

## ANALISIS SISTEM KEAMANAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA SULTAN SYARIF KASIM II –PEKANBARU

**JB.Purwadi**

Dosen Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug PO BOX 509 Tangerang.

Abstrak

Globalisasi ekonomi dunia, telah mendorong meningkatnya mobilitas masyarakat dan barang melalui transportasi udara. Penerbangan adalah bagian dari sistem transportasi nasional, yang dalam operasinya memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal. Dengan disahkannya Undang Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menggantikan Undang Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, keamanan penerbangan mendapatkan perhatian yang serius di dalam operasi penerbangan. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai regulator penerbangan, telah melakukan upaya pemenuhan kualitas dan kuantitas di tingkat pusat dan operasional berupa pelaksanaan pelatihan dan pensertifikatan personil keamanan penerbangan, dalam upaya menjamin dan meningkatkan keamanan operasi penerbangan.

Metode penelitian yang digunakan dalam analisis ini meliputi: (1) Penelitian kepustakaan untuk mendapatkan landasan teori dan pisau analisis, (2) Penelitian lapangan untuk mendapatkan data personil keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan, serta prosedur tetap lokal keamanan penerbangan, (3) Hasil penelitian dan analisis personil, fasilitas dan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan di Bandar udara Sultan Syarif Kasim II secara garis besar adalah sebagai berikut : Jumlah personil keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan serta prosedur tetap lokal keamanan penerbangan atau Standard Operating Procedure (SOP) lokal masih kurang dan memerlukan peningkatan dan penyempurnaan, sehingga penyelenggaraan keamanan penerbangan di Bandar udara Sultan Syarif Kasim II belum memadai dan belum sesuai dengan ketentuan yang digariskan dalam Undang Undang no 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Abstract

The globalization of world economy, has encouraged the increasing mobility of people and goods via air transport. Flight is part of the national transportation system, which in its operation require guarantees optimum safety and security. With the enactment of Act No.1 of 2009 on Aviation Law No. replacing. 15 of 1992 on Aviation, aviation safety getting serious attention in flight operations. Directorate General of Civil Aviation as an aviation regulator, has made the effort to fulfill the quality and quantity at the central level and the operational implementation of training and pensertifikatan aviation security personnel, in an effort to ensure and enhance the security of flight operations. The research method used in this analysis include: (1) The research literature to obtain the theoretical basis and a knife analysis, (2) Research the field to get the data flight security personnel, aviation security facilities, as well as local fixed aviation security procedures, (3) The results of the study and analysis of personnel, facilities and local fixed security procedures at airports flight of Sultan Sharif Kasim II an outline is the following: Number of aviation security personnel, aviation security facilities and aviation security procedures local fixed or standard operating procedures (SOP) is still lacking and local require improvement and refinement, so that the implementation of aviation security at airports Sultan Sharif Kasim II has not been adequate and not in accordance with the provisions outlined in Law No. 1 Year 2009 on Aviation

Kata Kunci

Keamanan, Personil keamanan, Fasilitas keamanan, SOP local keamanan penerbangan

## PENDAHULUAN

Globalisasi ekonomi dunia yang diikuti dengan meningkatnya mobilitas masyarakat dan barang, melalui jalur udara, mengakibatkan pertumbuhan transportasi udara terus meningkat, sehingga berdampak semakin tingginya permintaan akan jasa angkutan udara. Kemajuan teknologi transportasi udara, seperti beroperasinya pesawat-pesawat berbadan lebar (Air Bus A-380, Boeing-787), untuk jarak jauh dari luar negeri ke atau melalui wilayah Indonesia, dan pergerakan penerbangan domestik baik untuk angkutan cargo, maupun angkutan penumpang, berdampak pada peningkatan frekuensi penerbangan dalam dan luar negeri. Dengan bertambahnya rute-rute baru penerbangan, menambah kepadatan lalu lintas penerbangan.

Pembangunan pada Sub Sektor perhubungan udara secara terus menerus dilakukan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan sesuai visi dan misinya. Peningkatan permintaan akan jasa angkutan udara dari tahun ke tahun terus meningkat sejalan dengan peningkatan taraf hidup masyarakat Indonesia.

Penerbangan adalah bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, sehingga perlu dikembangkan potensi dan perannya yang efektif dan efisien serta mampu mendukung terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos,

serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi Bandar udara berfungsi untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas udara, kargo dan/atau pos, keselamatan penerbangan, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian baik daerah maupun secara nasional.

Dengan diundangkannya Undang-undang no 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menggantikan Undang-undang no 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, di mana untuk keamanan penerbangan dimuat dalam 1 (satu) bab yang memiliki 28 pasal, menunjukkan bahwa keamanan penerbangan mendapat perhatian yang serius di dalam operasi penerbangan. Di bidang kelembagaan, telah dibentuk Direktorat Keamanan Penerbangan berdasarkan Peraturan Menhub no 20 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata kerja Departemen Perhubungan. Sedang di bidang sumber daya manusia dan fasilitas keamanan penerbangan, Pemerintah RI melalui Ditjen. Perhubungan Udara sebagai regulator penerbangan, telah melakukan upaya pemenuhan kualitas dan kuantitas di tingkat pusat dan operasional berupa pelaksanaan pelatihan dan pensertifikasian, dan pengawasan yang dilakukan secara mandiri atau bekerja sama dengan Negara/lembaga Internasional, misalnya : ICAO, Jepang, Australia, Amerika Serikat dan Inggris. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) saat ini telah menempatkan keamanan penerbangan sebagai prioritas utama dalam program kerjanya dan merekomendasikan seluruh anggotanya untuk menaruh perhatian lebih serius tentang hal ini. Hal ini dilakukan untuk menjawab terjadinya tragedi 11 September 2001 di Amerika Serikat (pembajakan terhadap 4 pesawat udara

komersial Amerika Serikat ) agar tidak terulang lagi. Selain itu ICAO telah mengeluarkan program yang disebut Universal Security Audit Program (USAP), yang bertujuan untuk menilai dan mengidentifikasi tingkat pemenuhan terhadap aturan yang ada dalam Annex 17 – Security serta membantu mengatasi permasalahan yang ada.

