

OPTIMALISASI SISTEM PENGAWASAN PERIMETER TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDARA SOEKARNO-HATTA

Feti Fatonah

Dosen Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia PO Box 509 Tangerang (15001)

Abstrak : *The purpose of flight operations is to achieve safety, regularity and efficiency at the maximum level. To prevent any undesirable things, precautionary measure has to be made, such as putting up Perimeter / Fence that limits restricting Area at Soekarno-Hatta Airport with external environment. Doc. 8973 / 2 Security Manual also states that the fence or barrier should have sufficient height and durability. In the real situation both the perimeter fence at the north and south are still damage / holey. Therefore it is necessary to repair the construction of the perimeter/fence as to eliminate unauthorized people to break in the area of aviation security. Then, perimeter fence construction is expected to comply international standards. In addition, there is necessity to increase standards of quality and quantity for the security personnel with the intention that the supervision at the northern and southern perimeter of the area can be optimized. To support the operational supervision, any kind of operational facilities should be available at the checkpoint in order to support activities in monitoring the perimeter. Finally, the existing CCTV cameras need to be properly reactivated so that security surveillance for perimeter areas can be monitored at any time.*

Kata Kunci : *Perimeter, Airport Security, Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.*

PENDAHULUAN

Bandara Soekarno-Hatta sebagai salah satu bandara internasional wajib melaksanakan peraturan tentang keamanan dan keselamatan penerbangan. Di sisi lain, para teroris telah berulang kali menggunakan penerbangan dan bandara sebagai alat untuk merongrong dan menekan pemerintahan suatu negara. Perusakan, pembajakan dan penyerangan terhadap pesawat udara, fasilitas navigasi udara dan instalasi penting lainnya sudah sejak lama menjadi model yang dianggap efektif untuk melaksanakan tujuan politiknya. Bandara Soekarno-Hatta pernah mengalami teror tersebut dengan diledakkannya sebuah bom *low explosive* di lobby keberangkatan lantai II terminal F pada tanggal 27 April 2003.

PT (Persero) Angkasa Pura II selaku Penyelenggara Bandara Soekarno-Hatta sibuk membenahi sistem pengamanannya, khususnya di terminal penumpang dan gerbang M-1. Hal yang sama belum diikuti dengan pembenahan sistem pengamanan di perimeter. Sampai saat ini keamanan di perimeter masih sangat rawan dan sangat mungkin untuk dimanfaatkan oleh para teroris dengan cara menyusup untuk melakukan

perbuatan atau tindakan melawan hukum (*unlawful interference*).

Perimeter adalah batas tanah atau wilayah yang berada di bawah penguasaan Bandara. Batas ini melingkar mengelilingi area Bandara dan direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ ICAO*) untuk dipagar (*fencing*), dinyatakan sebagai Bukan Daerah Umum (*Non Public Area/NPA*), karena di dalamnya terdapat *runway*, *taxiway*, dan *apron* sebagai daerah pergerakan pesawat udara (*aircraft movement area*) serta fasilitas peralatan navigasi udara dan instalasi penting lainnya.

Saat ini, kondisi perimeter banyak yang berlubang di berbagai tempat. Masalahnya telah berkembang menjadi sangat kompleks, pagar perimeter menjadi tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Banyak orang-orang yang tidak berkepentingan memasuki NPA serta kambing milik penduduk yang digembalakan. Sementara itu, fasilitas yang tersedia pun belum mendukung, seperti kendaraan untuk berpatroli di perimeter pun masih kurang ditambah lagi dengan fasilitas CCTV yang tidak aktif, sehingga operasional pengawasan dari petugas sekuriti Bandara masih kurang optimal.

PERMASALAHAN

1. Konstruksi pagar yang kurang standar.
2. Kurangnya Kesadaran Hukum oleh Masyarakat

METODE

Metode yang digunakan adalah deskriptif analitis, yaitu dengan mengumpulkan data sebanyak mungkin, menyajikan data serta menguraikan data yang diperoleh di lokasi penelitian, memberikan gambaran situasi dan kondisi yang berkaitan dengan topik pembahasan.

LANDASAN TEORI

Dalam *Annex 17 Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Chapter 2.1.1* disebutkan bahwa: *Each Contracting State shall have as its primary objective the safety passengers, crew, ground personnel and general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation.*

Dalam terjemahan bebasnya adalah setiap negara yang bersangkutan sebaiknya memastikan bahwa keamanan penerbangan sipil harus melindungi penumpang, awak pesawat udara, personil di darat dan khalayak umum lainnya, dalam semua hal yang berhubungan dengan perlindungan dari tindakan gangguan melawan hukum terhadap penerbangan sipil.

