

PENGAJIAN PENGAMANAN BANDARA FRANS KAISIEPO - BIAK

Oleh : Rosidln Samsudin, S.IP. *)

ABSTRACT

Air transportation services, security and flight safety is the main factor. Various efforts made to continually improve the level of security and safety of the flight, the good with the upgrade facilities, repair and operational management capacity building resources, human beings.

International Civil Aviation Organization (ICAO) in Annex 17 of the Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference requires that each member country is obliged to create a procedure and an action brought to prevent weapons or dangerous materials in civil aircraft.

As penjabaran standard of the above, then set the various systems and procedures of implementation in every airport and every company in the air transportation. The security of the flight center of gravity is related to passenger and goods that will leave / and transported aircraft.

Keyword : Security airport

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Program pengamanan penerbangan sipil yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Menteri Perhubungan, yang meliputi program pengamanan bandar udara dan program pengamanan perusahaan angkutan udara, antara lain meliputi petunjuk pelaksanaan dan prosedur dalam rangka keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil dari tindak gangguan melawan hukum. Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil, tujuan dari pengamanan penerbangan sipil yaitu untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, para petugas di darat, masyarakat, pesawat udara, dan instalasi di bandar udara dan tindakan melawan hukum (*act of unlawful interference*) adalah tindakan yang dikategorikan : tindakan kekerasan terhadap seseorang di atas pesawat udara dalam penerbangan yang dimungkinkan membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut; menghancurkan atau merusak pesawat udara yang akan dioperasikan sehingga menyebabkan pesawat udara tersebut tidak dapat terbang atau membahayakan keselamatan selama penerbangan; menempatkan alat atau bahan di pesawat udara dengan cara apapun sehingga pesawat udara tersebut tidak dapat terbang, rusak, hancur atau membahayakan keselamatan selama penerbangan; menghancurkan atau merusak atau mengganggu operasi fasilitas navigasi penerbangan yang berakibat membahayakan keselamatan penerbangan; komunikasi informasi palsu yang berakibat membahayakan keselamatan penerbangan dan melakukan tindakan melawan hukum yang disertai dengan menggunakan peralatan, zat atau bahan atau senjata.

Sistem pengamanan penerbangan di bandar udara merupakan upaya perlindungan terhadap operasi penerbangan sipil dari tindak gangguan melawan hukum di suatu bandar

udara yang melibatkan sumber daya manusia, fasilitas/peralatan dan prosedur yang memenuhi ketentuan/ persyaratan standar yang berlaku, Sistem pengamanan penerbangan di Indonesia merupakan pedoman umum bagi bandar udara dalam merencanakan dan melaksanakan sistem pengamanan penerbangan.

Bandar udara merupakan salah satu sub sistem dalam sistem transportasi udara mempunyai peran dan berfungsi sebagai salah satu unsur penunjang yang penting dalam pembangunan nasional disegala bidang. Oleh sebab itu, maka keamanan di bandar udara merupakan suatu syarat utama yang harus mampu diciptakan oleh penyelenggara bandar udara serta instansi terkait lainnya.

Keberhasilan penyelenggara bandara tercermin dari perhatiannya untuk fokus dan mewujudkan faktor keamanan dan keselamatan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan bagi pengguna jasa penerbangan.

Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak salah satu bandar udara di bawah pengelolaan PT. Angkasa Pura I dalam hal penanganan keamanan bandara masih kurang optimal karena masih terlihat kendaraan/orang menyeberang di landasan pacu (*runway*). Hal tersebut selain melanggar aturan juga dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan.

B. Rumusan masalah

Kecamatan bandar udara merupakan salah satu faktor penting dalam penerbangan. Apakah sistem pengamanan di Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak dari aspek SDM dan fasilitas sudah dilaksanakan sesuai prosedur.

C. Tujuan dan kegunaan penelitian

Maksud kajian ini adalah mengevaluasi sistem dan prosedur pengamanan Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak.

Tujuan kajian ini adalah untuk memberikan masukan kepada penyelenggara Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak dalam upaya meningkatkan pengamanan bandar udara.

D. Kerangka berpikir

Pola pikir pengkajian yang digunakan untuk menjelaskan permasalahan yang dibahas dalam kajian ini adalah sebagai berikut.

1. Tiga Unsur Pendekatan Penelitian

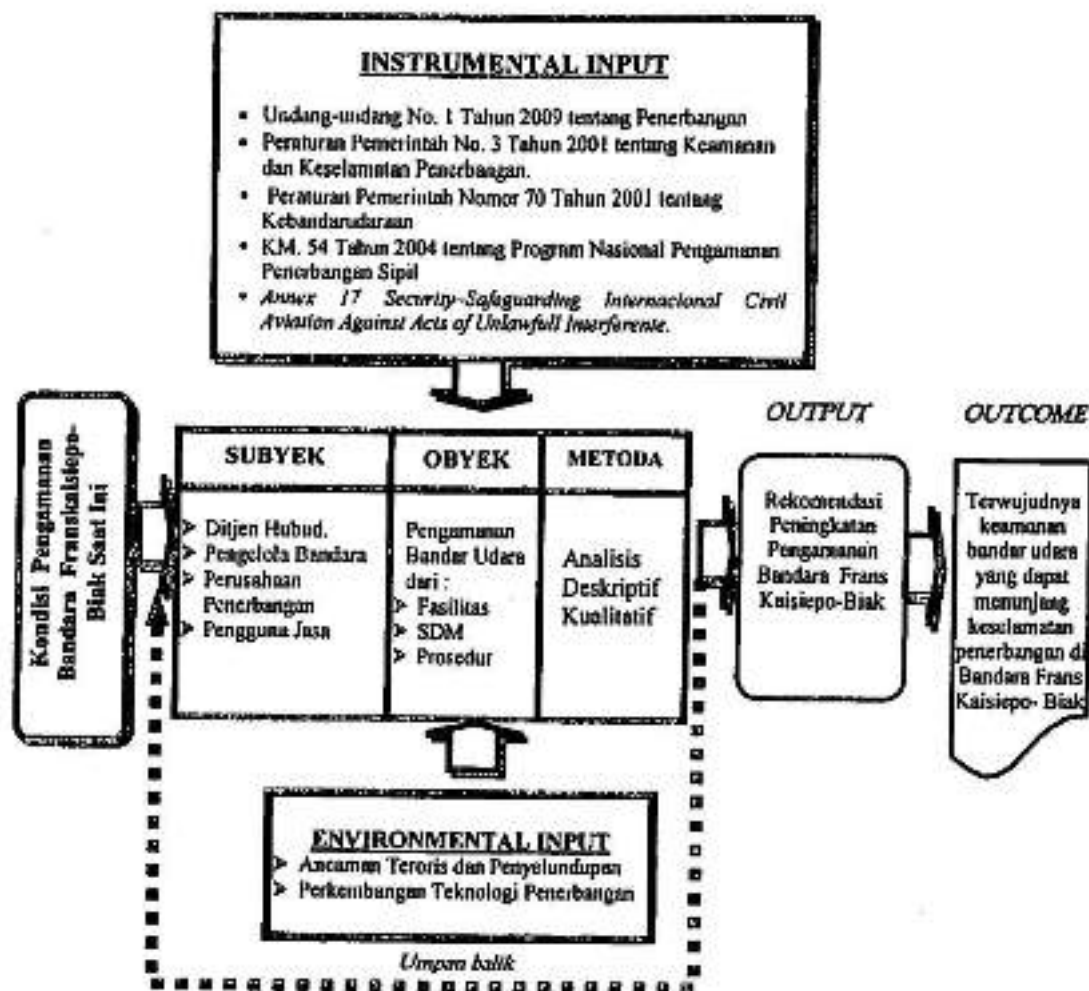
- **Subyek**, adalah merupakan unsur pelaku utama yang terlibat dalam permasalahan yang dikaji adalah penyelenggara Bandara Frans Kaisiepo-Biak.
- **Obyek**, yaitu unsur permasalahan dalam kajian ini adalah yaitu SDM, fasilitas pengamanan dan prosedur.
- **Metode**, yaitu unsur teknik yang digunakan dalam kajian ini melakukan pendekatan analisis deskriptif kualitatif.

2. Instrumental input (dasar hukum) dan pengaruh lingkungan eksternal

Selain dari ke tiga unsur pendekatan tersebut di atas, ada unsur lain yang juga dapat mempengaruhi permasalahan yang dibahas dalam studi ini, yaitu *instrumental input*, yaitu berupa ancaman teroris, penyelundupan dan perkembangan teknologi penerbangan.