Dalam menjaga prinsip dan konsistensinya untuk memerangi teroris, Amerika Serikat menentukan strategi utama untuk kegiatan keamanan penerbangan dengan melakukan upaya :

Melibatkan mitra domestik dan internasional secara aktif, dengan membuat perjanjian antara pemerintah Federal, State, local dan pemerintah adat serta melibatkan sektor swasta dan pengguna jasa serta membuat hubungan yang erat dengan bangsa lain termasuk dengan publik dan sektor swasta pada komunitas internasional dalam proses perencanaan dan tindak lanjutnya.

Untuk Pemerintah Indonesia, pembenahan lain yang saat ini sedang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Udara adalah merevisi Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil, Program Nasional Pelatihan Pengamanan Penerbangan dan Program Nasional Quality Control Pengamanan Penerbangan.

#### **Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana mengukur / mengetahui bahwa system keamanan penerbangan di Bandar udara Sultan Syarif Kasim II (SSK II) telah memadai dilihat dari aspek sumber daya manusia dan fasilitas / peralatan keamanan penerbangan serta standard operating procedure (SOP)
2. Data apa saja yang diperlukan untuk mengetahui bahwa system keamanan penerbangan di Bandar udara SSK II telah

memadai dari aspek kemampuan SDM, aspek fasilitas / peralatan keamanan penerbangan, dan aspek prosedur tetap keamanan penerbangan dan telah memadai untuk mendukung operasi penerbangan di Bandar udara SSK II

3. Bagaimana menganalisis system keamanan penerbangan di Bandar udara SSK II untuk memastikan bahwa sistem keamanan penerbangan yang dimiliki telah memadai dan sesuai dengan yang direkomendasikan ICAO yang dituangkan dalam Annex 17.
4. Persyaratan dan ketentuan-ketentuan apa saja yang digunakan sebagai pisau analisis terhadap system keamanan penerbangan di Bandar udara SSK II.

#### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka rumusan masalahnya adalah bagaimana meneliti dan menganalisis sistem keamanan penerbangan di Bandar udara SSK II ditinjau dari aspek SDM, aspek fasilitas /peralatan keamanan penerbangan, prosedur pemeriksaan penumpang dan bagasi bawaan penumpang, aspek penanganan kargo dan barang berbahaya.

#### **LANDASAN TEORI**

##### **Kondisi Penerbangan**

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan pada Pasal 16 menyatakan bahwa pelaksana kegiatan di Bandar udara umum terdiri dari pelaksana fungsi pemerintah, penyelenggara Bandar udara dan badan hukum Indonesia yang memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan berkaitan dengan lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan pos.

Pelaksana fungsi pemerintah merupakan pemegang fungsi: Keamanan dan keselamatan serta kelancaran penerbangan; Bea dan cukai; Imigrasi; Karantina; dan Keamanan dan ketertiban di Bandar udara.

Tugas dan fungsi Kantor Administrator Bandar Udara adalah pengawasan dan pengendalian di bidang keamanan, keselamatan dan kelancaran penerbangan serta bidang keamanan dan ketertiban di Bandar udara serta fungsi koordinasi dan memfasilitasi kegiatan fungsi pemerintah dan pelayanan jasa kebandarudaraan.

Perkembangan dunia penerbangan saat ini mengakibatkan tingkat kompleksitas di Bandar Udara semakin meningkat dan hal ini memerlukan sumber daya manusia yang professional di bidang pengawasan.

Jumlah bandar udara di Indonesia 188, dimana 163 bandar udara adalah UPT Ditjen Hubud termasuk Hang Nadim Batam.

PT. (Persero) Angkasa Pura I mengelola 13 bandar udara, yaitu : Bandar udara Ahmad Yani, Bandar udara Adi Sucipto, Bandar udara Adi Sumarmo, Bandar udara Juanda, Bandar udara Ngurah Rai, Bandar udara Selaparang, Bandar udara El Tari, Bandar udara Sepinggang, Bandar udara Samsuddin Noor, Bandar udara Hasanuddin, Bandar udara Sam Ratulangi, Bandar udara Pattimura, dan Bandar udara FransKasisepo.

PT. (Persero) Angkasa Pura II mengelola 12 bandar udara, yaitu : Bandar udara Sultan Iskandar Muda, Bandar udara Polonia, Bandar udara Sultan Syarif Kasim II, Bandar udara Minangkabau, Bandar udara Sultan Thaha, Bandar udara Sultan Mahmud Badaruddin II, Bandar udara Kijang, Bandar udara Soekarno-Hatta, Bandar udara Halim Perdana Kusuma, Bandar udara Husein Sastra Negara, Bandar udara Supadio dan Bandar udara Depati Amir.

Satu bandar udara khusus yaitu Bandar Udara Timika (PT. Freeport), disamping itu terdapat Bandara UPT Ditjen Hubud dari seluruh Indonesia yang berjumlah 163 bandar udara.

Sebanyak 40 bandar udara dapat didarati pesawat sejenis DHC/C-212, 57 bandar udara dapat didarati pesawat sejenis F-27, 43 bandar udara dapat didarati pesawat sejenis F-28, 28 bandar udara dapat didarati pesawat sejenis DC-9, 13 bandar udara dapat didarati pesawat sejenis DC-10/A-300 dan 7 bandar udara dapat didarati oleh pesawat sejenis B-747. Dari 188 bandar udara, 27 bandar udara merupakan bandar udara internasional.

### **Keamanan Penerbangan Nasional**

Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Secara garis besar faktor-faktor yang mendukung keamanan penerbangan meliputi :

1. Sumber daya manusia
2. Fasilitas keamanan penerbangan
3. Prosedur keamanan penerbangan

Sasaran keamanan penerbangan adalah memberikan perlindungan bandar udara, pesawat udara dan fasilitas navigasi penerbangan . Untuk maksud tersebut perlu ada kegiatan pengendalian dan penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara, penanggulangan tindakan melawan hukum, penyesuaian sistem keamanan terhadap tingkat ancaman serta pengawasan keamanan penerbangan.