Berdasarkan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keselamatan Penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggara penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Menurut KM 54 Tahun 2004 Tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil, salah satu tindakan melawan hukum (*act of unlawful interference*) adalah menempatkan alat atau bahan di pesawat udara dengan cara apapun sehingga pesawat udara tersebut tidak dapat terbang, rusak, hancur, atau membahayakan keselamatan selama penerbangan. Menurut Keputusan Kepala Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura II Bandara

Soekarno-Hatta nomor: KEP.12.03.01/01/02/2007/020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tugas dan Prosedur Tetap Pengamanan Bandara atau personil pesawat udara yang bersertifikat dan bertugas untuk melakukan pengamanan penerbangan sipil.

Petugas Sekuriti Pemeriksa Perimeter

Dalam *Annex 17 Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Chapter 3.4.2* disebutkan bahwa: *Each contracting state shall ensure that the persons implementing security controls are appropriately trained and possess all competencies required to perform their duties.*

Maksudnya adalah setiap negara yang bersangkutan sebaiknya memastikan bahwa orang yang melaksanakan pengawasan keamanan sudah benar-benar terlatih dan memiliki seluruh kemampuan yang diharuskan untuk melakukan tugas mereka.

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Bagian V tentang Pengoperasian Bandara, Pasal 222:

- 1) Setiap personel bandara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.
- 2) Personel bandara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku.
- 3) Lisensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:
 - a. administratif;
 - b. sehat jasmani dan rohani;
 - c. memiliki sertifikat kompetensi di bidangnya; dan
 - d. lulus ujian.
- 4) Sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah diakreditasi oleh Menteri.

Tugas dan Fungsi

Divisi Pengamanan Bandara adalah Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan PT (Persero) Angkasa Pura II, yang mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. Merencanakan, melaksanakan, menyiapkan dan pengaturan serta

pengawasan kegiatan pelayanan pengamanan menunjang keamanan keselamatan penerbangan;

- b. Merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan penagturan serta pengawasan kegiatan pengaturan pelayanan pengamanan dan ketertiban di lingkungan kerja bandara;

Dinas Pengamanan Pos Statik, Lalu Lintas dan Patroli merupakan Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan PT (Persero) Angkasa Pura II, yang mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan kegiatan pengamanan perimeter dan pintu akses ke *airside*, instalasi dan gedung vital serta penertiban lalu lintas di lingkungan kerja bandara;
- b. merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan kegiatan patroli serta melaksanakan kegiatan penertiban di lingkungan kerja bandara.

Pos pemeriksaan Pintu 07 Utara dan Selatan:

- a. Melakukan pemeriksaan Pas Bandara bagi setiap orang / karyawan dan kendaraan yang akan masuk daerah *airside* serta kelengkapan lain yang disyaratkan;
- b. Melakukan pengawasan atas setiap kegiatan yang berlangsung di sepanjang perimeter, *shoulder* serta kegiatan perawatan atau perbaikan peralatan navigasi dan lainnya;
- c. Melakukan pemeriksaan secara manual dan teliti terhadap setiap kendaraan yang keluar dari *air side* setelah selesai aktivitasnya dan mencatat setiap kendaraan dan barang yang dibawa keluar secara lengkap dan jelas;
- d. Melarang setiap orang dan kendaraan yang akan masuk ke daerah *air side* bila tidak memenuhi persyaratan untuk itu;
- e. Pintu masuk ke *airside* di pos 07 Utara dan Selatan harus selalu dalam keadaan tertutup dan terkunci;
- f. Segera melapor ke Posko bila diketahui atau terjadi kejadian yang perlu untuk segera ditindak lanjuti;

Pos Pemeriksaan Pintu 25 Utara dan Selatan:

- a. Melakukan pemeriksaan Pas Bandara bagi setiap orang/karyawan dan kendaraan yang akan masuk daerah *air side* serta kelengkapan lain yang disyaratkan;
- b. Melakukan pengawasan atas setiap kegiatan yang berlangsung di sepanjang perimeter, *shoulder* serta kegiatan perawatan atau perbaikan peralatan navigasi dan lainnya;
- c. Melakukan pemeriksaan secara manual dan teliti terhadap setiap kendaraan yang keluar dari *air side* setelah selesai aktivitasnya dan mencatat setiap barang yang dibawa keluar secara lengkap dan jelas;
- d. Melarang setiap orang dan kendaraan yang akan masuk ke daerah *air side* bila tidak memenuhi persyaratan itu;
- e. Pintu masuk ke *airside* di pos 07 Utara dan Selatan harus selalu dalam keadaan tertutup dan terkunci;
- f. Segera melapor ke Posko bila diketahui atau terjadi kejadian yang perlu untuk segera ditindak lanjuti.

