangka pencegahan penyebaran Covid-19. Dikarenakan jumlah penumpang berangkat untuk penerbangan internasional masih tetap lebih dari 3.000.000

orang per tahun, maka berdasarkan PM 51 tahun 2020, penilaian risiko sistem keamanan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta adalah tetap, yaitu bandar udara dengan sistem keamanan A.

Tabel 4. Fasilitas dan tempat pemeriksaan keamanan penumpang Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta

Jenis Peralatan dan Fasilitas Keamanan	Bandara Soetta	PM 51/2020
a. mesin x-ray kabin jenis omestic dengan fungsi threat image projection (TIP) aktif	6	1
b. mesin pemindai tubuh (<i>body inspection machine</i>)	3	1
c. gawang pendeteksi logam (<i>walk through metal detector / WTMD</i>)	14	1
d. peralatan pendeteksi bahan peledak (<i>explosive trace detector</i>)	2	1
e. omestic logam genggam (<i>hand held metal detector / HHMD</i>)	20	2
f. wadah plastik (<i>plastic tray</i>) dengan jumlah sesuai kebutuhan untuk tempat peralatan elektronik dan barang lainnya yang akan diperiksa mesin x-ray	50	
g. kotak transparan tempat barang dilarang (<i>prohibited item box</i>) yang disita	9	1
h. tempat barang-barang LAGs (<i>LAGs box</i>) yang disita	8	1
i. meja dan unit roller masuk (<i>inlet roller</i>) sebelum mesin x-ray	12	1
j. roller keluar (<i>outlet roller</i>) dengan teknologi smart roller dan meja setelah mesin x-ray	5	3
k. ruangan pemeriksaan khusus	2	1
l. partisi di bagian depan dan belakang yang bentuknya disesuaikan dengan <i>layout</i> tempat pemeriksaan keamanan penumpang (<i>Passenger Security Check Point/PSCP</i>)	5	
m. media informasi keamanan penerbangan dalam bentuk digital	1	
n. <i>Closed Circuit Television</i> (CCTV) dengan jumlah sesuai kebutuhan dan dapat mengawasi seluruh area tempat pemeriksaan keamanan	2075	
o. alat uji fasilitas keamanan penerbangan	9	
p. omest tombol panik (<i>panic button</i>) yang terhubung ke ruangan pimpinan unit keamanan dan/atau pusat kendali operasi bandar udara (<i>Airport Operation Control Center/AOCC</i>)	0	
q. meja tempat pemeriksaan manual bagasi kabin	9	1
r. alat komunikasi dengan pimpinan unit keamanan	17	
s. lemari untuk tempat penyimpanan logbook dan dokumen lainnya	5	1

Sumber: PT Angkasa Pura II Bandara Soekarno Hatta, 2020

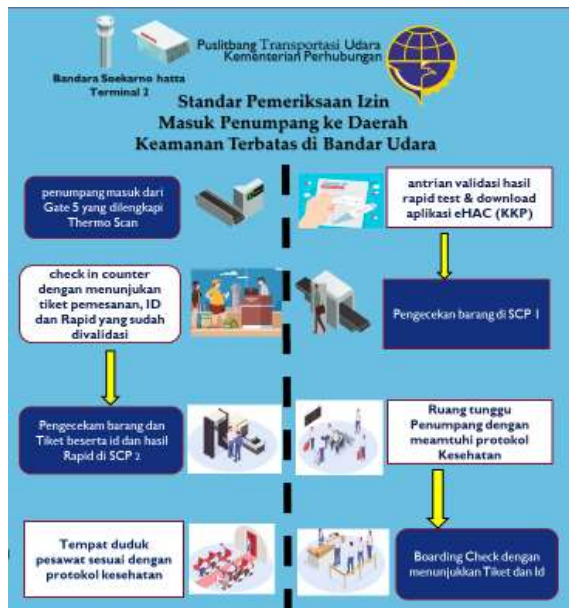
Hasil pengamatan (observasi) di lapangan, terlihat bahwa jumlah peralatan dan fasilitas tempat pemeriksaan keamanan penumpang (*passenger security check point/PSCP*) di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta sudah memenuhi ketentuan PM 51 Tahun 2020 tersebut.