Menteri Perhubungan bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan nasional. Dalam melaksanakan tanggung jawab tersebut, Menteri Perhubungan berwenang untuk:

1. Membentuk komite nasional keamanan penerbangan.
2. Menetapkan program keamanan penerbangan nasional, dan tata cara serta prosedur pembuatan dan pelaksanaan

program keamanan penerbangan diatur dengan peraturan Menteri Perhubungan.

3. Mengawasi pelaksanaan program keamanan penerbangan

Komite nasional keamanan penerbangan bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional. Program keamanan penerbangan nasional paling sedikit memuat:

1. Peraturan keamanan penerbangan;
2. Sasaran keamanan penerbangan;
3. Personil keamanan penerbangan;
4. Pembagian tanggung jawab keamanan penerbangan;
5. Perlindungan bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi penerbangan;
6. Pengendalian dan penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara;
7. Penanggulangan tindakan melawan hukum;
8. Penyesuaian sistem keamanan penerbangan terhadap tingkat ancaman keamanan;
9. Pengawasan keamanan penerbangan.

Dalam melaksanakan program keamanan penerbangan nasional, Pemerintah dapat melakukan kerjasama dengan Negara lain. Kerja sama tersebut meliputi:

1. pertukaran informasi;
2. pendidikan dan pelatihan;
3. peningkatan kualitas keamanan ; serta
4. permintaan keamanan tambahan.

Adapun unit-unit kerja yang terkait dengan pelaksanaan program keamanan penerbangan meliputi:

- (1) Badan usaha Bandar udara atau unit penyelenggara Bandar udara. Unit kerja ini 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 tersebut harus disahkan oleh Menteri Perhubungan.

- (2) Otoritas Bandar udara. Unit kerja ini bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian program keamanan Bandar udara. Untuk melaksanakan tanggung jawab tersebut otoritas Bandar udara membentuk komite keamanan Bandar udara. Komite ini bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan Bandar udara.

- (3) Badan usaha angkutan udara. Badan usaha ini wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan mengembangkan program keamanan angkutan udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional. Program ini dibuat oleh badan usaha angkutan udara dan disahkan oleh Menteri Perhubungan.

### **Pengawasan Keamanan Penerbangan**

Menteri bertanggungjawab terhadap pengawasan keamanan penerbangan nasional, yang merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan, yang meliputi :

1. audit
2. inspeksi
3. survei dan
4. pengujian (test).

Selanjutnya terhadap hasil pengawasan tersebut, Menteri Perhubungan melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Unit kerja pemegang otoritas bandar udara, penyelenggara bandar udara, badan usaha Bandar udara dan badan usaha angkutan udara, wajib melaksanakan pengawasan internal dan selanjutnya melaporkan hasilnya kepada Menteri Perhubungan. Ketentuan mengenai pengawasan keamanan penerbangan nasional diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan.

### **Keamanan Bandar Udara**

Dalam mengupayakan keamanan penerbangan, setiap orang, kendaraan, kargo, dan pos yang akan memasuki daerah keamanan terbatas wajib memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara bagi penumpang pesawat udara, dan dilakukan pemeriksaan keamanan. Pemeriksaan keamanan ini dilakukan oleh personil yang berkompeten di bidang keamanan penerbangan. Khusus kantong diplomatik mendapatkan pengecualian yaitu tidak boleh diperiksa, kecuali atas permintaan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri.

Khusus penumpang pesawat udara yang membawa senjata, wajib melaporkan dan menyerahkannya kepada badan usaha angkutan udara yang akan mengangkut penumpang tersebut dan badan usaha angkutan udara bertanggung jawab atas keamanan senjata yang diterima sampai dengan diserahkan kembali kepada pemiliknya di Bandar udara tujuan.

Kepada Badan usaha Bandar udara dan unit penyelenggara Bandar udara, diwajibkan untuk menyediakan bagian dari wilayah Bandar udara sebagai tempat untuk menempatkan pesawat udara yang mengalami gangguan atau ancaman keamanan. Dan tata cara serta prosedur keamanan pengoperasian Bandar udara diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan.

### **Keamanan Pengoperasian Pesawat udara.**

Badan usaha angkutan udara bertanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara dan selama terbang. Tanggung jawab tersebut paling sedikit meliputi :

1. pemeriksaan keamanan pesawat udara sebelum dioperasikan;

2. pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang yang tertinggal di pesawat udara;
3. pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk pesawat udara;
4. pemeriksaan terhadap peralatan, barang, makanan, dan minuman yang akan masuk pesawat udara.

Sedang tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara selama terbang, meliputi:

1. Mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin keamanan penerbangan;
2. Memberitahu kepada kapten penerbang apabila ada petugas keamanan dalam penerbangan di pesawat udara.
3. Memberi tahu kepada kapten penerbang adanya muatan barang berbahaya di dalam pesawat udara.

Selain itu penempatan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadual asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia, hanya dapat dilaksanakan berdasarkan perjanjian bilateral. Juga setiap badan usaha angkutan udara yang mengoperasikan pesawat udara katagori transport wajib memenuhi persyaratan keamanan penerbangan. Dan tata cara serta prosedur pelaksanaan keamanan pengoperasian pesawat udara diatur dengan Peraturan Menteri.

### **Penanggulangan Tindakan Melawan Hukum.**

Unit kerja pemegang otoritas Bandar udara, unit penyelenggara Bandar udara, badan usaha Bandar udara dan badan usaha angkutan udara wajib menanggulangi tindakan melawan hukum, yang dibuat dalam bentuk program penanggulangan keadaan darurat. Tindakan melawan hukum yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:

1. menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau sedang di darat;
2. menyandera orang di dalam pesawat udara dan di Bandar udara;
3. masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas Bandar udara secara tidak sah;
4. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya atau bom ke dalam pesawat udara atau Bandar udara tanpa izin; dan
5. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Bila terjadi tindakan melawan hukum, Menteri Perhubungan berkoordinasi dan menyerahkan tugas dan komando penanggulangan kepada institusi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang keamanan.