3. Umpan balik (feed-back)

Umpan balik (*feed-back*) diperlukan untuk mengetahui berbagai kendala dan permasalahan yang dihadapi, sehingga proses pemecahan masalah dapat berjalan, yang selanjutnya akan didapatkan butir-butir hasil (*output* dan *outcome*) yang diharapkan dari kajian ini.



Gambar 1 : Pola Pikir

4. Hasil yang diharapkan (*output dan outcome*)

Hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah Terwujudnya keamanan bandar udara yang dapat menunjang keselamatan penerbangan di Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak.

E. METODOLOGI PENELITIAN

1. Tempat dan waktu penelitian (ruang lingkup)

Tempat penelitian di Bandar Udara Franskaisiepo-Biak dengan ruang lingkup penelitian meliputi :

- a. Inventarisasi peraturan perundang-undangan di bidang keamanan penerbangan nasional maupun internasional,
- b. Identifikasi system keamanan penerbangan sipil terhadap tindak gangguan melawan hukum di Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak;
- c. Inventarisasi jumlah personil kualifikasi SDM pengamanan Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak.
- d. Inventarisasi jumlah fasilitas dan peralatan pengamanan Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak.

e. Mengidentifikasi sistem dan prosedur pengamanan Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak.

2. Sifat penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan kualitatif deskriptif

3. Metode pengumpulan data

Pengumpulan data primer yang dibutuhkan sebagai bahan analisis diperoleh dengan pengisian kuesioner oleh responden yang menjadi obyek kajian. Selain itu melalui teknik wawancara dapat dikembangkan pertanyaan yang tidak tercantum dalam lembaran kuesioner guna memperoleh informasi tambahan yang dapat mendukung dalam analisis. Data sekunder tentang pengamanan bandar udara melalui studi literatur/kepuustakaan.

4. Metode analisis

Metode analisis yang digunakan dalam pengkajian ini adalah analisis kualitatif deskriptif dengan data dan informasi yang diperoleh dari bandar udara.

GAMBARAN UMUM

1. Dasar Hukum

a. Peraturan Internasional

- 1) *Annex 17 Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.*
- 2) *DOC 8973 Security Manual*
- 3) *Annex 18 The Safe Transport of Dangerous goods by Air*
- 4) *DOC 9284 AN/905 Technical Instructions for the safe Transport of Dangerous Goods by Air.*

b. Peraturan Nasional

- 1) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Pasal 327 ayat (1) Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan bandar udara di setiap bandar udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional. (2) Program keamanan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disahkan oleh Menteri. (3) Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap pembiayaan keamanan bandar udara.

Pasal 328 ayat (1) Setiap otoritas bandar udara bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian program keamanan bandar udara, ayat (2) Untuk melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), otoritas bandar udara membentuk komite keamanan bandar udara, ayat (3) Komite keamanan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan bandar udara.

- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan Bab II Pasal 21 huruf (a), menyatakan : Penyelenggara bandar udara umum dalam melaksanakan pembangunan bandar udara umum diwajibkan huruf (a) mentaati peraturan perundang-undangan dan ketentuan dibidang kebandarudaraan, lalu lintas angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan serta pengelolaan lingkungan.
- 4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil.

Dalam Bab I Pendahuluan, alinea kedua bahwa : Prosedur nasional pengamanan penerbangan sipil ini ditetapkan untuk memenuhi standar dan rekomendasi yang tercantum dalam annex 17 dan peraturan perundang-undangan lainnya yang terkait sesuai konvensi penerbangan sipil internasional (*ICAO Convention*).

- 5) Keputusan Menteri Perhubungan . Nomor 14 Tahun 1989 Penertiban Penumpang barang dan kargo yang di angkut pesawat udara sipil
- 6) SKEP. 12/1/1995 Surat Tanda Kecakapan Operator Peralatan *Security* dan Petugas Pemeriksaan Penumpang
- 7) SKEP. 40/1995 Juklak Keputusan Menteri Perhubungan . Nomor 14 Tahun 1989
- 8) SKEP. 275/XII/1998 Pengangkutan bahan dan atas barang berbahaya dengan pesawat udara
- 9) SKEP 293/XI/1999 Sertifikat Kecakapan Petugas Pengamanan Pengangkutan Bahan dan atas barang berbahaya dengan pesawat udara
- 10) SKEP. 100/VII/2003 Juknis Penanganan Penumpang Pesawat Udara Sipil yang membawa Senjata Api beserta Peluru dan Tata Cara Pengamanan Pengawasan Tahanan dalam Penerbangan Sipil
- 11) SKEP. 252/XII/2005 Program Nasional DIKLAT Pengamanan Penerbangan Sipil
- 12) SKEP. 253/XII/2005 Program Nasional Evaluasi Pengamanan Penerbangan Sipil (*Quality Control*)
- 13) SKEP. 43/II/2007 Penanganan Cairan Aerosol dan Gel Aerosol dan Gel yang dibawa ke dalam cabin pesawat udara pada penerbangan penerbangan internasional
- 14) SKEP. 95/IV/2008 Petunjuk Teknis Penanganan Petugas Pengamanan Dalam Penerbangan (*In-flight Security Officer Air Marshal*) Pesawat Udara Niaga Berjadwal Asing.
- 15) SKEP. 60/VIII/2008 Sertifikat Kecakapan Personil Pengamanan Penerbangan.

2. Kondisi Bandara Frans Kaisiepo-Biak

Bandara Frans Kaisiepo adalah bandar udara yang terletak di kecamatan Biak kota Kabupaten Biak Numfor, provinsi Papua. Lokasi bandar udara terletak $01^{\circ} .11'31''$ LS / $136^{\circ} .06'36''$ BT dan luas bandara 206,525 Ha. Kapasitas apron dapat didarati pesawat tipe B-747. Luas terminal penumpang 2.854 m², kapasitas : 150.000 penumpang pertahun dan terminal kargo : Luas 234 m²

a. Angkutan Udara

Pergerakan pesawat, penumpang, kargo dan pos pada Bandara Frans Kaisiepo-Biak dari tahun 2004 sampai dengan 2008 dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1
Data Pergerakan Pesawat, Penumpang dan Kargo Bandara Frans Kaisiepo-Biak Tahun 2004 – 2008

NO	URAIAN	TAHUN				
		2004	2005	2006	2007	2008
1.	Pesawat	7.957	7.068	8.712	9.029	9.695
2.	Penumpang	166.737	153.305	174.389	199.666	216.539
3.	Kargo	1.106.000	819.000	817.000	831.000	1.095.243
4.	Pos	29.000	38.000	32.000	33.000	51.015

Sumber : Bandara Frans Kaisiepo-Biak

B. Fasilitas Pengamanan Bandara Frans Kaisiepo-Biak

Fasilitas pengamanan yang dimiliki Bandara Frans Kaisiepo-Biak sampai dengan tahun 2009 dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2
Fasilitas Pengamanan Bandara Frans Kaisiepo-Biak Tahun 2009

No	Nama Peralatan	Tahun Pengadaan	Tipe Merk	Negara Pembuat	Kondisi	Penempatan	Jumlah
A. Security Equipment							
1	X-Ray	2004	Linescan/LS-215	USA	Baik	Ruang tunggu keberangkatan	1 Unit
2	X-Ray	2005	Fiscan CMEX T 100 100	China	Baik	Check in conter Domestik	1 Unit
3	WTMD	2004	PMD2	USA	Baik	Ruang tunggu keberangkatan	1 Unit
4	WTMD	2002	CEIA/EG/02 PN8HI-PE	USA	Baik	Check in Conter Domestik	1 Unit
5	HHMD	1982	JAL	Inggris	Baik	Kantor Security	1 Unit
6	HHMD	1995	OMNI	Canada	Baik	Kantor Security	1 Unit
7	HHMD	2005	GARRET	USA	Baik	Ruang tunggu keberangkatan	1 Unit
B. Kesenjataan							
1	Peletuk Gas Air Mata	1996	-	-	Baik	Posko Security	4 unit
2	Air Taser	2001	-	MX	Baik	Posko Security	5 Unit
3	Pisau Sangkur	1994	-	Indonesia	Baik	Posko Security	5 Unit
4	Borgol	1988/1991	Cuff	Taiwan	Baik	Posko Security	5 Unit
C. Fasilitas Operasi Pengamanan							
1	Mobil Patroli	2000	Toyota Kijang	Japan	Baik	Airport Security	1 Unit
2	Binocular	2001	Pegasus	Japan	Baik	Posko Security	1 Unit
3	Strapping Mesin	1997	Siparon 8661	Japan	Baik	Terminal Domestik	1 Unit
D. Fasilitas Komunikasi							
1	Handy Talky	2002	Motorola	-	Baik	Kanit Pengamanan	1 Unit
2	Radio Base	1992	Yeasu	Jerman	Baik	Posko Security	1 Unit
3	Telepon	1993	Siemens	Jerman	Baik	Posko Security	2 Unit
E. Peralatan Penanggulangan Bom							
1	Bomb Blangket	1991	-	-	Baik	Posko Security	1 Buah
2	Body Vest	1998	-	-	Baik	Posko Security	5 Unit