Prosedur Tetap Tugas Operasional Pengamanan Bandara Soekarno Hatta

1. Prosedur di Pos-Pos Statik

- a. melarang semua orang tanpa Pas Bandara memasuki daerah *air side*;
- b. mengawasi terjadinya usaha perusakan pagar sepanjang perimeter untuk keperluan menerobos masuk ke daerah *airside*;
- c. mengawasi segala bentuk kegiatan yang berlangsung di sepanjang *shoulder*, landasan pacu serta jalan inspeksi;
- d. menghalau segala hewan ternak yang masuk ke daerah *airside*;
- e. segera melapor kepada Komandan Regu Pam Tk. I atau Tk. II bila diketahui adanya kejadian yang perlu untuk segera ditindak lanjuti;
- f. mencatat semua aktivitas yang dilakukan selama melaksanakan tugas pengamanan di pos yang ditentukan.

2. Sistem Pengawasan Perimeter

Perimeter tertera dalam Annex 14 Aerodromes Volume 1 Aerodrome Design and Operations Fourth Edition July 2004, Chapter 9 Aerodrome operational

services, equipment and installations 9.10 *Fencing Application*.

9.10.1 *Recommendation*.- *A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to prevent the entrance to the movement area of animals large enough to be a hazard to aircraft*. Maksud pernyataan tersebut dalam terjemahan bebas: pagar atau perlengkapan penghalang lainnya harus disediakan oleh setiap bandara untuk mencegah masuknya binatang besar ke dalam daerah pergerakan yang dapat membahayakan pesawat.

9.10.2 *Recommendation*.- *A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated access of an unauthorized person onto a non-public area of the aerodrome*. Maksud pernyataan tersebut dalam terjemahan bebas: pagar atau perlengkapan penghalang lainnya harus disediakan pada setiap Bandara untuk menghalangi orang-orang yang tidak sah masuk ke dalam daerah NPA di Bandara tersebut.

3. Location

8.4.4. *Recommendation*.- *The fence or barrier should be located so as to separate the movement area and other facilities or zones on the aerodrome vital to the safe operation of aircraft from areas open to public access*.

Maksud pernyataan tersebut dalam terjemahan bebas bahwa pagar atau penghalang harus ditempatkan berjarak dari daerah pergerakan dan fasilitas lainnya atau zona vital pada Bandara supaya pengoperasian pesawat aman dari daerah terbuka ke akses publik.

4. Security Lighting

Recommendation.- *At an aerodrome where it is deemed desirable for security reasons, a fence or other barrier provided for the protection of international civil aviation and its facilities should be illuminated at a minimum essential level. Consideration should be given to locating lights so that the ground area on both sides of the fence or barrier, particularly at access points, is illuminated*

Maksud pernyataan tersebut dalam terjemahan bebas bahwa pada setiap Bandara dimana harus dipertimbangkan

hal yang diperlukan sekali untuk alasan keamanan, pagar atau penghalang lainnya disediakan untuk perlindungan penerbangan sipil internasional dan fasilitasnya harus diterangi pada level minimal yang diperlukan. Pertimbangan harus diberikan untuk penempatan lampu untuk daratan pada kedua sisi pada pagar, secara fakta pada poin akses, harus diterangi dengan lampu – lampu.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/100/XII/1985, tanggal 12 November 1985, tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandara, Bab V, Pasal 18, dinyatakan bahwa siapapun dilarang memasuki Daerah Publik Terbatas (*Restricted Public Area-RPA*) dan Daerah Bukan Publik (*Non Public Area-NPA*) di bandara atau gedung yang dinyatakan tertutup untuk umum, kecuali yang sudah mendapat izin atau memiliki pas bandara; atau penumpang yang akan berangkat dan datang.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tanggal tentang Penerbangan, Pasal 30, dinyatakan bahwa Penyelenggara bandara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancarannya. Disamping itu terdapat larangan dan sanksi pidana terhadap pelaku pelanggaran “daerah terbatas” sebagai berikut:

Pasal 421; Setiap orang berada di daerah tertentu di bandara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 432 Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Kewajiban bandara menyediakan fasilitas keamanan dan keselamatan bandara; yaitu terdapat di Pasal 350 ayat 1 bahwa Badan usaha bandara, unit penyelenggara bandara, dan badan

usaha angkutan udara yang menggunakan fasilitas keamanan penerbangan wajib:

- a. menyediakan, mengoperasikan, memelihara, dan memodernisasinya sesuai dengan standar yang
 - a. ditetapkan;
 - b. mempertahankan keakurasian kinerjanya dengan melakukan kalibrasi; dan
 - c. melengkapi sertifikat peralatannya.