Penerapan prosedur pemeriksaan keamanan

Sejak diberlakukannya SE 40 tahun 2020, pengelola Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta menerapkan langkah pengamanan bagi penumpang dan orang selain penumpang yang

akan masuk ke terminal bandar udara sesuai aturan dalam SE tersebut. Hasil observasi di T2, akses masuk ke terminal bandar udara dibatasi, dan hanya dibuka satu pintu, di mana di pintu masuk tersebut dipasang alat pengukur suhu tubuh (*thermo scan*), yang memberikan indikasi merah jika suhu tubuh orang tersebut melebihi 37°C, dan langsung dapat diketahui oleh petugas security bandar udara untuk segera ditindaklanjuti. Jalur akses selanjutnya diarahkan ke meja pemeriksaan untuk validasi surat keterangan hasil test negatif Covid-19, yang dilakukan oleh petugas Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) sebagai bagian dari tim satuan tugas pengendalian penyebaran Covid-19 di bandar udara. Setelah meja validasi kesehatan ini, penumpang diarahkan untuk menuju *security check point* (SCP-1) untuk pemeriksaan barang bawaannya, lalu kemudian ke area lapor diri (*check-in counter*) dengan menunjukkan ID, tiket penerbangan, dan surat keterangan hasil test Covid-19 yang sudah divalidasi petugas KKP. Selama masa pandemi ini, alat untuk *check-in* mandiri tidak dioperasikan oleh maskapai penerbangan. Semua penumpang dengan atau tanpa bagasi harus melakukan *check-in* di *check-in counter*. Pemeriksaan keamanan selanjutnya adalah di SCP-2. Di sini penumpang diwajibkan untuk kembali menunjukkan ID, *boarding pass*, dan surat keterangan hasil test Covid-19 yang sudah divalidasi petugas KKP, kepada petugas avsec di pintu akses masuk SCP-2. Penumpang sekali lagi diwajibkan menunjukkan ID, dan *boarding pass* kepada petugas pelayanan dari airlines di pintu masuk menuju pesawat udara (*boarding gate*). Jadi secara keseluruhan, ada sebanyak tiga kali kewajiban bagi penumpang untuk menunjukkan identitas diri (ID) agar dapat masuk ke daerah keamanan terbatas di T2 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Alur proses akses pergerakan penumpang di T2 dapat dilihat pada Gambar-2.

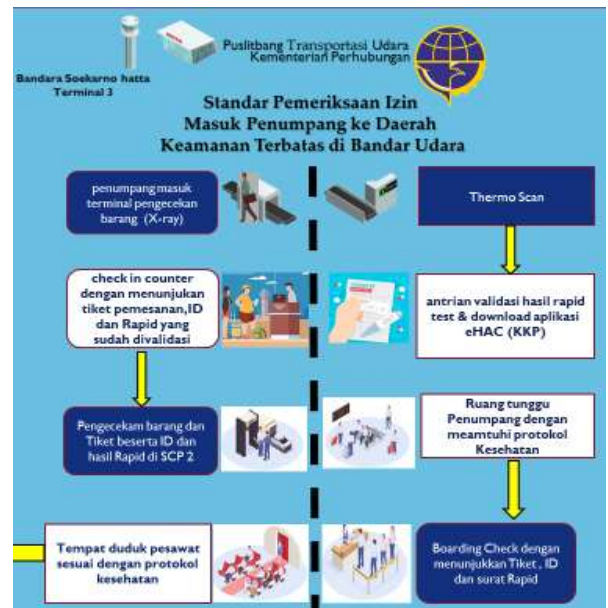
Hasil observasi di T3, sedikit berbeda dengan T2. Akses masuk dibuka dua pintu, namun keduanya langsung menuju *security check point* (SCP-1) untuk pemeriksaan barang bawaannya, baru selanjutnya melewati alat pengukur suhu tubuh (*thermo scan*). Penumpang kemudian diarahkan ke meja pemeriksaan untuk validasi



