



Optimalisasi Pagar Perimeter terhadap Standart Keamanan oleh Petugas Avsec di Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali

Nabila Rifdah Nuraini ¹, Raden Fatchul Hilal ²

^{1,2} Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Indonesia

Korespondensi penulis: rifdahnabila05@gmail.com

Abstract. *A limited security area is an area used for aircraft movement activities, employee or staff movement, and work equipment for flight activities, passenger and baggage movement that will board the aircraft, and vital installations/objects that are directly related to aircraft operations. The purpose of this study was to determine whether the perimeter fence of the limited security area of Adi Soemarmo International Airport was in accordance with applicable provisions and what efforts were made by Airport Security officers to meet the perimeter fence standards in the limited security area of Adi Soemarmo Boyolali International Airport. This study uses a qualitative approach with the types and sources of data, namely primary data and secondary data. This research was conducted at Adi Soemarmo Boyolali International Airport and the time of implementation of this research was carried out from August 1 to January 11 at the Airport Security (AVSEC) unit. The results of this study are that the condition of the perimeter fence of the limited security area of Adi Soemarmo International Airport is not in accordance with applicable regulations. This can disrupt flight activities and threaten flight safety. Efforts made by Airport Security officers for security are patrols in the perimeter fence area and approaches to the community to prevent unlawful acts.*

Keywords: *Optimization, Security Standards, Aviation Security*

Abstrak. Daerah keamanan terbatas merupakan daerah yang digunakan untuk kegiatan pergerakan pesawat udara, pergerakan pegawai atau karyawan, dan peralatan kerja untuk kegiatan kepentingan penerbangan, pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara, dan instalasi/objek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui apakah pagar perimeter daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan upaya apa yang dilakukan petugas Airport Security untuk memenuhi standart pagar perimeter di daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis dan sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali dan waktu pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada tanggal 1 Agustus sampai dengan tanggal 11 Januari di unit Airport Security (AVSEC). Adapun hasil penelitian ini yaitu kondisi pagar perimeter daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo belum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini dapat mengganggu kegiatan penerbangan dan mengancam keselamatan penerbangan. Upaya yang dilakukan oleh petugas Airport Security untuk keamanan adalah patroli di area pagar perimeter dan pendekatan kepada masyarakat untuk mencegah tindakan melawan hukum.

Kata kunci: *Optimalisasi, Standar Keamanan, Aviation Security*

1. LATAR BELAKANG

Salah satu bandara yang berada di bawah pengelolaan PT. Angkasa Pura I (Persero) adalah Bandara Adi Soemarmo yang terletak di provinsi Jawa Tengah dan melayani industri penerbangan. Konsumen jasa mempunyai kebutuhan yang tinggi terhadap penerbangan sebagai alat transportasi karena kemampuannya dalam melakukan perjalanan jarak jauh dengan cepat. Airfast Indonesia, Batik Air, Citilink, Garuda Indonesia, Indonesia AirAsia, Lion Air, Wings Air, Batik Air, Sriwijaya Air, Nam Air, dan Super Air Jet hanyalah beberapa dari sekian banyak maskapai penerbangan yang menggunakan bandara ini.

Sebagai komponen sistem transportasi udara, bandar udara sangat penting bagi pengoperasian penerbangan yang aman, nyaman, lancar, produktif, dan efisien. Oleh karena itu, protokol keamanan harus dapat menjaga pesawat saat lepas landas dan mendarat serta gangguan apa pun yang dapat membahayakan operasional penerbangan di suatu bandara. Salah satu caranya adalah dengan mendirikan pagar pembatas untuk membatasi wilayah yurisdiksi bandara. Karena mencakup runway, taxiway, dan apron sebagai area pergerakan pesawat, maka Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) merekomendasikan agar batas yang mengelilingi area bandara ini diberi gerbang (Lampiran). 17 tahun 2002.

Menurut PM 33 Tahun 2015 Pasal 3 Ayat 1, kawasan keamanan terbatas adalah kawasan yang digunakan untuk kegiatan pergerakan pesawat udara, pergerakan personel atau pegawai, pergerakan peralatan kerja untuk keperluan penerbangan, pergerakan penumpang dan bagasi dalam pesawat udara, serta pergerakan barang, instalasi atau benda vital yang berkaitan langsung dengan pengoperasian pesawat udara.