GAMBARAN UMUM

1. Gambaran Kondisi Perimeter

Bandara Internasional Soekarno-Hatta memiliki perimeter Utara dan Perimeter Selatan.

a. Kondisi pagar perimeter:

- 1) Bahan memakai besi wermes (tidak anti karat), di las dengan susunan vertical dan penguat horizontal
- 2) Tinggi pagar 2,30 meter di atasnya berbentuk huruf V tinggi 0,45 meter dan diberi kawat berduri
- 3) Tiap tiang pagar di cor beton bertulang, jarak tiap tiang 2,50 meter

b. Pos Penjagaan

Jumlah pos pada perimeter terdiri dari 15 buah pos. Jarak tiap pos yaitu 0,5 sampai dengan 2 km.

No.	Pos Pengamanan Perimeter Utara	Pos pengamanan Perimeter Selatan
1.	Pos 23 Utara	Pos 07 Selatan
2.	Pos 25 Utara	Pos GP. 07 Selatan
3.	Pos GP 25 Utara	Pos Radar Baru
4.	Pos CCTV Utara	Pos I
5.	Pos GP 07 Utara	Pos 25 Selatan
6.	Pos Selapajang	Pos 720
7.	Pos 07 Utara	Pos Main Gate
8.	Pos 710 Utara	

c. Fasilitas yang ada pada setiap pos

Dalam setiap pos penjagaan memiliki handy talky (HT) sekitar 2 buah namun ada beberapa yang tidak aktif. Sarana lain yang tersedia di tiap pos yaitu tempat tidur, pesawat televisi, dispenser dan air gallon serta fasilitas MCK. Hanya pada pos utama yang memiliki telepon.

d. Kendaraan Patroli

Pada dinas perimeter untuk kendaraan patroli hanya memiliki dua buah mobil kijang pick up untuk perimeter utara dan selatan dan masing-masing tiga unit sepeda motor untuk perimeter utara dan selatan. Sepeda ada sekitar 5 buah.

e. Closed Circuit Television (CCTV)

Berjumlah 51 unit yaitu pada perimeter utara ada 25 unit dan perimeter selatan ada 26 unit namun sekarang masih dalam proses perencanaan pemakaian di daerah perimeter.

f. Security Lighting

Sepanjang pagar perimeter diberikan lampu namun sepanjang jalan inspeksi pagar perimeter utara dan perimeter selatan tidak dilengkapi lampu penerangan, hanya pada pos penjagaan yang diberikan lampu penerangan.

2. Pelaksana Pos pemeriksaan Pintu 07 Utara dan Selatan dan Pintu 25 Utara dan Selatan

- 1) Melakukan pemeriksaan Pas Bandara bagi setiap orang / karyawan dan kendaraan yang akan masuk daerah airside serta kelengkapan lain yang disyaratkan;
- 2) Melakukan pengawasan atas setiap kegiatan yang berlangsung di sepanjang perimeter, shoulder serta kegiatan perawatan atau perbaikan peralatan navigasi dan lainnya;
- 3) Melakukan pemeriksaan secara manual dan teliti terhadap setiap kendaraan yang keluar dari air side setelah selesai aktivitasnya dan mencatat setiap kendaraan dan barang yang dibawa keluar secara lengkap dan jelas;
- 4) Melarang setiap orang dan kendaraan yang akan masuk ke daerah air side bila tidak memenuhi persyaratan untuk itu;
- 5) Pintu masuk ke airside di pos 07 Utara dan Selatan harus selalu dalam keadaan tertutup dan terkunci;
- 6) Segera melapor ke Posko bila diketahui atau terjadi kejadian yang perlu untuk segera ditindak lanjuti.