Sumber: Hasil observasi lapangan, 2020

Gambar 2. Standar pemeriksaan izin masuk penumpang ke daerah keamanan terbatas di T2 Bandara Internasional Soekarno-Hatta pada masa pandemi Covid-19.

surat keterangan hasil test negatif Covid-19, yang dilakukan oleh petugas KKP (tim satuan tugas pengendalian penyebaran Covid-19) bandar udara. Setelah meja validasi kesehatan ini, penumpang baru menuju area *check-in counter*. Ada dua alternatif untuk melakukan *check-in*, yaitu tetap melalui petugas pelayanan airlines di *check-in counter* dengan menunjukkan ID, tiket penerbangan, dan surat keterangan hasil test Covid-19 yang sudah divalidasi petugas KKP, atau *check-in* melalui alat untuk *check-in* mandiri yang tetap dioperasikan oleh maskapai penerbangan. Pemeriksaan keamanan selanjutnya adalah di SCP-2. Di sini penumpang diwajibkan untuk menunjukkan ID, *boarding pass*, dan surat keterangan hasil test Covid-19 yang sudah divalidasi petugas KKP, kepada petugas avsec di pintu akses masuk SCP-2. Penumpang sekali lagi diwajibkan menunjukkan ID, dan *boarding pass* kepada petugas pelayanan dari airlines di pintu masuk menuju pesawat udara (*boarding gate*). Jadi secara keseluruhan, ada sebanyak 2 (dua) atau 3 (tiga) kali kewajiban bagi penumpang untuk menunjukkan identitas diri (ID) agar dapat masuk ke daerah keamanan terbatas di T3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta.



Sumber: Hasil observasi lapangan, 2020

Gambar 3. Standar pemeriksaan izin masuk penumpang ke daerah keamanan terbatas di T3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta pandemi Covid-19.

Alur proses akses pergerakan penumpang di T3 dapat dilihat pada Gambar-3.

Peletakan tempat posisi untuk pemeriksaan keamanan tambahan terhadap penumpang selama masa pandemi Covid-19 ini tidaklah baku, namun dapat disesuaikan dengan layout dan luasan area yang ada di terminal bandar udara, yang dapat dijadikan sebagai jalur akses kontrol bagi petugas avsec, dengan tetap mempertimbangkan tingkat efektivitas dan fleksibilitas arus (*flow*) pergerakan penumpang/pengguna jasa di bandar udara, serta SOP pengamanan bandar udara, guna tetap dapat menjamin terselenggaranya keamanan bandar udara dan operasi penerbangan.

Berdasarkan aturan dalam SE 40 tahun 2020, petugas avsec pada saat melakukan pemeriksaan keamanan di SCP-2 seharusnya menginstruksikan penumpang dan orang selain penumpang untuk melepas sementara masker pada saat melakukan pemeriksaan izin masuk (*boarding pass*/pas bandar udara) untuk dicocokkan dengan identitas diri dan wajahnya, namun berdasarkan hasil observasi di T2 dan T3, hal ini belum secara konsisten dilakukan oleh petugas avsec Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Sehingga dibutuhkan keteguhan dan ketegasan kembali

bagi petugas avsec untuk secara konsisten menginstruksikan/meminta agar penumpang dan orang selain penumpang untuk melepas sementara masker mereka pada saat dilakukan pemeriksaan izin masuk (*boarding pass*/pas bandar udara) untuk dicocokkan identitas diri dengan wajahnya.