No	Nama Peralatan	Tahun Pengadaan	Tipe Merk	Negara Pembuat	Kondisi	Penempatan	Jumlah
3	Helmet	1998	-	-	Baik	Posko Security	1 Buah
4	Pemikul Bomb Blangket	1994	-	-	Baik	Posko Security	1 Buah
5	Pengait Bomb	1994	-	-	Baik	Posko Security	1 Buah

Sumber : Bandara Frans Kaisiepo-Biak

c. Sumber Daya (Manusia/Personil Pengamanan Bandar Udara

Sumber daya manusia/personil pengamanan pada Bandara Frans Kaisiepo-Biak dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3
Personil Pengamanan Bandara Frans Kaisiepo-Biak Tahun 2009

No	Personil				
1.	Jumlah : 41 org	Pegawai: 13 org	TNI: 8 org	Outsourcing: 10 org	BKO: 10 org
2.	Golongan/Kepangkatan	II/a:5 III/a: 1	II/b:1 III/b: -	II/c:6 III/c: -	II/d:- III/d: -
3.	Kelas Pekerjaan	14: 10 org	13:2	12:-	11 :2
4.	Pendidikan	Basic Pam 7 org	Junior Avsec 8 org	Senior Avsec 4 org	D.II -
5.	Sistem	a. Shift :3	b. Regu : 3	c. Masing -masing Regu : 9 orang	
6.	Pos Jaga	Pam Avsec, Outsourcing, BKO TNI			AU
		a. Pos I : 3/1/2		e. Pos V : -	
		b. Pos II :3/1		f. Pos VI : -	
		c. Pos III: -		g. Pos VII :-	
		d. Pos IV : 1		H Pos VIII: -	

Sumber : Bandara Frans Kaisiepo-Biak

d. Opini Operator penerbangan

Opini perusahaan penerbangan terhadap pelayanan pengamanan Bandara Frans Kaisiepo-Biak dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4
Opini Operator Penerbangan Di Bandara Frans Kaisiepo-Biak Tahun 2009

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		PT. GARUDA INDONESIA	PT. MERPATI NUSANTARA
1	Dari pengalaman Saudara, apakah pernah ada kasus/ peristiwa yang dapat mengganggu keamanan penerbangan? Kalau ada mohon sebutkan?	<ul style="list-style-type: none"> Banyaknya kendaraan/ orang menyeberang <i>runway</i> Jalan menuju gudang kargo melewati <i>atr side</i>. Pernah <i>Glide Slope V/5</i> tetapi tidak diinformasikan 	Belum pernah

NO	PERTANYAAN	JAWABAN	
		PT. GARUDA INDONESIA	PT. MERPATI NUSANTARA
		<p>kepada penerbang kami.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pernah <i>runway light (out of light)</i> tapi tidak diinformasikan kepada penerbang kami. • Gudang kargo dan <i>VIP Room</i> tidak ada <i>X-Ray</i>. 	
2	Tindakan apa yang Saudara lakukan bila terjadi pelanggaran terhadap keamanan penerbangan	<ul style="list-style-type: none"> • Laporkan pada instansi yang terkait. • Mencegah agar tidak terjadi risiko yang lebih berbahaya. • Bahan rapat pada saat koordinasi <i>meeting</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Melaporkan kejadian ke <i>district manager MNA</i>. • Melaporkan kejadian tersebut ke <i>Aviation Safety Division MNA</i>. • Koordinasi dengan <i>security bandara</i> dan pihak-pihak terkait.
3	Hambatan apa yang dijumpai dalam pelaksanaan pengamanan di pesawat yang berkaitan dengan SDM/penumpang, fasilitas, dan prosedur? Mohon sebutkan dan jelaskan	<ul style="list-style-type: none"> • Fasilitas <i>X-Ray</i>, baik di kargo ataupun di <i>VIP Room</i> tidak ada. • Para <i>protocol/petugas</i> yang membawa senpi dapat masuk ke <i>apron</i>. • Tidak sterilnya ruang tunggu keberangkatan. • Porter dapat masuk ke <i>check-in counter</i>. 	Hambatan tidak ada, namun kami selalu melaksanakan tugas/prosedur sesuai dengan pengamanan penerbangan yang dikeluarkan oleh <i>ICAO, IATA</i> maupun <i>Merpati Aviation Security Manual</i> .
4	Internal Audit keamanan dilaksanakan berapa kali? Item-item apa saja yang di periksa	<ul style="list-style-type: none"> • Audit dari bandara 1 kali/tahun • Audit dari bandara 1 kali/tahun 	1 (satu) bulan sekali mencakup : <ul style="list-style-type: none"> • Mobil operasional yang beroperasi khusus di <i>apron</i>. • Tabung Pemadam Gerobak bagasi & kargo
5	Mohon saran Saudara	<ul style="list-style-type: none"> • Agar dilengkapi <i>X-Ray</i> di gudang kargo dan di <i>VIP Room</i>. • Menutup akses ke gudang kargo melalui <i>air side</i> • Ruang tunggu harus steril • Agar protokol atau petugas lainnya yang tidak punya ID tidak mendekati ke pesawat Garuda. • Agar petugas <i>ATC</i> informatif terhadap penerbang. • Agar petugas <i>Meteo</i> dapat <i>stand by</i> selama <i>operating hours</i>. 	Sterilisasi di lingkungan khusus Bandara Frans Kaisiepo-Biak belum memadai sehingga dapat mengganggu keamanan penerbangan. Masih ada masyarakat berkeliaran di sekitar landasan pacu, fasilitas pagar tidak memadai.

3. Prosedur Pengamanan Bandar Udara

Prosedur keamanan dan pengamanan yang diberlakukan di Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak mengacu kepada ketentuan internasional yang diatur oleh ICAO dalam Annex 17 tentang *Security* dan *Document-8973* tentang *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* dan ketentuan nasional, 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.

Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak telah memiliki Standar Operasi Prosedur Pengamanan Bandara sebagai berikut :

a. Pengecekan Tiket dan Pas Bandara

- 1) Memeriksa tiket calon penumpang yang akan masuk ke *area check in*.
- 2) Memeriksa dan mencocokkan pas bandara dengan pemakai sesuai daerah kerja yang tercantum di pas.
- 3) Mengarahkan orang yang akan masuk untuk memeriksa bawaannya ke dalam *x ray*.
- 4) Melarang orang yang akan masuk tanpa memiliki dokumen yang syah (tiket/pas bandara).

b. Pengatur Bagasi

- 1) Mengatur jarak tas / bagasi / barang yang lain yang akan di *x-ray*.
- 2) Memosisikan Barang sesuai dengan arah sinaran *x-ray* sehingga menghasilkan tampilan gambar yang jelas.

c. Pengatur Flow Penumpang

- 1) Mengatur jarak penumpang yang masuk WTMD agar tidak mengganggu proses *body search*.
- 2) Mempersiapkan keranjang dan meminta penumpang untuk mengeluarkan barang bawaan berupa metal ke dalam keranjang sehingga mempermudah proses pemeriksaan.

d. X-Ray Operator

- 1) Mengartikan tampilan gambar, sehingga bisa memastikan bahwa barang tersebut tidak membahayakan keselamatan penerbangan.
- 2) Menginformasikan posisi barang yang dicurigai untuk diperiksa kepada petugas *manual search*.
- 3) Melaporkan kepada komandan regu/Komandan Jaga apabila ditemukan barang/bahan yang membahayakan keselamatan penerbangan.

e. Body search

- 1) Memeriksa penumpang dengan menggunakan alat bantu *hand held metal* detektor sesuai *Standard Operasi Prosedure (SOP)*.
- 2) Menemukan penyebab alarm pada alat WTMD.
- 3) Memastikan penumpang tidak membawa bahan/barang yang membahayakan keselamatan penerbangan di badannya.
- 4) Membantu petugas pemeriksa ticket dalam pengawasan orang yang akan masuk *area check in (fungsi back up)*.