KONDISI SAAT INI

Pengawasan pada daerah perimeter dilaksanakan oleh petugas sekuriti dari PT (Persero) Angkasa Pura II dibantu dengan personil dari PT. Tugu. Berdasarkan pengamatan penulis, masih adanya kelemahan pada pengawasan pergerakan orang pada daerah ini diantaranya adalah:

- a. Pada konstruksi pagar, saat ini konstruksi pagar perimeter kurang baik (rusak), sehingga kurang memenuhi standarisasi yang telah ditentukan. Pada pagar perimeter masih saja terdapat pagar yang berlubang. Konstruksi pagar yang tidak kokoh dan banyak terdapat ranting-ranting pohon di sekitar pagar yang menjuntai ke dalam. Siku kawat berduri pada pagar perimeter masih banyak yang rapuh. Hal ini dapat menyebabkan kurangnya kualitas pengamanan di sekitar perimeter karena sangat memungkinkan terjadinya tindakan melawan hukum serta dapat mengurangi tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan.
- b. Pada sepanjang perimeter, masih banyak terdapat kegiatan penduduk berdasarkan hasil dari pelaksanaan Universal Security Audit Program dari ICAO pada bulan Juni 2004, banyak hal yang menjadi temuan dari tim Auditor terutama yang berkaitan dengan keamanan, dan salah satu yang mendapat perhatian adalah masih adanya pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat sekitar bandara di sepanjang perimeter utara maupun selatan Bandara Soekarno-Hatta.
Kegiatan masyarakat tersebut antara lain mengembalikan ternak, bermain/olahraga serta memenuhi kebutuhan hidupnya dengan memanfaatkan keberadaan aliran sungai yang berada di bagian dalam pagar perimeter untuk mencuci dan mandi.
Pagar perimeter yang dekat dengan pemukiman penduduk sangat memungkinkan masyarakat sekitar melakukan aktifitas di daerah perimeter. Masuknya masyarakat ke dalam daerah perimeter antara lain disebabkan oleh pagar yang berlubang dan karena pagar mudah untuk dirusak. Salah satu contoh lain gangguan keamanan yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan di sekitar bandara ini adalah adanya

masyarakat yang menaikkan layang-layang dengan ketinggian yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara yang akan mendarat maupun baru take-off, dan hal ini berdampak kepada datangnya pengaduan dari perusahaan penerbangan kepada Manajemen PT (Persero) Angkasa Pura II selaku pengelola bandara.

- c. Personil Pengamanan Perimeter tidak dilengkapi dengan perlengkapan keamanan (*security equipment*) seperti *handy talky*, lampu senter, kendaraan patroli kemungkinan masuknya orang menjadi tidak terdeteksi apalagi pada saat malam hari.
- d. Sepanjang jalan inspeksi tidak dilengkapi dengan lampu penerangan yang memadai. Untuk mendukung segala hal tentang operasional pengawasan yang dilakukan di daerah perimeter, tentunya perlu fasilitas penunjang. Fasilitas penunjang yang ada berupa kendaraan mobil kijang pick up dua buah. Namun di sini, jumlah kendaraan patroli kurang optimal dengan kawasan yang begitu luas di area perimeter. Sementara kamera CCTV masih belum optimal beroperasi. Fasilitas di pos untuk kendaraan patroli seperti sepeda motor ataupun sepeda masih kurang memadai.
- e. Kualitas petugas pengamanan pada akses ini masih kurang, yaitu banyaknya petugas pengamanan yang belum bersertifikat, padahal untuk melakukan pengamanan di Bandara dan melakukan pengawasan di sepanjang di perimeter, setiap petugas minimal dibekali dengan Sertifikat Kecakapan yang didapat setelah mengikuti pendidikan dan latihan Security Awareness. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan petugas pengamanan PT. Tugu, hanya 13 petugas pengamanan yang telah mengikuti pelatihan dan memiliki sertifikat dari total keseluruhan 100 petugas yang melakukan pengamanan di NPA, daerah perimeter serta sikap mental yang belum mendukung kinerja petugas pengamanan yang belum mendukung kinerja petugas pengamanan daerah perimeter.
- f. Pada jam operasional, tidak dilakukannya inspeksi setiap 2 jam sekali sesuai dengan program pengamanan.

ANALISIS MASALAH

a. Konstruksi Pagar yang Kurang Standar

Pagar perimeter pada saat ini menggunakan pagar yaitu besi wermes. Masyarakat sekitar merusak pagar dengan mengelas pagar, untuk dibuat seperti pintu supaya bisa memasuki daerah NPA dengan mudah. Sementara dari pihak Bandara yang telah memperbaikinya namun tetap saja dirusak lagi oleh mereka. Sampai pada saat ini pagar perimeter masih banyak ditemui dalam keadaan rusak/berlubang dari jangka waktu yang lama.