KESIMPULAN

Bandara Internasional Soekarno-Hatta yang terletak di Cengkareng, Banten adalah bandar udara yang masuk dalam kategori sistem keamanan A, yaitu bandar udara yang melayani jumlah penumpang internasional lebih dari 3 juta orang per tahunnya. Pada tahun 2020, jumlah penumpang internasional yang tercatat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta mencapai 3.053.816 orang. Jumlah penumpang internasional menurun cukup signifikan akibat adanya pandemi Covid-19. Prosedur keamanan izin masuk penumpang ke daerah keamanan terbatas bertambah bagi penumpang yaitu dengan menunjukkan bukti keterangan negatif dan legalitas hasil tes kesehatan Covid-19 (rapid Antigen/PCR test) bagi penumpang. Seluruh prosedur juga mengikuti tambahan aturan terkait adanya aturan jarak penumpang (*physical distancing*) serta aturan terkait protokol kesehatan seperti penggunaan masker dan seterusnya.

Berdasarkan hasil kajian, pada masa pandemi, petugas avsec yang melakukan pemeriksaan keamanan penumpang di Bandara Soekarno-Hatta (T2 dan T3), telah sesuai dengan SE 40 tahun 2020 tentang Pedoman Langkah-langkah Keamanan Penerbangan dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease 2019* (Covid-19). Di setiap pintu masuk akses ke terminal bandara sudah dipasang alat *thermo scan* sebagai pengukur suhu tubuh untuk semua orang yang masuk ke bandara, serta terdapat penambahan pemeriksaan yaitu validasi hasil test Covid-19 oleh petugas KKP sebagai bagian dari tim satuan tugas pengendalian penyebaran Covid-19 di bandar udara.

Berdasarkan prosedur pemeriksaan keamanan penumpang di Bandara Internasional Soekarno-Hatta (T2 dan T3) dapat ditetapkan sebanyak tiga

kali pemeriksaan keamanan bagi penumpang yang akan berangkat untuk menunjukkan kartu identitas diri (ID), tiket pesawat (*boarding pass*), dan keterangan test Covid-19 yang sudah divalidasi. tiga kali pemeriksaan yaitu di *check in counter*, pada saat pemeriksaan SCP-2 (oleh petugas avsec) dan pada saat *boarding check* sebelum memasuki pesawat udara (oleh petugas airline).