Tata cara dan prosedur penanggulangan tindakan melawan hukum serta penyerahan tugas dan komando penanggulangan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan.

### Fasilitas Keamanan Penerbangan

Fasilitas keamanan penerbangan yang digunakan untuk mewujudkan keamanan penerbangan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Pelaksanaan penyediaan fasilitas keamanan penerbangan disesuaikan dengan kebutuhan dengan mempertimbangkan:

1. efektivitas peralatan;
  2. klasifikasi Bandar udara;
  3. serta tingkat ancaman dan gangguan
- Badan usaha bandar udara dan badan usaha angkutan udara wajib,
1. menyediakan, mengoperasikan, memelihara dan memodernisasikan fasilitas keamanan penerbangan sesuai standar yang ditetapkan;
  2. mempertahankan keakuratan kinerjanya dengan melakukan kalibrasi ; dan
  3. melengkapi sertifikat peralatannya.

Ketentuan mengenai fasilitas keamanan penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

### Kerangka Berpikir

Dalam penelitian ini digunakan kerangka berpikir sebagai berikut.



Gambar 1 Kerangka berpikir

Data keamanan penerbangan yang terdiri dari: data personil keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan dan prosedur tetap (protap) lokal dianalisis dari aspek kualitas yang meliputi diklat, kompetensi (lisensi /sertifikat kecakapan / stkp), aspek kuantitas (jumlah personil, jumlah fasilitas, aspek kebutuhan lapangan (jenis dan jumlah prosedur tetap). Hasil analisis data personil, fasilitas dan prosedur tetap lokal akan menunjukkan apakah penyediaan personil, fasilitas dan pembuatan prosedur tetap lokal sudah memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan oleh regulator ditinjau dari aspek kualitas, kuantitas, dan aspek kebutuhan lapangan, untuk mendukung keamanan penerbangan. Bila hasil analisis belum memenuhi ketentuan maka perlu ada penyempurnaan di dalam penyediaan personil, fasilitas serta pembuatan prosedur tetap lokal untuk keamanan penerbangan.

### METODOLOGI PENELITIAN

#### Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian untuk mendapatkan data lapangan dilaksanakan di Bandar udara Sultan Syarif Kasim II (SSK II) –Pekanbaru

Waktu penelitian untuk memperoleh data lapangan dilaksanakan dari tanggal 25 Nopember 2009 sampai dengan 27 Nopember 2009.

#### **Metode Penelitian Kepustakaan.**

Metode penelitian kepustakaan digunakan untuk mendapatkan landasan teori atau pisau analisis, yang diperoleh dari sumber-sumber tertulis seperti buku Undang-undang penerbangan, kumpulan peraturan aviation security, annex 17, majalah dan sumber bacaan lainnya yang relevan dengan judul penelitian.

#### **Metode Penelitian Lapangan**

Untuk keperluan pembahasan / analisis digunakan data personil keamanan penerbangan, data fasilitas keamanan penerbangan dan data prosedur tetap lokal (dibuat oleh Bandar udara). Data tersebut diperoleh dari para Pejabat Cabang PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar udara Sultan Syarif Kasim II, para Pejabat Badan Usaha Angkutan Udara yang ada di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, para Pejabat perusahaan Ground Handling di Bandar udara Sultan Syarif Kasim II yang statusnya mewakili Badan Usaha Angkutan udara yang mereka layani.

Data personil keamanan penerbangan, data fasilitas dan data prosedur tetap lokal yang diperoleh adalah:

- a. Data personil keamanan penerbangan yang berisi data pendidikan, data sertifikat kecakapan yang dimiliki / stkp.
- b. Jumlah personil keamanan penerbangan untuk Bandar udara Sultan Syarif Kasim II, Badan usaha Angkutan udara, Perusahaan Ground Handling yang mewakili Badan Usaha Angkutan Udara dalam menangani keamanan penerbangan.
- c. Jenis dan jumlah fasilitas keamanan penerbangan yang dimiliki Bandar udara

Sultan Syarif Kasim II, Badan usaha Angkutan Udara, Perusahaan Ground Handling yang mewakili Badan Usaha Angkutan Udara dalam menangani keamanan penerbangan.

- d. Jenis dan jumlah prosedur tetap keamanan penerbangan lokal yang dibuat oleh Bandar udara Sultan Syarif Kasim II, Badan Usaha Angkutan Udara Perusahaan Ground Handling yang mewakili Badan Usaha Angkutan Udara dalam menangani keamanan penerbangan.

#### **Teknik Pengumpulan Data.**

##### **Data arsip**

Data personil, data fasilitas / peralatan dan data prosedur tetap lokal diperoleh dari arsip-arsip yang tersimpan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, di Badan Usaha Angkutan Udara yang ada di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, dan di Perusahaan Ground Handling yang ada di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II,

##### **Wawancara**

Melakukan wawancara dengan para pejabat Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, Badan Usaha Angkutan Udara yang ada di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, dan Perusahaan Ground Handling yang ada di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, khususnya hal-hal yang terkait dengan kegiatan sebagai berikut:

- a. Kegiatan operasional keamanan penerbangan di Bandar udara Sultan Syarif Kasim II;
- b. Cara pengaturan kegiatan operasional
- c. Pengaturan pendidikan dan pelatihan personil keamanan penerbangan
- d. Jadwal dan pelaksanaan pengujian personil keamanan penerbangan untuk mendapatkan sertifikat kecakapan (lisensi/stkp)

- e. Jadwal dan pelaksanaan rapat koordinasi komite keamanan Bandar udara
- f. Jadwal dan pelaksanaan latihan gawat darurat penerbangan.