- 5) Melaporkan kepada Komandan Regu/Komandan Jaga apabila ditemukan barang/bahan yang membahayakan keselamatan penerbangan.
- 6) Sesuai dengan KM 54 Tahun 2004 bahwa setiap 10 orang masuk melalui WTMD tidak menimbulkan alarm maka dilakukan pemeriksaan terhadap orang yang terakhir masuk (*Random Check 10%*).

f. Pemeriksa Bagasi (Manual)

- 1) Mencari barang yang dicurigai oleh operator *X-Ray*.
- 2) Memeriksa barang / bagasi / tas sesuai dengan teknik pemeriksaan manual.
- 3) Melaksanakan pemeriksaan random 10 % sesuai dengan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil (KM 54 tahun 2004).
- 4) Memastikan penumpang tidak membawa barang/bahan yang membahayakan keselamatan penerbangan di dalam tasnya.
- 5) Melaporkan kepada Komandan Regu/Komandan Jaga apabila ditemukan barang/bahan yang membahayakan keselamatan penerbangan.

g. Pelabelan *Security Checked*

Memberi label pada bagasi yang sudah di *X-Ray* pada lipatan tas atau posisi melintang sehingga dapat terlihat apabila tas tersebut dibuka.

h. Komandan Regu

- 1) Bertanggung jawab terhadap pelaksanaan tugas pada masing-masing *Security Check Point (SCP)* yang menjadi tanggung jawabnya.
- 2) Memastikan bahwa peralatan operasional siap untuk di operasikan.
- 3) Melaporkan kepada Komandan Jaga bila terdapat kendala baik pada peralatan maupun SDM.
- 4) Memastikan pemeriksaan secara *random* tetap dilaksanakan.
- 5) Memastikan ada pergantian setiap 40 " pada Operator *X-Ray*.
- 6) Mengawasi apakah pelaksanaan tugas masing-masing personil sudah benar atau tidak.
- 7) Melaporkan pada Komandan Jaga bila terjadi sesuatu terhadap calon penumpang/barang yang butuh penanganan segera.

i. Komandan Jaga

- 1) Bertanggung jawab terhadap pelaksanaan dinas pada *shift* yang sampai dengan serah terima tugas pengamanan dengan *shift* lainnya.
- 2) Bertanggung jawab dalam penempatan posisi personil pada masing -masing pos.
- 3) Memimpin apel dan memberi arahan dalam persiapan tugas.
- 4) Memastikan semua peralatan siap dan laik operasional.
- 5) Melaporkan ke unit teknik bila ada peralatan *Security Check Point (SCP)* yang mengalami kerusakan.
- 6) Berkoordinasi dengan *shift-shift* terkait bila dianggap perlu guna menunjang kelancaran tugas operasional.
- 7) Melaporkan semua kejadian dalam pelaksanaan tugas langsung ke Asisten Manager Keselamatan dan Kemanan dalam kesempatan pertama.

j. Pos Samping PKP-PK (*Access Masuk Ke Air Side*)

Tugas dan Tanggung Jawab :

- 1) Memberhentikan, mengidentifikasi dan memeriksa setiap orang dan kendaraan masuk ke sisi udara/*air side*:

- a) Memeriksa orang dan kendaraan apakah ada pas masuk bandara (sesuai pembawa/pemilik, sesuai area yang diijinkan yaitu area A,X atau temporary NPA dan sesuai masa berlakunya);
 - b) Memeriksa orang dengan HHMD dari barang-barang yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan (*senjata api/tajam/mainan/benda yang dapat digunakan sebagai senjata/rangkaian bom maupun Dangerous Goods dll*);
 - c) Memeriksa dalam kendaraan dari barang berbahaya sesuai item b;
 - d) Memeriksa bawah kendaraan dari barang berbahaya sesuai item b dengan menggunakan *under mirror*;
 - e) Apabila ditemukan item 2, diproses dan dicatat sesuai ketentuan dan tidak diijinkan masuk;
- 2) Hanya penumpang yang sakit kritis dan paramedisnya yang dilengkapi dokumen dapat diijinkan berangkat melalui *airside* dan kepada yang bersangkutan tetap diperiksa dengan standart (*manual/dengan HHMD*) tetapi para medis dan *air crew* dengan barang bawaannya berangkat seperti penumpang dan barang melalui *Security Check Point (SCP)* terminal keberangkatan. (*Prosedure Normal*).
 - 3) Mengatasi, mencatat dalam buku journal dan melaporkan setiap kejadian dan peristiwa yang mengganggu/mengancam keamanan, ketertiban, kenyamanan, dan kelancaran di kawasan pos penjagaan dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan tugas kepada Komandan Jaga;
 - 4) Melarang selain petugas keamanan berada di pos jaga tanpa ijin Komandan Jaga, selalu siap siaga dan selama melaksanakan tugas jaga tidak membuka pakaian uniform;
 - 5) Melaksanakan tugas maupun perintah dinas tambahan melalui pimpinan dan tidak meninggalkan tugas sebelum ada pengganti atau ada perintah lain dari Komandan Jaga serta melaksanakan serah terima tugas;
 - 6) Menerima laporan dari siapapun untuk ditindak lanjuti.
 - 7) Mengamankan, merawat dan bertanggung jawab terhadap inventaris pos serta mencatat perkembangannya dalam buku inventaris begitu pula menjaga kerapian/kebersihan pos jaga.

k. Kargo

Tugas dan tanggung jawab :

- 1) Petugas selalu bersikap ramah, sopan, simpatik tetapi tidak meninggalkan ketegasan sebagai seorang *security* dan bertindak secara konsisten dalam melaksanakan tugas .
- 2) Melakukan pengawasan, pemantauan dan mengidentifikasi setiap pergerakan orang, kendaraan dan barang dikawasan pantau pos maupun dalam gedung kargo dan menginformasikan kepada Komandan Jaga apabila ada hal-hal yang mencurigakan diluar jangkauan;
- 3) Memberhentikan, menangkap dan memeriksa serta menindak awal setiap pelanggar/orang yang mencurigakan dikawasan pantau pos dengan berkoordinasi dengan petugas Patroli/ Posko;
- 4) Memberhentikan setiap orang dan kendaraan untuk diperiksa kebenaran/ kepemilikan pas masuk bandara di pos pantau.

- 5) Mengatasi dan melaporkan setiap kejadian dan peristiwa yang mengganggu dan mengancam keamanan, ketertiban, kenyamanan, dan kelancaran kawasan pantau dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan tugas kepada Komandan Jaga serta melaksanakan serah terima tugas;
- 6) Selalu siap siaga melaksanakan tugas dan perintah dinas tambahan melalui Komandan Jaga, tidak membuka uniform dan meninggalkan tugas sebelum ada pengganti atau ijin dari komandan regu.
- 7) Membuat laporan terkait tugas pengamanan yang dilakukan dan diserahterimakan kepada petugas jaga selanjutnya.
- 8) Bertanggung jawab terhadap keamanan perawatan inventaris dinas.

l. Patroli

Tugas dan Tanggung Jawab Petugas :

- 1) Petugas selalu bersikap ramah, sopan, simpati tetapi tidak meninggalkan ketegasan sebagai seorang *security* dan bertindak secara konsisten dalam melaksanakan tugas .
- 2) Mengadakan pengawasan, pengamatan, mengatasi dan menindak awal dalam rangka menjaga kestabilan, keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di lingkungan *airside & landside* kawasan bandara, perumahan dan pemukiman di sepanjang pagar bandara;
- 3) Mewaspada dan memeriksa orang yang bertindak ragu-ragu, bingung dan mencurigakan maupun orang yang terlihat gila di kawasan bandara;
- 4) Melaksanakan patroli setiap 1 (satu) jam/sekali dan waktu-waktu yang dianggap perlu.
- 5) Tidak mengizinkan orang yang tidak berkepentingan di dalam mobil patroli tidak membuka uniform, tidak meninggalkan tempat tugas bila tidak ada pengganti atau ada ijin dari Komandan Regu (*mentaati jam kerja /dinas*) dan melaksanakan serah terima tugas;
- 6) Selalu siap siaga melaksanakan tugas dan perintah dinas tambahan melalui Komandan Jaga .
- 7) Bertanggung jawab terhadap keamanan dan perawatan inventaris dan kebersihan & kerapiannya kendaraan patroli

m. Pos Gedung Administrasi

Tugas dan Kewajiban Petugas :