Batas fisik bandar udara dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat 2 harus memenuhi kriteria sebagai berikut: a) Dapat berupa tembok atau pagar; b) Mereka harus cukup tinggi dan sulit untuk didaki orang; c) Tidak boleh ada celah pada keliling dari bawah ke atas, seperti teralis pada saluran drainase atau saluran pembuangan air; d) Penerangan harus disediakan pada lokasi atau area tertentu yang rentan terhadap infiltrasi; e) Pemeliharaan perimeter harus tersedia; f) Jalan inspeksi harus tersedia; g) Dilengkapi pintu darurat (PM 33 Tahun 2015 Pasal 4 Ayat 1).

Dengan kondisi pagar perimeter saat ini, peneliti mendapatkan adanya lubang atau celah pada pagar perimeter yang bisa disusupi anak kecil, belum terlaksananya perawatan pagar perimeter terhadap tumbuhan liar, adanya pagar perimeter yang sudah mulai rusak seperti kawat berduri sudah lepas dari pagarnya dan baut yang sudah mulai berkarat sehingga pagar perimeter bisa dibuka orang dengan mudah, adanya beberapa warga yang sering buang sampah di dalam pagar perimeter.

2. KAJIAN TEORITIS

Bandar Udara

Bandar udara didefinisikan sebagai suatu tempat tertentu di darat atau di air (termasuk bangunan, fasilitas, dan peralatan) yang dimaksudkan, seluruhnya atau sebagian, untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran 14 Penerbangan Sipil Internasional. Organisasi.

Bandar Udara Angkasa Pura diartikan sebagai “lapangan udara, termasuk seluruh bangunan dan perlengkapannya yang merupakan perlengkapan minimum untuk menjamin tersedianya fasilitas transportasi udara bagi masyarakat” oleh PT (Persero).

Bandar udara adalah suatu kawasan tertentu di darat atau di perairan yang digunakan untuk berbagai tujuan, termasuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik dan turunnya penumpang, bongkar muat kargo, serta transportasi dalam dan antar moda. Dilengkapi dengan fasilitas pokok, fasilitas pendukung lainnya, fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, dan fasilitas lainnya. Bandara menangani lalu lintas wisatawan dan bagasi sebagai persiapan untuk pertemuan pesawat dan transportasi darat. Pengangkutan komoditi (kargo) merupakan fungsi lain dari bandar udara.

Airport Security (AVSEC)

Sesuai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, petugas keamanan bandar udara di bawah koordinasi PT Angkasa Pura bertugas menjaga keamanan bandar udara, menjamin keselamatan pengunjung bandar udara, dan menjadi garda terdepan dalam melakukan verifikasi apakah penumpang melakukan perjalanan atau tidak. . apakah suatu bandara dianggap tidak aman atau tidak.

Yang dimaksud dengan keamanan bandar udara adalah personel keamanan penerbangan yang telah (wajib) mempunyai surat izin atau surat keterangan keahlian perwira (SKTP) dan yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/XII/2010 Bab I, Angka 9. Tanggung jawab Avsec termasuk melindungi awak pesawat, penumpang, awak darat, masyarakat umum, dan lembaga bandara, serta memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan, dan efisiensi di semua domain penerbangan. berperilaku ilegal dan mematuhi peraturan penerbangan yang berlaku, baik domestik maupun internasional, sebagaimana diarahkan oleh badan Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), sebuah badan penerbangan sipil internasional yang berafiliasi dengan PBB.

Daerah Keamanan Terbatas

Kawasan Keamanan Terbatas, juga dikenal sebagai Kawasan Terbatas Keamanan, adalah kawasan khusus baik di dalam maupun di luar bandar udara yang dianggap sebagai kawasan berisiko tinggi untuk digunakan dalam aktivitas terkait penerbangan, pengoperasian bandar udara, dan aktivitas terkait lainnya yang mana masuknya tunduk pada keamanan. pemeriksaan dan pengawasan (PM 33 Tahun 2015).

Pengertian Optimalisasi

Kampus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) menyatakan bahwa kata “optimal” yang berarti “tertinggi” merupakan akar kata optimalisasi. Di sisi lain, optimasi adalah tindakan membuat sesuatu menjadi lebih baik, atau lebih spesifiknya, proses mengoptimalkan sesuatu.

Menurut Nurrohman (2017), optimalisasi adalah upaya menjadikan suatu unit kerja atau pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum menjadi lebih baik sehingga dapat memuaskan penyelenggara dan mensukseskan kegiatan tersebut.