Berdasarkan observasi 22–23 Januari 2008 banyak ditemukan :

1. Pagar yang berlubang sekitar ada 10 lubang pada perimeter area
2. selatan dari radar selatan ke arah timur. Hal ini disebabkan oleh aktifitas sehari-hari dari komunitas penduduk yang berbatasan dengan pagar yaitu untuk keperluan MCK.
3. Masih banyak yang memanfaatkan air yang berada di saluran/drainase/parit yang terdapat pada daerah NPA Bandara Soekarno-Hatta.
4. Ditemukan pagar berlubang (lima lubang) dari ujung Timur Selatan sampai dengan Instalasi Karantina disebabkan oleh penduduk yang berbatasan dengan pagar tersebut menggunakan lahan Bandara untuk kandang ayam.
5. Ditemukan lubang saluran air di 2 (dua) lokasi yang belum ditutup dengan jeruji besi sebagai pengaman di daerah NPA.
6. Banyak ditemukan pagar yang dipenuhi dengan rerumputan atau ranting-ranting yang menjuntai pada pagar.
7. Pada umumnya kawat berduri yang berada di sepanjang pagar perimeter area selatan, area timur dan area utara banyak yang sudah berkarat dan kurang rapat sehingga pagar mudah dipanjat orang.

b. Kurangnya Kesadaran Hukum oleh Masyarakat

Hal ini disebabkan karena masih relatif kurangnya kesadaran hukum oleh masyarakat akan pentingnya keselamatan dan keamanan penerbangan memicu masyarakat yang tetap berani melakukan

pelanggaran di area Bandara. Dengan adanya pagar yang dekat dengan pemukiman penduduk sehingga masih adanya gangguan yang dilakukan oleh masyarakat Bandara yang secara langsung maupun tidak langsung akan sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlangsung di Bandara Soekarno-Hatta.

Masyarakat di sekitar pagar perimeter semakin leluasa memasuki NPA dan seolah-olah area tersebut menjadi legal untuk aktifitas penduduk yang sewaktu-waktu dapat mengganggu kelancaran operasi tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan. Tentunya sebuah sistem pengamanan di Bandara memiliki kekuatan dan kelemahan, setiap teroris dalam melaksanakan aksinya memilih tempat-tempat keramaian dengan harapan akan banyak jatuh korban atau tempat-tempat yang strategis agar dapat melumpuhkan atau paling tidak akan sangat mempengaruhi image dunia internasional terhadap Indonesia.

Sistem pengamanan pada perimeter utara dan selatan adalah salah satu sub sistem pengamanan yang dapat dikatakan sangat lemah dan rawan sehingga mudah dimasuki para teroris ataupun intruders and *unexpected visitors* dengan cara membaur dan menyusup di antara penduduk. Jarak dengan runway yang hanya kurang lebih 300 meter dengan mudah dapat dicapai untuk melakukan serangan terhadap pesawat udara yang akan lepas landas atau mendarat. Selain itu instalasi atau fasilitas penting lainnya dapat begitu mudah dicapai dengan cara yang sama.

Penyebab Timbulnya Masalah

1. Faktor penyebab dari aspek prosedural

Personil pengamanan adalah petugas yang melakukan pengawasan atas setiap kegiatan yang berlangsung di sepanjang perimeter serta melarang setiap orang dan kendaraan yang akan masuk ke daerah air side bila tidak memenuhi persyaratan untuk itu. Tujuannya yaitu mencegah masuknya orang tanpa Pas Bandara atau dengan usaha pengrusakan serta menerobos pagar sepanjang perimeter yang bertujuan masuk ke daerah air side

dan melakukan segala bentuk kegiatan yang dikhawatirkan akan mengganggu keselamatan keamanan penerbangan. Namun faktanya inspeksi atau pemeriksaan pada daerah perimeter belum optimal. Masih banyak personil pengamanan memiliki kendala dalam melakukan inspeksi karena faktor-faktor penyebab yang ada. Sistem pengawasan pada semua daerah perimeter belum optimal, seperti :

- 1) Petugas pengamanan tidak melakukan inspeksi perimeter berdasarkan program pengamanan.
- 2) Upaya penegakan hukum terhadap pelaksana pelanggar di daerah perimeter masih sangat minim.