- 1) Petugas selalu bersikap ramah, sopan, simpati tetapi tidak meninggalkan ketegasan sebagai seorang *security* dan bertindak konsisten dalam melaksanakan tugas.
- 2) Menanyakan/mengarahkan tamu sesuai kantor/ruangan yang dituju dan mewaspada tamu yang terlihat bingung/ ragu/mencurigakan dengan menanyakan tujuan (kemana dan apa keperluan) kalau tidak ada keperluan/tujuan di catat (nama/alamat /tlp sesuai KTP/ identitas diri yang dipinjam) serta meminta untuk meninggalkan perkantoran serta diawasi terus sampai keluar dari perkantoran;
- 3) Mencatat semua tamu/customer yang akan masuk perkantoran (nama, alamat, telp sesuai KTP/identitas diri) dan meminta KTP/ kartu identitas diri untuk ditinggal dan diganti dengan kartu tamu;
- 4) Memeriksa dan mencatat barang dinas keluar (nama pembawa/ dinas/barang yang dibawa dan keperluannya serta waktu/jam);

- 5) Mengatasi menindak awal dan mencatat dalam *Log Book* setiap kejadian menonjol yang mengganggu, mengancam keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di kawasan perkantoran cabang serta melapor kepada Komandan Jaga;
 - 6) Mengadakan patroli setiap 2 (dua) jam sekali dengan melarang orang berjualan di kawasan perkantoran serta melarang orang parkir sembarangan;
 - 7) Tidak meninggalkan tempat tugas bila tidak ada pengganti/ijin dari Komandan Jaga (mentaati jam kerja/dinas) dan melaksanakan serah terima tugas;
 - 8) Selalu siap siaga melakukan tugas maupun perintah dinas tambahan melalui Komandan Jaga dan melarang selain petugas berada di pos serta tidak membuka uniform;
 - 9) Bertanggung jawab terhadap keamanan dan perawatan peralatan inventaris serta kebersihan & kerapian Pos.
- n. **Patroli Apron**
- Tugas dan Kewajiban Petugas :**
- 1) Petugas selalu bersikap ramah, sopan, simpatik tetapi tidak meninggalkan ketegasan sebagai seorang *security* dan bertindak konsisten dalam melaksanakan tugas.
 - 2) Setiap mengawali dinas *shift* segera melaksanakan patroli awal dalam melaksanakan tugas terhadap pengawasan, pengamatan, mengatasi dan menindak awal dalam rangka menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di kawasan apron serta melapor Komandan Jaga dan mencatat dalam buku jurnal (*Log Book*) apabila ada kegiatan yang menonjol;
 - 3) Menindak bila ada informasi/melihat/mendapati dalam pengawasan/pantauan:
 - a) Bagasi / cargo yang tidak di kawal;
 - b) Di stop dan di minta ada pengawalan serta ditunggu sampai ada pengawalan serta di catat dalam buku pelanggaran dan *Log Book*;
 - c) Penumpang pesawat dari terminal/pesawat ke pesawat/ terminal tidak ada yang mengawasi ;
 - d) Catat nama operator, *ground handling* nomor lambung pesawat dan waktu kejadian (jam);
 - e) Penumpang pesawat yang keluar dari rombongan yang akan ke pesawat/terminal ;
 - f) Di berhentikan, dicatat dan di laporkan *ground handling* (nama *pax/operator/nomor* lambung pesawat) dan kalau perlu di tahan;
 - g) Orang yang mencurigakan/tidak mengenal daerah bandara;
 - h) Di periksa/di tanya siapa dan ada keperluan apa dengan keberadaannya di apron;
 - i) Orang yang menerobos pagar perimeter ;
 - j) Menangkap dan memproses lanjut;
 - k) Orang yang tidak di kenal mendekat ke pesawat;
 - l) Menangkap dan memeriksa siapa yang bersangkutan dan apa maksudnya;
 - m) Pesawat yang tidak terlihat pergerakan orang, pintu terbuka dan tangga menempel di pesawat;

- n) Hubungi operator yang bersangkutan atau *Ground Handling Airlines* tersebut, yang sebelumnya di yakinkan bahwa dalam pesawat tidak ada orang dan catat dalam *Log Book* dan laporkan kepada Komandan Jaga;
 - o) Kendaraan kecepatan melebihi ketentuan;
 - p) Hentikan kendaraan tersebut dan ingatkan bahwa telah melanggar ketentuan, dan beri bukti pelanggaran untuk di teruskan kepada Komandan Jaga dan pemeriksa & penyidik;
- 4) Selalu siap siaga melaksanakan tugas dan perintah dinas tambahan melalui Komandan Jaga, tidak membuka uniform, tidak meninggalkan tempat tugas tanpa ijin Komandan Jaga dan melaksanakan serah terima tugas selalu *stand by* radio HT agar hubungan komunikasi tetap ada serta selalu informasi posisi;
- 5) Patroli dilaksanakan 2 (dua) jam sekali, dan waktu lain yang dianggap perlu, serta bila dimungkinkan berhenti disuatu tempat yang sering terjadi pelanggaran;
- o. Pos Access Baggage Make Up**
Tugas dan Tanggung Jawab :
- 1) Petugas selalu bersikap ramah, sopan, simpatik tetapi tidak meninggalkan ketegasan sebagai seorang *security* dan bertindak secara konsisten dalam melaksanakan tugas.
 - 2) Mengawasi, mengidentifikasi dan memeriksa setiap orang keluar masuk ke sisi udara/air side antara lain dengan :
 - a) Memeriksa orang apakah ada Pas masuk bandara (sesuai pembawa/pemilik, sesuai *area* yang diijinkan yaitu *area A,X* atau temporary NPA dan sesuai masa berlakunya);
 - b) Memeriksa orang yang masuk ke area sisi udara/air side dari barang-barang yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan (senjata api/tajam/mainan/benda yang dapat digunakan sebagai senjata/rangkaian bom maupun *Dangerous Goods* dll);
 - c) Mengawasi orang yang masuk atau bekerja di area sisi udara/air side untuk tidak merokok.
 - d) Apabila ditemukan item a dan b, diproses dan dicatat sesuai ketentuan dan tidak diijinkan masuk;
 - 3) Mengatasi menindak awal dan mencatat dalam *Log Book* setiap kejadian menonjol yang mengganggu, mengancam keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di kawasan perkantoran cabang serta melapor kepada Komandan Jaga;
 - 4) Tidak meninggalkan tempat tugas bila tidak ada pengganti / ijin dari Komandan Jaga (mentaati jam kerja/dinas) dan melaksanakan serah terima tugas;
 - 5) Selalu siap siaga melakukan tugas maupun perintah dinas tambahan melalui Komandan Jaga dan melarang selain petugas berada di pos serta tidak membuka uniform;
- p. Pos Kedatangan**
Tugas dan Tanggung Jawab :
- 1) Melarang orang yang tidak berkepentingan masuk ke area kedatangan kecuali dengan pas NPA bagi yang diijinkan;
 - 2) Mengawasi dan mengidentifikasi setiap orang yang akan masuk ke area kedatangan;

- 3) Selalu menjaga pintu ke arah *air side* tetap terkunci, apabila pesawat turun baru dibuka;
- 4) Mengatasi menindak awal dan mencatat dalam Log Book setiap kejadian menonjol yang mengganggu, mengancam keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di kawasan perkantoran cabang serta melapor kepada Komandan Jaga;
- 5) Tidak meninggalkan tempat tugas bila tidak ada pengganti / ijin dari Komandan Jaga (*mentaati jam kerja/dinas*) dan melaksanakan serah terima tugas;
- 6) Selalu siap siaga melakukan tugas maupun perintah dinas tambahan melalui Komandan Jaga dan melarang selain petugas berada di pos serta tidak membuka uniform;

q. Pos Runway 11

Tugas dan Tanggung Jawab

- 1) Melakukan pengamanan dan pengawasan terhadap fasilitas keselamatan penerbangan.
- 2) Melakukan pengamanan *area runway 11* dari gangguan keamanan dan kegiatan masyarakat yang melintas pada *runway 11* agar tidak mengganggu keselamatan penerbangan.
- 3) Melakukan *Walking Patrol* mengecek fasilitas yang berada pada area pengawasan pos *runway 11*.
- 4) Melaporkan kepada Posko *security* terkait temuan kejadian untuk proses lebih lanjut.
- 5) Melaporkan minimal 2 jam satu kali kepada posko *security* terkait tugas penjagaan pada pos *runway 11*.
- 6) Membuat laporan tugas penjagaan pada akhir jam tugas dan melimpahkan kepada petugas jaga selanjutnya.