Ali (2014) mendefinisikan optimasi sebagai proses mencapai hasil yang diinginkan; karenanya, optimasi adalah proses yang efektif dan efisien untuk mendapatkan hasil yang diinginkan.

Menurut Hysocc dalam Harmanto (2014), ada sudut pandang lain mengenai optimasi yang satu payung dengan konsep optimasi, yaitu proses pencapaian hasil yang optimal atau optimalisasi (nilai efektif yang dapat dicapai). Optimasi dapat dipahami sebagai cara merancang dan menciptakan sesuatu dengan cara terbaik, atau sebagai cara untuk mengoptimalkan sesuatu yang sudah ada.

Jadi, optimasi mengacu pada prosedur atau teknik untuk mengoptimalkan. Tentu saja tujuan dari penelitian ini adalah untuk memaksimalkan efektivitas pagar perimeter di Kawasan Keamanan Penerbangan.

Pengamanan Perimeter

Berdasarkan Bab 9 Pelayanan Pengoperasian Bandar Udara, Peralatan dan Instalasi serta Lampiran 14 Bandar Udara, ICAO memberikan rekomendasi berikut mengenai pentingnya menutup suatu bandar udara dengan pagar:

a. Fencing (Pengaplikasian pagar)

Bandara harus memiliki pagar atau penghalang lain yang sesuai untuk melarang akses ke area di mana migrasi hewan terjadi dan terdapat risiko terhadap keselamatan pesawat. Perlindungan yang memadai harus diterapkan untuk menghentikan terowongan secara sengaja atau tidak sengaja memasuki instalasi dan fasilitas darat di luar bandara yang penting bagi keamanan penerbangan komersial. Spesifikasi pagar perimeter yang tercantum dalam Manual Keamanan Doc.89773/2 adalah sebagai berikut:

Pagar atau pembatas tersebut cukup kuat dan tahan lama untuk:

- a) Membuat pendakian menjadi sulit;
- b) Menolak untuk membungkuk; dan
- c) Mencegah penyusup dari bawah.

b. Lokasi

Karena dapat membahayakan pergerakan pesawat, maka suatu bandara sebaiknya memiliki pagar atau pembatas yang berfungsi sebagai pencegah hewan besar dan manusia yang tidak perlu mengakses atau mendekati kawasan tersebut. Selain itu, ini berfungsi untuk menjaga instalasi dan infrastruktur bandara yang signifikan. Untuk memudahkan petugas keamanan dalam mengawasi dan menjaga pengendalian, disarankan agar segera mengosongkan ruangan di sebelah pagar pembatas dan di kedua sisi pagar agar tidak ada bangunan yang menempel padanya. Agar tidak digunakan sebagai tempat persembunyian atau tempat melompat, disarankan juga agar tidak ada pohon raksasa yang tingginya melebihi pagar disekitarnya.

c. Pencerahan

Pagar atau penghalang lainnya harus ada di bandara untuk alasan keamanan guna menjaga penerbangan sipil internasional, dan bangunan harus memiliki penerangan minimal. Penerangan harus dipertimbangkan pada kedua sisi penghalang atau pagar, terutama jika terdapat titik masuk.

Menurut pasal 30 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tanggal 25 Mei 1992 tentang penerbangan, “pengelola bandar udara bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran operasionalnya.”

Selain itu, pembatasan dan hukuman pidana berikut ini berlaku bagi mereka yang melanggar undang-undang “wilayah terbatas”:

a. Bab VIII, Bandar Udara, Pasal 28

Berada di bandara, membangun bangunan di sana, atau terlibat dalam aktivitas lain apa pun yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan pesawat merupakan pelanggaran hukum.

b. Bab XIII, ketentuan Pidana, Pasal 66

Setiap orang yang mendirikan bangunan, membangun sesuatu di kawasan bandar udara, atau terlibat dalam kegiatan lain apa pun yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 dan tidak diberikan hak di kawasan tertentu di bandar udara, diancam dengan pidana penjara paling lama enam bulan. atau denda paling banyak Rp. 18.000.000 (delapan belas juta rupiah).

Berdasarkan Bab V Pasal 18 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/100/XII/1985 tanggal 12 November 1985 tentang Tata Tertib dan Tata Tertib Bandar Udara, siapapun dilarang memasuki Area Non-Umum. dan Area Publik Terbatas di bandar udara atau gedung yang tertutup untuk umum, kecuali:

a. Memiliki otorisasi atau izin bandara.