### Teknik Analisis Data

#### Melakukan analisis.

Data keamanan penerbangan yang diperoleh dari hasil pengumpulan data kemudian dibandingkan dengan ketentuan-ketentuan yang ada dalam Undang-undang (UU) Penerbangan, Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri, Peraturan Dirjen Hubud yang terkait dengan keamanan penerbangan. Bila data keamanan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ada, maka dikatakan hasil analisisnya memenuhi ketentuan/ persyaratan. Sebaliknya bila data keamanan penerbangan berbeda jauh / dekat, dengan ketentuan-ketentuan yang ada, maka dikatakan hasil analisisnya adalah tidak memenuhi ketentuan /persyaratan sehingga harus diadakan penyempurnaan.

### HASIL PENELITIAN

#### Data Personil Keamanan Penerbangan

Tabel.1 Tabulasi personil keamanan penerbangan Bandar Udara SSK II.

No	NAMA	DIKLAT	LISENSI /STKP TMT	Keterangan
1.	Syaafi	Senior Avsec	09-11-2001	organik AP
2.	Warsito	Senior Avsec	06-08-2002	organik AP
3.	JT. Hendrik	Senior Avsec	01-07-2004	organik AP
4.	Zulfikar	Senior Avsec	01-07-2004	organik AP
5.	Moh Nasir	Senior Avsec	08-07-2005	organik AP
6.	Sugarto	Senior Avsec	10-10-2005	organik AP
7.	Hasnan	Senior Avsec	03-06-2005	organik AP
8.	Azwar	Senior Avsec	09-08-1999	organik AP
9.	Agusahm	Senior Avsec	19-06-2000	organik AP
10.	Kamil Pasya	Senior Avsec	08-07-2005	organik AP
11.	Sapri	Senior Avsec	20-08-1999	organik AP
12.	Fahnet Suregar	Senior Avsec	20-08-1999	organik AP
13.	Elfian	Senior Avsec	Stkp ybs blm keluar	organik AP
14.	Hidayat	Senior Avsec	Stkp ybs blm keluar	organik AP
15.	MK Tangan	Senior Avsec	Stkp ybs blm keluar	organik AP
16.	Rahmat	Senior Avsec	Stkp ybs blm keluar	organik AP
17.	Eko Suryadi	Yunior Avsec	11-12-2000	organik AP
18.	Ali Zaini	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
19.	Achmad Effendi	Yunior Avsec	12-07-2002	organik AP
20.	Ilyas	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
21.	Ismainur	Yunior Avsec	19-06-2000	organik AP
22.	Lem Berlin	Yunior Avsec	09-07-2001	organik AP
23.	Mohd Syaafi	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
24.	Mukiyo	Yunior Avsec	09-11-2001	organik AP
25.	Nuryono	Yunior Avsec	11-06-2001	organik AP
26.	Rushi	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
27.	Surya Hardi	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
28.	Suamita	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
29.	Syaafiana	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
30.	Sartomo	Yunior Avsec	09-11-2001	organik AP
31.	Syanfuddin	Yunior Avsec	20-08-1999	organik AP
32.	Hastanto Y. Setiawan	Yunior Avsec	18-07-2007	organik AP
33.	Ignatius Mudriyanto	Yunior Avsec	18-07-2007	organik AP
34.	Budiman	Yunior Avsec	05-02-2007	organik AP
35.	Kurniawan	Yunior Avsec	05-02-2007	organik AP
36.	Suparman	Yunior Avsec	18-02-2008	organik AP
37.	M.Maulidan M	Yunior Avsec	18-02-2008	organik AP
38.	Budhi Santoso	Yunior Avsec	20-12-2008	organik AP
39.	Gasjuimerendi	Yunior Avsec	20-12-2008	organik AP

Outsourcing dari TNI AU aktif 30 orang belum ikut diklat. Jumlah kebutuhan keseluruhan 78 orang.

#### Perusahaan Angkutan Udara PT. AIR ASIA

Tabel.2 Tabulasi personil keamanan penerbangan PT. AIR ASIA

No	Jumlah	Diklat	STKP	Status
1.	1 orang	Basic avsec	Ada	Organik
total	1 orang	1 orang	1 orang	1 orang

#### Perusahaan Angkutan Udara PT. Batavia Air

Tabel.3 Tabulasi personil Keamanan Penerbangan PT.BATAVIA AIR

No	Jumlah	Diklat	STKP	Status
1.	1 orang	Belum ada	Belum ada	Organik

#### Perusahaan Ground handling PT. Mora Sanel Lestari

Tabel.4 Tabulasi Personil Keamanan Penerbangan PT. Mora Sanel Lestari(MSL)

No	Organik PT MSL		Out sourcing Dari TNIAU aktif		Keterangan
	Jumlah	Diklat	Jumlah	Diklat	
1	2 orang	Ikut diklat basic avsec	1 orang	Tidak ada	Mewakili PT Lion Air
Jumlah	2 orang	2 orang	1 orang	Tidak ada	

Perusahaan Ground Handling PT. Gapura  
Tabel.5 Tabulasi Personil Keamanan Penerbangan PT.Gapura Angkasa

No	Organik PT Gapura		Out sourcing Dari TNI AU aktif		Kebutuhan
	Jumlah	STKP	Jumlah	Diklat	
1.	1 orang	1 orang	2 orang	Tidak ada	4 orang
2.	1 orang	Tidak ada			
total	2 orang	1 orang	2 orang	Tidak ada	

Keterangan tambahan:

PT.Gapura mendapat pelimpahan wewenang dari PT. Garuda untuk menangani keamanan penerbangan

Perusahaan Ground Handling Bina Mitra Wibawa (BMW)

Tabel.6 Data Personil Keamanan Penerbangan PT. BMW

No	Organik PT.BMW		Out sourcing Dari TNI AU aktif		Keterangan
	Jumlah	Diklat /STKP	Jumlah	Diklat /STKP	
1.	2 orang	Belum ada	1 orang	Tidak ada	Mewakili PT. Batavia Air. PT. Riau Airlines
total	2 orang		1 orang	Tidak ada	

Perusahaan Ground Handling PT. Pratita Titian Nusantara (PTN)

Tabel.7 Tabulasi Personil Keamanan Penerbangan PT. PTN

No	Jumlah	Diklat	STKP	Status	Keterangan
1.	1 orang	Basic Avsec	1 orang	Organik	Mewakili PT.Mandala Air
Total	1 orang	1 orang	1 orang		

Perusahaan Ground Handling PT. Tridharmaprima Bhakti

Tabel.8 Tabulasi Personil Keamanan Penerbangan PT. Tri Dharmaprima Bhakti

No	Organik PT Tri Dharmaprima Bhakti		Out sourcing Dari TNI AU aktif		Kebutuhan
	Jumlah	STKP	Jumlah	Diklat	
1.	1 orang	1 orang	2 orang	Tidak ada	4 orang
total	1 orang	1 orang	2 orang	Tidak ada	

Perusahaan PT. Chevron.