r. Pos Runway 29

Tugas dan Tanggung Jawab

- 1) Melakukan pengamanan dan pengawasan terhadap fasilitas keselamatan penerbangan.
- 2) Melakukan pengamanan *area runway 11* dari gangguan keamanan dan kegiatan masyarakat yang melintas pada *runway 11* agar tidak mengganggu keselamatan penerbangan.
- 3) Melakukan *Walking Patrol* mengecek fasilitas yang berada pada area pengawasan pos *runway 11*.
- 4) Melaporkan kepada Posko *security* terkait temuan kejadian untuk proses lebih lanjut.
- 5) Melaporkan minimal 2 jam satu kali kepada posko *security* terkait tugas penjagaan pada pos *runway 11*.
- 6) Membuat laporan tugas penjagaan pada akhir jam tugas dan melimpahkan kepada petugas jaga selanjutnya.

s. Penanganan Liquids , Aerosol & Gels Pada Pesawat Udara Sipil

- 1) Tindakan Penanganan LAGs Yang Dibawa Ke *Compartement* Pesawat (*Check In Baggage*)
 - a) Semua jenis LAGs yang dibawa oleh penumpang pesawat udara sipil internasional hanya diizinkan dengan volume 100 ml per *container*, LAGs

- yang dibawa dengan ukuran *container* melebihi 100 ml/kontainer dan walaupun jumlah isinya kurang dari 100 ml tidak di izinkan.
- b) *Container* yang dimaksud harus ditempatkan kedalam plastik transparan ukuran 20 cm x 20 cm yang mudah ditutup kembali (*Resealable*) dan mudah dilihat (*Visible*) dengan isi maksimal tidak melobihi 450 ml per plastik transparan.
 - c) Plastik transparan yang telah terisi LAGs harus ditunjukkan terpisah di *Screening Check Point (SCP 2)* dan hanya di izinkan satu plastik transparan (20cm x 20 cm) per penumpang.
 - d) Pengecualian untuk makanan bayi (dibuktikan dengan adanya bayi yang memerlukan susu), obat - obatan (ada yang sakit) dan makanan keperluan diet.
 - e) Dalam kasus penumpang membawa LAGs melebihi kapasitas yang diperbolehkan yaitu 100ml/container atau melebihi 1 liter per tas transparan maka LAGs tersebut harus ditangani menjadi barang bagasi (*Hold Baggage*).
- 2) Penanggung Jawab Penyediaan Tas Transparan Yang Bisa Ditutup.
- a) PT Angkasa Pura 1 (Persero) sebagai penyelenggara bandara bertanggung jawab terhadap penyediaan tas transparan 20cm x 20 cm sebagai tempat LAGs penumpang dan tersedia didepan *Screening Check Point 2* sebelum *Boarding lounge*.
 - b) Untuk LAGs yang dijual oleh *Duty Free*, maka yang bertanggung jawab dalam penyediaan plastik transparan adalah pihak *Duty Free* itu sendiri.
- 3) Procedure Penanganan *Liquids, Aerosol & Gels (LAGs)*
- a) Pada saat penumpang memasuki SCPI Pada *chek-in area* para petugas *Aviation Security* harus menanyakan kepada para penumpang apakah mereka membawa LAGs atau tidak di dalam tasnya, jika ada agar diinstruksikan untuk disimpan kedalam *Hold Baggage*.
 - b) LAGs yang dibawa oleh penumpang harus di *x-ray* oleh petugas yang bersertifikat.
 - c) Pada saat sebelum penumpang memasuki SCP 2 (menuju *Boarding Lounge*) petugas *Aviation Security* juga harus menanyakan kepada penumpang, apakah mereka membawa LAGs di dalam tas bawannya (*Hand Carry*).
 - d) Dalam kasus penumpang menyatakan membawa LAGs di dalam *hand carry* Petugas *Aviation Security* melakukan tindakan sebagai berikut :
 - Menginstruksikan kepada para penumpang untuk memasukkan LAGs-nya kedalam tas transparan 20cm x 20 cm yang telah disediakan di depan SCP2 dengan volume 100 ml/kontainer atau tidak lebih dari 450 ml per tas transparan.
 - LAGs yang sudah di masukkan kedalam transparan bag, diperiksa terpisah dari tas bawaan (*hand carry*) penumpang melalui pemeriksaan *x-ray*.
 - Jika setelah memasuki pemeriksaan *x-ray* masih terdapat LAGs di dalam tas penumpang tersebut maka LAGs tersebut wajib di sita.

- 4) Untuk LAGs yang dibeli dari *Duty Free*, prosedur yang di berlakukan adalah LAGs tersebut diberikan kepada penumpang setelah pemeriksaan di SCP 2 (*Boarding Lounge*) oleh petugas *Duty Free* itu sendiri.
- 5) LAGs yang dibawa oleh penumpang transit yang berasal dari *connecting flight* maka LAGs tersebut menjadi tanggung jawab *airline* yang mengangkut.

PEMBAHASAN

Bandar udara merupakan prasarana angkutan udara yang terkait erat dengan sistem pengoperasian angkutan udara baik dalam aspek ketersediaan kelayakan fasilitas serta peralatan maupun dalam aspek pengaturannya.

Pelayanan angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan faktor utama. Berbagai upaya terus dilakukan untuk meningkatkan tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan tersebut, baik dengan peningkatan kemampuan fasilitas, perbaikan manajemen operasional maupun peningkatan kemampuan sumber daya manusianya.

Keberhasilan bandar udara dalam melakukan fungsi dan perannya adalah tergantung dari sejauhmana bandar udara tersebut dapat dengan baik mendukung seluruh pengoperasian angkutan udara untuk memenuhi tuntutan pengguna jasa.

Dewasa ini peran bandar udara semakin besar, karena bukan hanya sebagai tempat turun naiknya pesawat dan penumpang akan tetapi mempunyai peranan ganda di mana bandar udara merupakan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas ekonomi dan sosial. Dengan semakin padatnya kegiatan di bandar udara, maka akan mengundang kerawanan sosial, sehingga bandar udara perlu meningkatkan keamanan dan ketertiban di wilayah bandar udara.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dalam Annex 17 tentang *Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* mensyaratkan bahwa setiap negara anggota berkewajiban untuk menciptakan suatu prosedur dan melakukan tindakan untuk mencegah dibawanya senjata atau bahan berbahaya ke dalam pesawat udara sipil.

Sebagai penjabaran dari standar tersebut di atas, maka ditetapkan berbagai sistem dan prosedur pelaksanaannya di setiap bandar udara dan pada setiap perusahaan angkutan udara. Titik berat pengamanan penerbangan adalah yang berkaitan dengan penumpang dan barang yang akan berangkat/diangkut dan pesawat terbang.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sebagai organisasi pemerintah yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan pengamanan penerbangan sipil di Indonesia, telah menetapkan Standar Nasional Indonesia "Pemeriksaan penumpang dan barang yang diangkut pesawat udara di bandar udara" disusun dengan maksud untuk memberikan pedoman dalam melakukan pemeriksaan penumpang dan barang yang diangkut pesawat udara sipil di bandar udara.

1. Fasilitas

Setiap bandar udara harus memiliki peraturan tentang pengamanan bandar udara yang didalamnya terdapat beberapa prosedur yang harus dilaksanakan serta peralatan untuk menunjang operasi pelayanan pemeriksaan. Penyediaan fasilitas dimaksudkan agar pelayanan khususnya pemeriksaan penumpang dan barang/kargo dapat berjalan dengan lancar serta untuk mencegah terjadinya tindakan ancaman melawan hukum.

Peralatan pengamanan bandara, adalah fasilitas yang digunakan untuk pengamanan baik yang berfungsi sebagai alat bantu personil pengamanan bandara dalam melaksanakan pemeriksaan calon penumpang pesawat udara termasuk barang bawaannya (cabin, bagasi dan kargo) dengan cepat tanpa membuka kemasannya. Pemeriksaan secara fisik dengan membuka kemasan hanya akan dilakukan terhadap barang bawaan yang diindikasikan berisi benda yang membahayakan dalam penerbangan maupun meningkatkan keamanan kawasan bandar udara.

