WARTA ARDHIA
Jurnal Perhubungan Udara

Sistem Pengelolaan Keamanan Penerbangan Untuk Mendukung Rencana Peningkatan Status Bandar Udara Menjadi Bandar Udara Internasional (Studi Kasus di Bandar Udara Abdulrachman Saleh – Malang)

Aviation Safety Management Systems in Improving Airport Status to International Airport (Case Study : Abdul Rachman Saleh airport - Malang)

Zulaichah dan Faridha Nahar
Pusat Litbang Perhubungan Udara
e-mail : zulaichahzaini@yahoo.com[1)], chicko29_ehm@yahoo.com[2)]

INFO ARTIKEL

Histori Artikel :
Diterima : 5 Agustus 2013
Disetujui : 18 September 2013

Keywords:
aviation security, SWOT, abdulrachman saleh airport

Kata kunci:
keamanan penerbangan, SWOT, bandar udara Abdulrachman Saleh

ABSTRACT / ABSTRAK

Aviation security is important part of airport operation. Secure airport reflects the airport with good management. The Goverment of East Java Province plans to increase the status of Abdulrachman Saleh Airport from domestic airport to international airport. This policy must be supported by good aviation security. This research aims to find problems in the securitymanagement system and give policy recomendation about increasing the quality of aviation security in Abdulrachman Saleh Airport. The method in this research is SWOT analysis. This research will combine strenghs, weakness, opportunities and threats in Abdulrachman Saleh Airport. Based on research, there are 7(seven) policy recomendation which can increase the quality of aviation security. The recomendation are reconsideration about the organization which responsible for aviation security at Abdulrachman Saleh Airport, giving aviation security education and excellent services education for security personnel, increasing the height of security fence based on document ICAO doc.8973, location separation for passenger inspection and air cargo inspection, separation point for body search room and nursery room, making standard operational and procedure for motor vehicles inspection, and building motor vehicles checkpoint.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur Berencana akan meningkatkan status Bandar Udara Abdulrachman Saleh dari bandar udara domestik menjadi bandar udara internasional. Kebijakan ini tentunya harus didukung denan kualitas keamanan penerbangan yang baik. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kendala dalam pengelolaan sistem keamanan dan memberikan rekomendasi kebijakan untuk peningkatan kualitas keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis SWOT. Berdasarkan hasil pengkajian, ada 7 (tujuh) rekomendasi kebijakan antara lain; Peninjauan kembali mengenai penanggung jawab keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh, pemberian pendidikan terkait keamanan penerbangan dan pelayanan prima bagi personel keamanan, peningkatan tinggi pagar pembatas bandar udara sesuai dengan document ICAO doc 8973, pemisahan area pemeriksaan penumpang dan kargo udara, pemisahan antara ruang pemeriksaan fisik penumpang tertutup dan ruang menyusui, pembuatan SOP pemeriksaan kendaraan bermotor, dan pendirian pos pemeriksaan kendaraan bermotor.

PENDAHULUAN

Kota Malang merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Timur yang memiliki luas wilayah 110.06 km^2 dan jumlah penduduk sebesar 820.243 jiwa pada tahun 2010. Sebagai kota terbesar kedua di Jawa Timur, Kota Malang memiliki banyak julukan, yaitu sebagai kota wisata, kota pendidikan dan kota militer. Hal ini terlihat dari begitu banyak taman rekreasi, pasar wisata, perguruan tinggi negeri, perguruan tinggi swasta, dan markas militer (Diskominfo Kota Malang, 2011).

Kondisi Kota Malang yang menjadi kota pendidikan dan pariwisata di Jawa Timur menyebabkan banyaknya wisatawan domestik mengunjungi kota Malang. Para pendatang di kota Malang memiliki berbagai variasi tujuan kedatangan antara lain untuk melanjutkan pendidikan dan berwisata. Volume penduduk pendatang yang cukup tinggi membutuhkan fasilitas transportasi yang memadai baik transportasi darat maupun laut.