Tabel.9 Tabulasi Personil Keamanan Penerbangan PT.Chevron

No	Organik PT.Chevron		Out sourcing Dari TNI AU aktif		Keterangan
	Jumlah	Diklat /STKP	Jumlah	Diklat /STKP	
1	3 orang	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Menangani keamanan penerbangan pesawat udara yang di charter PT. CPI
total	3 orang	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	

### Fasilitas Keamanan Penerbangan

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan Bandar udara SSK II dapat dilihat dalam tabel 10.

Tabel.10 Data Fasilitas Keamanan Penerbangan Bandar udara SSK II

No	Nama peralatan	Merk	Tahun instalasi	Kondisi	Keterangan
1	X-Ray Cargo	Rapiscan	2007	O	Gudang cargo
2	X-Ray Bagas	Fiscan	2005	O	Terminal
3	X-Ray cabin	Rapiscan	2008	O	Terminal
4	WTMD	Hi PE Multizone	2005	O	Terminal kedt
5	Explosive det	Tidak ada			
6	HHMD	Omni	2001	O	
7	CCTV	Rakitan	2007	I	GD Terminal, Server rusak
8	Det Nubikara				Belum ada
9	Security				Belum ada

	perimeter				
10	Body scanning				Belum ada
11	Liquid scan detector				Belum ada
12	Security inspection car				Belum ada
13	Security inspecti on motor cycle				Belum ada
14	Test case X-ray calibration				
	a. Dosimeter			O	
	b. Surveymeter	SE Int Inc	2009	O	
	c. Combine test piece				Belum ada
15	Test case WTMD calibration				Belum ada
16	Sec Door System				Belum ada
17	Explosive compartment				Belum ada
18	Handy Talky	Motorola	2002/2009	O	

Keterangan:

O : operasi

I : intermitten / terganggu

D : defect / rusak

Data fasilitas/ peralatan keamanan penerbangan PT. AIR ASIA dapat dilihat dalam tabel 11.

Tabel 11. Tabulasi Data Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. AIR ASIA

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	Handy Talky			O	4

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT. BATAVIA AIR dapat dilihat dalam tabel 12.

Tabel 12. Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. BATAVIA AIR

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	Handy Talky			O	4

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT. Mora Sanel Lestari dapat dilihat dalam tabel 13.

Tabel 13 Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. Mora Sanel Lestari

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	Handy Talky			O	4

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT. Gapura dapat dilihat dalam tabel 14.

Tabel 14 Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. Gapura Angkasa

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	Handy Talky			O	25

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT. Bina Mitra Wibawa dapat dilihat dalam tabel 15.

Tabel 15 Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. Bina Mitra Wibawa

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	Handy Talky			O	4

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT. Pratita Titian Nusantara dapat dilihat dalam tabel 16.

Tabel 16 Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. Pratita Titian Nusantara

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	Handy Talky			O	4

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT. Tri Dharmaprima Bhakti dapat dilihat dalam tabel 17

Tabel 17 Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. Tri Dharmaprima Bhakti

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah

1	Handy Talky			0	8
---	-------------	--	--	---	---

Data fasilitas / peralatan keamanan penerbangan PT.Chevron dapat dilihat dalam tabel 18.

Tabel.18 Tabulasi Fasilitas / Peralatan Keamanan Penerbangan PT. Chevron

No	Nama peralatan	Merk	Th.instal	Kondisi	Jumlah
1	HandyTalky			0	3

Prosedur tetap lokal keamanan penerbangan Bandar udara SSK II disiapkan dan disusun dalam bentuk Standard Operating Procedure (SOP). Daftar SOP yang disiapkan adalah sebagai berikut:

1. SOP Pos Komando, dengan rincian
  - a. Mengarahkan dan mengkoordinir serta bertanggung jawab terhadap kegiatan operasi pengamanan bandara;
  - b. Mengatur dan menentukan penempatan posisi tugas personil;
  - c. Mengontrol dan mengawasi kegiatan personil di lapangan
  - d. Mengambilalih segala permasalahan yang terjadi yang tidak dapat ditangani oleh personil di lapangan;
  - e. Memerintahkan para personil untuk melakukan tindakan yang diperlukan sesuai dengan kewenangan bila terjadi permasalahan di lapangan;
  - f. Memerintahkan personil untuk melakukan investigasi dan pemeriksaan terhadap setiap kejadian untuk mencari tahu permasalahan yang terjadi dan melakukan tindakan terhadap pelanggar peraturan sesuai ketentuan yang berlaku;
  - g. Membuat laporan dan kronologis kejadian secara jelas dan terang serta mencatat setiap kegiatan dinas ke dalam buku log book;

- h. Melakukan koordinasi dengan semua instansi terkait yang ada di Bandar udara untuk kelancaran tugas;
  - i. Merawat dan menjaga barang-barang inventaris agar selalu dalam kondisi baik dan siap pakai serta menjaga kebersihan dan kerapian pos komando.
2. SOP Pos Pemeriksaan Kabin Internasional.
  3. SOP Pos Pemeriksaan Kabin Domestik.
  4. SOP Pos Kedatangan Internasional
    - a. Pintu keluar kedatangan
    - b. Pos Apron
    - c. Lobby Kedatangan –Keberangkatan.
  5. SOP Pos Pemeriksaan Bagasi.
  6. SOP Pos SKR
  7. SOP CIP Lembayung
  8. SOP VIP Lancang Kuning
  9. SOP Pos CCTV
  - 10.SOP Pemeriksaan Gudang Kargo
  - 11.SOP Patroli Sisi Darat.

