

Analisis risiko keamanan bandar udara internasional Soekarno-Hatta

Eko Kristianto, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=109633&lokasi=lokal>

Abstrak

ABSTRAK

Tesis ini memuat analisis risiko keamanan di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Meningkatnya jumlah penumpang dan arus lalu-lintas penerbangan serta keterbatasan tenaga dan teknologi pengamanan di Bandara Soekarno-Hatta memiliki tingkat kerentanan (vulnerability) dan risiko keamanan yang tinggi terhadap berbagai bentuk ancaman dan gangguan keamanan. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan, seberapa besar tingkat keamanan Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan strategi pengamanan seperti apa yang telah dikembangkan pihak keamanan bandara untuk mengurangi tingkat risiko keamanan pada masa akan datang.

Peristiwa peledakan bom di Terminal F Bandara Internasional Soekarno-Hatta pada tanggal 27 April 2003 merupakan bentuk nyata aksi kekerasan dan gangguan keamanan terhadap fasilitas bandara yang menimbulkan kerugian finansial dan korban luka-luka. Selain adanya ancaman teror bom, risiko keamanan di bandara juga datang dari kasus-kasus pencurian, gangguan layang-layang, kerusakan mesin pesawat, kebakaran, korsleting listrik, cairan berbahaya, senjata api, masuk landasan pesawat, merokok di area terlarang, membawa bahan peledak, dan penyusupan ke dalam pesawat. Selain itu juga maraknya aktivitas usaha ilegal (pedagang asongan, porter liar, dan calo tiket) dapat menimbulkan risiko gangguan keamanan.

Penelitian tesis ini dilakukan untuk mengetahui tingkat risiko keamanan di Bandara Soekarno-Hatta serta berbagai bentuk ancaman dan gangguan keamanan yang terdapat di Bandara Soekarno-Hatta. Selain itu juga untuk mengetahui berbagai faktor yang menjadi hambatan dalam penerapan manajemen pengamanan di bandara.

Berdasarkan hasil penelitian, di Bandara Soekarno-Hatta terdapat 2 (dua) institusi yang bertanggung jawab melakukan pengelolaan, yakni Administrator Bandara (Adbandara) dan PT. Angkasa Pura II. Hal ini selain melanggar Pasal 26 Ayat 1 UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, juga menunjukkan terjadinya dualisme dalam pengelolaan bandara yang dapat menimbulkan pemborosan anggaran dan high economic cost serta terjadinya tumpang-tindih kewenangan. Dalam menjalankan fungsi pengamanan bandara, tidak terdapat pola koordinasi yang baik antar instansi yang memiliki tugas mengamankan bandara seperti Divisi Pengamanan Bandara (AVSEC) PT. AP II, Perusahaan Pengamanan Out Sourcing (PT. Adonara Bakti Bangsal ABB), Kepolisian Bandara, Bagian Keamanan Maskapai Penerbangan, Bea dan Cukai, TNI-AU, Brimob dan Unit Usaha yang ada di Bandara. Selain itu, terdapat ketimpangan antara laju pertumbuhan jumlah penumpang dan arus lalu-lintas penerbangan dengan kebutuhan tenaga dan teknologi pengamanan bandara sehingga menimbulkan kerentanan terhadap ancaman dan gangguan keamanan di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

Sedangkan hasil analisis tingkat risiko keamanan menunjukkan kesimpulan bahwa kasus-kasus pencurian di bandara membutuhkan perhatian khusus dan manajemen puncak (top management) pengelola bandara (Administrator Bandara dan PT. (Persero) Angkasa Pura 11) untuk segera mengatasi risiko pencurian yang dapat mengganggu kenyamanan pemakai jasa penerbangan. Sementara untuk menangani kasus-kasus kebakaran, korsleting listrik, cairan berbahaya, membawa senjata, teror born, Kerusakan Mesin Pesawat, gangguan layang-iayang, masuk landasan pesawat, merokok di area tertarang, membawa bahan peledak, dan penyusupan ke dalam pesawat dibutuhkan adanya rencana kontijensi yang teruji untuk mengatasi berbagai persoalan risiko keamanan yang terjadi.