Salah satu penunjang fasilitas transportasi udara di Kota Malang adalah Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Bandar udara ini memiliki keunikan di sistem pengolaan bandar udara. Bandar Udara di Indonesia pasti dikelola oleh salah satu instansi yaitu Kementerian Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT. Angkasa Pura I (persero) atau PT. Angkasa Pura II (persero). Namun Bandar Udara Abdulrachman Saleh dikelola oleh 5 (lima) instansi yaitu Pemerintah Provinsi Jawa Timur, TNI Angkatan Udara, Pemerintah Kota Malang, Pemerintah Kabupaten Malang dan Pemerintah Kota Batu.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur berencana akan meningkatkan status Bandar Udara Abdulrachman Saleh menjadi Bandara Internasional. Hal ini bertujuan untuk mengurangi kepadatan di Bandara Internasional Juanda dan meningkatkan potensi wisata, perekonomian dan pendidikan di Kota Malang (Ainun, 2012). Kebijakan peningkatan status Bandar Udara Abdulrachman Saleh tentu harus diimbangi dengan peningkatan pelayanan di bandar udara tersebut. Salah satu pelayanan penting di suatu bandar udara adalah pelayanan keamanan penerbangan. tingkat keamanan suatu bandara menjadi bahan pertimbangan utama bagi maskapai penerbangan untuk membuka rute ke bandara tersebut.

Perbedaan sistem pengelolaan bandar udara dan kebutuhan akan kualitas keamanan penerbangan terbaik menjadi dasar perlunya dilakukan pengkajian terkait keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Fasilitas serta prosedur keamanan penerbangan harus sesuai dengan ketentuan dari peraturan di bidang keamanan, baik itu CASR, Keputusan Menteri Perhubungan, maupun Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara. Hal ini untuk mendukung rencana kebijakan peningkatan status menjadi Bandar Udara Internasional. Permasalahan yang akan dijawab dalam pengkajian sebagai berikut:

1. Kendala apa yang terjadi di Bandar Udara Abdulrachman Saleh dalam

pengelolaan sistem keamanan Bandar Udara Abdulrachman Saleh?
2. Rekomendasi kebijakan apa yang perlu diterapkan untuk peningkatan kualitas keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh?

Tujuan dari pengkajian ini adalah memberikan rekomendasi kebijakan dalam rangka peningkatan kualitas keamanan penerbangan untuk mendukung rencana peningkatan status Bandar Udara Abdulrachman Saleh menjadi Bandar Udara Internasional.

TINJAUAN PUSTAKA

Keamanan Penerbangan di Bandar Udara

Dalam Undang – Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dijelaskan bahwa penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Salah satu wujud pembinaan tersebut adalah meningkatkan kemampuan dan peranan kebandarudaraan serta keselamatan dan keamanan penerbangan dengan menjamin tersedianya jalur penerbangan dan navigasi penerbangan yang memadai dalam rangka menunjang angkutan udara.

Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Wilayah kerja yang harus terlindungi dari tindakan melawan hukum antara lain sisi darat dan sisi udara suatu bandar udara. Tindakan melawan hukum (*Acts of Unlawful Interference)* adalah tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan sipil dan angkutan udara, antara lain:

1. Menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang mendarat;
2. Menyandera orang didalam pesawat udara atau di bandar udara;
3. Masuk kedalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
4. Membawa senjata, barang, dan peralatan berbahaya, atau bom kedalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin;
5. Menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Bab XIV tentang keamanan penerbangan dijelaskan bahwa Menteri Perhubungan bertanggung jawab atas keamanan penerbangan nasional. Wujud dari tanggung jawab tersebut adalah membentuk komite nasional keamanan penerbangan, menetapkan program keamanan penerbangan nasional dan mengawasi pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional. Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib membuat, melaksanakan,

mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan bandar udara di setiap bandar udara dengan berpedomam pada program keamanan penerbangan nasional. Pembiayaan keamanan bandar udara merupakan tanggung jawab dari badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara.

Otoritas bandar udara bertanggung jawab atas pengawasan dan pengendalian program keamanan bandar udara. Otoritas bandar udara dapat membentuk komite keamanan bandar udara untuk pelaksanaan tanggung jawab tersebut. Komite keamanan bandar udara bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan bandar udara.