Fasilitas/peralatan pengamanan bandar udara yang dimiliki Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak antara lain :

a. *Security Equipment*

- 1) Peralatan *x-ray* ialah 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. Jumlah *x-ray* di Bandara Frans Kaisiepo-Biak sebanyak 2 unit dan ditempatkan *check-in counter* dan ruang tunggu keberangkatan.
- 2) Peralatan *Walk Trough Metal Detector (WTMD)* ialah 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. Jumlah peralatan WTMD sebanyak 2 unit ditempatkan di ruang tunggu dan *check-in counter*.
- 3) *Hand Held Metal Detector (HHMD)* adalah 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. Peralatan HHMD sebanyak 3 unit ditempatkan di ruang tunggu keberangkatan 1 unit dan 2 unit di kantor *security*.

b. Kesenjataan

- 1) Pelecut Gas Air Mata sebanyak 4 unit penempatan di posko *security*.
- 2) Air Taser sebanyak 5 unit penempatan di posko *security*
- 3) Pisau Sangkur sebanyak 5 unit penempatan di posko *security*.
- 4) Borgol sebanyak 5 unit penempatan di posko *security*.

c. Fasilitas Operasi Penerbangan

- 1) Mobil Patroli sebanyak 1 unit di *Airport security*
- 2) Binocular sebanyak 1 unit di posko *security*
- 3) Strapping Mesin sebanyak 1 unit di terminal domestik

d. Fasilitas Komunikasi

- 1) *Handy Talky* sebanyak 1 unit penempatan di kepala unit pengamanan.
- 2) Radio Base sebanyak 1 unit penempatan di posko *security*
- 3) Telepon sebanyak 2 unit penempatan di posko *security*

e. Peralatan Penanggulangan Bom

- 1) *Bomb Blangket* sebanyak 1 unit penempatan di posko *security*.
- 2) *Body Vest* sebanyak 5 unit penempatan di posko *security*.
- 3) Helmet sebanyak 1 unit penempatan di posko *security*.
- 4) Pemikul Bomb Blangket sebanyak 1 unit penempatan di posko *security*.
- 5) Pengait Bomb sebanyak 1 unit penempatan di posko *security*.

Fasilitas pengamanan yang dimiliki Bandara Frans Kaisiepo-Biak saat ini masih perlu ditingkatkan atau penambahan peralatan *security* seperti peralatan *X-Ray* untuk gudang kargo dan *VIP Room*.

2. Sumber Daya manusia/Personil Pengamanan Bandara

Setiap penyelenggara bandar udara wajib mempekerjakan personil pengoperasian bandar udara yang memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kualifikasi dan kompetensi personil pengoperasian bandar udara dibuktikan dengan Sertifikat Tanda Kecakapan Personil (STKP/SKP) yang masih berlaku. STKP/SKP ini harus dibawa setiap menjalankan kegiatannya dan dapat ditunjukkan setiap kali dilakukan inspeksi.

Untuk mendapatkan STKP/SKP, seseorang harus mengikuti diklat, sesuai dengan kompetensi yang ingin dimiliki, yang diselenggarakan oleh Pusdiklat Perhubungan Udara di seluruh Indonesia, Ditjen Perhubungan Udara atau Badan Hukum Indonesia yang telah mendapatkan otorisasi untuk menyelenggarakan Diklat yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Udara. Setelah mengikuti Diklat, seseorang harus diuji kompetensi dan ketrampilannya oleh Tim Ditjen Perhubungan Udara. Bagi peserta yang memenuhi syarat akan diterbitkan STKP/SKP.

Personil Dinas Pengamanan Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak 41 orang terdiri dari 13 orang pegawai, 8 orang TNI, *Outsourcing* 10 orang dan BKO berjumlah 10 orang.

Personil pengamanan bandara (*Avsec*) Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak berjumlah 19 orang. Berdasarkan kualifikasi pendidikan *Basic Pam* sebanyak 7 orang, *Junior Avsec* sebanyak 8 orang dan *Senior Avsec* sebanyak 4 orang.

Komposisi personil pengamanan AVSEC Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak pada tahun 2009 sebagai berikut.

No	Pos Tugas	SEC EQUIPMENT			EXISTING 2009					
		X-Ray	WTMD	HHMD	AVSEC			Out-Sour- ching	BKO	
					Koja	Koru	Pelak		Polri	TNI-AU
A.	<i>Screening Check Point (SCP)</i>									
1.	<i>SCP Check-in Domestik</i>	1	1	1		1		1	1	1
2.	<i>SCP Ruang Tunggu Domestik</i>	1	1	1		1		1		
3.	<i>Kedatangan Domestik</i>							1	1	
4.	<i>VIP Room</i>	1	1	1						
5.	<i>SCP Gudang Kargo</i>	1	-	-						
B.	<i>Pengamanan Land Side</i>									
1.	<i>Pengatur Lalu Lintas Pada Lobby Keberangkatan & kedatangan</i>							1		
2.	<i>Posko Security</i>									

No	Pos Tugas	SEC EQUIPMENT			EXSISTING 2009					
		X-Ray	WTMD	HHMD	AVSEC			Out-Sour-ching	BKO	
					Koja	Koru	Pelak		Poiri	TNI-AU
3.	Pelataran Gudang Kargo									
C.	Pengamanan Airside									
1.	Pos Runway 29									2
2.	Pos Runway 11									2
3.	Pos Samping PKP-PK									1
JUMLAH		4	3	3		2		4	2	5

Sedangkan kebutuhan tenaga personil pengamanan AVSEC untuk tahun 2010 adalah sebagai berikut.

No	Pos Tugas	SEC EQUIPMENT			KEBUTUHAN TAHUN 2010					
		X-Ray	WTMD	HHMD	AVSEC			Out-Sour-ching	BKO	
					Koja	Koru	Pelak		Poiri	TNI-AU
A.	Screening Check Point (SCP)									
1.	SCP Check-in Domestik	1	1	1		1	2	2	1	1
2.	SCP Ruang Tunggu Domestik	1	1	1		1	2	2		
3.	Kedatangan Domestik							2	1	
4.	VIP Room	1	1	1		1	1	1		
5.	SCP Gudang Kargo	1	-	-			1	1		
B.	Pengamanan Land Side									
1.	Pengatur Lalu Lintas Pada Lobby Kobrangkatan & kedatangan							1	1	
2.	Posko Security				1			2		
3.	Pelataran Gudang Kargo							1		
C.	Pengamanan Airside									
1.	Pos Runway 29									2
2.	Pos Runway 11									2
3.	Pos Samping PKP-PK							2		
JUMLAH		4	3	3	1	3	6	14	3	6

Melihat komposisi personil pengamanan bandar udara masih diperlukan penambahan personil AVSEC Screening Check Point (SCP) Check-in Domestik 2 orang, Screening Check Point (SCP) ruang tunggu domestic 2 orang, VIP Room 1 orang dan Screening

Check Point (SCP) gudang kargo 1 orang, koordinator jaga posko *security* 1 orang dan *outsourcing* 10 orang.

3. Prosedur

Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan bandar udara di setiap bandar udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional. Program keamanan bandar udara disahkan oleh Menteri dan badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap pembiayaan keamanan bandar udara.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil telah diatur bahwa setiap bandar udara harus menetapkan daerah terbatas untuk kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara dan kepentingan lain.

Daerah terbatas (*restricted area*) adalah daerah tertentu di dalam bandar udara maupun diluar bandar udara yang digunakan untuk kepentingan pengamanan penerbangan, penyelenggara bandar udara dan kepentingan lainnya dan untuk masuk daerah tersebut dilakukan pemeriksaan keamanan sesuai ketentuan yang berlaku.

Perlindungan daerah terbatas di bandar udara harus dilindungi secara fisik dan/atau dijaga petugas sekuriti untuk mencegah masuknya orang-orang yang tidak berkepentingan. Untuk masuk ke daerah terbatas harus dikendalikan dengan sistem perizinan yang ditetapkan oleh unit kerja yang ditunjuk dan unit kerja yang melaksanakan sistem perizinan tersebut harus bertanggung jawab terhadap pengawasan penggunaan izin yang diberikan dan prosedur perizinan tersebut.

Prosedur keamanan dan pengamanan yang diberlakukan di bandar udara adalah sebagaimana yang diatur oleh ICAO dalam Annex 17 tentang *Security* dan *Document-8973* tentang *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* serta Document ICAO Nomor 8973 tentang *Security manual Safeguarding Civil Aviation Against Acts 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 udara harus dapat dipastikan steril dan bebas dari terangkutnya barang dan hal lain yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak telah memiliki Standar Operasi Prosedur Pengamanan Bandara yang bertujuan untuk melindungi kewanitaan dan keselamatan penerbangan dengan sistem pemeriksaan terhadap penumpang, pengunjung, pegawai bandar udara, barang kargo dan pos serta fasilitas dari berbagai ancaman tindakan melawan hukum.