Prosedur tetap lokal keamanan penerbangan PT.AIR ASIA disiapkan dan disusun dalam bentuk Standard Operating Procedure (SOP). Daftar SOP yang disiapkan antara lain adalah sebagai berikut :

1. SOP Airport emergency response
2. SOP Security program,
  - a. Security passenger
  - b. Security bagasi.
  - c. Security of aircraft
  - d. Security of cargo
3. SOP Incident report.
4. SOP Security of aircraft cleaning

Catatan: Dalam menyelenggarakan penerbangan AIR ASIA tidak mau menerima titipan senjata dari penumpang.

PT.BATAVIA AIR belum menyiapkan / belum menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan dalam bentuk SOP.

Perusahaan ground handling PT.Mora Sanel Lestari mewakili Perusahaan angkutan udara PT. LION AIR, dalam menangani keamanan penerbangan pesawat udara LION AIR, dan pesawat udara yang di charter PT CPI, PT Mora Sanel Lestari belum menyiapkan / belum menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan.

Perusahaan ground handling PT. Gapura Angkasa telah mendapatkan pelimpahan wewenang dari Perusahaan Angkutan udara PT.GARUDA INDONESIA untuk menangani keamanan penerbangan pesawat udara PT.GARUDA INDONESIA. Dalam menangani tugas tersebut PT.Gapura Angkasa belum menyiapkan /menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan dalam bentuk SOP..

Perusahaan ground handling PT. Bina Mitra Wibawa mewakili Perusahaan Angkutan udara PT BATAVIA AIR dan PT. RIAU AIRLINES dalam menangani keamanan penerbangan pesawat udara PT. BATAVIA AIR DAN PT. RIAU AIRLINES . Dalam menangani keamanan penerbangan, PT. Bina Mitra Wibawa belum menyiapkan /menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan dalam bentuk SOP.

Perusahaan ground handling PT. Pratita Titian Nusantara mewakili Perusahaan Angkutan udara PT. MANDALA AIRLINES dalam menangani keamanan penerbangan pesawat udara PT.MANDALA AIRLINES . Dalam menangani keamanan penerbangan, PT. Pratita Titian Nusantara belum menyiapkan /menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan dalam bentuk SOP.

Perusahaan ground handling PT. Tri Dharmaprima Bhakti melaksanakan tugas PT. Pratita Titian Nusantara dalam mewakili PT. MANDALA AIRLINES dalam menangani keamanan penerbangan pesawat udara

PT.MANDALA AIRLINES, dan membantu PT. Gapura menangani keamanan penerbangan pesawat udara PT. GARUDA AIR. Dalam menangani tugas keamanan penerbangan, PT. Tri Dharmaprima Bhakti belum menyiapkan /menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan dalam bentuk SOP.

Perusahaan PT. Chevron (PT CPI ) menangani keamanan penerbangan pesawat udara yang di charter oleh PT.CPI. Dalam menangani tugas keamanan penerbangan , PT.Chevron belum menyiapkan /menunjukkan prosedur tetap lokal keamanan penerbangan dalam bentuk SOP.

#### Rekapitulasi Hasil Penelitian Personil Keamanan Penerbangan.

Hasil penelitian personil Keamanan penerbangan dapat dilihat dalam tabel 19 dan tabel 20.

Tabel.19 Aspek Kuantitas

NO	Unit Kerja	Yang dibutuhkan	Yang ada	Kekurangan
1.	Bandara SSK	78 orang	69 orang	9 orang
2.	II	4 orang	1 orang	3 orang
3.	Air Asia	4 orang	1 orang	3 orang
4.	Batavia Air	4 orang	3 orang	1 orang
5.	Mora Sanel Ls	4 orang	4 orang	Nil
6.	Gapura	4 orang	3 orang	1 orang
7.	Angkasa	4 orang	1 orang	3 orang
8.	Bina Mitra W	4 orang	3 orang	1 orang
9.	Pratita Titian N Tri Dharma B Chevron	4 orang	3 orang	1 orang
TOTAL		110 orang	88 orang	22 orang

Tabel.20 Aspek Kualitas

NO	Unit Kerja	Personil yang ada	Yang punya STKP	Yang Belum punya
1.	Bandara SSK II	69 orang	39 orang	30 orang
2.	Air Asia	1 orang	1 orang	Tidak
3.	Batavia Air	1 orang	Tidak	ada
4.	Mora Sanel Ls	3 orang	ada	1 orang
5.	Gapura Angkasa	4 orang	Tidak	3 orang

6.	Bina Mitra W	3 orang	ada	3 orang
7.	Pratita Titian N	1 orang	1 orang	3 orang
8.	Tri Dharmaprima	3 orang	Tidak	Tidak
9.	Chevron	3 orang	ada	ada
			1 orang	2orang
			1 orang	3 rang
			Tidak	
			ada	
TOTAL		88 orang	43 orang	45 orang

### Rekapitulasi Hasil Penelitian Fasilitas Keamanan Penerbangan

Rekapitulasi Hasil Penelitian Fasilitas Keamanan Penerbangan dituangkan dalam tabel 21. dan 22.