2. Faktor penyebab dari aspek teknis

- 1) Petugas pengamanan di semua pos-pos penjagaan pada daerah perimeter tidak dilengkapi dengan peralatan pengamanan (security equipment).
- 2) Semua CCTV (Closed Circuit Television) yang ada belum beroperasi.
- 3) Papan pernyataan area, larangan dan sanksi di sepanjang perimeter belum terpasang.
- 4) Jalan inspeksi masih berlubang dan tidak dilengkapi dengan lampu penerangan.
- 5) Lampu penerangan yang ada kurang mencukupi.
- 6) Sistem alat deteksi pencegah penerobosan perimeter

3. Faktor penyebab dari aspek personal

Lemahnya sistem pengawasan dan pemeriksaan dapat disebabkan karena kurangnya pengetahuan petugas pengamanan akan keamanan dan keselamatan penerbangan serta prosedurnya, khususnya pengamanan pada daerah perimeter (NPA) yang diserahkan pada jasa pengamanan yang telah bekerja sama dengan PT. Angkasa Pura II, hal ini dikarenakan petugas pengamanan tersebut belum dibekali dengan keterampilan khusus sebagai petugas pengamanan Bandara termasuk petugas bantuan yang melaksanakan pengamanan pada pos penjagaan belum

semuanya memiliki sertifikat pengamanan (security).

PEMECAHAN MASALAH

1. Aspek Prosedural

Pembenahan dari aspek prosedural adalah dengan dilaksanakannya prosedur pengawasan di daerah perimeter sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Perbaikan perimeter yang rusak dan berlubang secara besar-besaran
- b. Melakukan perawatan secara rutin terhadap pagar tersebut.
- c. Pemangkasan ranting pohon secara rutin.
- d. Pengelola Bandara PT. Angkasa Pura II segera menutup/memasang kunci pada lubang-lubang pagar yang disebutkan di atas dan memperkuat pagar dengan tambahan pondasi baru.
- e. Pengelola Bandara segera memasang jeruji besi pada lubang saluran air yang belum dipasang jeruji besi sebagai pengamanan di daerah NPA.
- f. Pengelola bandara segera memperbaiki secara bertahap kawat berduri yang sudah berkarat dan kurang rapat sehingga pagar tidak mudah dipanjat orang.

Solusi untuk mencegah terjadinya tindak gangguan melawan hukum dalam penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta, antara lain :

- a. Melakukan pendekatan secara langsung dengan para tokoh masyarakat terutama dengan para tokoh yang mempunyai pengaruh terhadap masyarakat itu sendiri, dimana mengamati budaya masyarakat sekitar Bandara Soekarno-Hatta bahwa peran tokoh masyarakat sangat dominan;
- b. Melakukan ceramah sosialisasi peraturan perundang-undangan, peraturan keselamatan penerbangan serta pentingnya keamanan keselamatan penerbangan kepada masyarakat melalui jalur ceramah agama dan bersama-sama dengan aparat pemerintah Kota Tangerang atau Kelurahan sekitar bandara;
- c. Pemberian bantuan dari PT. Angkasa Pura II berupa pembangunan MCK, lapangan olahraga, mushola dan lainnya yang diperlukan oleh masyarakat sekitar bandara.

- d. Bersama tokoh masyarakat mengadakan ceramah tentang keamanan keselamatan penerbangan di kelurahan sekitar bandara, baik melalui jalur ceramah agama, seni atau bekerjasama dengan LSM setempat secara berkesinambungan.

2. Aspek Teknikal

Dikarenakan di dalam operasi penerbangan tidak ada masalah yang lebih penting dari pada keselamatan penerbangan, untuk itu kewaspadaan (*safety awareness*) harus dilakukan sehingga mampu mengidentifikasi dan memprediksi bahaya-bahaya yang mungkin akan timbul dari aktifitas operasional. Salah satu caranya adalah dengan penyediaan peralatan pengaman (*security equipment*), hal ini dimaksudkan untuk memudahkan petugas pengaman melaksanakan tugasnya dalam memeriksa dan mengawasi pergerakan orang di daerah perimeter. Adapun peralatan pengaman yang harus disediakan antara lain:

- 1) *Handy talky*
- 2) Kendaraan Patroli
- 3) Lampu Senter
- 4) Lampu Penerangan

Di sepanjang daerah perimeter dipasang tanda RPA yang cukup besar tiap satu kilometer dari setiap pos penjagaan dan mudah terlihat yang berisi larangan, sanksi dan landasan hukum pemberlakuannya.