Sedangkan untuk penangan kasus-kasus aktivitas usaha illegal (pedagang asongan, porter liar, dan cab tiket) dibutuhkan pengendalian internal untuk menjaga segala dampak yang ditimbulkan dan orang-orang yang mencari penghasilan dari keberadaan bandara. Selain itu juga perlu dibangun suatu strategi untuk meminimalkan dampak negatif akibat aktivitas usaha tersebut. Dan untuk penanganan kasus-kasus unjuk rasa dibutuhkan informasi yang teratur untuk menjaga risiko dalam level yang masih dapat ditoleransi dan menunjuk penanggungjawab untuk terus memantau informasi tersebut.

Untuk mengurangi risiko ancaman dan gangguan keamanan di bandara, beberapa strategi yang dapat ditempuh adalah : (1) Departemen Perhubungan RI sebaiknya memperjelas wilayah tugas dan tanggungjawab antara Administrator Bandara dengan PT. Angkasa Pura 11 agar termanifestasi secara jelas dan tegas siapa yang paling bertanggungjawab dalam mengelola Bandara Soetta. (2) Institusi-institusi yang bertanggungjawab secara langsung atas pengamanan bandara hendaknya duduk bersama dan menyepakati pola koordinasi dan membagi wilayah tanggungjawab pengamanan bandara agar tidak lagi terjadi overlapping tugas dan tanggungjawab pengamanan di bandara. (3) Pihak pengelola Bandara Soetta sebaiknya mengembangkan Community-Based Development Program untuk memberdayakan pedagang asongan, calo tiket pesawat dan calo taksi gelap agar bisa menjadi kekuatan bagi sistem pengamanan bandara yang berbasis masyarakat. (4) Memperkuat sistem pengamanan di area-area yang memiliki risiko tinggi untuk terjadinya ancaman dan gangguan keamanan, seperti area parkir mobil, pagar pembatas dengan landasan pacu pesawat, dll.

ABSTRACT

Increasing of passengers amount and air transport traffic current and also limitation of human resource and security technology in Soekamo-Hatta International Airport have high security risk and vulnerability to various threat and security trouble. The bomb attack in Terminal F of Soekamo-Hatta International Airport on April, 27 2003 has indicate that airport have come to terrorism attack target in Indonesia. Besides bomb terror, security risk also in the form of theft cases, kite trouble, damage of plane machine, short circuit of electrics, dangerous dilution, fire arm, enter to taxiway, smoke in forbidden area, bringing explosive into plane, and infiltration into plane. And also the illegal trade activity like asongan (little merchant), porter, and ticket broker can generate security risk in airport. This condition generate question, how big security level of Soekamo-l-latta International Airport and what strategy has been develop to reduce security risk in the future.

The research objective is conducted to know security risk level in Soekarno-Hatta International Airport and security risk forms which there are in airport. And also to know various factor persuing security in

Soekamo-Hatta International Airport.

Research result show there are two institution which managing of Soekamo-Hatta International Airport, that is Airport Administrator (Adbandara) and PT. Angkasa Pura II. This matter besides impinging Section 26 Article I Law No. 15/1992, also show there are overlap responsibility (dualism) management in airport and have implication to extravagance of budget or economic high cost. There are no good coordination among Airport Security PT. Angkasa Pura it, PT. Adonara Sakti Bangsa (out sourcing), Police, Airline, Tax Dept., Air Force, and any business unit in security of airport.

Analysis result of security risk level show that theft cases require high attention from top management (Adbandara and PT. Angkasa Pura II) to immediately to risk reducing of theft which can bother services of air transport. To handle kite trouble, damage of plane machine, short circuit of electrics, dangerous dilution, fire arm, enter to taxiway, smoke in forbidden area, bringing explosive, infiltration into plane require contingency plan which tested to overcome various problem of security risk that happened.

And to handle illegal business activity like asongan (little merchant), porter, and ticket broker require internal operation to reduce the impact of people who do earn life in airport. And also can develop a strategy for reducing the negative impact of illegal business activity in airport To handle demonstration require regular information to take the risk in level which still can be tolerated and determining persons in charge to monitor the information.

To reduce security risk in airport, some strategies can be conducted, that is (1) Department of Transportation better clarify the duty and responsibility between Airport Administrator and PT. Angkasa Pura II in managing Soekamo-Hatta International Airport (2) The Parties or institution which responsibility to airport security shall co-ordinate and making agreement to divide security responsibility in airport so that no longger happened overlapping of security responsibility in airport (3) Airport management can develop Community-Based Development Program to empowering little merchant (asongan), porter and ticket broker become part of community-based security system in Soekamo-Hatta International Airport (4) Strengthening security system in areas which is gristle the happening of theft as in car parking, x-ray cabine, etc.</i>