- b. Wisatawan yang akan berangkat atau tiba.

Pembatas fisik pada Kawasan Keamanan Terbatas (Security Rected Areas) harus mematuhi KP 601 Tahun 2015 dengan cara sebagai berikut:

- a. Di atasnya terdapat kawat berduri dan tinggi minimal 2,44 meter.
- b. Tidak ada bukaan bagi siapa pun untuk masuk dari bawah ke atas, seperti kisi-kisi drainase atau konstruksi air.
- c. Jarak pandang minimal tiga meter terpenuhi.
- d. Pasang penerangan di lokasi strategis yang rentan terhadap serbuan.
- e. Pemeliharaan perimeter yang dapat diakses.
- f. Dilengkapi, jika diperlukan, dengan peralatan keamanan tambahan, seperti kamera pengintai.
- g. Dilengkapi dengan pintu keluar penyelamatan.

SOP Perimeter dan Walking Patrol

Prosedur Operasional Umum Keamanan bandara mengawasi berbagai hal dengan:

- a. Melaksanakan tugas secara akurat dan bertanggung jawab.
- b. Gunakan jalan inspeksi untuk melakukan pengawasan berbasis kendaraan di dalam perimeter bandara.
- c. Verifikasi keamanan objek yang diawasi.
- d. Mencegah dan menangkap siapa pun tanpa izin memasuki area perimeter.
- e. Perlu melengkapi checklist dan memantau setiap checkpoint yang telah ditetapkan.
- f. Isi Logbook dengan seluruh kegiatan dan kejadian, lalu laporkan ke pos keamanan.
- g. Saat berpatroli di sekeliling, berkoordinasi dengan personel CCTV.
- h. Laporkan setiap kejadian atau penemuan yang membahayakan keamanan dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan kepada pos keamanan..

Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali

Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah, Indonesia adalah rumah bagi Bandara Internasional Adi Soemarmo (IATA: SOC, ICAO: WAHQ), juga dikenal sebagai Bandara Internasional Adi Soemarmo dalam bahasa Inggris. Karena berada di wilayah Panasan, maka lapangan terbang ini dulunya bernama Pangkalan Udara Panasan. Pemerintah Belanda awalnya membangunnya pada tahun 1940 sebagai landasan udara darurat. Adik Agustinus Adisucipto, Adisumarmo Wiryokusumo, menjadi sumber nama "Lanud Utama Adi Soermaro" yang menggantikan "Landasan Udara Panasan" pada tanggal 25 Juli 1977. Badan Usaha Milik Negara Angkasa Pura 1 mengambil alih pengelolaan Bandara Adi Soemarmo pada tanggal 1

Januari 1992. Pada tanggal 1 Januari 1993, perusahaan ini berubah status menjadi Perseroan Terbatas Angkasa Pura 1 hingga saat ini.

Bandara ini diakui sebagai bandara internasional pada tanggal 31 Maret 1989 dan melayani rute Solo-Kuala Lumpur dan Solo-Singapura-Changi. Airfast Indonesia, Batik Air, Citilink, Garuda Indonesia, Indonesia AirAsia, Lion Air, Wings Air, Batik Air, Sriwijaya Air, Nam Air, dan Super Air Jet termasuk di antara maskapai penerbangan yang beroperasi di Bandara Internasional Adi Aoemarmo.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis dan sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali dan waktu pelaksanaan penelitian ini dilakukan pada tanggal 1 Agustus sampai dengan tanggal 11 Januari di unit Airport Security (AVSEC).

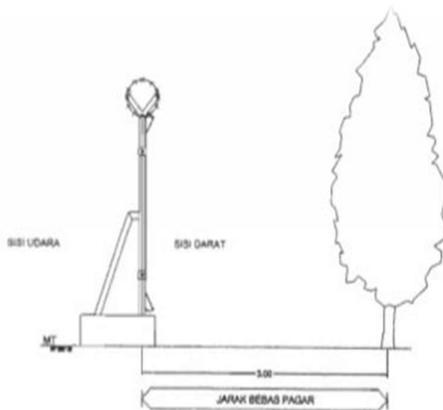
4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di unit Airport Security di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali hasil penelitian yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi disajikan dalam bentuk deskripsi data dan selanjutnya peneliti menganalisis dan dilakukan pembahasan dengan metode deskriptif kualitatif, maka penulis akan membahas hasil penelitian sesuai dengan rumusan masalah yang diambil oleh peneliti sebagai berikut :