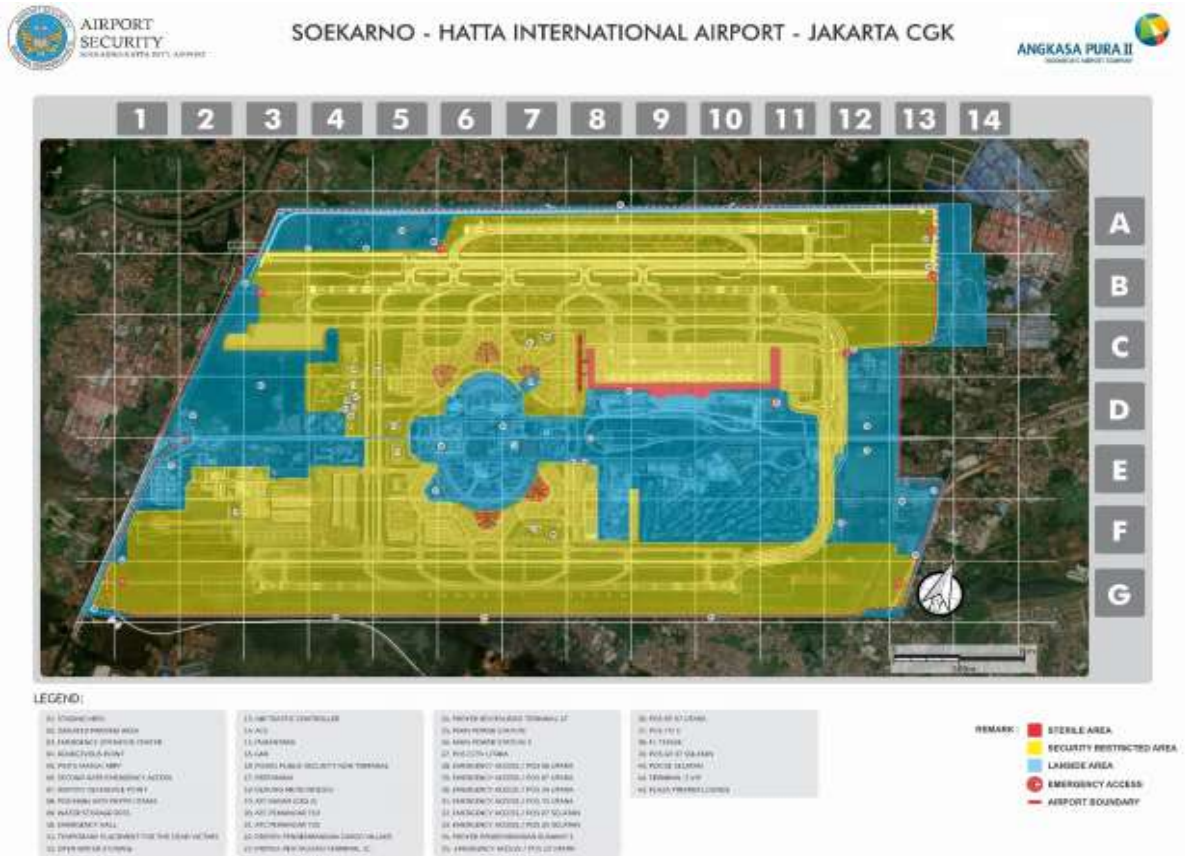
Hasil pemeriksaan terhadap fasilitas dan tempat pemeriksaan keamanan penumpang (*passenger security check point/PSCP*) untuk penumpang internasional dan domestik di Bandara Soekarno Hatta sudah sesuai dengan PM 51 Tahun 2020 dan KM 211 Tahun 2020, tetapi penerapan untuk pemeriksaan izin masuk dan validitas identitas penumpang masih memerlukan peningkatan serta konsistensi dari para Avsec. Bentuk pengawasan yang menyeluruh dan berkesinambungan dapat mengurangi terjadinya kelonggaran pemeriksaan izin keamanan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

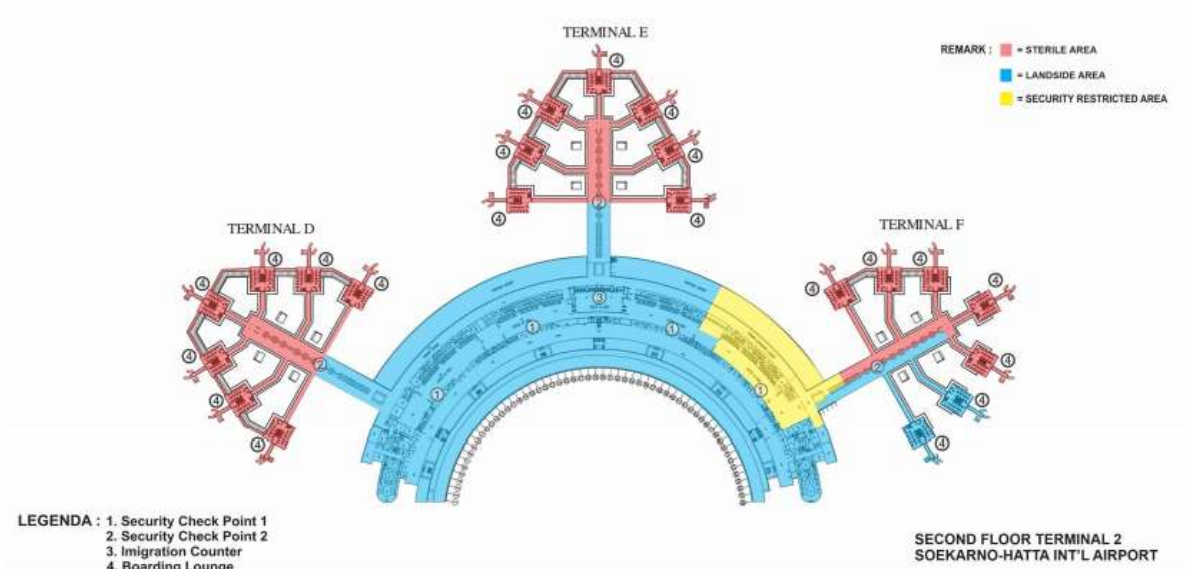
- Yanto, H. (2015). Evaluasi Pemeriksaan X-Ray Penumpang Dan Barang Di Bandara Dengan Simulasi Studi Kasus: Bandara Adisutjipto-Yogyakarta. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(1), 29.
<https://doi.org/10.25104/warlit.v27i1.772>
- Boholm, M., Möller, N., & Hansson, S. O. (2016). *The concepts of risk, safety, and security: applications in everyday language*. *Risk Analysis*, 36(2), 320-338.
- Cadavez, C. (2016). *Tourism and terrorism: protecting paradise*. *Aviation Security International*, 1(22), 28-30.
- Costea, M., Hapenciuc, C. V., & Stanciu, P. (2017). *Tourist safety and security: a factor of the competitiveness of secondary tourist destinations*. *Revista de turismstudii si cercetari in turism*, (23).
- Ukessays. (2015). *The airport security and safety in air travel tourism essay*. URL: <https://www.ukessays.com/essays/tourism/the-airport-security-and-safety-in-airtravel-tourism-essay.php> (Accessed on 20.8.2018)