Tabel.21 Hasil Penelitian Fasilitas Keamanan Penerbangan Bandara SSK II

No	Jenis Peralatan	Yang Dibutuhkan	Yang telah ada	Kekurangan
1.	Mobil patroli	2 unit	1 unit	1 unit
2.	Motor patroli	2 unit	1 unit	1 unit
3.	Explosive detector	1 unit	nil	1 unit
4.	Detector Nubikara	1 unit	nil	1 unit
5.	Body inspector	1 unit	nil	1 unit
6.	Security Door System	1 unit	nil	1 unit
7.	Explosive compartment	1 unit	nil	1 unit

Tabel.22 Hasil Penelitian Fasilitas Keamanan Penerbangan Perusahaan Angkutan Udara / Ground Handling

NO	Unit kerja	Kekurangan			
		HHMD	HT	Radio /VHF-AG	SSB
1.	Perusahaan Angkutan Udara	4 unit	-	2 unit	
2.	Perusahaan Ground Handling	12 unit	1 unit	6 unit	

### Rekapitulasi Hasil Penelitian Prosedur Tetap lokal Keamanan Penerbangan / Standard Operating Prosedure (SOP)

Tabel 23. Data SOP

Memenuhi	Tidak memenuhi
Bandara SSK II PT.Air Asia	PT.Batavia Air PT. Mora Sanel Lestari PT.Gapura Angkasa PT.Bina Mitra Wibawa PT. Pratita Titian Nusantara PT. Tri Dharmaprima Bhakti PT. Chevron

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Mendasari :

1. Belum seluruh pejabat Bandar udara SSK II memahami tugas dan tanggung jawabnya di dalam menyelenggarakan keamanan penerbangan seperti yang diamanatkan oleh Undang-undang no 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
2. Jumlah personil keamanan penerbangan di lingkungan Bandar udara SSK II masih kurang, dan untuk menutupinya digunakan tenaga outsourcing yang belum pernah mengikuti diklat avsec dan belum mempunyai lisensi / STKP.
3. Jenis fasilitas keamanan penerbangan Bandar udara SSK II belum lengkap, diantaranya yang belum ada : explosive detector, detector nubikara, body inspector, security door system, dan explosive compartment.
4. Prosedur tetap lokal pengamanan penerbangan atau Standard Operating Prosedure (SOP) pengangkutan barang-barang berbahaya (D G) dan SOP ketentuan jumlah anggota personil sekuriti per regu berikut rotasinya belum ada.
5. Badan Usaha Angkutan udara belum secara aktif menangani keamanan penerbangan seperti yang diamanatkan

oleh Undang –undang no 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

6. Perusahaan Ground Handling yang mewakili Perusahaan Angkutan udara belum memahami dengan benar tugas dan tanggungjawabnya dalam menangani keamanan penerbangan.
7. Masih banyak Personil keamanan penerbangan yang dimiliki oleh Perusahaan Ground Handling belum pernah mengikuti diklat aviation security dan belum memiliki STKP.
8. Perusahaan Ground Handling belum memiliki fasilitas keamanan penerbangan yang memadai untuk menangani keamanan pengoperasian pesawat udara di Bandar udara dan selama terbang.
9. Perusahaan Ground Handling belum memahami pentingnya memiliki prosedur tetap lokal keamanan penerbangan atau SOP

Maka penyelenggaraan keamanan penerbangan di Bandar udara SSK II belum memadai.

## 5.2. SARAN.

1. Pejabat Bandar udara SSK II segera melakukan penyempurnaan penyelenggaraan keamanan penerbangan melalui penambahan dan peningkatan kualitas personil keamanan penerbangan, peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan penyempurnaan di dalam pembuatan SOP keamanan penerbangan.
2. Perlu segera diadakan penyuluhan Undang-undang no 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan kepada para pejabat yang terkait dengan kegiatan penerbangan (keamanan penerbangan) di Bandar udara SSK II Pekanbaru.

## DAFTAR PUSTAKA

- Administrator Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta, Modul III , Security

System Bandar udara Soekarno –Hatta, Jakarta, Juni 2009

- Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP /40 / II / 1995 , tentang Petunjuk Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1989 , tentang Penertiban Penumpang , Barang dan Kargo yang diangkut Pesawat Udara Sipil , Bagian Hukum Setditjen Hubud , Jakarta , Pebruari 1995.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara , Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 275 / XII/ 1998, tentang Pengangkutan Bahan Dan / Atau Barang Berbahaya dengan Pesawat udara, Bagian Hukum Setditjen Hubud , Jakarta , Desember 1998.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara , Keputuasn Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 100 / VII / 2003 , tentang Peetunjuk Teknis Penanganan Penumpang Pesawat Udara Sipil yang membawa senjata api beserta peluru dan Tata Cara Pengamanan Pengawalan Tahanan Dlam Penerbangan Sipil , Kepala Bagian Hukum Setditjen Hubud, Jakarta , Juli 2003.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara , Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 252 / XII / 2005, tentang Program Nasional Pendidikan dan Pelatihan Pengamanan Penerbangan Sipil, Kepala Bagian Hukum Setditjen Hubud , Jakarta , Desember 2005.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara , Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/ 293 / XI / 1999, tentang Sertifikat Kecakapan Petugas Penanganan Pengangkutan Bahan Dan Atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara, Kepala Bagian Hukum Setditjen Hubud , Jakarta, Nopember 1999.

- Direktur Jenderal Perhubungan Udara , Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/ 12 / I / 1995, tentang Surat Tanda Kecakapan Operator Peralatan Sekuriti dan Petugas Pemeriksa Penumpang , Kepala Bagian Hukum Setditjen Hubud , Jakarta Januari 1995.
- Direktur Keamanan Penerbangan, Modul 1, Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan arah kebijakan Direktorat Keamanan Penerbangan Sipil , Jakarta 10 Juni 2009.
- ICAO, Annex 17-- Security, eight Edition , April 2006
- Menteri Perhubungan , Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1989 , tentang Penertiban Penumpang , Barang , dan Kargo yang diangkut pesawat udara sipil , Kepala Biro Hukum Kementerian Perhubungan , Maret 1989.
- Menteri Perhubungan , Keputusan Menteri Perhubungan nomor : KM
- 54 Tahun 2004, tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil , Kepala Biro Hukum dan KSLN Kementerian Perhubungan , Jakarta , Agustus 2002.
- Presiden Republik Indonesia , Undang – undang RI nomor 1 Tahun 2009, tentang Penerbangan , Biro Perundang-undangan , Bidang Peredkonomian dan Industri , Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI , Jakarta , Januari 2009.
- Presiden Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Indonesia nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Biro Hukum dan Organisasi Kementerian Perhubungan , Jakarta , 2001