Apakah pagar perimeter daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Tabel 1 Kondisi pagar perimeter di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo sesuai dengan KP 601 tahun 2015 yang ditetapkan oleh ICAO

KP 601 Tahun 2015	Ada	Tidak	Ada dengan Catatan	Keterangan
Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya			√	Pagar perimeter sudah sesuai ketentuan hanya ada pagar yang belum sesuai standar
Tidak ada celah masuk dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau seluruh pembangunan air.			√	Melakukan patroli dan mitigasi sesuai prosedur yang berlaku



Gambar 2 Jarak pandang yang di tetapkan oleh ICAO

Sumber : KP 601 Tahun 2015, tentang Standar pagar perimeter daerah keamanan terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar udara.

Secara garis besar pelaksanaan keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar udara menjadi tanggung jawab petugas Avsec khususnya area pagar perimeter yang harus standar. Berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi kegiatan patroli pagar perimeter di daerah keamanan terbatas yang dilakukan oleh petugas *Airport Security* (AVSEC) yang diamati oleh peneliti menyimpulkan bahwa ada penyebab yang terjadi belum sesuainya pagar perimeter dengan ketentuan yang berlaku.

Seperti dokumentasi gambar 4.4 terdapat pagar perimeter yang terletak di Runway 08 menunjukkan pagar tersebut belum berfondasi, belum tertutup secara permanen, dan belum dilengkapi dengan kawat berduri pagar hanya berbentuk balok-balok berwarna putih yang ditanam secara terpisah dengan ketinggian kurang lebih 1 meter sehingga dapat berpotensi hewan atau seseorang bisa masuk melalui celah tersebut.

Berdasarkan survey penulis daerah sekitar pagar tersebut adalah daerah yang sering digunakan masyarakat beraktivitas untuk menikmati dan melihat pesawat saat *landing* dan *take off*, dan kondisi daerah pagar tersebut bersebrangan dengan jalan raya terdapat pepohonan tinggi ketika malam hari pagar sangat gelap karena tidak ada lampu penerangan. Sesuai rekomendasi *International Civil Organization* (ICAO) jangan ada pepohonan besar yang tingginya melebihi pagar perimeter agar tidak dapat dijadikan tempat persembunyian dan melompat untuk masuk dari pohon untuk melakukan tindak kejahatan. Dan dengan kondisi yang belum terlaksananya perawatan pagar perimeter untuk tumbuhan liar dan belum tersedianya jalan inspeksi hal ini sangat berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan

penerbangan, dikhawatirkan akan menjadi tempat tersembunyi oleh orang yang ingin melakukan tindak kejahatan di wilayah keamanan terbatas.

Upaya apa yang dilakukan petugas Airport Security untuk memenuhi standart pagar perimeter di daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali.

Upaya mengoptimalkan yang dilakukan oleh petugas AVSEC terhadap pagar perimeter di daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Boyolali, dengan cara melakukan patroli perimeter dan walking patrol. Dalam melakukan patroli dan walking patrol petugas mengelilingi area pagar perimeter dengan cara mengendarai kendaraan patroli, jalan kaki serta melakukan pengawasan dengan cara memantau melalui CCTV yang ada.

Sesuai *Standard Operating Procedure (SOP) Airport Security (AVSEC)* untuk mengoptimalkan pengawasan pagar perimeter melakukan patroli dengan cara :

1. Melakukan pengawasan pagar perimeter bandar udara dengan kendaraan patroli melalui jalan inpeksi setiap 2 kali dalam sehari dalam kondisi normal
2. Melaksanakan tugas dengan baik dan bertanggung jawab.
3. Memastikan objek pengawasan dalam keadaan aman.
4. Melarang dan mengamankan orang yang tidak memilki izin masuk daerah keamanan wilayah perimeter.
5. Berkoordinasi dengan petugas CCTV pada saat melakukan patroli pagar perimeter.
6. Melakukan pengawasan terhadap tindakan melawan hukum oleh orang yang berada di wilayah perimeter.
7. Mencatat setiap kegiatan dan kejadian ke dalam *Logbook*.
8. Melaporkan ke posko pengamanan jika ditemukan adanya gangguan keamanan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Berdasarkan tugas dan tanggung jawab patroli dan walking patrol maka kegiatan tersebut memiliki peran yang sangat penting untuk mencegah terjadinya tindakan melawan hukum dan mengganggu keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh masyarakat yang berada di sekitar Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo.