Personel Keamanan Penerbangan

Keamanan penerbangan suatu bandara menjadi tanggung jawab dari Otoritas Bandar Udara. Selain membentuk komite keamanan bandar udara, Otoritas Bandar Udara juga membentuk personel keamanan penerbangan disetiap bandar udara yang dibinanya. Personel keamanan penerbangan mendapatkan pendidikan khusus terkait dengan kegiatan pemeriksaan keamanan penumpang, barang, kargo dan seluruh area bandar udara.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional dijelaskan bahwa personel keamanan penerbangan memiliki tugas melakukan pengamanan dalam aktifitas penerbangan. Personel keamanan penerbangan tersebar diseluruh penjuru bandar udara, baik disisi darat maupun sisi udara. Contoh Tindakan pengamanan disisi darat antara lain; pemeriksaan penumpang dan bagasi, pemeriksaan kendaraan yang masuk ke area bandara, patroli di daerah keamanan terbatas dan daerah steril. Contoh tindakan pengamanan di sisi udara antara lain: pemeriksaan kendaraan dan personel maskapai penerbangan yang masuk ke apron, patroli dikawasan perimeter.

Kompetensi personel keamanan penerbangan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, BAB VIII (Personel). Tingkat kompetensi dibuktikan dengan Surat Kecakapan Personel (SKP). SKP didapatkan dari pendidikan dan latihan bagi personel keamanan penerbangan. Pendidikan dan pelatihan dasar bagi personel keamanan penerbangan meliputi:

1. *Basic /Guard Aviation Security*
2. *Junior/Screening Aviation Security*
3. *Senior/Supervisor Aviation Security*

Tata cara pelaksanaan tugas personel keamanan penerbangan di bandar udara sudah diatur secara internasional melalui ICAO dan tertuang dalan ICAO Annex 17 – Safeguarding International Civil Aviation Againts Acts of Unlawful Interference. Namun personel keamanan penerbangan juga harus memahami tentang Barang khusus dan barang berbahaya yang diatur pula secara internasional melalui ICAO. Peraturan tersebut tertuang dalam

ICAO Annex 18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air. Selain itu, Indonesia juga memiliki peraturan terkait pelaksanaan tugas personel keamanan penerbangan yaitu Peraturan Direktur 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.

Fasilitas Pendukung Keamanan Penerbangan di Bandar Udara

Pemeriksaan Penumpang dan Bagasi

Pemeriksaan penumpang dan bagasi membutuhkan 2 tempat pemeriksaan (*security check point/SCP)* yaitu SCP 1 dan SCP 2. SCP 1 berada di pintu masuk menuju daerah keamanan terbatas (check in area). SCP 2 berapa di pintu masuk menuju area steril (ruang tunggu penumpang). Di setiap SCP harus mempunyai peralatan keamanan paling sedikit:

a) Mesin x-ray bagasi tercatat
b) Gawang detektor logam (*walk through metal detector/WTMD)*
c) Detektor logam genggam (*hand held metal detector/HHMD*)

Khusus untuk SCP 2 perlu itambahkan fasilitas pemeriksaan keamanan yaitu:

a) Tempat tertutup untuk pemeriksaan khusus (*body search*)
b) Kotak transparan yang memadai dan terkunci untuk menyimpan barang dilarang (*prohibited item*)

Pemeriksaan Keamanan Kargo Udara

Pemeriksaan kargo udara dilaksanakan oleh personel keamanan penerbangan dengan peralatan mesin x-ray dan alat pendeteksi bahan peledak. Selain itu untuk keamanan kargo udara perlu diperiksa proses pengemasan sesuai dengan tingkat bahaya dari barang yang akan dikirimkan. Dalam proses ini juga diperlukan personel yang berlisensi *dangerous good*.

Fasilitas Penunjang Keamanan Penerbangan lain – lain

Fasilitas lain yang harus tersedia di bandar udara untuk menjamin keamanan suatu bandar udara antara lain:

a) Pagar bandar udara (perimeter)
b) Peralatan pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan dan pesawat udara (CCTV/observation tower)
c) Kendaraan patroli keamanan penerbangan
d) Peralatan pendeteksi penyusup pagar perimeter
e) Peralatan komunikasi personel keamanan penerbangan
f) Peralatan pendeteksi bahan peledak
g) Peralatan pendeteksi bahan nuklir, biologi, kimia, dan radio aktif

METODOLOGI

Kebutuhan Data

Ada 2 (dua) data yang diperlukan dalam penelitian yaitu:

1. Data sekunder berupa data fasilitas keamanan penerbangan yang telah tersedia di bandar udara
2. Data primer berupa informasi potensi dan kendala dalam kegiatan pengendalian dan pengawasan keamanan penerbangan di bandar udara