Prosedur pemeriksaan penumpang yang dilakukan terdiri dari beberapa cara antara lain :

a. Prosedur pemeriksaan sinar-x

- 1) Setiap tayangan yang akan dinilai oleh operator mesin sinar-X masuk dalam salah satu dari tiga kategori : tidak berbahaya, mungkin berbahaya, atau jelas berbahaya.

- 2) Bila pada suatu tayangan sinar-X tidak terdapat daerah bayangan yang mungkin disebabkan suatu senjata, atau menyembunyikan senjata, benda itu tidak berbahaya dan boleh lewat.
 - 3) Bila pada suatu tayangan sinar-X terdapat bayangan yang tidak dapat dikenali dan mungkin suatu senjata, atau bagian dari suatu senjata, atau menyamar suatu senjata, benda itu harus digolongkan sebagai mungkin berbahaya dan harus dilaksanakan pemeriksaan langsung.
 - 4) Bila surat tayangan sinar-X menandakan suatu senjata atau benda lain yang berbahaya, benda itu merupakan jelas berbahaya. Minta bantuan dari seorang pengawas dan / atau beritahukan polisi bandara dan petugas perusahaan angkutan udara yang bersangkutan, diusahakan agar si penumpang diamati terus menerus.
 - 5) Dalam hal benda yang jelas berbahaya (bahan peledak):
 - a) Berada di dalam terowongan mesin sinar-X, hentikan mesin sinar-X dan biarkan benda itu di dalam terowongan mesin sinar-X, jauh dari sang penumpang, sampai polisi bandara tiba di tempat.
 - b) Setelah lewat dari mesin sinar-X, tahanlah benda tersebut sampai polisi bandara/pejabat bandara yang berwenang tiba.
- b. Prosedur pemeriksaan dengan gawang detektor logam (*Walk Trough Metal Detector (WTMD)*) :
- 1) Mengarahkan penumpang supaya menempatkan semua benda yang cukup besar untuk menyembunyikan senjata, alat peledak atau benda terlarang lain ke atas ban *conveyor* mesin sinar-X untuk pemeriksaan sinar-X dan/atau menyerahkan benda untuk pemeriksaan dengan tangan.
 - 2) Mengarahkan penumpang untuk melepaskan semua benda logam dalam saku atau yang dapat dilepaskan dari dirinya atau dari pakaiannya (yaitu hiasan seperti peniti, bros, gelang dan pena logam), uang kertas harus dilepaskan dari jepitannya dan diambil kembali oleh penumpang.
 - 3) Menempatkan benda ini di dalam kotak/keranjang yang khusus disediakan untuk maksud tersebut.
 - 4) Menempatkan kotak/keranjang dimana penumpang dapat melihatnya ketika ia akan melalui gawang detektor.
 - 5) Mengarahkan penumpang agar berjalan melalui gawang detektor logam dengan kecepatan dan gaya berjalan yang biasa.
 - 6) Kecepatan dan gaya berjalan yang normal dari seorang penumpang mungkin dipengaruhi oleh usia atau keadaan fisiknya.
 - 7) Jangan ijin kan penumpang melalui gawang detektor logam sangat lambat atau sangat cepat atau dengan cara yang lain yang luar biasa (seperti lengan terentang, lengan kedepan atau kebelakang, melompat, memutar-mutar, melangkah lebar, menyeret kaki atau bersandar ke belakang).
 - 8) Meminta kepada penumpang agar melepaskan benda-benda logam dapat dilakukan sebelum atau setelah penumpang menyebabkan detektor logam berbunyi.
- c. Prosedur pemeriksaan dengan *Hand Held Metal Detector* (detektor logam genggam) Sebelum melakukan pemeriksaan dengan detektor logam genggam, pemeriksa harus :
- 1) meminta dan memperoleh ijin penumpang untuk melakukan pemeriksaan.

- 2) meminta penumpang untuk membuka pakaian luar yang gembung yang mengganggu pemeriksaan, pakaian ini harus di sinar-X atau diperiksa manual.
- 3) mengontrol barang yang dibuka dan / atau barang jinjingan yang telah lolos pemeriksaan sinar-X.
- 4) memastikan bahwa barang jinjingan yang dibuka dan diperiksa tetap bisa dilihat oleh penumpang selama pemeriksaan.
- 5) memastikan bahwa pemeriksaan dilakukan di lokasi yang tidak akan mengganggu lalu lintas orang yang lewat dari gawang detektor logam.
- 6) menguji detektor logam genggam untuk memastikan bahwa kerjanya baik (yaitu lewatkan detektor di atas sebuah benda logam untuk memastikan bunyinya).

Dalam Standar Operasi Prosedur Pengamanan Bandara Frans Kaisiepo-Biak, petugas Pos Samping PKP-PK (*Access Masuk Ke Air Side*) mempunyai tugas dan tanggung jawab antara lain memberhentikan, mengidentifikasi dan memeriksa setiap orang dan kendaraan masuk ke sisi udara/*air side* dan memeriksa orang dan kendaraan apakah ada Pass masuk Bandara (sesuai pembawa/pemilik, sesuai Area yang diijinkan yaitu area A,X atau *temporary* NPA dan sesuai masa berlakunya).

Patroli mempunyai tanggung jawab untuk mengadakan pengawasan, pengamatan, mengatasi dan menindak awal dalam rangka menjaga kestabilan, keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di lingkungan *Airside & Landside* kawasan bandara, perumahan dan pemukiman di sepanjang pagar bandara;

Pos Runway 11 memiliki tugas dan tanggung jawab melakukan pengamanan dan pengawasan terhadap fasilitas keselamatan penerbangan dan melakukan pengamanan *area runway* 11 dari gangguan keamanan dan kegiatan masyarakat yang melintas pada *runway* 11 agar tidak mengganggu keselamatan penerbangan.

Kenyataannya di lapangan masih ditemukan di Bandara Frans Kaisiepo-Biak beberapa perbuatan yang melanggar aturan yang telah ditetapkan seperti banyaknya kendaraan/orang menyeberang *runway*, porter dapat masuk ke *check-in counter* dan para petugas yang membawa senjata api dapat masuk ke apron, terbukanya akses ke gudang kargo melalui *air side* dan pagar bandara yang rusak.

Kasus/kejadian tersebut di atas, menandakan bahwa petugas keamanan belum berbuat secara maksimal dalam menjalankan tugasnya padahal sistem dan prosedur pengamanan bandara telah tersusun dengan baik.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Standar Operasi Prosedur Pengamanan di Bandara Frans Kaisiepo-Biak sudah dibuat dengan mengacu ketentuan dalam Annex 17 tentang *Security* dan *Document-8973* tentang *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* dan Document ICAO Nomor 8973 (*Security manual Safeguarding Civil Aviation Against Acts Unlawful Interference*) serta peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku.
2. Fasilitas pengamanan yang dimiliki Bandara Frans Kaisiepo-Biak saat ini masih perlu ditingkatkan.
3. Personil pengamanan bandar udara dari segi jumlah dan kualitas masih harus ditingkatkan.

4. Dalam hal penanganan keamanan bandar udara belum optimal, karena masih ditemukan beberapa perbuatan yang melanggar aturan yang telah ditetapkan seperti banyaknya kendaraan/orang menyeberang *runway*, porter dapat masuk ke *check-in counter* dan para petugas yang membawa senjata api dapat masuk ke apron, terbukanya akses ke gudang kargo melalui *air side*.

B. Saran

1. Perlunya penambahan peralatan *security* seperti peralatan *X-Ray* untuk gudang kargo dan *VIP Room*.
2. Perlunya penambahan tenaga personil pengamanan bandar udara serta pelatihannya.
3. Perlunya menerapkan aturan yang tegas agar masyarakat di sekitar bandara tidak menyeberang *runway*.
4. Memberikan arahan terhadap masyarakat sekitar bandar udara yang menyangkut keamanan bandara.

DAFTAR PUSTAKA

1. *Annex 17 Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interferente*.
 2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan
 5. KM. 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil
 6. Standar Operasi Prosedur Pengamanan Bandara & Sistem Pengoperasian Peralatan *Security*, Bandar Udara Frans Kasiapo-Biak. Tahun 2009.
- *) Rosidin Samsudin, lahir di Sumedang, 25 Januari 1959 Sarjana Ilmu Politik, Peneliti Pertama Transportasi Udara pada Badan Litbang Perhubungan.