Selain patroli dan walking patrol menurut hasil wawancara oleh narasumber bahwa patroli dilakukan 2 kali dalam sehari sekali setiap satu *shift* pada keadaan normal oleh karena itu maka diadakan mitigasi.

Salah satu mitigasi yang dilakukan adalah pendekatan dengan masyarakat, memberi himbauan dengan cara diadakan sosialisasi tentang resiko berbahaya di sekitar kawasan bandar

udara, dan memberi peringatan. Dengan adanya pendekatan ini diharapkan bisa membantu dalam pengawasan dan terhindar dari tindakan melawan hukum terhadap perimeter di daerah keamanan terbatas demi kelancaran, keamanan dan keselamatan penerbangan.



Gambar 3 petugas menutup celah pagar

Gambar diatas memperlihatkan bahwa petugas Avsec yang sedang melakukan patroli menemukan celah di pagar perimeter, mengetahui hal tersebut sesuai dengan prosedur yang berlaku petugas patroli melaporkan kepada komandan jaga melalui HT (*Handy Talky*), dokumentasi, dan menulis temuan kedalam *Logbook*, lalu mendapatkan arahan dan langsung mengambil tindakan untuk menutup celah tersebut agar tidak dapat dimasuki oleh hewan ataupun orang yang berada di sekitar pagar perimeter.



Gambar 4 Pos petugas Avsec dan Tni Au

Berdasarkan gambar diatas petugas Avsec memiliki pos penjagaan patroli yang terletak diujung Runway 08 yang mulai beroperasi pada bulan Maret 2024 Bandara Internasional Adi Soemarmo berguna untuk memudahkan pengawasan dan penjagaan di wilayah perimeter tersebut.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan, maka peneliti dapat mengambil kesimpulan bahwa kondisi pagar perimeter daerah keamanan terbatas Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo belum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini bisa dilihat dari pagar perimeter yang belum memenuhi standar sesuai aturan yang ditetapkan oleh International Civil Organization (ICAO), CCTV yang belum mencakup seluruh pagar perimeter, lampu penerangan hanya terdapat di titik tertentu, belum terlaksananya perawatan pagar perimeter dan tumbuhan liar, beberapa kawat berduri yang sudah berkarat, dan masyarakat yang masih beraktivitas di area perimeter. Secara tidak langsung hal tersebut bisa mengganggu kegiatan penerbangan dan mengancam keselamatan penerbangan.

Berdasarkan tugas dan tanggung jawab petugas Airport Security yang menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan dan mencegah dari tindakan melawan hukum upaya yang dilakukan oleh petugas Airport Security untuk keamanan adalah patroli di area pagar perimeter di daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area) dan walking patrol dilakukan 2 kali dalam sehari dalam kondisi normal, selain itu petugas melakukan pendekatan kepada masyarakat memberi himbauan dan peringatan agar masyarakat mengetahui resiko berbahaya melakukan aktivitas di daerah tersebut bisa, dengan adanya pendekatan tersebut membantu petugas patroli keamanan untuk mencegah tindakan melawan hukum demi tercapainya penerbangan yang lancar, aman dan keselamatan.

6. DAFTAR REFERENSI

- Awang Mursalin, B. (2002). *Analisis pembatas fisik daerah keamanan terbatas pada unit penyelenggara Bandar udara kelas III Dewadaru Karimunjawa*. Diakses dari <https://digilib.sttkd.ac.id/2829/>
- Departemen Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 33 Tahun 2015, tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2015). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 601 Tahun 2015, tentang Standar pagar untuk daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area) Bandar udara*.

Prasetya Ajie, B. (2022). *Peran petugas Aviation Security terhadap keamanan Bandar Udara Internasional Banyuwang (Studi kasus pos daerah keamanan terbatas)*. Diakses dari <https://digilib.sttkd.ac.id/2480/>

Sari, A. P. (2017). *Sistem pengamanan perimeter dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar udara Internasional Halim Perdanakusuma*. Diakses dari <https://digilib.sttkd.ac.id/1514/>

Sugiyono. (2019). *Metode penelitian pendidikan: Kuantitatif, kualitatif, kombinasi, R&D dan pendidikan*. Bandung: Alfabeta.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.