Metode Pengumpulan Data

1. pengumpulan data sekunder dengan cara studi kepustakaan yang bersumber dari literatur, dokumen yang dimiliki oleh pengelola bandar udara
2. pengumpulan data primer dengan metode wawancara. Responden wawancara yaitu pengelola bandar udara. Materi wawancara berupa pola pemeriksaan penumpang, bagasi, kendaraan, kargo dan area bandar udara, pembagian tanggung jawab atas keamanan penerbangan di bandar udara, pendidikan bagi para personel keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan yang dimiliki oleh bandar udara

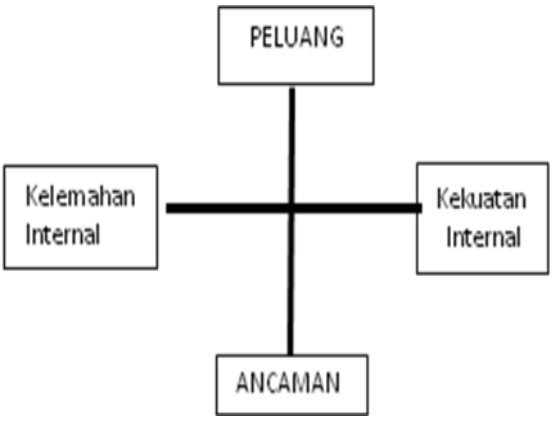
Lokasi Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh, Malang, Jawa Timur.

Metode Analisis Data

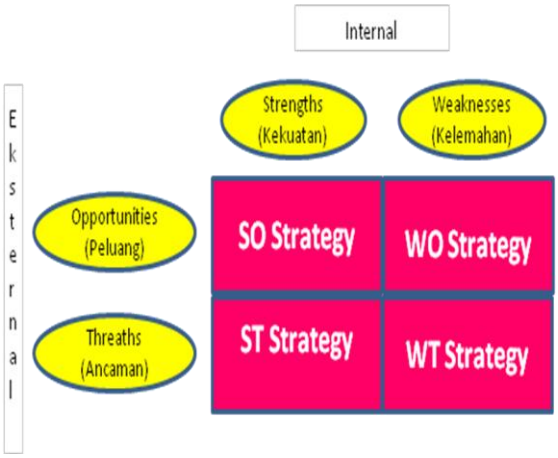
Analisis SWOT adalah analisis yang dilakukan dengan cara mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi-strategi yang harus dijalankan oleh sebuah instansi atau perusahaan (Rangkuti, 2006). SWOT merupakan singkatan dari *strengths* (kekuatan); *weakness* (kelemahan); *opportunities* (peluang); dan *threats* (ancaman). Analisis SWOT akan membandingkan antara faktor eksternal *opportunities* dan *threats* dengan faktor internal *strengths* dan *weakness*.

Bentuk dari diagram analisis SWOT dapat dilihat dari gambar di bawah ini:



Gambar 1. Analisis SWOT

Menurut Rangkuti(2011), Berdasarkan analisis SWOT dapat disusun formulasi strategis yang dapat digunakan sebagai rekomendasi solusi dari permasalahan. Formulasi strategis disusun dengan menggabungkan berbagai indikator yang terdapat dalam kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman. Penggabungan indikator diwujudkan dalam bentuk matriks TWOS.



Gambar 2. Matriks TOWS

Ada 4(empat) jenis formulasi strategis yang dapat dibentuk dari matriks TOWS antara lain:

1. S-O strategy, yaitu strategi yang disusun dengan cara menggunakan semua kekuatan untu merebut peluang.
2. W-O strategy, yaitu strategi yang disusundengan cara meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang yang ada.
3. S-T strategy, yaitu strategi yang disusun dengan cara menggunakan semua kekuatan untuk mengatasi ancaman.
4. W-T strategy, yaitu strategi yang disusun dengan cara meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman.