DAERAH TERBATAS
DILARANG MASUK TANPA IZIN
RESTRICTED AREA
UNAUTHORIZED ACCESS PROHIBITED
HANYA YANG MEMILIKI Otoritas DIBEZKAN
MASUK
AUTHORIZED PERSONS ONLY BEYOND THIS POINT
SANKSI
Pasal 421: Setiap orang berada di daerah tertentu di
bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas
bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216
dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu)
tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00
(seratus juta rupiah).

Gambar: Contoh tanda/papan larangan dan ketentuan hukum

Memasang lampu penerangan pagar perimeter masing-masing berjarak 250 meter. Diadakan penjagaan, pengawasan dan pengontrolan yang ketat di sepanjang pagar perimeter.

3. Aspek Personal

Petugas pengamanan yang melakukan pengamanan di daerah perimeter dan petugas bantuan yang melaksanakan pengamanan pada daerah perimeter belum semuanya mengikuti pendidikan dan latihan (Diklat) *Basic Aviation Security* yang merupakan syarat awal yang harus dimiliki petugas pengamanan bandara yang melakukan pemeriksaan dan pengawasan di daerah perimeter. Untuk menyelesaikan masalah tersebut, tentunya pihak pengelola pengamanan Bandara Soekarno-Hatta harus melakukan sosialisasi kepada pihak pengelola jasa pengamanan dan mitra kerja terkait mengenai syarat dan ketentuan sistem pengamanan di daerah perimeter Bandara Internasional Soekarno-Hatta serta diadakannya pembinaan mental rutin terhadap semua petugas pengamanan di daerah perimeter.

Agar terlaksananya pengawasan yang sesuai dengan SOP maka perlu ditingkatkan *security awareness* terhadap petugas pengamanan melalui program *refreshing course* diklat yang bertujuan untuk mengingatkan kembali prosedur pengawasan (minimal satu kali dalam setahun). Apabila masih terjadi pelanggaran atau kelalaian sekalipun yang dilakukan oleh petugas Airport Security, maka sudah seharusnya ditindaklanjuti dengan teguran secara administratif sesuai dengan tingkat pelanggaran dan kelalaian yang dilakukan, yaitu diberikan hukuman (*punishment*) sesuai dengan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) pasal 76 tentang hukuman disiplin sedang, hal ini dilakukan supaya menjadi pelajaran bagi petugas Airport Security agar lebih serius dalam melaksanakan tugas-tugasnya dan tidak melakukan tindakan yang sama, karena mengingat pentingnya keamanan dan keselamatan penerbangan dimana bahaya dan resiko sekecil apapun harus dapat diperhitungkan secara cermat.

KESIMPULAN

1. Pelaksanaan prosedur pengawasan di daerah perimeter pada setiap pos-pos pengamanan sesuai dengan acuan dalam Annex 17, Document 8973 dan perundang-undangan nasional tentang pengamanan penerbangan sipil.
2. Agar penerapan tugas dan fungsi Airport Security dapat berjalan efektif maka sebaiknya :
 - a. Prosedur pengawasan pada daerah perimeter dituangkan secara jelas dan terinci ke dalam Ketentuan dan Pengendalian Daerah Perimeter Bandara Internasional Soekarno-Hatta, sehingga petugas pengamanan memiliki pedoman kerja dalam melaksanakan tugasnya serta apabila terjadi penyimpangan, *Airport Security* dapat menerapkan sanksi sesuai aturan yang tertuang dalam SISPRO tersebut dan dapat melakukan pembenahan.
 - b. *Airport Security* melakukan sosialisasi peraturan/ketentuan pengamanan perimeter kepada seluruh petugas pengamanan mengetahui dan memahami peraturan tersebut.
 - c. Sosialisasi *Airport Security* dengan semua mitra kerja yang beroperasi di daerah perimeter Bandara Internasional Soekarno-Hatta mengenai aturan dan ketentuan sistem pengamanan yang harus dipatuhi oleh semua pihak dan menerapkan tindakan hukum (law enforcement) terhadap semua mitra kerja yang melakukan pelanggaran prosedur pengamanan dan ketertiban di daerah perimeter.

DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization, Annex 17: Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts Of Unlawful Interference, Eighth Edition, Montreal, 2006.*
- International Civil Aviation Organization, Document 8973, Sixth Edition, 2007.*
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang **Penerbangan**.
- Departemen Perhubungan, Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 54 Tahun 2004 tentang **Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil**.
- Keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura II, Nomor KEP.447/OM.00/1998-AP II Tahun 1998, **Tugas dan Fungsi Airport Security Unit dinas Perimeter Bandara Internasional Soekarno-Hatta dalam unit pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan PT (Persero) Angkasa Pura II**