- Furnell, S. (2007). From the Editor-in-Chief: *IFIP workshop-Information security culture*. Computers and Security, 26(1), 35.
- Horonjeff, R., dan Mckelvey, F. X. (1993). Perancangan Dan Perencanaan Bandar Udara. Jilid 4. Erlangga. Jakarta
- Lumban Batu, H. Y. (2017). Evaluasi Keamanan Penumpang Di Bandara Ngurah Rai Bali. WARTA ARDHIA, 38(3), 262-281. <https://doi.org/10.25104/wa.v38i3.199.262-281>.
- Nilsen, M., Albrechtsen, E., & Nyheim, O. M. (2018). Changes in Norway's societal safety and security measures following the 2011 Oslo terror attacks. Safety Science, 110, 59-68.
- Peters, L. A., & Papathanassis, A. (2019). Security perceptions of tourists in the aftermath of terrorist attacks. In Papathanassis, A., Katsios, S., Dinu, N. (eds.) (2019). Yellow Tourism. Tourism, Hospitality & Event Management. Cham: Springer, 83-98.
- Syamsudin, R. (2017). Pengkajian Kriteria Pemeriksaan Barang Bawaan di Bandar Udara Sepinggan-Balikpapan. WARTA ARDHIA, 38(3), 282-299. <https://doi.org/10.25104/wa.v38i3.198.282-299>.
- Tarlow, P. E. (2009). Tourism safety and security. The SAGE Handbook of Tourism Studies, 464-480.
- Wilks, J. (2006). Current issues in tourist health, safety and security. In Wilks, J., Pendergast, D., & Leggat, P. (eds.) (2006). Tourism in turbulent times: toward safe experiences for visitors. Oxford, UK: Elsevier, 3-18.
- ICAO. 2017. Annex 17: Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.
- Undang-Undang RI Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 211 tahun 2020 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2020 tentang Pedoman Langkah-langkah Keamanan Penerbangan dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari Corona Virus Disease 2019 (covid-19).