Analisis data dilakukan dengan langkah – langkah sebagai berikut:

1. Identifikasi prosedur pengendalian keamanan penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan dengan peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan terkait keamanan penerbangan nasional.
2. Identifikasi faktor internal bandar udara yang dapat dijadikan kekuatan dan kelemahan dalam menjamin keamanan penerbangan di lingkungan bandar udara.
3. Identifikasi faktor eksternal bandar udara yang dapat dijadikan peluang dan ancaman dalam pengendalian keamanan penerbangan di lingkungan bandar udara.
4. Analisis potensi, kendala dan solusi dalam bentuk formulasi strategis yang dapat dilaksanakan dalam pelaksanaan dan pengendalian keamanan penerbangan di bandar udara

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sistem Keamanan Bandar Udara

Bandar Udara Abdulrachman Saleh merupakan bandar udara yang digunakan secara bersama baik untuk penerbangan sipil maupun sebagai pangkalan TNI Angkatan Udara. Penggunaan bersama Bandar Udara Abdulrachman Saleh berdampak pada manajemen pengelolaan bandar udara tersebut. Secara hukum Bandar Udara Abdulrachman Saleh merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Pengelolaan operasional bandar udara otomatis dibawah pengawasan Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Namun, pengelolaan dan pengawasan sistem keamanan Bandar Udara Abdulrachman Saleh masih

dilaksanakan oleh pangkalan TNI Angkatan Udara.

Personel keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh mayoritas berasal dari Pangkalan TNI Angkatan Udara dengan rincian sebagai berikut:

1. Pensiunan TNI-AU : 14 orang
2. TNI-AU : 14 orang
3. Pegawai Honorer : 22 orang

Personel keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh belum seluruhnya mendapatkan pendidikan secara formal tentang keamanan penerbangan. berikut rincian tingkat kompetensi personel keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh.

Tabel 1. Kompetensi Personel Keamanan Penerbangan

Jumlah Personel	Tingkat Pendidikan	Keterangan
35	*Basic/Guard Aviation Security*	-
2	*Dangerous Good type A*	-
13	-	Akan mengikuti pendidikan di ATKP surabaya pada bulan November 2013

Sumber : Bandar Udara Abdulrachman Saleh, 2013

Fasilitas Keamanan Bandar Udara

Pemeriksaan Penumpang dan bagasi

Pemeriksaan penumpang dan bagasi membutuhkan dua tempat pemeriksaan (*security check point/SCP)* yaitu SCP 1 dan SCP 2. Penempatan peralatan keamanan di Bandar Udara Abdul Rachman Saleh belum sesuai dengan *lay out* yang ditetapkan oleh Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 2765/XII/2010, namun penataannya disesuaikan dengan keadaan bandar udara tersebut.

Gambar 3. SCP 1

Gambar 4. SCP 2

Peralatan keamanan penerbangan untuk pemeriksaan penumpang dan bagasi Bandar Udara Abdulrachman Saleh telah memenuhi persyaratan minimal sebagaimana yang telah ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP2765/XII/2010.

Tabel 2. Peralatan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh

Peralatan Keamanan Penerbangan sesuai dengan Peraturan Ditjen Hubud Nomor SKEP2765/XII/2010	Jumlah yang tersedia (unit)	Kondisi
Mesin X-ray	2	Baik
Gawang Detektor Logam (*walk Trough Metal Detector/WTMD*)	2	Baik
Detektor logam genggam (*Hand HeldMetal Detector/HHMD*)	6	4 unit baik, 2 unit dalam perbaikan
Tempat tertutup untuk pemeriksaan khusus (*body search room*) khusus di SCP 2	1	Baik
Kotak transparan yang memadai dan terkunci untuk menyimpang barang terlarang (*prohibited items*)	1	Baik

Sumber: Bandar Udara Abdulrachman Saleh, 2013

Pemeriksaan Keamanan Kargo Udara

Pemeriksaan kargo udara pada Bandar Udara Abdul Rachman Saleh saat belum dilakukan secara terpisah dengan pemeriksaan penumpang.Pemeriksaan kargo udara masih menggunakan mesin X-ray di tempat pemeriksaan penumpang dan bagasi. Hal ini disebabkan karena terminal kargo bandar udara tersebut masih dalam tahap pembangunan.

Fasilitas Penunjang Keamanan Penerbangan

Fasilitas lain yang sudah tersedia di bandar udara untuk menjamin keamanan suatu bandar udara antara lain:

a) Pagar bandar udara (*perimeter*)
Seperti juga bandar udara lainnya, Bandar Udara Abdul Rachman Saleh juga memiliki perimeter meskipun tingginya masih belum memenuhi standar. Tinggi pagar bandar udara tersebut masih 1,8 meter.

Gambar 5. Perimeter Bandar Udara Abdulrachman Saleh

b) Peralatan pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan dan pesawat udara (CCTV/*observation tower*)
c) Kendaraan patroli keamanan penerbangan
d) HT (*handy talky*).