Lampiran

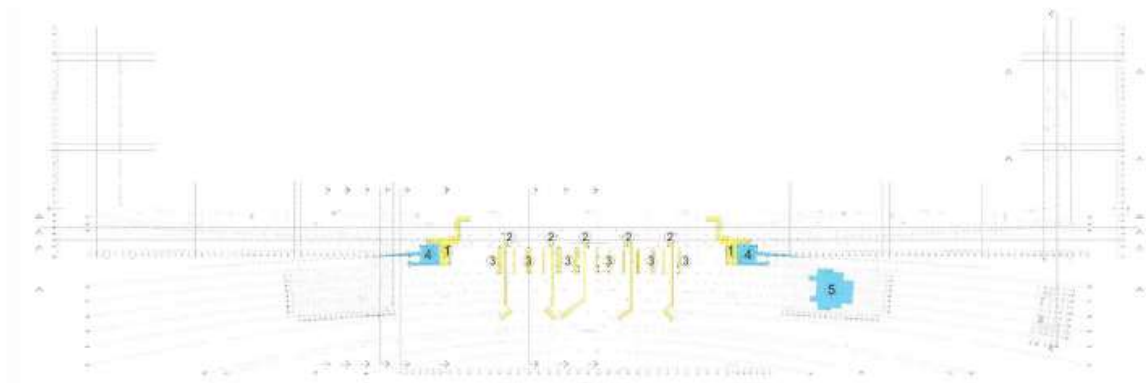


Gambar 4. Layout Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara Internasional Soekarno- Hatta



Gambar 5. Layout Security Area Terminal 2 (T2) Bandar Udara Internasional Soekarno- Hatta

**BASEMENT FLOOR
TERMINAL 3
SOEKARNO-HATTA INT'L AIRPORT**

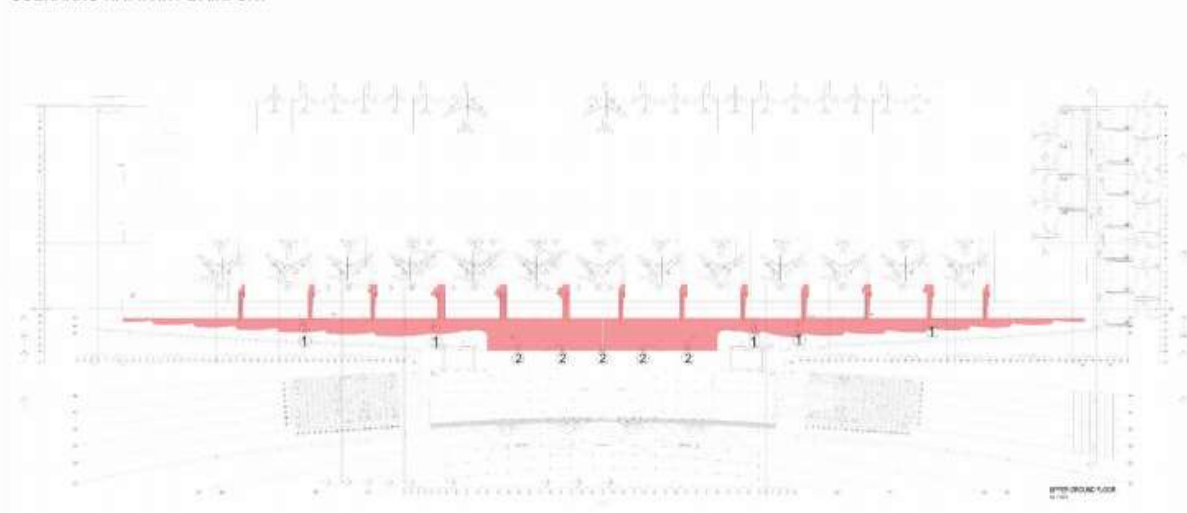


LEGENDA : 1. SCP KARYAWAN
2. JALUR EVAKUASI
3. BHS
4. LOADING DOCK
5. WATER PUMPING

REMARK : ■ = SECURITY RESTRICTED AREA
■ = LANDSIDE AREA

Gambar 6. *Layout Basement Floor Security Area* Terminal 3 (T3) Bandar Udara Internasional

**UPPER GROUND FLOOR
TERMINAL 3
SOEKARNO-HATTA INT'L AIRPORT**



LEGENDA : 1. RAMP OUT GATE
(Access Control)
2. JALUR EVAKUASI

REMARK : ■ = STERILE AREA

Gambar 7. *Layout Upper Ground Security Area* Terminal 3 (T3) Bandar Udara Internasional