Analisis SWOT Sistem Keamanan Bandar Udara

Berikut analisis SWOT (*Strenghs, weakness, Opportunities, Threats*) sistem keamanan Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Faktor kekuatan (*strenghs*) dan kelemahan (*weakness*) merupakan faktor internal dari bandar udara yang mempengaruhi kegiatan pengamanan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Sedangkan faktor peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) merupakan faktor eksternal yang dapat mempengaruhi kegiatan pengamanan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh.

Kekuatan internal (S)

a) Fasilitas untuk pemeriksaan penumpang di SCP sudah mencukupi.
b) Pelaksanaan pengamanan bandar udara dibantu oleh TNI AU.
c) Ruang check in dan ruang tunggu sudah memenuhi standar keamanan bandar udara.
d) Personel AVSEC sudah berlisensi Basic AVSEC.
e) Lokasi bandar udara berada di area pangkalan TNI AU.

Kelemahan internal (W)

a) Ketinggian pagar bandar udara belum mencukupi.
b) Pemeriksaan penumpang msaih belum maksimal karna pintu masuk menuju terminal kurang luas.
c) Ruang pemeriksaan fisik penumpang tertutup (body search room) masih dimanfaatkan untuk kegiatan lain yaitu untuk ruang menyusui (nursery room).
d) Belum ada SOP pemeriksaan kendaraan bermotor.
e) Belum ada pos khusus untuk pemeriksaan kendaraan bermotor yang menuju sisi udara bandar udara
f) Belum ada SCP khusus untuk pemeriksaan kargo udara
g) Belum memiliki fasilitas PKPPK tersendiri khusus bandar udara sipil

Ancaman (T)

a) Perilaku penumpang yang kurang memahami fungsi dari pemeriksaan, sehingga slalu merasa terganggu dengan prosedur pemeriksaan

b) Pengetahuan yang minim akan barang – barang berbahaya yang tidak bisa dibawa ke penerbangan, sehingga hal ini sering menimbulkan kesalahpahaman antara petugas AVSEC dan penumpang. Hal ini pun memicu penumpang untuk menyembunyikan barang – barang berbahaya di fisik penumpang dan tidak tersentuh oleh petugas saat pemeriksaan

c) Kemudahan akses masuk kendaraan bermotor menuju bandara tanpa pemeriksaan oleh petugas AVSEC

Peluang (O)

a) Pertumbuhan penumpang yang terus meningkat sehingga frekuensi penerbangan juga meningkat

b) Persaingan antara moda transportasi udara dengan tranportasi darat belum kuat, sehingga masing moda memiliki pangsa pasar tersendiri.

c) Akses menuju Bandar Udara Abdulrachman Saleh cukup mudah dan dekat dengan pusat kota Malang.

d) Penerbangan yang belum terlalu padat sehingga petugas AVSEC terhindar dari resiko kelelahan dalam pemeriksaan

Formulasi strategis berdasarkan analisis SWOT

Berdasarkan analisis SWOT, berikut didapatkan formulasi strategis yang bisa dijadikan rekomendasi untuk peningkatan pengamanan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh.

a) S – O strategis

Perlu dilakukan pemberian pendidikan bagi personel AVSEC untuk tingkat lebih lanjut. Kompetensi yang dimiliki personel keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh masih setingkat *Basic AVSEC*. Pertimbangan rekomendasi ini antara lain:

1) Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional Bab VIII disebutkan bahwa pendidikan Basic/Guard Aviation Security) bertujuan untuk membentuk kesamaptaan terhadap personel keamanan penerbangan. Jadi, personel keamanan penerbangan memerlukan pendidikan junior/*Screening Aviation Security* untuk dapat melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, barang, kargo dan pos yang diangkut pesawat udara.
2) Kenaikan jumlah penumpang perlu diimbangi dengan peningkatan kompetensi dari personel keamanan penerbangan.

b) W-O strategis

1) Berdasarkan document ICAO doc 8973, tinggi pagar pengaman bandara minimal 2.13 meter dengan kondisi sepanjang jalur pagar pengaman harus bebas dari penghalang seperti tiang listrik, pohon, kendaraan, dll. Namin jika kondisi tersebut tidak bisa diterapkan, maka ketinggian pagar harus ditingkatkan hingga 2,44 m. Pagar pengaman bandar udara Abdulrachman Saleh saat ini setinggi 1,8 meter. Oleh karena itu perlu segera direalisasikan kegiatan penambahan tinggi pagar bandar udara. Penambahan ketinggian pagar pembatas (perimeter) bandar udara perlu segera direalisasikan. Hal ini untuk meningkatkan keamanan dan kelancaran operasional bandar udara. Selain itu kondisi bandar udara yang mudah diakses oleh masyarakat umum menjadikan kebutuhan akan pagar bandar udara yang sesuai dengan standar yang ditentukan cukup mendesak.

2) Perlu dilakukan perluasan area pemeriksaan di SCP 1 dan SCP 2. Hal ini dikarenakan lay out di bandar udara Abdulrachman Saleh menyulitkan personel keamanan penerbangan untuk pemeriksaan fisik penumpang. Pemeriksaan fisik penumpang dengan menggunakan HHMD harus berada dilokasi yang jauh dari bahan logam. Jika lokasi pemeriksaan fisik penumpang terlalu dekat dengan mesin X-ray, dikhawatirkan unsur logam dalam mesin X-ray mempengaruhi proses pemeriksaan fisik penumpang.
3) Perlu dilakukan pemisahan area pemeriksaan penumpang dan kargo udara. Penggabungan area pemeriksaan dapat mengurangi kenyamanan penumpang. Selain itu pemeriksaan kargo udara membuthkan proses yang lebih panjang seperti pemeriksaan bahan yang akan dikirimkan, prosedur pengemasan, dan bahan pembungkus.
4) Permintaan jasa angkutan udara yang terus meningkat di Bandar Udara Abdulrachman Saleh sejalan dengan peningkatan jumlah pesawat yang akan mendarat di Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Kondisi ini harus diimbangi dengan ketersediaan fasilitas PKPPK. Hal ini dikarenakan maskapai penerbangan juga mempertimbangkan fasilitas PKPPK yang tersedia di bandar udara tujuan ketika akanmenentukan kebijakan pembukaan rute penerbangan. Bandar Udara Abdulrachman Saleh belum memiliki fasilitas PKPPK sendiri dan masih dibantu oleh fasilitas PKPPK milik Pangkalan Udara TNI AU. Oleh karena itu, kebutuhan akan fasilitas PKPPK di Bandar Udara Abdulrachman Saleh cukup mendesak.
5) Perlu dilakukan pemisahan antara ruang pemeriksaan fisik penumpang tertutup (body search room) dengan ruang menyusui (nursery room). Jika ditinjau dari sisi keamanan penerbangan, hal ini bertujuan untuk mempercepat proses pemeriksaan fisik penumpang yang ingin diperiksa ditempat tertutup. Jika ditinjau dari kenyamanan penumpang, peningkatan jumlah penumpang tentu akan menuntut adanya fasilitas nursery room secara khusus dan tidak mengganggu proses pemeriksaan.

c) S-T strategis

1) Pembekalan tentang pelayanan prima (*service excellent*) bagi personel keamanan penerbangan. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan bagi penumpang. Personel keamanan penerbangan tidak hanya melakukan pemeriksaan secara detil, tetapi juga tetap memberikan rasa nyaman kepada penumpang selama proses pemeriksaan. Personel keamanan

penerbangan juga harus mampu menjelaskan dengan ramah dan sopan kepada penumpang ketika mendapati penumpang tersebut membawa barang berbahaya.

2) Pemberian informasi kepada penumpang dalam bentuk banner/poster/maket yang berisi informasi barang – barang yang dilarang untuk dibawa dalam penerbangan.

d) W-T strategis

Perlu segera dibentuk pos pemeriksaan kendaraan bermotor dan SOP (standar operasional dan prosedur) pemeriksaan kendaraan bermotor. Pertimbangan rekomendasi ini antara lain:

1) lokasi bandar udara yang berada di lingkungan pangkalan udara TNI Angkatan Udara dan dekan dengan pemukiman penduduk sangat berpotensi terhadap ancaman gangguan keamanan. Sehingga pemeriksaan kendaraan bermotor yang masuk ke area sisi udara mutlak diperlukan.
2) Seiring dengan peningkatan volume penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh, maka kebutuhan akan akses kendaraan operasional maskapai penerbangan menuju sisi udara bandar udara semakin tinggi. Bandar Udara perlu memberikan fasilitas kemudahan akses kendaraan operasional menuju area sisi udara bandar udara dengan ketentuan harus melalui proses pemeriksaan personel keamanan penerbangan.

Rekomendasi Lain

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 pasal 257 dan pasal 258 dijelaskan bahwa dalam keadaan tertentu pangkalan udara dapatdigunakan bersama sebagai bandar udara. Keadaan tertentu dapat berupa terjadi bencana alam atau keadaan darurat lainnya sehingga mengakibatkan tidak berfungsinya bandar udara; atau pada daerah yang bersangkutan tidak perdapat bandar udara. Dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama berlalu ketentuan penerbangan sipil. Pengawasan dan pengendalian penggunakan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama dilaksanakan oleh otoritas bandar udara setelah mendapat persetujuan dari instansi terkait.

Berdasarkan penjelasan tersebut, Pemerintah perlu meninjau kembali mengenai penanggung jawab keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh merupakan tanggung jawab Otoritas Bandar Udara Wilayah III Surabaya, namun kondisi yang terjadi saat ini seluruh pelaksanaan pengamanan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh dibawah Pangkalan Udara TNI AU.

KESIMPULAN

1. Hal – hal yang menjadi kendala dalam pengelolaan sistem keamanan Bandar Udara Abdulrachman Saleh antara lain :

a. Keterbatasan fasilitas pemeriksaan keamanan yaitu belum ada area khusus pemeriksaan kendaraan bermotor dan pemeriksaan kargo udara, penggabungan body search room dengan nursery room. Fasilitas keselamatan penerbangan juga belum terpenuhi yaitu belum ada fasilitas PKPPK yang terpisah dengan fasilitas PKPPK milik pangkalan TNI Angkatan Udara.
b. Kompetensi personel keamanan penerbangan yang belum memenuhi ketentuan yang telah ditentukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
c. Seluruh pelaksanaan pengamanan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh dibawah kendali Pangkalan Udara TNI AU. Namun menurut Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 pasal 257 dan pasal 258 dijelaskan bahwa dalam keadaaan damai, keamanan bandar udara merupakan tanggung jawab Otoritas Bandar Udara. Dalam hal ini keamanan Bandar Udara Abdulrachman Saleh seharusnya dibawah kendali Otoritas Bandar Udara Wilayah III Surabaya.

2. Rekomendasi kebijakan dalam rangka meningkatkan kualitas keamanan Bandar Udara Abdulrachman Saleh antara lain:
   a. Peninjauan kembali mengenai penanggung jawab keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh.
   b. Perlu dilakukan pemberian pendidikan terkait keamanan penerbangan dan pelayanan prima bagi personel AVSEC untuk tingkat lebih lanjut.
   c. Peningkatan tinggi pagar pembatas bandar udara sesuai dengan document ICAO doc 8973.
   d. Pemisahan area pemeriksaan penumpang dan kargo udara.
   e. Pemisahan antara ruang pemeriksaan fisik penumpang tertutup (body search room) dengan ruang menyusui (nursery room).
   f. Pembuatan SOP (standar operasional dan prosedur) pemeriksaan kendaraan bermotor.
   g. Pendirian pos pemeriksaan kendaraan bermotor.

SARAN

Pemerintah perlu untuk segera meluruskan status penanggungjawab keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh. Selanjutnya dapat dilakukan kegiatan peningkatan kualitas dan fasilitas keamanan penerbangan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh.

DAFTAR PUSTAKA

Ainun, Y. (2012). *Abdurrahman Saleh Malang Siap Jadi Bandara Internasional*.http://regional.kompas.com/read/2012/04/10/1514507/A

bdulrahman.Saleh.Malang.Siap.Jadi.Bandara.International.*Tanggal Akses 3 Juli 2013.*

Dinas Komunikasi dan Informatika Pemerintah Kota Malang. (2011). *Sejarah Malang*.http://www.malangkota.go.id/mlg_halaman.php?id=1606071. *Tanggal Akses 3 Juli 2013*

ICAO. (2011). *Document ICAO 8973: Aviation Security Manual*. Canada

Kementerian Perhubungan. (2009). *Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta

Kementerian Perhubungan. (2013). *Peraturan Direktur 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*. Jakarta

Kementerian Perhubungan. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta

Rangkuti,F. (1997). *Analisis SWOT:Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Rangkuti,F. (2011). *SWOT Balanced Scorecard*. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta