



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN  
OLEH PT ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDAR UDARA  
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASAR**

**T E S I S**

**FERRY HARAHAAP  
0906595604**

**FAKULTAS PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN  
JAKARTA  
JUNI 2011**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK  
BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN  
OLEH PT ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDAR UDARA  
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASAR**

**T E S I S**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Magister Sains Kajian Ilmu Kepolisian**

**FERRY HARAHAP  
0906595604**

**FAKULTAS PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN  
KEKHUSUSAN MANAJEMEN SEKURITI  
JAKARTA  
JUNI 2011**

ii

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip  
maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar**

**N a m a : FERRY HARAHAAP**

**NPM. : 0906595604**

**Tanda tangan: .....** 

**Tanggal : 20 Juni 2011**

## HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :  
N a m a : **FERRY HARAHAAP**  
N.P.M. : **0906595604**  
Program Studi : **KAJIAN ILMU KEPOLISIAN**  
Judul Tesis : **PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN OLEH PT ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASAR**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Fakultas Pascasarjana, Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Mardjono Reksodiputro, SH.MA

Penguji : Prof. Dr. Sarlito W. Sarwono, Psi

Penguji : Prof. Dr. Payaman Simanjuntak, M.Si

Penguji : Prof. Drs. Koesparmono Irsan, SH.MM.MBA

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : Juni 2011

## **KATA PENGANTAR**

Dengan memanjatkan puji syukur kepada ALLAH SWT, karena atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya maka penyusunan tesis ini berhasil diselesaikan tepat waktu. Penulisan tesis ini merupakan salah satu syarat dalam rangka mencapai gelar Magister Sains pada Program Pascasarjana Universitas Indonesia.

Tesis ini tentang penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Fokus masalah dalam tesis ini adalah Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara dalam menjamin keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan, Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif melalui dikriptis analitis untuk mengetahui penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik, faktor faktor yang mempengaruhi resiko keamanan dan kendala yang dihadapi dalam penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Hasil penelitian telah diseminarkan dan disajikan dalam bentuk tulisan tesis secara utuh yang berisi gambaran tentang fakta fakta atau gejala gejala empiris tentang Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, yang telah dianalisa dengan menggunakan konsep konsep dan teori teori yang relevan.

Dengan selesainya penulisan tesis ini, diharapkan dapat menjadi sumbangan pemikiran atau masukan dalam Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin serta pengembangan ilmu kepolisian berkaitan dengan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik.

Penelitian dan penulisan tesis ini dapat diselesaikan berkat bantuan, bimbingan dan motivasi dari pembimbing saya, yaitu Prof. Mardjono Reksodiputro, S.H, MA Terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya saya sampaikan kepada dosen pembimbing

tersebut, dimana di tengah-tengah kesibukannya beliau masih menyempatkan diri untuk memberikan bimbingan dan petunjuk selama penelitian dan penyusunan tesis ini. Ucapan terima kasih saya sampaikan juga kepada Prof. DR. Sarlito Wirawan Sarwono, Psi selaku Ketua Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian Program Pascasarjana Universitas Indonesia dan seluruh dosen pengajar yang telah membimbing dan memberikan tambahan ilmu serta wawasan pengetahuan kepada saya, para alumni KIK, rekan rekan KIK angkatan XIV, serta seluruh staf sekretariat KIK yang telah memberikan dukungan kepada saya selama menjadi mahasiswa sampai dengan selesainya penulisan tesis ini.

Rasa terimakasih dan penghargaan saya sampaikan juga kepada General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Bapak Ir. Rachman Syafrie, MM, Asisten Manager Personalia Bapak Andarias Bakker, SE dan Manager Divisi Pengamanan Bapak Musa Mukharim, SH beserta seluruh staf Divisi Keamanan/ Sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, serta para informan lainnya yang telah membantu proses pengumpulan data dan informasi selama penelitian di lapangan.

Tak lupa saya sampaikan rasa terima kasih dan apresiasi yang sedalam-dalamnya kepada isteri saya tercinta dr Hj Aldian Dahlan serta kedua anak saya Vania Nurrahmah Harahap dan Saskia Ramadhani Harahap di Makassar dan Baturaja, dimana dengan penuh kasih sayang, kesabaran, dan pengertiannya mereka telah memberikan semangat dan doa restunya kepada saya, meskipun selama proses perkuliahan mereka harus tinggal berjauhan dengan suami dan papa yang dicintainya.

Akhirnya saya berdoa semoga ALLAH SWT membalas segala kebaikan semua pihak yang membantu penelitian ini, serta senantiasa memberikan Rahmat dan Hidayah-NYA kepada kita semua, amin.

Jakarta, 20 Juni 2111

Penulis

FERRY HARAHAAP

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

**N a m a** : FERRY HARAHAAP  
**NPM.** : 0906595604  
**Program Studi** : Kajian Ilmu Kepolisian  
**Fakultas** : Pascasarjana  
**Jenis Karya** : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Nonesklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: **PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN OLEH PT ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR**


Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Nonesklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal : 20 Juni 2011

Yang menyatakan,



( FERRY HARAHAAP )

## ABSTRAK

Nama : Ferry Harahap  
Program Studi : Kajian Ilmu Kepolisian  
Judul Tesis : Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar

Tesis ini tentang penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah menyelenggarakan manajemen sekuriti fisik untuk menjamin keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara namun masih terjadi kerawanan berupa ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan berupa orang yang masuk kawasan bandar udara secara ilegal dan melakukan aktivitas seperti menanam padi dan berternak sapi di dalam bandar udara, gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat berupa pencurian dan pengrusakan fasilitas keamanan Bandar Udara seperti pagar dan pos penjagaan, demo masyarakat sekitar bandar udara kemudian paling rawan yaitu adanya perkampungan warga yaitu Kampung Bado Bado yang tidak memiliki akses keluar masuk selain melawati *Taxy Way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat, sehingga peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, mengetahui faktor faktor yang mempengaruhi resiko keamanan di bandar udara dan apa yang menjadi kendala dalam penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, yang akan dibahas menggunakan Teori Manajemen, Konsep Sekuriti Fisik, Teori Pencegahan Kejahatan Situasional, Teori *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) dan Teori *Fixing Broken Window* untuk membahas dan menganalisisnya. Dengan harapan dapat menggambarkan penyelenggaraan yang terjadi dan memberikan masukan bagi perbaikan penyelenggaraan manajemen sekuriti fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Kata Kunci : Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara



## ABSTRACT

Name : Ferry Harahap  
Study Program : Police Study  
Title : The Implementation of Physical Security Management of Sultan Hasanuddin Airport by PT. Angkasa Pura I (Persero) Sultan Hasanuddin Internasional Airport Makassar Branch.

This thesis is concerning the implementation of physical security management of Sultan Hasanuddin International Airport Makassar branch. PT Angkasa Pura I (Persero) Sultan Hasanuddin International Airport has implemented physical security management to guarantee security, orderliness and flight safety in the Airport, however, there remains the risk in the form of threat to safety, orderliness, and flight safety in the form of person entering the airport territory illegally and carries out activities such as implanting rice and breeding cattle in the airport, security interruption and society orderliness in the form of stealing and damaging the airport security facility such as fence and security post, protest of the local people around the airport and the riskiest is the existence of the residents village, that is Kampung Bado Bado which has no in and out acces than through Taxy way Alpha Charlie and Apron constituting the aircraft lane. Such problems caused the researcher is interested in knowing how the physical security management is implemented by PT Angkasa Pura I (Persero) Sultan Hasanuddin International Airport, knowing the factors which influence the security risk in the airport and what are the obstacles in the implementation of physical security management at the Sultan Hasanuddin International Airport which will be discussed using Theory of Management, Concept of Physical Security, Theory of Situational Crime Prevention, Theory of *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) and theory of *Fixing Broken Window* to discuss and analyze. With a hope capable of describing the existing implementation and give input for improving the implementation of physical security management at Sultan Hasanuddin Makasar International Airport.

Key Woards : The Implementation of Physical Security Management of Airport

## DAFTAR ISI

|   | <b>Halaman</b> |
|---|----------------|
| <b>HALAMAN JUDUL</b> .....  | i              |
| <b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....  | iii            |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....   | iv             |
| <b>LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH</b> .....  | vi             |
| <b>ABSTRAK</b> .....  | viii           |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....   | ix             |
| <b>DAFTAR TABEL DAN GAMBAR</b> .....  | x              |
| <br><b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>  |                |
| 1.1 Latar Belakang .....  | 1              |
| 1.2 Masalah Penelitian .....  | 5              |
| 1.3 Ruang Lingkup Masalah .....   | 5              |
| 1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....   | 6              |
| 1.5 Tata Urut Penulisan .....   | 6              |
| <br><b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA</b>   |                |
| 2.2 Teori Manajemen .....   | 9              |
| 2.2 Sekuriti Fisik ( <i>Physical Security</i> ).....  | 11             |
| 2.2.1 Akses Kontrol .....   | 12             |
| 2.2.2 Parimeter .....   | 14             |
| 2.2.3 Alat Komunikasi .....   | 19             |
| 2.2.4 CCTV ( <i>Closed Circuit Television</i> ) .....   | 19             |
| 2.2.5 Tenaga sekuriti ( <i>Guard</i> ) .....  | 21             |
| 2.3 Teori Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional .....   | 23             |
| 2.4 Teori <i>Crime Prevention Through Environment Design</i> (CPTED) .....                          | 27             |
| <br><b>BAB 3 METODE PENELITIAN</b>  |                |
| 3.1 Pendekatan Penelitian .....   | 30             |
| 3.2 Sumber Data .....   | 31             |
| 3.3 Teknik Pengumpulan Data .....   | 31             |
| 3.4 Teknik Analisa Data .....   | 34             |
| <br><b>BAB 4 GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN</b>   |                |
| 4.1 Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin .....  | 35             |
| 4.2 Manajemen Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin .....                                    | 38             |
| 4.2.1 Kantor Administrator Bandar Udara .....   | 39             |
| 4.2.2 Kantor PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ..... | 40             |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 4.2.3 | Badan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di Bandar Udara (Konsesiner).....                   | 41 |
| 4.2.4 | Operator Pesawat Udara (badan usaha angkutan udara) .....   | 41 |
| 4.2.5 | Kepolisian Resor Maros dan Kepolisian Sektor Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ..... | 42 |
| 4.2.6 | Pangkalan Udara TNI AU Hasanuddin Makassar .....  | 44 |
| 4.2.7 | Instansi Pemerintah yang terkait dengan pelaksanaan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil ..... | 44 |
| 4.3   | PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar .....         | 45 |

## **BAB 5 PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN**

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 5.1   | Divisi Pengamanan / Sekuriti Bandar Udara .....   | 50 |
| 5.1.1 | Tenaga Sekuriti ( <i>Guard</i> ) .....  | 51 |
| 5.1.2 | Perencanaan ( <i>Planning</i> ).....  | 52 |
| 5.1.3 | Pengorganisasian ( <i>Organizing</i> ).....   | 57 |
| 5.1.4 | Menggerakkan ( <i>Actuating</i> ).....  | 60 |
| 5.1.5 | Pengawasan ( <i>Controlling</i> ).....  | 84 |
| 5.2   | Akses Kontrol .....   | 85 |
| 5.2.1 | Akses Kontrol Kampung Bado Bado .....   | 86 |
| 5.3   | Parimeter .....   | 89 |
| 5.3.1 | Penghalang Fisik ( <i>Barrier</i> ) .....   | 90 |
| 5.3.2 | Pagar ( <i>Fences</i> ) .....   | 91 |
| 5.3.3 | Kunci ( <i>Lock</i> ) .....   | 93 |
| 5.3.4 | Penerangan ( <i>Lighting</i> ) .....  | 93 |
| 5.3.5 | Pos Jaga ( <i>Guard Tower</i> ) .....   | 93 |
| 5.4   | Alat Komunikasi .....   | 95 |
| 5.5   | CCTV ( <i>Closed circuit television</i> ) .....   | 95 |
| 5.6   | Peran Polsek Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam pengamanan Bandara..... | 96 |

## **BAB 6 ANALISA DAN PEMBAHASAN**

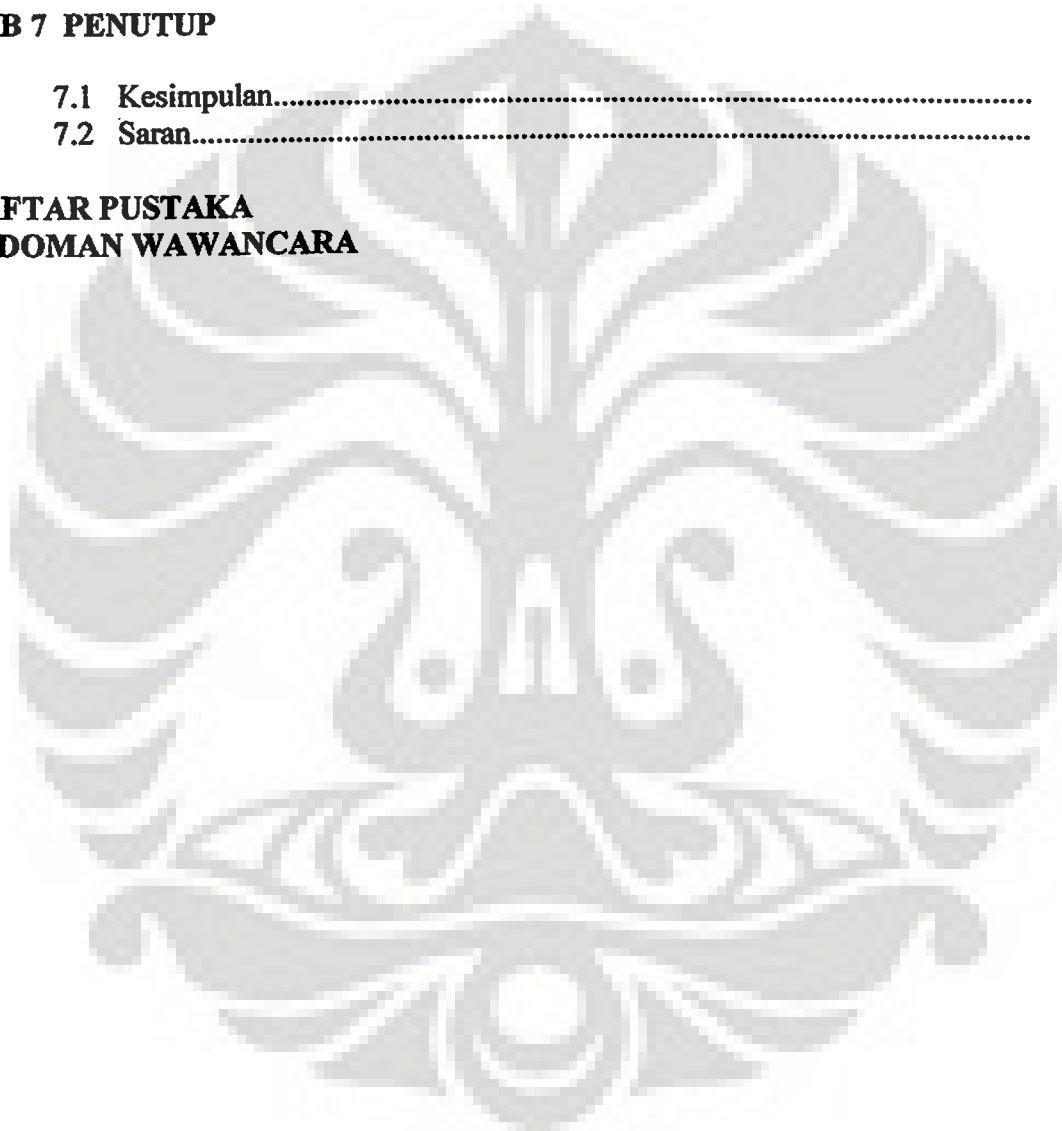
|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 6.1   | Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.....           | 101 |
| 6.1.1 | Analisa Teori Manajemen menurut George R Terry.....  | 101 |
| 6.1.2 | Analisa Konsep Sekuriti Fisik .....  | 104 |
| 6.1.3 | Analisa Teori Pencegahan Kejahatan Situasional.....  | 114 |
| 6.1.4 | Analisa Teori <i>Crime Prevention Through Environmtal Design</i> (CPTED).....                        | 116 |
| 6.1.5 | Analisa Teori <i>Fixing Broken Window</i> .....  | 119 |
| 6.2   | Faktor faktor yang mempengaruhi resiko keamanan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin..... | 120 |
| 6.2.1 | Faktor Manusia .....   | 121 |

|   |     |
|---|-----|
| 6.2.2 Faktor Lingkungan .....   | 122 |
| 6.2.3 Faktor Finansial .....  | 123 |
| 6.3 Kendala dalam Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin..... | 124 |
| 6.3.1 Tenaga Sekuriti / Personel Sekuriti .....   | 124 |
| 6.3.2 Sarana Prasarana (Alat) Pengamanan .....  | 125 |
| 6.3.3 Lingkungan .....  | 125 |

## **BAB 7 PENUTUP**

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 7.1 Kesimpulan..... | 127 |
| 7.2 Saran.....      | 129 |

## **DAFTAR PUSTAKA PEDOMAN WAWANCARA**



## DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

### DAFTAR TABEL

|  | Halaman |
|--|---------|
| Tabel 4.1 : Data Fasilitas Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin..... | 37      |
| Tabel 4.2 : Data Penerbangan dalam sehari yang terjadwal.....                | 39      |

### DAFTAR GAMBAR

|   | Halaman |
|---|---------|
| Gambar 4.1 : Lay Out Bandara Internasional Sultan Hasanuddin .....  | 37      |
| Gambar 4. : Struktur Organisasi PT AngkasaPura I (Persero) cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin ..... | 47      |
| Gambar 5.1 : Struktur Organisasi Divisi Keamanan / Sekuriti Bandara .....                                       | 57      |
| Gambar 5.2 : Lokasi Perumahan penduduk Kampung Bado Bado di dalam kawasan Bandara .....                         | 87      |
| Gambar 5.3 : Pos Penjagaan Kmpung Bado Bado .....   | 88      |
| Gambar 5.4 : Aktivitas warga Kampung Bado Bado .....  | 88      |
| Gambar 5.5 : Akses Kontrol warga Kampung Bado Bado .....  | 89      |
| Gambar 5.6 : Pagar yang dirusak masyarakat .....  | 92      |
| Gambar 5.7 : Aktivitas masyarakat di sekitar pagar perimeter .....  | 92      |
| Gambar 5.8 : Masyarakat menjemur padi .....   | 93      |
| Gambar 5.9 : Pintu gerbang utama ( <i>Toll gate</i> ) masuk Bandara .....                                       | 95      |
| Gambar 5.10: Gerbang pemeriksaan masuk gedung terminal .....  | 95      |
| Gambar 5.11: Pos penjagaan yang tidak dijaga dan yang dirusak .....   | 95      |
| Gambar 5.12: Penempatan kamera CCTV dan ruang kontrol CCTV .....  | 97      |
| Gambar 5.13: Polsek Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin...                                     | 98      |

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 LATAR BELAKANG

Dalam tesis ini peneliti bermaksud melakukan penelitian tentang penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, sebagai pengelola Bandar Udara. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berada pada Propinsi Sulawesi Selatan yaitu pada perbatasan antara Kota Makassar dengan Kabupaten Maros.

Bandar udara dalam istilah Inggris dikenal dengan istilah *Airport*, sedangkan di Indonesia dahulu disebut lapangan terbang, pelabuhan udara, dan sekarang disebut Bandar Udara. Menurut pasal 1 Undang undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Berdasarkan pengertian tersebut jelas bahwa Bandar Udara merupakan jantungnya penerbangan. Tidak ada penerbangan tanpa Bandar Udara, semua keselamatan penerbangan dan keamanan penerbangan serta kegiatan ekonomi ada di Bandar Udara, kegiatan ekonomi yang ada seperti berbagai usaha pertokoan, *fuel storage*, perusahaan travel perjalanan, *taxi*, perhotelan, pengiriman dan penerimaan barang, pergudangan, katering, *air craft cleaning*, periklanan, *ground handling*, jasa pengangkutan barang (*porter*), penitipan barang, restoran dan lain lain, sehingga merangsang pendaatang untuk mencari nafkah di Bandar Udara.

Di bidang keselamatan penerbangan, Bandar Udara merupakan titik yang paling rawan terhadap kecelakaan pesawat udara. Berdasarkan data yang dapat dihimpun dari Departemen Perhubungan Udara sampai dengan Oktober 2010 bahwa hampir 100% kecelakaan pesawat udara terjadi di kawasan Bandar Udara dan sekitarnya. Pada saat tinggal landas kemungkinan kecelakaan 13-19% sedangkan pada saat pendaratan kemungkinan kecelakaan mencapai 81-87% dari seluruh kecelakaan.

Oleh karena rawannya Bandar Udara, semua penghalang (*obstacles*) secara fisik maupun non fisik di Bandar Udara dan sekitarnya harus dihilangkan. Dari aspek keamanan Bandar Udara juga sering sebagai tempat target kejahatan, seperti ancaman teroris yang pernah terjadi yaitu peledakan bom di ruang tunggu Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta pada hari minggu pagi tanggal 27 April 2003 di terminal 2F yang menimbulkan 8 orang korban.

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanudin yang terletak di kota Makassar sebagai ibukota provinsi Sulawesi Selatan merupakan gerbang bagi wilayah Indonesia bagian timur. Sebagai obyek vital nasional Bandar Udara ini sangat potensial menjadi target ancaman dan gangguan terhadap keselamatan penerbangan serta terhadap keamanan dan ketertiban masyarakat (*kamtibmas*) karena terdapatnya kegiatan ekonomi di Bandar Udara tersebut.

Bandar udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai obyek vital nasional memerlukan Sistem Manajemen Sekeruti Fisik yang baik guna menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan baik bagi penumpang maupun bagi pengantar serta masyarakat yang beraktivitas ekonomi disana. Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik telah berjalan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagai pengelola Bandara.

Kondisi fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sangat rentan terhadap bahaya keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan, dengan kata lain potensi ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan

penerbangan sangat besar, seperti data yang ada pada Polsek Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sampai akhir tahun 2010, dan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti, antara lain:

- a. Masuk area Bandar Udara tanpa izin.
- b. Gangguan Keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) seperti pencurian, penipuan, penggelapan, dan pengrusakan terhadap fasilitas Bandar Udara seperti pagar dan pos penjagaan keamanan.
- c. Demo Masyarakat sekitar Bandar Udara yang ditunggangi Pemerintah Daerah Kabupaten Maros guna peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) dari lahan parkir pesawat dan kendaraan.
- d. Adanya pemukiman masyarakat Kampung Bado Bado di dalam kawasan Bandar Udara yang tidak memiliki akses kontrol selain melewati *Taxi way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat.

Dari sisi lain pihak PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola manajemen Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar belum maksimal dalam menjalankan tanggung jawab sosial (*Corporate social responsibility*) terhadap masyarakat di sekitar Bandar Udara. Bagaimana mempertemukan kepentingan masyarakat sekitar Bandar Udara dengan kepentingan dan kelangsungan operasional Bandar Udara, yang bertujuan memberikan rasa aman khususnya secara fisik dalam pengelolaan Bandar Udara.

Banyaknya kelemahan pada penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanudin seperti diuraikan diatas menjadi peluang terjadinya ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan. Inilah yang membuat penulis tertarik untuk menelitinya.



Mengingat akan pentingnya keamanan Bandar Udara secara mendasar siapapun dilarang masuk di Bandar Udara, kecuali ada ijin baik tertulis maupun tidak tertulis. Wilayah Bandar Udara dibagi menjadi *public area (PA)*, *non publik area (NPA)*, dan *restricted public area (RPA)*. Siapapun juga boleh masuk *public area* atau area umum setelah memperoleh ijin, di *restricted area* atau area terbatas hanya calon penumpang, petugas perusahaan penerbangan yang diperbolehkan dan hanya penumpang yang boleh meneruskan ke *waiting room*. Semua pintu *waiting room* tetap terkunci kecuali untuk kepentingan *boarding*. Kerawanan yang timbul sering terjadi pengantar penumpang yang sampai mendekati ke pesawat udara dan masyarakat sekitar daerah perimeter pengamanan yang masuk dengan merusak pagar dan menanam padi di kawasan Bandar Udara.

Disamping pembagian wilayah tersebut pada prinsipnya Bandar Udara harus steril dari berbagai ancaman, oleh karena itu Bandar Udara harus di pagar. Biaya pemagaran memang mahal namun itulah harga dari rasa aman yang ingin dicapai karena keamanan bandar udara adalah termasuk obyek vital nasional yang harus dipertahankan. Bahan pembuatan pagarpun harus memenuhi kriteria rekomendasi dari ketentuan internasional yang diatur dalam *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Pagar terdiri dari pagar yang berfungsi sebagai penghambat dan pelindung (*protection*), pagar penghambat seluas Bandar Udara, sedangkan pagar yang berfungsi sebagai pelindung pada peralatan vital dan tempat tempat strategis.

Dari permasalahan yang diuraikan diatas adalah untuk menunjukkan bahwa kondisi fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sangat rentan terhadap bahaya keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan, dengan kata lain potensi ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan sangat besar. Untuk itu dibutuhkan penyelenggaraann Manajemen Sekuriti Fisik yang tepat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin untuk mengurangi resiko keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di masa yang akan datang serta untuk memperbaiki sistem Manajemen Sekuriti Fisik yang diselenggarakan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

## **1.2 MASALAH PENELITIAN**

Masalah penelitian dalam tesis ini adalah penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara dalam menyelenggarakan pengamanan di kawasan Bandar Udara untuk menjamin keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu untuk menjawab permasalahan penelitian di atas, peneliti membagi dalam tiga pertanyaan penelitian, yaitu sebagai berikut:

- a. Bagaimana penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar?
- b. Faktor faktor Apa yang mempengaruhi resiko keamanan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar?
- c. Apa yang merupakan kendala dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar?.

## **1.3 RUANG LINGKUP PENELITIAN**

Dari judul penelitian Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, akan menyebabkan pendapat, asumsi, dan perkiraan dari pembaca tentang apa saja yang diteliti, diuraikan, dijelaskan, dibuktikan oleh peneliti dalam penelitian ini. Dengan demikian perlu membatasi ruang lingkup penelitian agar ada persepsi yang sama antara peneliti dan pembaca penelitian ini. Ruang lingkup penelitian dalam tesis ini adalah penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dengan melihat pada subyek petugas sekuriti

(personel) dan sarana prasarana (alat) pengamanan dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara.

#### **1.4 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran tentang penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara, dengan melihat situasi dan kondisi fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dari sudut pandang keamanannya, sehingga dapat menggambarkan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan, faktor faktor yang mempengaruhi resiko keamanan di Bandar Udara dan kendala dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik, yang dapat dijadikan pedoman dalam melakukan perbaikan dan peningkatan kualitas bagi keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah untuk memberikan masukan bagi pengembangan ilmu pengetahuan pada umumnya dan lebih khusus bagi pengembangan ilmu kepolisian, serta diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perbaikan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dan masukan juga bagi Bandar Udara lain yang merupakan obyek vital nasional untuk peningkatan kualitas keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara.

#### **1.5 TATA URUT PENULISAN**

Tata urut penulisan bermanfaat untuk memberikan alur penulisan agar sistematis. Tata urut dalam tesis ini terbagi dalam tujuh bab, dimana dalam setiap bab

mempunyai hubungan yang saling terkait. Adapun ketujuh bab tersebut akan diuraikan sebagai berikut :

**BAB 1 : Pendahuluan, meliputi tentang latar belakang, masalah penelitian, ruang lingkup penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, serta tata urutan penulisan.**

**BAB 2 : Tinjauan Pustaka, berisi tentang beberapa konsep serta teori yang digunakan sebagai pisau analisis dalam memecahkan permasalahan penelitian yang meliputi Teori Manajemen, Sekuriti Fisik (*Physical Security*), Teori Pencegahan Kejahatan Situasional, Teori *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED), dan Teori *Fixing Broken Windows*.**

**BAB 3 : Metode Penelitian berisi tentang pendekatan penelitian, sumber data, tehnik pengumpulan data, dan tehnik analisa data yang dilaksanakan dalam penelitian ini.**

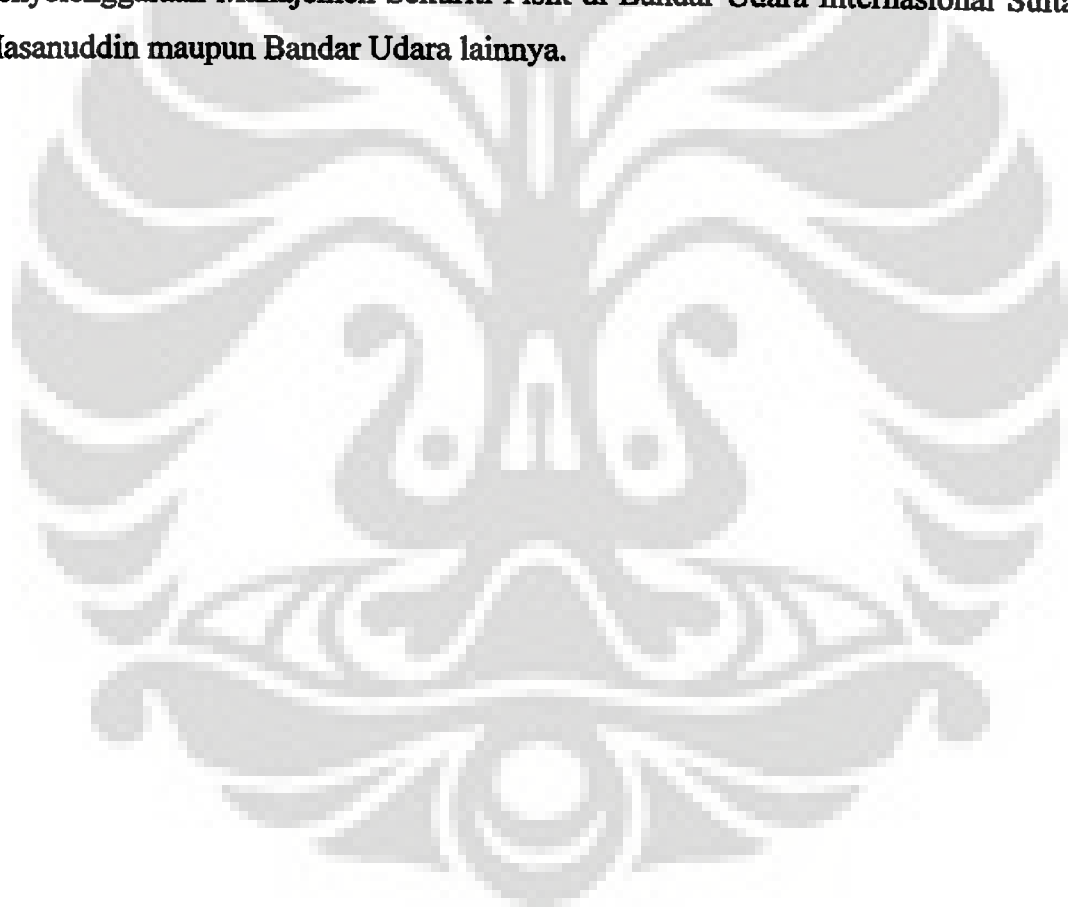
**BAB 4: Gambaran Umum Wilayah Penelitian berisi uraian tentang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Manajemen Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dan PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.**

**BAB 5 : Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, berisi tentang gambaran penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang meliputi Divisi Pengamanan/Sekuriti Bandar Udara, Akses Kontrol, Parimeter, Alat Komunikasi, CCTV (*Close Circuit Television*) dan Peran Polsek Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam pengamanan di kawasan Bandar Udara.**

**BAB 6 : Analisa dan Pembahasan dalam bab ini peneliti menguraikan analisis tentang hasil yang diperoleh selama melakukan penelitian apakah sesuai dengan teori dan konsep yang dikemukakan dalam bab 2 tentang tinjauan pustaka. Yang**

berisi tentang Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Faktor faktor yang mempengaruhi resiko keamanan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dan Kendala dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

**BAB 7 : Kesimpulan dan Saran** berisi uraian tentang kesimpulan yang merupakan jawaban atas pertanyaan penelitian yang diuraikan dalam bab 1 dengan menggunakan pembahasan dan analisis pada bab 6, dan saran merupakan masukan yang dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi perbaikan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin maupun Bandar Udara lainnya.



## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini peneliti meninjau beberapa sumber yang menjadi rujukan dalam memecahkan permasalahan penelitian. Oleh sebab itu, peneliti melakukan pendalaman, penelaahan dan mengidentifikasi teori dari beberapa sumber. Sumber yang dimaksud adalah kajian pustaka. Kajian pustaka dilakukan untuk membangun kerangka konseptual dalam penelitian ini. Kerangka konseptual itu dibangun dari berbagai konsep yang berasal dari teori-teori yang relevan dengan permasalahan penelitian. Menurut Suparlan (1997) kerangka konseptual adalah “syarat mutlak” dalam penelitian. Konsep digunakan sebagai dasar untuk menjelaskan, dan teori digunakan sebagai pisau analisis untuk menjelaskan, menguraikan, dan menganalisis data penelitian. Sehingga menjadi kerangka berpikir peneliti dengan menghubungkan konsep dan teori untuk mencapai kesimpulan, yang dijelaskan berikut ini.

#### **2.1 TEORI MANAJEMEN**

Menurut George R. Terry (1986) dalam bukunya *“Principle of Management”* edisi kedelapan yang telah diterjemahkan DR. Winardi, SE, mengatakan bahwa Manajemen merupakan proses yang khas, yang terdiri dari tindakan-tindakan : perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan dan pengawasan, yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya.

Dengan kata lain terdapat adanya aktifitas-aktifitas khusus yang merupakan bagian dari pada suatu proses manajemen. Disamping itu dapat dikatakan bahwa aktifitas-aktifitas tersebut dilakukan untuk mencapai sasaran-sasaran yang ditetapkan sebelumnya dan pelaksanaannya berlangsung dengan bantuan manusia dengan sumber daya lainnya, dengan melalui fungsi-fungsi fundamental (yang paling pokok) manajemen antara lain :

a. Perencanaan (*Planning*)

Merupakan kegiatan menyusun sebuah rencana atau sebuah pola tentang aktivitas aktivitas masa yang akan datang, menjadi satu kesatuan yang utuh (terintegrasi) dan kemudian ditetapkan (predeterminasi). Hal tersebut mengharuskan adanya kemampuan untuk meramalkan, memvisualisasi, melihat kedepan yang dilandasi tujuan tujuan tertentu.

b. Pengorganisasian (*Organizing*)

Merupakan kegiatan yang dilakukan setelah fungsi perencanaan merupakan langkah kedua untuk melaksanakan yaitu membagi-bagi komponen komponen aktivitas kerja antara anggota anggota kelompok, dan mencatat bantuan bantuan masing masing anggota kelompok tersebut. Aktivitas aktivitas komponen tersebut dikelompokkan dan dibagi sedemikian rupa sehingga pelaksanaan dapat dilakukan dengan pengeluaran seminimal mungkin atau dicapainya kepuasan kerja pekerja yang maksimal.

c. Menggerakkan (*Actuating*)

Untuk melaksanakan aktivitas aktivitas secara fisik yang timbul karena langkah langkah perencanaan serta pengorganisasian, maka pihak menejer perlu melakukan tindakan tindakan yang menilai dan melanjutkan tindakan tindakan selama mereka diperlukan. Diantara cara cara yang ditempuh oleh pihak menejer agar kelompok bekerja dapat disebut memimpin, mengembangkan para menejer, memberikan instruksi, membantu para anggota untuk memperbaiki hasil pekerjaan dari diri mereka sendiri melalui kreativitas mereka masing masing dan tindakan memberikan kompensasi.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Para Menejer menganggap perlu untuk mengecek atau mengontrol apa yang telah dilaksanakan, untuk mencapai kepastian bahwa pekerjaan pihak lain berlangsung dengan memuaskan kearah pencapaian sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Sewaktu-waktu ketika pekerjaan sedang berlangsung timbul adanya ketidak sesuaian (diskrepansi), hal yang sulit dipecahkan, salah pengertian dan gagasan gagasan yang tidak diduga sebelumnya, dan hal

tersebut harus cepat disampaikan kepada pihak menejer agar dapat dilaksanakan tindakan perbaikan (Terry,1986;36).

## 2.2 SEKURITI FISIK (*PHYSICAL SECURITY*)

Menurut Fay dalam McCrie (2001), "*Physical security is that part of concerned with physical measures designed to safeguard people, to prevent unauthorized access to equipment, facilities, materials, and documents, and to safeguard them against to damage and lost. The term encompasses measures relating to the effective and economic use of a facility's full resources to meet anticipated and actual security threats. Concerns of physical security planners include design, selection, purchase, installation, and use of physical barriers, locks, safes, and vault, lighting, alarm, CCTV, electronic surveylance, access control, and integrated electronic system. The term of physical security includes physical barriers, mechanical devices, and electronic measures. Typically, system involve a combination of two or more distinct measures to protect people, physical assets, and intellectual property.*"

Terjemahan sekuriti fisik adalah bagian dari sekuriti dengan ukuran fisik yang didesain untuk menjaga orang-orang, mencegah akses yang tidak sah ke peralatan, fasilitas, material, dan dokumen-dokumen, dan untuk melindungi mereka dari kerusakan dan kerugian. Istilah ukuran yang berkenaan dengan penggunaan yang ekonomis dan efektif dari suatu sumber daya fasilitas dari ancaman-ancaman keamanan. Perhatian dari perencana sekuriti fisik meliputi desain, pemilihan, pembelian, instalasi dan penggunaan fisik penghalang, kunci, penyelamatan, penerangan, *alarm*, CCTV, pengawasan elektronik, kontrol akses dan sistem elektronik yang terintegrasi. Istilah keamanan fisik meliputi penghalang fisik, alat-alat mekanik, dan pengukuran elektronik. Secara khas, sistem melibatkan suatu kombinasi dari dua atau lebih ukuran yang berbeda untuk melindungi orang-orang, aset fisik, dan kekayaan intelektual.

Menurut Djamin (2008), *physical security* mencakup langkah-langkah pengamanan pencegahan ancaman dari luar dan dari dalam organisasi seperti



pintu gerbang, pagar, tempat parkir, pengaturan penerangan, jendela, pintu-pintu, kunci-kunci, atap dan dinding, alarm serta jumlah dan klasifikasi satpam yang diperlukan, sementara menurut Rockley dan Hill (1981) *physical security has three aims, prevention, deterrence and detection* yang terjemahannya bahwa terdapat tiga tujuan dari sekuriti fisik yaitu pencegahan, penangkalan dan deteksi.

### 2.2.1 AKSES KONTROL

#### a. Should D. Astor

Menurut Astor (1978), *Acces control purposed to identify all person or vehicles desiring entrance, and clear with authorization of the management inside, before entrance or departure was admitted. The guard are going to make sure you are carrying nothing into warehouse. Then you punch in and go to work.* Yang terjemahannya adalah bahwa akses kontrol digunakan untuk mengidentifikasi semua orang atau masuknya kendaraan, dan membersihkan dengan otorisasi dari manajemen bagian dalam, sebelum masuk atau keberangkatan disetujui. Penjaga akan memastikan anda tidak membawa apapun ke dalam gudang, kemudian anda melubangi dengan mesin dan mulai bekerja.

#### b. Robert D. McCrie

Menurut D. McCrie (2001, hal 321), *acces control system control person, vehicles, and materials through entrances and exist of a protected area. (the term is also used in computer security where it has a different meaning). Acces control system use hard ware and spesializea procedures to control and monitor movement into, out, of, or within protected area. Acces to protected area may be a function of authorization time or level, or a combination of both. Acces control depend upon the authorization person being correctly identified as part of the approval process. In a simple, protetive system, on the spot visual recognition of an authorized person, vehicles, or materials may suufice. However, large system with numerous personel and individuals with varying levels of authorization are best*

*managed with system that identify such person automatically and with a high degree of certainty. Such system typically involve use of three feature :*

- a) Something that the person knows. This can be an access code or password supposedly known only to the individual.*
- b) Something that the individual possesses. For example, an approved identification (ID) card or token that cannot be easily counterfeited.*
- c) Something physical and unique about the individual. This could be a biometric feature such as a fingerprint, iris or retinal signature, writing dynamics or a person's voice.*

Terjemahannya adalah sistem akses control mengendalikan orang-orang, kendaraan dan bahan material yang melewati dan keluar dari areal yang dilindungi (bentuk ini juga digunakan di dalam sekuriti komputer yang mempunyai arti yang berbeda). Sistem akses control menggunakan perangkat keras dan prosedur khusus untuk mengontrol dan memonitor gerakan ke dalam, keluar, atau pada suatu wilayah yang dilindungi. Akses ke wilayah yang dilindungi merupakan sebuah fungsi dari waktu atau tingkatan otorisasi atau kombinasi dari keduanya. Akses control tergantung kepada orang diberi kuasa dengan benar yang diidentifikasi sebagai bagian dari proses persetujuan. Secara sederhana sistem bersifat melindungi, menyoroti pengenalan visual dari orang yang tidak berkepentingan, kendaraan, atau bahan material yang dipenuhi. Bagaimanapun, sistem dengan banyak personil dan individu dengan taraf otorisasi bervariasi merupakan hal yang baik dalam mengatur sistem yang mengidentifikasi orang secara otomatis dan dengan tingkat kepastian yang tinggi. Sistem demikian secara khas melibatkan penggunaan dari tiga fitur :

- a) Sesuatu yang orang mengetahui, bisa merupakan kode akses atau kata sandi yang dikenal hanya untuk individu.
- b) Sesuatu yang individu kuasai, sebagai contoh suatu identifikasi yang disetujui (identitas) seperti kartu atau suatu tanda yang tidak mudah dipalsukan.

- c) Sesuatu yang berbentuk fisik dan unik tentang individu. Ini bisa suatu corak yang biometrik seperti sidik jari, selaput pelangi, atau retina, pengenalan tulisan tulisan dinamis atau suara orang.

### 2.2.2 PARIMETER

Robert J. Fitcher dan Gion Green (1998) mengatakan bahwa parimeter dari sebuah tempat biasanya dibuat tergantung dari fungsi dan lokasi tempat itu. Dalam beberapa kasus, parimeternya adalah tembok dari bangunan tersebut. Namun dalam semua kasus berlaku bahwa pertahanan awal dimulai dari parimeter, garis pertama yang harus dihadapi pelaku tindak kejahatan.

Menurut Ricks, Tillet dan Van Meter (1994) mengatakan bahwa perlindungan parimeter dipertimbangkan sebagai baris pertama dari pertahanan melawan pihak yang tidak berkepentingan dan baris terakhir dari pertahanan melawan pihak yang tidak berkepentingan keluar dengan tidak sah. Ketika dibangun dan dioperasikan dengan baik, satu halangan parimeter secara fisik dan psikologis menghalangi gerakan tidak sah ke dan dari fasilitas.

#### a. Penghalang Fisik (*barrier*)

Menurut Robert D. Mc.Crie (2001) *barriers may be construed to further the protected area. For example, a body of water or difficult to penetrate shrubs bay provide psychological and distancedeterrents. Manufactured fences also provide an important barrier for psychological security*, yang terjemahannya adalah bahwa halangan yang dibangun untuk wilayah yang dilindungi. Sebagai contoh adalah suatu sungai, kolam dan semak belukar yang sulit ditembus yang dapat membuat efek psikologis sebagai penghalang jarak.

#### b. Pagar (*Fences*)

##### 1) Should D. Astor

Menurut Astor (1978) *The purpose of perimeter is deterrent to entrance. Vehicular entrance for the most part and children. There was highly*

*excessive dependence of the fence. The fence provide very little real security except perhaps to deter vehicles from coming in, deter children, and deter some people who are no to much determined to come in.*

Terjemahannya adalah bahwa kegunaan dari pagar adalah sebagai penghalang untuk masuk. Sebagian besar adalah masuknya kendaraan dan anak – anak. Semua pintu di sekitar perimeter buka sepanjang hari. Disana sangat tinggi ketergantungannya terhadap pagar. Pagar menyediakan sebagian kecil jaminan sekuriti antara lain untuk menghalangi kendaraan masuk, menghalangi anak anak dan menghalangi sebagian orang yang tidak terhalangi untuk masuk.

2) Eric Oliver dan John Wilson

Menurut Eric Oliver John Wilson (1999), pagar membatas dengan ketinggian minimum 8 kaki (2,4m) dengan bagian atas pagar pembatas yang diletakkan dengan alat pencegah seperti paku tajam atau kawat berduri. Beling tajam yang ditanam di beton kurang berguna karena dapat dengan mudah diatasi dengan melemparkan karung diatasnya.

3) Ricks dan Van Metter

Ricks Tillet dan Van Metter (1994) membagi tipe pagar menjadi 3 (tiga), yaitu :

(1) Pagar yang saling terhubung (*chain link fencing*)

Pagar jenis ini terangkai rapi, dengan bagian pagar terdiri dari besi kawat yang terjalin rapi dan tembus pandang dengan bagian atasnya berbentuk huruf “v” dan dilapisi dengan tiga rangkai kawat berduri. Pagar terbuat dari baja atau alumunium dengan ketinggian pagar paling tidak mencapai 8 kaki.

(2) Pagar kawat berduri (*barbed wire fencing*)

Pagar jenis ini tidak direkomendasikan, mengingat sangat berbahaya jika orang mengenainya. Ketinggiannya tidak kurang dari 7 kaki terbuat dari baja keras dan alumunium.

(3) Pagar berduri / kawat konsertina (*barbed tape/concertina wire*)

Pagar berduri konsertina berbentuk gulungan kawat berduri yang digulung ke dalam menjadi satu, dua dan lima gulungan dengan diameter 1 kaki. Pagar ini juga dikepit bersama-sama, berselang-seling dan terpakai sebagai suatu halangan untuk mengamankan satu garis bulatan atau jalan kendaraan. Tipe berduri adalah salah satu halangan yang paling sulit ditembus, karena pagar ini sengaja dibuat sangat lentur dan memiliki duri yang besar, tajam dan sangat rumit. Tipe berduri adalah rintangan pada pagar yang paling tidak baik dipandang dan sulit pemeliharaannya. Dengan demikian, pada umumnya tidak direkomendasikan penggunaannya sebagai satu tempat yang permanen.

#### 4) Tembok (*walls*)

Robbert J. Ficher dan Gion Green (1998) mengatakan bahwa dalam beberapa contoh batu, batu bata atau balok beton dapat digunakan untuk membuat pagar. Hal ini menguntungkan karena dapat menutupi aktivitas yang ada didalam namun dengan begitu penglihatan keluar area juga tertutupi.

Oliver dan Wilson (1999) memberi batasan pagar pembatas dengan ketinggian minimum 8 kaki (2,4 m) dengan bagian atas pagar pembatas yang ditinggikan dengan alat pencegah seperti paku tajam atau kawat berduri. Beling tajam yang ditanam di beton kurang berguna, karena dapat dengan mudah diatasi dengan melemparkan karung di atasnya.

#### 5) Kunci (*locks*)

McCrie (2001) mengatakan bahwa kunci adalah salah satu manifestasi paling awal dari sekuriti fisik. Kunci merupakan bagian dari perencanaan sekuriti fisik. Kunci memiliki banyak manfaat untuk program sekuriti mudah digunakan, sulit untuk dibuat dan kunci dapat digunakan berulang ulang kali. Kunci mempunyai level berbeda tergantung taraf berbeda dari jaminan sekuriti sesuai dengan kebutuhan dari lokasi.

#### 6) Penerangan (*lighting*)

Menurut O'Block (1981) mengatakan bahwa penerangan merupakan sesuatu yang sangat penting untuk mencegah tindak kejahatan dan memperkuat faktor keselamatan publik. Banyak literatur yang menunjukkan pengaruh penerangan terhadap tindak kejahatan dengan membandingkan antara tingkat kejahatan yang terjadi pada siang hari dengan malam hari, serta pengaruh pemadaman listrik di suatu kota. Ada dua manfaat penerangan jika digunakan untuk mencegah terjadinya kejahatan, yaitu :

- (1) Untuk meningkatkan kemungkinan pengamatan terhadap tingkat kejahatan.
- (2) Untuk memungkinkan suatu struktur kosong mudah diawasi.

Menurut Mc. Crie (2001) mengatakan bahwa kekerasan dan kejahatan properti, kekacauan dan kecelakaan sering terjadi pada malam hari atau di area yang kurang tersinari. Penerangan yang baik merupakan penghalang yang baik dari kejahatan, kekacauan dan akses masuk ilegal setelah hari gelap. Penerangan melindungi publik termasuk petugas patroli untuk dapat melihat dengan mudah situasi lingkungannya. Penerangan harus ada di sepanjang rute patroli. Kekuatan penerangan diarahkan ke arah area luar dimana orang-orang yang tidak sah diperkirakan mendekati fasilitas perusahaan.

Menurut Ricks, Tillet dan Van Metter (1994 ) mengatakan bahwa suatu program sekuriti yang baik akan memastikan bahwa fasilitas aman pada malam hari sama halnya dengan siang hari. Cara yang paling umum untuk menyamakan tingkat keamanan di antara siang dan malam hari adalah instalasi dengan pencahayaan yang bersifat melindungi, menambahkan upaya jaminan keamanan yang secara psikologis menghalangi aktivitas penjahat potensial.

Dari keempat pendapat di atas maka dibuat batasan bahwa penerangan

merupakan suatu program sekuriti yang menggunakan pencahayaan yang digunakan penjaga properti untuk membantu pengamatan visual mereka di malam hari terhadap adanya penyusup yang berniat melakukan perbuatan jahat di suatu areal properti. Dengan kekuatan yang diarahkan ke arah luar areal dimana dimungkinkan pihak pihak yang tidak berkepentingan masuk, penerangan secara psikologis dapat menghalangi aktivitas penjahat potensial untuk melakukan kejahatan.

7) Pos Jaga (*Guard Tower*)

Gigliotti dan Jason (1984) mengatakan bahwa :

*“Guard towers certainly nothing new in high-security settings, having been used for centuries to maintain surveillance over wide expanses, principally by military and penal authorities. From the technological standpoint, prefabricated guard towers are available that provide a comfortable environment. In addition, they have all the equipment needed for one or more security officers to provide a high degree of visual coverage over considerable area of open land or outdoor storage yards. At some maximum-security facilities, these guard towers are hardened to withstand small arms fire, are have remotely controlled area spot or flood light, guns ports, and the like, when such installation is contemplated, the first consideration should be whether or not one more guards towers will substantially improve security coverage of the facility by the on side guard force. (hal 107)”*

Yang terjemahannya adalah menara pengawas (Pos jaga) memastikan pengaturan sekuriti tingkat tinggi, digunakan selama berabad abad untuk memelihara pengawasan di wilayah yang luas, terutama oleh militer dan wilayah hukum, dari sudut pandang teknologi, penjagaan dirakit setengah jadi, menara pengawas menyediakan lingkungan yang nyaman, sebagai tambahan, mereka mempunyai semua alat a'at perlengkapan yang diperlukan untuk satu atau lebih petugas sekuriti untuk pengamatan wilayah terbuka atau pekerjaan luar.

Pada beberapa fasilitas sekuriti yang maksimum, menara pengawas dilengkapi dengan senjata ringan, dilengkapi juga dengan alat komunikasi, dan areal yang dapat dikontrol dengan cahaya yang terang, senapan, dan yang seperti itu. Ketika satu instalasi dibuat yang harus dipikirkan utamanya adalah satu atau lebih menara pengawas pada hakikatnya maeningkatkan jaminan keamanan pada suatu fasilitas dengan dijaga oleh seorang petugas.

### 2.2.3 ALAT KOMUNIKASI

Menurut Robert D. McCrie (2001), *Effective security operations must allow seamless communication among manager, supervisors, staff personel, and aother. This ia requirement during normal operations. During an emergency, this requirement is even more important. Because single system ight be compromised or incapacitated due to an emergency, security planners think in term of multiple means by which personel can stay in touch during such times.* Terjemahannya adalah bahwa operasi sekuriti yang efektif harus mengijinkan komunikasi diantara para manajer, pengawas, staf personel, dan yang lain. Hal ini merupakan kebutuhan pada saat operasi berjalan normal. Pada saat keadaan darurat, kebutuhan akan komunikasi akan lebih besar. Karena satu sistem tunggal dapat mengkompromikan keadaan darurat, perencana sekuriti harus memikirkan bentuk sekuriti yang sangat berarti dimana diantara personel dapat saling berhubungan setiap waktu.

### 2.2.4 CCTV (CLOSED CIRCUIT TELEVISION)

McCrie (2001) mengatakan bahwa televisi yang tidak menampilkan siaran televisi melainkan menampilkan sinyal melalui rangkaian tertutup melalui kabel listrik atau kabel fiber optik dinamakan sistem *Closed Circuit Television (CCTV)*. Sistem CCTV melibatkan tidak hanya kamera, tetapi juga monitor dan alat perekam, monitor CCTV didesain khusus untuk bekerja dengan rangkaian tertutup. Untuk alat perekam menggunakan *Video Cassette Recorders (VCR)* yang merubah sinyal dari video kamera menjadi kaset magnetik.



Saat ini banyak sekali jenis kamera CCTV dengan berbagai fungsi dan fitur. Teknologi yang mutakhir pun sudah tersedia, seperti CCTV berbasis *Internet Protocol* (IP). Sistem keamanan melalui kamera CCTV yang berbasis IP dapat dikatakan punya beberapa kelebihan. IP sebagai protokol yang umum digunakan untuk sebuah jaringan dan internet lebih memudahkan untuk diakses, terutama jika ingin melakukan pengontrolan atau pemantauan dari jarak jauh (*Remote Monitoring*).

Perusahaan yang digolongkan sebagai obyek vital nasional, idealnya dilengkapi dengan piranti keamanan yang dipasang mulai dari ring luar hingga ring dalam, termasuk pemasangan kamera CCTV di setiap area dan penempatan kamera tersembunyi (*hidden camera*) pada titik-titik tersembunyi yang benar-benar dinilai vital. Selain itu juga, untuk pemantauan semua kamera yang terpasang itu ditangani oleh orang-orang yang khusus di suatu ruangan khusus pula. Penggunaan CCTV memiliki tiga fungsi, antara lain :

- a. Sebagai keamanan (*security*), yaitu pencegahan, penyelidikan dan bukti.
- b. Sebagai pengawasan (*surveillance*), yaitu untuk monitoring karyawan dan peningkatan kualitas kerja sumber daya manusia agar lebih produktif.
- c. Sebagai nilai tambah, yaitu meningkatkan kepercayaan konsumen dan meningkatkan rasa aman dan nyaman untuk konsumen dalam melakukan transaksi.

Sedangkan manfaat dengan menggunakan sistem CCTV, antara lain :

- a. Dapat memantau situasi lokasi tertentu dengan sangat mudah dan secara langsung.
- b. Mengawasi kegiatan perusahaan dari jauh.
- c. Meningkatkan kinerja karyawan.
- d. Mencegah atau setidaknya mengurangi kecurangan dan penipuan yang dilakukan karyawan.
- e. Mencegah hilangnya barang dan kerugian material.
- f. Mengamankan aset penting yang dimiliki oleh perusahaan.

Penggunaan CCTV merupakan sesuatu yang sangat penting untuk mencegah tindak kejahatan, karena mempunyai dampak yang mendalam bagi setiap orang yang ada dalam kawasan tersebut. Dilihat dari faktor psikologis keamanan dapat mempengaruhi totalitas produksi perusahaan. Pengaruh ini lebih besar kerugiannya dibandingkan dengan kerugian karena pencurian, kebakaran atau kecelakaan.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa dampak sekuriti dari CCTV untuk mempengaruhi secara psikologis bagi setiap orang yang tidak sah atau berniat hendak melakukan kejahatan di suatu properti.

### 2.2.5 TENAGA SEKURITI (GUARDS)

Robert J. Fitcher dan Gion Green (2005) mengatakan bahwa sistem pengamanan menggunakan tenaga sekuriti yaitu sistem tenaga sekuriti dari pegawai berasal dari perusahaan (*Inhouse*), tenaga kontrak (*Outsourcing*), dan Sistem Hibrid yaitu menggunakan tenaga sekuriti gabungan antara *inhouse* dan *outsourcing* selama 10 tahun terakhir di Amerika Sistem Hibrid yang paling berhasil dan banyak digunakan.

Robert J. Fitcher dan Gion Green (1998) mengatakan tugas petugas sekuriti adalah untuk melakukan tugas yang spesifik dibawah arahan dan kontrol dari seorang pegawai perusahaan untuk melindungi aset perusahaan tersebut atau untuk melakukan tugas tertentu yang tidak dapat dilakukan atau ditangani petugas Kepolisian karena satu atau lain hal.

#### a) Penerimaan Pegawai

Charles A. Sennewald mengatakan mempekerjakan pegawai sekuriti yang baru adalah salah satu hal yang sangat penting dari manajemen sekuriti. Tingkat kepedulian dan perhatian dari pelamar pekerja pegawai sekuriti harus jauh melampaui standar pelamar untuk posisi yang lain. Minimal adalah hal-hal seperti :

- (a) Pelamar harus sehat mental dan jasmani, terbebas dari segala bentuk cacat.
- (b) Pelamar harus menunjukkan tanggung jawab, kedewasaan, dan kejujuran melalui sejarah dia bekerja dan atau sejarah pendidikan yang dapat dipertanggung jawabkan.
- (c) Pelamar harus tidak memiliki catatan kejahatan termasuk kejahatan moral.(1996, 71)

Tahapan-tahapan proses penerimaan pegawai :

- (a) Aktifitas rekrutmen
  - (b) Wawancara pertama
  - (c) Wawancara kedua
  - (d) Pemilihan kandidat terbaik
  - (e) Investigasi latar belakang karyawan
  - (f) Penawaran pekerjaan
- b) Pendidikan
- Menurut Charles A. Sennewald (1996), mengatakan bahwa faktor utama jeleknya performa kerja adalah tidak adanya/kurangnya pendidikan terhadap pekerjaan yang akan diemban. Pada dasarnya ada tiga hal yang diinginkan oleh pihak manajemen terhadap pegawai baru mereka dan mereka harus mengerti :
- (a) Apa yang manajemen inginkan pegawai baru dikerjakan.
  - (b) Kenapa manajemen menginginkan pegawai baru untuk melakukannya.
  - (c) Bagaimana manajemen mau pegawai baru melakukan.
- Menurut peraturan Kapolri Nomor 24 tahun 2007 tentang Sistem Manajemen Pengamanan, diatur alokasi waktu, rincian mingguan, rincian harian, metode pengajaran, mata pelajaran dan jam pelajaran Gada Pratama (232 jam pelajaran), Gada Madya (160 jam pelajaran) dan Gada Utama (100 jam pelajaran).
- c) Petugas Pos Jaga
- Menurut Robert J. Fitcher dan Gion Green (1998)

Petugas pos jaga harus ada di posnya untuk seluruh waktu yang ditugaskan kepadanya. Keuntungannya, bahaya dapat dihindari karena pos selalu ditunggu oleh petugas.

d) **Petugas Patroli**

Menurut Robert J. Fitcher dan Gion Green (1998)

Petugas patroli melakukan inspeksi secara periodik terhadap beberapa tempat. Kelebihannya dibanding dengan pos jaga petugas mempunyai wilayah cakupan yang lebih luas, sehingga lebih efisien dalam hal penggunaan tenaga kerja, namun akan menjadi sebuah kekurangan apabila pola patrolinya diketahui oleh pelaku tindak kejahatan. Seorang petugas patroli biasanya dilengkapi dengan *Watchman clock*. *System Watchman Clock* merupakan sistem keamanan dengan menggunakan absensi petugas keamanan dengan jangka waktu yang ditentukan pada tiap titik, sehingga mengharuskan petugas keamanan komplek selalu berjalan mengawasi area kawasan. *Watchman Clock* sendiri adalah sebuah alat yang berfungsi sebagai alat kontrol aktivitas petugas patroli. Di dalam *Watchman Clock* terdapat kartu kontrol yang akan mencatat jam berapa pos tertentu dikontrol atau dikunjungi petugas.

### 2.3 **TEORI STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN SITUASIONAL**

Teori strategi pencegahan kejahatan situasional merupakan bagian dari teori strategi pencegahan kejahatan. Teori strategi pencegahan kejahatan digunakan untuk menerangkan tentang berbagai bentuk strategi pencegahan kejahatan yang diterapkan pada suatu lokasi.

Kaiser dalam Dermawan (1994) mengatakan bahwa :

Strategi pencegahan kejahatan adalah suatu usaha yang meliputi segala tindakan yang mempunyai tujuan yang khusus untuk memperkecil lingkup dan kekerasan suatu pelanggaran, baik itu melalui pengurangan kesempatan kesempatan untuk melakukan kejahatan, ataupun melalui usaha usaha pemberian pengaruh pengaruh kepada orang-orang yang secara potensial dapat menjadi pelanggar serta kepada masyarakat umum.

mengutip pendapat beberapa ahli mengatakan terdapat tiga bentuk strategi pencegahan kejahatan, yaitu :

- a. Pencegahan kejahatan melalui pendekatan sosial biasa disebut *Social Crime Prevention* yang mempunyai arti segala kegiatannya bertujuan untuk menumpas akar penyebab kejahatan dan kesempatan individu untuk melakukan pelanggaran. Populasi umum (masyarakat) ataupun kelompok-kelompok yang secara khusus mempunyai resiko tinggi untuk melakukan pelanggaran menjadi sasarannya.
- b. Pencegahan kejahatan melalui pendekatan situasional biasanya disebut dengan *Situasional Crime Prevention*, perhatian utamanya adalah mengurangi kesempatan seseorang atau kelompok untuk melakukan pelanggaran.
- c. Pencegahan kejahatan melalui pendekatan kemasyarakatan sering disebut dengan *Community Based Crime Prevention* yang segala langkahnya ditujukan untuk memperbaiki kapasitas masyarakat dalam mengurangi aksi kejahatan dengan jalan meningkatkan kapasitas mereka untuk menggunakan kontrol sosial informal.

Peneliti menitikberatkan pada pencegahan kejahatan melalui pendekatan situasional. Weisburd (1996) mengatakan bahwa “Ruang lingkup strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional tidak hanya terbatas kepada pelaku kejahatan saja, akan tetapi juga kepada lingkungan sosial fisik dan organisasional dan mengubah cara pandang strategi pencegahan kejahatan yang pada umumnya memfokuskan diri pada pelaku kejahatan saja”.

Hasil riset yang dilakukan oleh *The Home Office Unit*, yaitu departemen riset kriminologi milik pemerintahan Inggris pada tahun 1960-an yang mengembangkan teori strategi pencegahan kejahatan, menunjukkan bahwa “Perilaku kejahatan sangat bergantung pada adanya perbedaan dalam kesempatan. Selain itu, dalam pengambilan keputusan pada pemilihan target, aspek penghindaran resiko dan upaya yang dilakukan memainkan peranan penting”

(Clarke, 1997 : 6). Hasil riset ini memberikan dasar bagi dilakukannya pencegahan kejahatan situasional.

Ronald V. Clarke adalah orang yang pertama kali mengembangkan teori pencegahan kejahatan dengan tulisannya yang berjudul *Designing Out Crime* (1980). Clarke mengatakan bahwa strategi pencegahan kejahatan situasional adalah :

.....*defined as comparing, opportunity-reducing measure that are :*

- 1) *Directed at highly specific forms of crime,*
- 2) *Involve the management, design or manipulation of the immediate environment in as systematic and permanent way as a possible.*
- 3) *Make crime more difficult and risky, or less rewarding and excusable as judged by a wide range of offender....(hal. 4).*

(...yang didefinisikan sebagai suatu alat pengurangan kesempatan yang baik adalah :

- 1) Ditujukan pada jenis kejahatan yang spesifik.
- 2) Meliputi manajemen, desain atau manipulasi dari lingkungan yang ada dengan cara yang sistematis dan sepermanen mungkin.
- 3) Membuat kejahatan yang lebih sulit dan lebih beresiko bila dilakukan atau kurang menguntungkan dan kurang dapat dimaafkan bila dinilai pelaku.).

Pendapat Clarke tentang teori *Situational Crime Prevention* merupakan strategi pencegahan kejahatan yang ditujukan untuk satu jenis kejahatan yang spesifik dan bertujuan untuk mengubah situasi dan kondisi yang ada pada awalnya menguntungkan pelaku kejahatan menjadi kondisi yang tidak menguntungkan pelaku kejahatan. Sejalan dengan pendapat Clarke tersebut, maka Reksodiputro (1997) mengatakan bahwa strategi pencegahan kejahatan dilakukan dengan berpedoman kepada GBHN dan didasarkan pada :

- a. Pendayagunaan secara efisiensi dan efektif aparat negara;

- b. Pendayagunaan kemampuan warga masyarakat secara selektif, efisien, dan efektif dalam mendeteksi kemungkinan kejahatan;
- c. Pendayagunaan kemampuan warga masyarakat dalam pembinaan terpidana;
- d. Memberikan prioritas pada pencegahan kejahatan kejahatan tertentu yang meresahkan masyarakat;
- e. Pendayagunaan cara dan pendekatan yang terbaik menurut situasi dan tingkat kemajuan masyarakat.

Dalam hal strategi pencegahan kejahatan, Clarke (2003) membagi 25 teknik pencegahan kejahatan yang meliputi :

- a. Mempersulit upaya (*Increase the effort*), langkah-langkahnya meliputi :
  - 1) Memperkuat sasaran (*Target harden*) yang dapat dilakukan dengan cara mengunci pintu ruangan yang tidak digunakan, memasang teralis dan gembok.
  - 2) Mengendalikan akses ke dalam fasilitas (*Control access to facilities*).
  - 3) Mengawasi pintu keluar (*Screen exits*).
  - 4) Menjauhkan pelaku dari target (*Deflect offender*).
  - 5) Mengendalikan peralatan/senjata yang digunakan pelaku . (*Control tools/weapons*).
- b. Meningkatkan resiko (*Increase the risk*) yang langkah-langkahnya meliputi :
  - 1) Memperluas penjagaan (*Extend guardianship*)
  - 2) Membantu pengawasan alamiah (*Assist natural surveillance*).
  - 3) Mengurangi anonimitas (*Educe anonimity*).
  - 4) Memberdayakan manajer lokasi (*Stilize place managers*).
  - 5) Memperkuat pengawasan formal (*Strenghten formal surveillance*).
- c. Mengurangi imbalan (*Reduce the rewards*) yang langkahnya meliputi
  - 1) Menyembunyikan target (*Conceal targets*).
  - 2) Memindahkan target (*Remove target*).
  - 3) Memberikan identitas pada benda (*Identify property*).

- 4) Mengganggu pasar (*Disrupt markets*).
  - 5) Mencegah keuntungan yang akan diperoleh pelaku (*Deny benefits*).
- d. Mengurangi provokasi (*Reduce provocation*) yang langkahnya meliputi :
- 1) Mengurangi frustrasi dan stres (*Reduce frustrations and stress*).
  - 2) Mencegah munculnya pertengkaran (*Avoid disputes*).
  - 3) Mengurangi rangsangan emosional (*Reduce emotional arousal*).
  - 4) Menetralkan tekanan rekan (*Neutralize peer pressure*).
  - 5) Mencegah imitasi (*Discourage imitation*).
- e. Menghilangkan alasan (*Remove excuses*) yang langkah-langkahnya meliputi :
- 1) Membuat aturan (*Set rules*).
  - 2) Menempatkan rambu-rambu larangan maupun perintah (*Post instruction*).
  - 3) Meningkatkan kewaspadaan (*Alert conscience*).
  - 4) Meningkatkan kesadaran orang untuk patuh (*Assist compliance*).
  - 5) Mengendalikan peredaran narkoba dan alkohol (*Controlling drugs and alcohol*).

#### **2.4 TEORI CRIME PREVENTION THROUGH ENVIRONMENTAL DESIGN (CPTED)**

Teori ini digunakan untuk menjelaskan bahwa perencanaan pengamanan di suatu areal proyek/organisasi membutuhkan desain lingkungan untuk meminimalisir terjadinya kejahatan. Menurut Ray C. Jeffery dalam Mc. Crie (2001) bahwa Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) adalah upaya pencegahan kejahatan demi menghindari terjadinya kerugian dengan melakukan perencanaan pengamanan yang melibatkan desain lingkungan. Kejahatan dapat diminimalisir dengan lingkungan. Faktor korelatif kriminogen (FKK) dan *Police Hazard* (PH) yang potensial diharapkan dapat diketahui sedini mungkin, sehingga dapat dilakukan langkah-langkah antisipasi dalam rangka mencegah terjadinya kejahatan.



CPTD (*Crime prevention through Environmental design*) memiliki empat prinsip dasar perencanaan keamanan yang meliputi :

a. Pembagian Area

Pembagian area untuk memudahkan pengawasan halaman dan lingkungan sehingga kejadian kecil apapun dapat dikenali dan dapat menghalangi seseorang yang tidak berkepentingan untuk masuk secara tidak sah. Diantara zona perpindahan transisi area yang satu dengan yang lain terdapat ruang yang termonitor.

b. Pengawasan lingkungan

Pengawasan lingkungan dilakukan dengan mengamati area luar lingkungan dari dalam sehingga kelihatan jelas, dan dapat dengan untuk meminta bantuan apabila diperlukan. Jalan, gang dan akses area terbuka, tidak menghambat apabila sewaktu-waktu diperlukan. Daerah yang tidak terjangkau dapat dimonitor dengan menggunakan CCTV atau sistem alarm.

c. Citra/image

Reputasi organisasi yang memiliki kesan bahwa lingkungannya tertera dengan baik, teratur, mudah diawasi dan diamankan, ruang kosong digunakan secara efektif.

d. Lingkungan

Sistem komunikasi dan akses jalan keluar masuk terbuka serta siap digunakan ketika memerlukan bantuan darurat. Tidak tersedia area yang dapat menarik untuk tempat tinggal para gelandangan.

## 2.5 **TEORI *FIXING BROKEN WINDOWS***

Teori *fixing broken windows* dari Kelling and Coles, dalam Reksodiputro (2004), menyatakan bahwa suatu keadaan akan semakin buruk jika tidak ada seorang pun

atau institusi yang dipercaya untuk menangani pemeliharannya dan membiarkan keadaan tersebut. Satu ilustrasi teori *fixing broken windows* adalah pada masa kepemimpinan Rudi Guilini Wali Kota New York. Dia ingin meninggalkan kesan sebagai wali kota New York dengan mengundang Kepala Polisi untuk mengamankan kota dari vandalisme. Lebih lanjut Kelling dan Coles (1996) mengemukakan,

untuk menciptakan kesan ini dianalogikan pada sebuah gedung yang sudah lama tidak dipakai dan ditinggal penghuninya. Pada satu ketika salah satu kacanya pecah sehingga menarik perhatian anak-anak nakal di daerah sekitar untuk melemparinya dan akhirnya semua pecah.

Hal tersebut akan peneliti kaitkan dengan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar.



## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 PENDEKATAN PENELITIAN**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan Kualitatif, Pertimbangan peneliti menggunakan pendekatan kualitatif adalah pendekatan ini memungkinkan hubungan yang lebih dekat antara peneliti dengan informan dan pendekatan kualitatif di disain lebih terbuka sehingga terus berkembang, kemudian pendekatan kualitatif merupakan proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia berdasarkan penciptaan gambaran holistik lengkap yang dibentuk dengan kata kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci dan disusun dalam sebuah latar alamiah (Cresswell, 2002). Menurut Bogdan dan Taylor penelitian kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata kata tertulis atau lisan dan perilaku orang orang yang dapat diamati dan pendekatan ini diarahkan dari individu tersebut secara holistik (Moeloeng, 2001).

Pendekatan penelitian kualitatif ini menggunakan metode deskriptis analitis yaitu dengan melakukan penggambaran dan penganalisaan, setelah dianalisa baru disimpulkan. Format penulisan kutipan sebagai daftar referensi yang digunakan dalam penulisan adalah format *American Psychological Association (APA)*. Peneliti akan menggambarkan dan menganalisa penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dengan melakukan pengamatan terlibat pada kegiatan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yaitu PT Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Pengamatan terlibat menurut Max Weber yaitu cara memandang dan memperlakukan suatu gejala dari sudut pandang pelaku yang diteliti, untuk memahami mengapa gejala tersebut ada dan berfungsi dalam kehidupan struktur

pelaku ( Suparlan 2004). Setiap gejala data yang diperoleh dilapangan akan dihubungkan dengan fakta yang ada, sehingga dapat menggambarkan bagaimana penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

### **3.2 SUMBER DATA**

Sumber data penelitian tersebut adalah sumber data primer dan data sekunder. Sumber data primer adalah data yang diperoleh langsung kepada pengumpul data, sedangkan sumber data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung kepada pengumpul data seperti melalui orang lain, dan dokumen atau bahan bahan pustaka. Lebih lanjut untuk memperoleh sumber data yang diperlukan peneliti menggunakan tehnik pengumpulan data melalui pengamatan, pengamatan terlibat, wawancara dengan pedoman dan kajian dokumen ( Suparlan 2007; Sugiyono 2008).

### **3.3 TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Metode wawancara yang akan peneliti lakukan adalah metode wawancara dengan pedoman, sebagaimana dijelaskan oleh Parsudi Suparlan (1994), bahwa, Wawancara dengan pedoman, adalah tehnik untuk mengumpulkan informasi dari para anggota masyarakat yang diteliti mengenai suatu masalah khusus dengan teknik bertanya yang bebas tetapi berdasarkan atas suatu pedoman yang tujuannya adalah untuk memperoleh informasi khusus dan bukannya untuk memperoleh respons atau pendapat mengenai sesuatu masalah.

Data primer diperoleh dengan wawancara mendalam yang menggunakan pedoman wawancara (*Interview guide*) agar berbagai pertanyaan terfokus, terarah, dan mendalam pada permasalahan penelitian. Wawancara mendalam diarahkan kepada informan yang mengetahui penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilakukan oleh pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional

Sultan Hasanuddin baik yang internal perusahaan maupun eksternal perusahaan. Kemudian wawancara mendalam tersebut akan diarahkan kepada sumber informasi atau informan yang mengetahui fenomena permasalahan penelitian. Sumber informasi itu diantaranya :

1. Informan Kunci : Pihak Manajemen Perusahaan PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin (General Manajer dan Asisten Manager Personalia).
2. Informan Penting : Divisi Pengamanan/Sekuriti PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pelaksana penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin (Manager Divisi Pengamanan, Para Asisten Manager dan Personel Pengamanan).
3. Informan Tambahan : Administrator Bandara, Masyarakat sekitar Bandara, Kapolres dan Kabag Sumber Daya Manusia Polres Maros serta Personel Polsek Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (Kapolsek, Kanit Reskrim dan Bintara Polsek).

Selain menggunakan teknik wawancara mendalam, peneliti ini juga melakukan observasi dengan teknik pengamatan sesuai dengan penelitian yang dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Pengamatan dilakukan dengan menggunakan panca indera utama untuk mendengar, melihat, mengamati objek penelitian sehingga didapat kejelasan, gambaran dalam memahami permasalahan penelitian. Peneliti telah mengamati secara langsung aktivitas personel sekuriti PT. Angkasa Pura I (persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, masyarakat setempat, Administrator Bandara, dan Petugas Kepolisian yang bertugas di bandara Sultan Hasanuddin sehingga dapat mengumpulkan data lengkap dan sah (Suparlan, 1997 ; 25). Selanjutnya kedua tehnik pengamatan itu dituangkan dalam tulisan sebagai catatan lapangan peneliti.

Penelitian ini juga menggunakan pengamatan terlibat, pengamatan terlibat adalah suatu teknik pengumpulan data yang mengharuskan si peneliti melibatkan diri

dalam kehidupan masyarakat yang diteliti sehingga dapat melihat dan memahami gejala gejala yang ada sesuai dengan makna yang diberikan atau dipahami oleh masyarakat yang ditelitinya.(Suparlan, 1997 ; 25–26). Maka, peneliti membaur dengan Personel sekuriti pada Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sehingga seolah olah menjadi bagian dari mereka, seperti mengikuti kegiatan patroli perimeter pengamanan, apel pagi dan siang, rapat internal dan pembinaan kepada personel sekuriti. Penelitian ini dilakukan selama tiga bulan, tindakan itu untuk memudahkan wawancara dan komunikasi baik dengan unsur internal perusahaan maupun yang eksternal untuk mengumpulkan data yang berkaitan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Kemudian untuk data sekunder teknik lain yang digunakan adalah kajian dokumen dokumen perusahaan berkaitan dengan penyelenggaraan keamanan dan bahan bahan hukum yang mengatur tentang pengamanan di Bandar Udara. Menurut Djaali dan Muhamad (2005) telaah dokumen adalah “teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan menelaah dokumen yang ada untuk mempelajari pengetahuan atau fakta yang hendak diteliti.” Maka, peneliti mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan permasalahan penelitian untuk dipelajari, dipahami, dan dianalisis guna menjawab permasalahan penelitian. Dokumen dokumen yang dikumpulkan seperti *Airport Security Programe (ASP)* Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin tahun 2010, Uraian pekerjaan (*Job Description*) Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Sesuai Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I Nomor : SKEP.67/OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin, Laporan bulanan Divisi Pengamanan/Sekuriti dan Draft *Standcr Operational Procedure (SOP)* yang belum disahkan General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin dan Data Penanganan Perkara Polsek Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Sedangkan sumber data bahan hukum, peneliti

akan mempelajari sumber sumber data tertulis yang terkait seperti Peraturan Internasional, Undang undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, Keputusan Menteri dan Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) yang berkaitan tentang Pengamanan Bandar Udara.

### **3.4 TEKNIK ANALISA DATA**

Teknik analisis data yang digunakan oleh peneliti ini adalah analisis data kualitatif dengan melakukan dua langkah, yaitu pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data (Sugiyono 2008). Adapun langkah analisis data adalah mengorganisasi, mengelola, serta mengolah data. Selama pengumpulan data, peneliti harus merumuskan jawaban dari informan. Apabila belum memuaskan, ia kembali melakukan wawancara sampai hasil yang diperoleh dapat menjawab permasalahan penelitian. Di samping itu, jawaban harus diarahkan agar tercapai hasil yang diharapkan. Begitu pula halnya data yang terkumpul melalui catatan wawancara dan pengamatan lapangan (observasi).

## BAB 4 GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

### 4.1. BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN

Sejarah perkembangan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1935 dengan nama Lapangan Terbang Kadieng, yang terletak Kabupaten Maros sekitar 22 kilometer disebelah utara Kota Makassar dengan konstruksi lapangan terbang rumput. Lapangan terbang dengan landasan rumput yang berukuran 1,600 m x 45 m (Runway 08-26) diresmikan pada tanggal 27 September 1937, ditandai dengan adanya penerbangan komersial yang menghubungkan Surabaya ke Makassar dengan Pesawat jenis Douglas D2/F6 oleh perusahaan KNILM (*Koninglijke Netherland Indische Luchtvaan Maatschappij*). Pada tahun 1942 oleh pemerintah pendudukan Jepang, landasan tersebut ditingkatkan dengan konstruksi beton berukuran 1,600 m x 45 m yang diubah namanya menjadi Lapangan Terbang Mandai.

Tahun 1945 pemerintah Sekutu (Hindia Belanda) membangun landasan baru dengan konstruksi *Onderlaag* (Runway 13-31) berukuran 1745m x 45m yang mengerahkan 4000 orang bekas tentara Romusha. Pada tahun 1950 diserahkan kepada Pemerintah Indonesia yang dikelola oleh Jawatan Pekerjaan Umum Seksi Lapangan Terbang dan selanjutnya tahun 1955 dialihkan kepada Jawatan Penerbangan Sipil, sekarang Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang kemudian memperpanjang landasan pacu 2.345m x 45m sekaligus mengubah lapangan terbang menjadi Pelabuhan Udara Mandai. Tahun 1980, landasan 13-31 diperpanjang menjadi 2.500 m x 45 m dan pada tahun ini nama Pelabuhan Udara Mandai diubah menjadi Pelabuhan Udara Hasanuddin, kemudian pada tahun 1981 dinyatakan sebagai Bandar Udara Embarkasi dan Debarkasi Haji dan pada tahun 1985 Pelabuhan Udara Hasanuddin berubah nama menjadi Bandar Udara Hasanuddin. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1987 tanggal 9 Januari 1987 disusul tanggal 3 Maret 1987 Bandar Udara Hasanuddin diserahkan pengelolaannya dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara



kepada Perum Angkasa Pura I yang kemudian pada tanggal 1 Januari 1993 berubah status menjadi PT Angkasa Pura I (Persero).

Pada tanggal 30 Oktober 1994, Bandar Udara Hasanuddin dinyatakan sebagai Bandar Udara Internasional sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61/1994 tanggal 7 Januari 1995 dan diresmikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Sulawesi Selatan, pada tanggal 28 Maret 1995 yang ditandai dengan penerbangan Perdana oleh Malaysian Airlines System (MAS) langsung dari Kuala Lumpur ke Bandar Udara Hasanuddin Makassar, disusul kemudian dengan penerbangan Silk Air yang menghubungkan Changi Singapore dengan Bandar Udara Hasanuddin, hal ini tidaklah berarti bahwa pada tanggal 28 Maret 1995 Bandar Udara Hasanuddin pertama kali melayani penerbangan Internasional, akan tetapi sejak tahun 1990 Bandar Udara Hasanuddin digunakan sebagai Bandar Udara Embarkasi dan Debarkasi Haji langsung dari Makassar ke Jeddah.

Selain itu Bandar Udara Hasanuddin jauh sebelumnya melayani penerbangan lintas Internasional di wilayah Yuridiksi pengawasan dan pengendalian Kawasan Timur Indonesia Makassar UCA (*Upper Control Area*) yang mencakup wilayah udara melalui sebagian Kalimantan bagian barat hingga perbatasan negara Papua New Guinea disebelah timur, dan dari perbatasan wilayah Udara Australia disebelah selatan hingga perbatasan wilayah Udara Philipina dan Oakland (Amerika Serikat) disebelah utara. Setelah diadakan pengembangan dan pembangunan landasan (*Run way*) baru terhadap Bandar Udara Hasanuddin, maka pada tanggal 4 Agustus 2008 Bandara Internasional Hasanuddin menempati terminal baru dan pada tanggal 26 September 2008 diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia yaitu Bapak Susilo Bambang Yudhoyono dan berubah nama menjadi Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang terletak pada koordinat 05° 03' 39" S, 119° 33' 16" E, jarak dari Kota 22 KM dari Kota Makassar, luas kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yaitu 822,4 Hektar yang memiliki 2 gedung terminal dan 2 landasan (*run way*) yaitu pada bandara lama

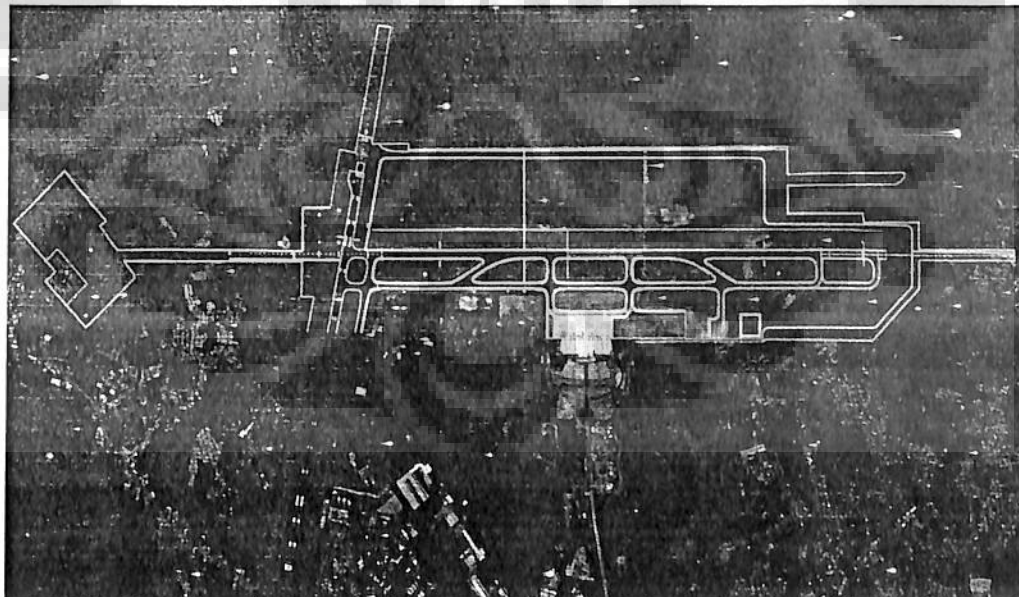
dan bandara baru, dalam operasionalnya terminal bandara lama yang letaknya Jalan Airport No.1 kelurahan Hasanuddin Kecamatan Mandai Kabupaten Maros berdekatan dalam satu kawasan dengan terminal bandara baru di Jalan Bandara Baru No.1 Kelurahan Baddo Baddo Kecamatan Mandai Kabupaten Maros masih tetap digunakan untuk pelayanan pesawat VIP, pesawat *private* dan Pangkalan Udara Hasanuddin TNI AU. Fasilitas yang ada pada bandara yaitu terdiri dari :

Tabel 4.1 : Data Fasilitas Bandara Sultan Hasanuddin

| No | Fasilitas               | Bandara Lama               | Bandara Baru          |
|----|-------------------------|----------------------------|-----------------------|
| 1. | Gedung Terminal         | 10.815 m <sup>2</sup>      | 52.000 m <sup>2</sup> |
| 2. | Gedung Kargo            | 1.764 m <sup>2</sup>       | 1.512 m <sup>2</sup>  |
| 3. | Landasan Pacu (Run Way) | 2500 m x 45 m              | 3.100 m x 45 m        |
| 4. | Taxy Way                | 22.034 m <sup>2</sup>      | 3.100 m x 25 m        |
| 5. | Apron                   | 50.755 m <sup>2</sup>      | 94.000 m <sup>2</sup> |
| 6. | Kapasitas Pesawat       | 2 lebar, 9 sedang, 5 kecil | 3 lebar, 14 sedang    |

Sumber : Data operasional PT Angkasa Pura I (Persero) tahun 2010

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin merupakan pintu gerbang udara di Kawasan Timur Indonesia dan Propinsi Sulawesi Selatan khususnya, dimana Bandar Udara ini telah memberikan corak tersendiri sebagai Bandar Udara Transit yang diarahkan turut mendukung dan mengembangkan pariwisata, mobilisasi arus penumpang serta berpartisipasi dalam perdagangan dan industri



Gambar 4.1 : Lay Out Bandara Internasional Sultan Hasanuddin  
Sumber : Data operasional PT Angkasa Pura I (Persero) tahun 2010

Sejak dioperasikan tahun 1937 sampai tahun 2010 Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mengalami lonjakan penumpang pesawat (*passengers*) dan frekuensi penerbangan (*aircraft movement*) yang cukup tinggi, dengan adanya operator penerbangan domestik yaitu Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Lion Air, Batavia Air, Sriwijaya Air, Indonesia Air Asia, Ekpres Air, Wings Air, Indonesia Air Transport, Citylink Garuda, AIRFAST, Sabang Merauke Air Center sedangkan Internasional yaitu Air Asia, untuk pesawat kargo yaitu Cardix Air dan RPX Cargo berdasarkan data PT. Angkasa Pura I cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin jumlah penumpang dari tahun 2004 sampai 2010 mengalami kenaikan rata rata 11% per tahun dan untuk data frekuensi penerbangan dari tahun 2004 sampai 2010 mengalami kenaikan rata rata 6% per tahun, untuk rata rata penerbangan dalam sehari yang terjadwal sebanyak 85 kali seperti yang terlihat pada tabel tabel berikut:

Tabel 4.2 : Data penerbangan dalam sehari yang terjadwal

| No                            | Tujuan   | Jumlah Penerbangan |
|-------------------------------|--|--------------------|
| 1.                            | Jakarta  | 24 kali            |
| 2.                            | Surabaya   | 13 kali            |
| 3.                            | Kendari  | 5 kali             |
| 4.                            | Denpasar, Ambon, Jayapura, Palu, Manado                            | 4 kali             |
| 5.                            | Timika, Sorong, Balikpapan, Ternate                                | 3 kali             |
| 6.                            | Gorontalo, Bau Bau, Biak   | 2 kali             |
| 7.                            | Jogyakarta, Luwuk, Manokwari, Soroako, Mamuju, Kupang, Banjarmasin | 1 kali             |
| 8.                            | Kuala Lumpur   | 1 kali             |
| Total Penerbangan Setiap Hari |  | 85 kali            |

Sumber : Data operasional PT Angkasa Pura I (Persero)2010

#### 4.2 MANAJEMEN BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN

Dalam penelitian ini peneliti membatasi ruang lingkup penelitian pada PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang merupakan pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menyelenggarakan Manajemen Sekuriti Fisik dalam proses pengamanan Bandar Udara yang bertujuan menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan sipil. Sesuai dengan *Airport Security Programe (ASP)* Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin tahun 2010, peneliti akan

menjelaskan secara singkat peran dan tugas yang diemban oleh masing masing Instansi Pemerintah dan Badan Hukum yang melakukan kegiatan usaha di bandara yang terkait dengan pelaksanaan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil dan menjadikannya sebagai data tambahan untuk memperkuat hasil penelitian nantinya, berikut adalah instansi pemerintah maupun badan usaha yang termasuk dalam Manajemen Bandar Udara yang bertugas di kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yaitu :

#### **4.2.1 KANTOR ADMINISTRATOR BANDAR UDARA**

Kantor Administrator Bandara adalah Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 79 tahun 2004 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Bandar Udara, yang melaksanakan tugas dan fungsi sebagai berikut:

- a. Menyusun rencana strategis dan rencana kerja tahunan Kantor Administrator Bandar Udara;
- b. Menyusun rencana dan program kerja pengawasan dan pengendalian keamanan dan keselamatan serta kelancaran penerbangan;
- c. Menyusun rencana dan program kerja pengawasan dan pengendalian keamanan dan ketertiban di Bandar Udara;
- d. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian keamanan dan keselamatan serta kelancaran penerbangan;
- e. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian keamanan dan ketertiban di Bandar Udara;
- f. Melaksanakan koordinasi dan fasilitasi kegiatan fungsi pemerintahan dan pelayanan jasa bandar udara dan jasa penerbangan untuk kelancaran operasional di Bandar Udara;
- g. Melaksanakan evaluasi dan penyusunan laporan termasuk laporan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah kantor Administrator Bandar Udara;
- h. Melaksanakan administrasi dan kerumahtanggaan serta pelayanan serta informasi kepada masyarakat;

#### **4.2.2 KANTOR PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN**

PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin makassar adalah Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan PT Angkasa Pura I (Persero) berdasarkan Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : SKEP.67/ OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar, yang mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut :

- a. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan, dan melaporkan kegiatan pelayanan jasa operasi Bandar Udara.
- b. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penyiapan pakai fasilitas teknik umum dan peralatan kebandarudaraan.
- c. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan penyiapan pakai fasilitas teknik elektronika dan listrik Bandar Udara.
- d. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pelayanan komersial dan pengembangan usaha kebandarudaraan.
- e. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pengelolaan keuangan Bandar Udara.
- f. Menyiapkan, melaksanakan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan pengelolaan personalia, administrasi dan umum kebandarudaraan.

Dalam program pengamanan PT Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, Cabang SBU (*Strategic Business Unit*) Terminal Kargo dan Cabang MATSC (*Makassar Air Traffic Services Center*) secara bersama sama menyusun, melaksanakan dan mempertahankan efektifitas Program Pengamanan Bandar Udara yang disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

#### **4.2.3 BADAN HUKUM INDONESIA YANG MELAKUKAN KEGIATAN USAHA DI BANDAR UDARA (KONSESIONER)**

- a. Setiap Badan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di Bandar Udara wajib melaporkan struktur organisasi dan pegawai yang dipekerjakannya kepada Kepala Kantor Administrator Bandar Udara.
- b. Setiap Badan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di Bandar Udara dan memiliki fasilitas di daerah sisi udara atau daerah lain yang menuju atau berbatasan dengan sisi udara harus bertanggung jawab terhadap pengawasan pengamanan dan menyusun program pengamanan sesuai Program Pengamanan Bandar Udara.
- c. Setiap Badan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha di bandar udara wajib menanggulangi tindakan melawan hukum.

#### **4.2.4 OPERATOR PESAWAT UDARA (BADAN USAHA ANGKUTAN UDARA)**

Operator Pesawat Udara atau Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar wajib melaksanakan ASP (*Airport Security Programe*) tahun 2010 Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dibuat oleh Komite Pengamanan Bandar Udara yaitu sebagai berikut :

- a. Melaksanakan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil sesuai bidang
- b. Menyusun, melaksanakan dan mempertahankan efektifitas Program Pengamanan Pesawat Udara yang disahkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- c. Bertanggungjawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara dan selama terbang, paling sedikit meliputi:
  - a). Pemeriksaan keamanan pesawat udara sebelum pengoperasian berdasarkan penilaian resiko keamanan (*check and search*).
  - b). Pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang yang tertinggal

- c). Pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk pesawat udara
  - d). Pemeriksaan terhadap peralatan, barang, makanan dan minuman yang akan masuk pesawat udara.
  - e). Mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin keamanan penerbangan.
  - f). Memberitahukan kepada Kapten penerbang apabila ada petugas keamanan dalam penerbangan (*Air marshal*) di pesawat udara.
  - g). Memberitahu kepada Kapten penerbang adanya muatan barang berbahaya di dalam pesawat udara.
- d. Operator Pesawat Udara (Badan Usaha Angkutan Udara) wajib menanggulangi tindakan melawan hukum.

#### **4.2.5 KEPOLISIAN RESOR MAROS DAN KEPOLISIAN SEKTOR KAWASAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN**

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berada di wilayah yuridiksi dan tanggung jawab keamanan Kepolisian Resor Maros. Kepolisian Resor Maros dipimpin oleh seorang Kapolres, yang dalam tugasnya di wilayah kawasan Bandar Udara dibantu oleh Kepolisian Sektor Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang memiliki personel berjumlah 26 (dua puluh enam), dipimpin oleh seorang Kapolsek berpangkat IPTU (Inspektur Satu), dibantu oleh 2 (dua) orang Kaur (Kepala Urusan), 4 (empat) orang Kanit (Kepala Unit), dan 18 (delapan belas) orang Bintara anggota Polsek, yang dibagi dalam tugas seksi umum, provost, intelejen, reserse kriminal dan unit Sentra Pelayanan Kepolisian.

Keberadaan Polri di Bandar Udara mempunyai peran dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan internasional pada Annex 17 tentang *Security, Safe Guarding International Civil Aviation Against Act of Unlawfull Interfrence* dalam ICAO (*International Civil Aviation Organization*), kemudian dalam ketentuan nasional yaitu Undang undang No 2 Tahun 2002 tentang Polri dan Keputusan Presiden No 63 Tahun 2004 tentang Obyek Vital Nasional yang dijabarkan dalam Keputusan

**Kapolri No 738 Tahun 2005 tentang Pedoman Sistem Pengamanan Obyek Vital Nasional, yaitu tentang asas-asas pengamanan yang meliputi :**

- a. Pelaksana utama pengamanan obyek vital nasional adalah otoritas pengelola obyek vital nasional.
- b. Polri berkewajiban memberikan bantuan pengamanan obyek vital nasional dengan mengutamakan kegiatan preemtif dan preventif secara terpadu dan simultan bersama pengelola obyek vital nasional.
- c. Terhadap obyek vital nasional yang merupakan bagian organik atau termasuk dalam lingkungan TNI pengamanan tetap dilaksanakan oleh TNI, sedangkan Polri wajib membantu pengamanan di luar lingkungan obyek vital nasional atau proses penanganan gangguan kriminalitas.

Sesuai dengan ASP (*Airport Security Programme*) tahun 2010 Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dibuat oleh Komite Pengamanan Bandar Udara maka tugas Polri dalam hal ini Kepolisian Resor Maros dan Kepolisian Sektor Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin adalah Memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil dan Program Pengamanan Bandar Udara sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman di bandar udara sebagai berikut :

- a. Dalam keadaan normal dan rawan (kuning) : Melaksanakan tugas-tugas umum Kepolisian di daerah publik, membantu pengamanan bandara dalam melaksanakan Program Nasional Pengamanan Penerbangan sipil di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, menindak lanjuti laporan Pengamanan Bandara dalam hal menangani tindak kriminal, ancaman dan gawat darurat keamanan penerbangan.
- b. Dalam keadaan kondisi gawat (merah) : Kepala Kepolisian Resor Kota Maros melaksanakan Pengendalian Pengamanan Bandar Udara dan berkoordinasi dengan unsur-unsur pengamanan lainnya.
- c. Sebagai anggota Komite Pengamanan Bandar Udara.
- d. Melakukan patroli bersama unsur pengamanan lainnya.



- e. Berkoordinasi dengan unsur pengamanan lainnya dalam mengatur, meningkatkan dan menjaga keamanan dan ketertiban di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
- f. Melaksanakan hal hal lain sesuai kesepakatan bersama dengan General Manager Bandar Udara Intrnasional Sultan Hasanuddin.

#### **4.2.6 PANGKALAN UDARA TNI AU HASANUDDIN MAKASSAR**

Memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil dan Program Pengamanan Bandar Udara sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman di Bandar Udara.

- a. Dalam keadaan normal dan rawan (kuning) : Atas permintaan Kantor administrator Bandar Udara Kelas I Sultan Hasanuddin membantu pengamanan Bandar Udara menciptakan keamanan dan ketertiban di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
- b. Dalam keadaan kondisi gawat (merah) : Atas permintaan Kepala Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan membantu Pengamanan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
- c. Sebagai anggota Komite Pengamanan Bandar Udara.
- d. Atas permintaan pengelola bandar udara melakukan patroli bersama petugas sekuriti bandar.
- e. Berkoordinasi dengan unsur pengamanan lainnya dalam menjaga keamanan dan ketertiban (khususnya di daerah sisi udara).
- f. Melaksanakan hal hal lain sesuai kesepakatan bersama dengan General Manager Bandar Udara Intrnasional Sultan Hasanuddin.

#### **4.2.7 INSTANSI PEMERINTAH YANG TERKAIT DENGAN PELAKSANAAN PROGRAM NASIONAL PENGAMANAN PENERBANGAN SIPIL**

Memberikan bantuan dan dukungan terhadap pelaksanaan Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil dan Program Pengamanan Bandar Udara sesuai dengan peran, fungsi, tugas dan tanggung jawabnya.

- a. Sebagai anggota Komite Pengamnan Bandar.

- b. Melaksanakan hal hal sesuai kesepakatan bersama dengan General Manager Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.
- c. Memberikan informasi kondisi ancaman terhadap operasi penerbangan yang dalam pelaksanaannya sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Instansi Pemerintah yang dimaksud adalah :

1. Instansi yang membidangi urusan Keimigrasian
2. Instansi yang membidangi urusan Kepabeanan
3. Instansi yang membidangi urusan Karantina
4. Instansi yang membidangi urusan Kesehatan
5. Instansi yang membidangi urusan Dalam Negeri
6. Instansi yang membidangi urusan Luar Negeri
7. Instansi yang membidangi urusan Intelegen Negara dan Daerah
8. Instansi yang membidangi urusan Pos dan Telekomunikasi
9. Instansi yang membidangi urusan Tenaga Nuklir dan Bahan Radio Aktif.

#### **4.3 PT ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1987 tanggal 1 Januari 1987 dan disusul tanggal 3 Maret 1987 Bandar Udara Hasanuddin diserahkan pengelolaannya dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perum Angkasa Pura I yang kemudian tanggal 1 Januari 1993 Perusahaan umum ini berubah status menjadi PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

PT Angkasa Pura I (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam tugasnya mempunyai Visi yaitu “Menjadi Bandar Udara transit di Kawasan Timur Indonesia dengan Kinerja Prima dan dapat dibanggakan”. Kemudian misinya adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan kualitas pelayanan melalui standarisasi peralatan dan kemampuan sumber daya manusia untuk mencapai kepuasan pelanggan.
2. Menambah dan mencari sumber pendapatan baru di bidang non aeronautika terminal dan non terminal.

3. Pemenuhan standarisasi internasional terhadap keamanan dan kenyamanan pengguna jasa bandara.
4. Mendukung TTI (*Trade, Tourism, dan Investment*) di Kawasan Timur Indonesia pada umumnya dan Sulawesi Selatan pada khususnya.

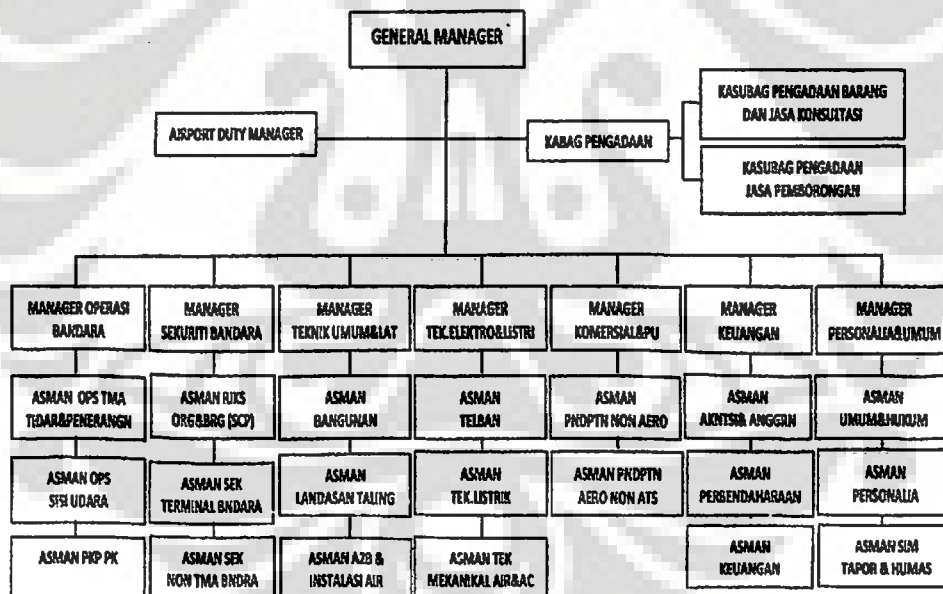
Sebagai BUMN yang bergerak di bidang jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa lalu lintas udara yang meliputi pelayanan di bidang aeronautika dan non aeronautika berupa pelayanan sebagai berikut :

1. Pelayanan di bidang aeronautika pada *airtraffic services* yaitu Pelayanan jasa penerbangan internasional, pelayanan jasa penerbangan domestik, pelayanan jasa penerbangan *over flying*, sedangkan pada *airport services* yaitu Pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U), Pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U), Pelayanan jasa Garbarata dan Pelayanan jasa konter.
2. Pelayanan dibidang non aeronautika yaitu Penyewaan ruangan untuk perkantoran umum, ruangan pergudangan, ruangan kegiatan usaha, kegiatan konsesionaler, parkir kendaraan, penyediaan lahan untuk bangunan, lapangan dan industri serta bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara, dan periklanan maupun usaha lain terkait.

PT Angkasa Pura I (Persero) secara keseluruhan mengelola 13 Bandara terdiri dari Bandara Ngurah Rai di Bali, Bandara Juanda di Surabaya, Bandara Sultan Hasanuddin di Makassar, Bandara Sepinggan di Balikpapan, Bandara Frans Kaisiepo di Biak, Bandara Sam Ratulangi di Manado, Bandara Adisumarmo di Surakarta, Bandara Adisutjipto di Yogyakarta, Bandara Syamsuddin Noor di Banjarmasin, Bandara Ahmad Yani di Semarang, Bandara Pattimura di Ambon, Bandara Selaparang di Lombok, dan Bandara El Tari di Kupang, dan 2 SBU (*strategic business unit*) yaitu Terminal Cargo Makassar, Terminal Cargo Balikpapan dan 1 ATSC (*air traffic services center*) yaitu MATSC (Pusat Pelayanan Lalu Lintas Udara) di Makassar.

PT Angkasa Pura I (Persero) Dalam pengelolaan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di Makassar memiliki 3 cabang perusahaan yang bertugas yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang mengelola dibidang *aeronautika non air traffic servive* dan non aeronautika, kemudian cabang MATSC (*Makassar Air Traffic Service Center*) Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang merupakan pusat pengendalian lalu lintas udara mengelola Radar dan ATS (*Air Traffic Services*) dan Cabang SBU (*Strategic Business Unit*) Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang melayani kargo barang.

Berdasarkan Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : SKEP.67 OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin maka struktur organisasi seperti yang terlihat pada gambar berikut :



Gambar 4.2 : Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin

Sumber : Data Personalia PT Angkasa Pura I (Persero) tahun 2010

Dalam struktur organisasi tersebut memperlihatkan bahwa Manager Sekuriti Bandara bertanggung jawab kepada General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam menyelenggarakan jasa pelayanan sekuriti Bandar Udara pada wilayah kerjanya

yang meliputi kegiatan perencanaan, koordinasi, pengorganisasian dan pengendalian kegiatan pemeriksaan orang dan barang, sekuriti terminal bandara, dan sekuriti non terminal bandara pada Kantor Cabang Bandara sehingga tercapai efisiensi, kinerja mutu dan produksi pelayanan jasa, kepuasan pengguna jasa serta tertib administrasi unit kerja Divisi Pengamanan / Sekuriti Bandar Udara yang optimal.



## **BAB 5**

### **PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN**

Terdapatnya beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara seperti ICAO (*International Civil Aviation Organization*) khususnya tercantum dalam Annex 17 tentang *Security, Safe Guarding Internasional Civil Aviation Againts Act of Unlawfull Interface* dan Undang undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang terkait juga dengan Konvensi Chicago (ICAO Convention, 1994), Keputusan Presiden No 63 Tahun 2004 tentang Obyek Vital Nasional, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2010 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil. PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara menyelenggarakan Program Keamanan Penerbangan Sipil Nasional yang bertujuan untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil di Bandar Udara dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, para petugas di darat, masyarakat, pesawat udara, dan instalasi di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Keamanan adalah kebutuhan dalam penyelenggaraan aktifitas Bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero). Tanpa didukung penyelenggaraan pengamanan yang baik, mustahil suatu usaha dapat berjalan dengan baik, hal ini juga dinyatakan oleh General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Bapak Ir. Rachman Syafrie, MM pada saat wawancara tanggal 16 Maret 2011 jam 10.00 wita, mengatakan bahwa :

Menjamin situasi aman di bandara sangat penting karena merupakan obyek vital nasional dan banyak aset yang harus dilindungi untuk kepentingan masyarakat, guna mewujudkan visi perusahaan yaitu menjadi bandar udara transit di kawasan timur Indonesia dengan kinerja prima dan dapat dibanggakan, kemudian salah satu misi perusahaan yaitu pemenuhan standarisasi internasional terhadap keamanan dan kenyamanan pengguna jasa bandara, kami harap ini didukung oleh semua pihak.

Peneliti sangat tertarik untuk meneliti penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang seharusnya dilaksanakan secara ideal oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dengan Manajemen Sekuriti Fisik yang ideal tentunya merupakan suatu upaya pencegahan kejahatan yang bertujuan mencegah kerugian dari sebab apapun. Dari penelitian yang dilakukan peneliti terhadap PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terhadap penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang terdapat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, maka elemen elemen yang merupakan bagian dari Manajemen Sekuriti Fisik tersebut meliputi sebagai berikut:

### **5.1 DIVISI PENGAMANAN / SEKURITI BANDAR UDARA**

Sebagaimana dikemukakan pada struktur organisasi PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin di bab 4 diatas, Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin merupakan unsur pelaksana dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik, personel Divisi Pengamanan berasal dari organik perusahaan, tenaga kontrak (*outsourcing*), organik Pangkalan Udara TNI AU Hasanuddin, dan masyarakat sekitar yang diangkat menjadi tenaga pengamanan parimeter. Penyelenggaraan kegiatan pengamanan dan administrasi sepenuhnya diatur oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Divisi Pengamanan Bandar Udara dipimpin oleh seorang Manager dan dibantu oleh 3 (tiga) Asisten Manager yaitu Asisten Manager Dinas Pemeriksaan Orang dan Barang atau *Screening Check Point* (SCP), Asisten Manager Dinas Terminal dan Asisten Manager Dinas Non Terminal.

Berkaitan dengan personel Divisi Pengamanan ini Asisten Manager Personalia Bapak Andarias Bakker, SE pada saat wawancara pada tanggal 22 Februari 2011 jam 14,00 wita, menyatakan bahwa :

Personel sekuriti berasal dari organik perusahaan, tenaga outsourcing yang dikontrak selama setahun dari PT Tuza Mandiri, masyarakat sekitar perkampungan parimeter yang diangkat sebagai tenaga pengamanan dan anggota TNI AU aktif, untuk persyaratan dan administrasi dan pengaturan pelaksanaan tugas semua diatur oleh PT. Angkasa Pura I cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

Untuk menggambarkan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh Divisi Pengamanan PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin maka peneliti menguraikan sebagai berikut :

### 5.1.1 TENAGA SEKURITI (*GUARD*)

Tenaga sekuriti (*guard*) pada Bandar Udara disebut Personel Pelayanan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (*Aviation security*), berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Pasal 1 butir 15 Personil Pelayanan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (*Aviation security*) adalah personil penerbangan yang memiliki sertifikat keselamatan tertentu yang tugasnya secara langsung mempengaruhi kegiatan pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan. Sesuai dengan Keputusan Presiden Nomor 63 tahun 2004 tentang Pengamanan Obyek Vital Nasional pasal 3 dan pasal 4 ayat 1 Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengeluarkan sertifikasi keselamatan penerbangan melalui memberikan pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan di Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan (ATKP) dengan jenjang pendidikan Basic Aviation Security, Junior Aviation Security dan Senior Aviation Security.

Personel Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berjumlah 323 (tiga ratus tiga puluh tiga) orang yang terdiri dari 63 (enam puluh tiga) orang personil organik perusahaan, 243 (dua ratus empat puluh tiga) orang personil tenaga kontrak (*outsourcing*) yang berasal dari BUJP (Badan Usaha Jasa Pengamanan) yaitu PT. Tuza Mandiri yang beralamat di Kota Makassar Sesuai dengan Surat Perjanjian Pemborongan Nomor : AP. 018 / PL. 02. 03 / 2010 / GMD tanggal 1 Juni 2010, antara PT Angkasa Pura



I (persero) Cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin, 10 (sepuluh) orang personel TNI AU yang berasal dari Pangkalan Udara TNI AU Hasanuddin Makassar dan 7 (tujuh) orang personel tenaga pengamanan yang berasal dari masyarakat lingkungan parameter sekitar kawasan Bandar Udara.

Dari sumber data Personel Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sampai dengan bulan Februari 2011, personel pengamanan berjumlah 323 (tiga ratus tiga puluh tiga) orang berlatar pendidikan terdiri dari pendidikan umum Sarjana (S1) sebanyak 6 (enam) orang, Diploma (D3) sebanyak 3 (tiga) orang, SLTA sederajat sebanyak 212 (dua ratus dua belas) orang, SLTP sebanyak 2 (dua) orang dan SD sebanyak 4 (empat) orang, untuk pendidikan *Aviation Security* (Avsec) yang merupakan persyaratan sebagai lisensi (sertifikasi) dalam pelaksanaan tugas terdiri dari 24 (dua puluh empat) orang telah mengikuti Senior Avsec, 38 (tiga puluh delapan) orang telah mengikuti Junior Avsec, 187 (seratus delapan puluh tujuh) orang telah mengikuti Basic Avsec, 14 (empat belas) orang pernah mengikuti Gada Pratama Satpam, 10 (sepuluh) orang TNI AU dan 49 (empat puluh sembilan) orang belum pernah mengikuti pendidikan Avsec maupun pelatihan Satpam Polri.

### 5.1.2 PERENCANAAN (*PLANNING*)

Dari pengamatan dan penelitian dokumen yang dilakukan peneliti pada Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam melaksanakan tugas rutin, Manager Divisi Pengamanan membuat rencana kerja dan anggaran Divisi Pengamanan Bandar Udara dengan cara meminta para Asisten Manager setiap Dinas Pengamanan untuk mengumpulkan sebagai berikut :

- a. Rencana kerja dan anggaran pada masing masing dinas pengamanan
- b. Program kerja masing masing dinas pengamanan
- c. Daftar dinas operasional bulanan personel pada setiap dinas pengamanan.

Ketiga hal diataslah yang menjadi dasar Manager Divisi Pengamanan untuk membuat rencana kerja dan dukungan anggarannya pada Divisi Pengamanan Bandar Udara, rencana kegiatan masing masing dinas pengamanan dari para

Asisten Manager yang akan dijadikan pedoman berupa rencana kegiatan pengamanan harian Divisi pengamanan yaitu berupa daftar waktu jaga setiap dinas pengamanan, rencana pelatihan dan pendidikan bagi personel pengamanan, serta pengecekan sarana prasarana (alat) pengamanan, untuk tugas khusus seperti tindakan penertiban dan rencana pengamanan kedatangan pejabat negara seperti Presiden dan Wakil Presiden, maka Manager Divisi Pengamanan berkoordinasi dengan instansi pengamanan terkait seperti POLRI. Divisi pengamanan dibagi menjadi 3 (tiga) Dinas Pengamanan yaitu Dinas Pemeriksaan Barang dan Orang (*screening check point*), Dinas Pengamanan Terminal dan Dinas Pengamanan Non Terminal dalam tugas sehari-hari setiap dinas pengamanan dipimpin oleh seorang Asisten Manager, masing-masing dinas pengamanan dibagi menjadi 4 (empat) unit dan 5 (lima) waktu giliran jaga (*shift*) setiap hari yaitu *shift* Pagi (P) jam 08.00 sampai dengan 14.00, *shift* Siang (S) jam 14.00 sampai dengan 20.00, *shift* Malam (M) jam 20.00 sampai dengan 08.00, *shift* Lepas Tugas (LT) dan *shift* Libur (L). Setiap unit pengamanan dalam seminggu mendapat giliran jaga sebanyak 2 (dua) kali *shift* pagi, 2 (dua) kali *shift* siang, 2 (dua) kali *shift* malam, 1 (satu) kali lepas tugas dan 1 (satu) kali libur.

Setiap hari pelaksanaan kegiatan pengamanan dimulai dari apel pagi yang dilaksanakan jam 07.30 wita untuk mengecek jumlah personel dan para Asisten Manager menyampaikan rencana kegiatan pengamanan yang dilanjutkan pelaksanaan serah terima jaga baru, kemudian apel siang jam 14.00 wita yang dilaksanakan untuk mengecek personel dan para Asisten Manager mengevaluasi kegiatan pengamanan yang dilanjutkan dengan pelaksanaan serah terima jaga baru. Hal ini sesuai dengan pernyataan Manager Divisi Pengamanan Bapak Musa Mukharim, SH pada wawancara tanggal 10 Maret 2011 jam 11.00 wita, mengatakan bahwa :

Divisi pengamanan bandara dibagi 3 dinas pengamanan yang setiap dinas membuat rencana kegiatan pengamanan setiap bulannya, kemudian diserahkan kepada Manager sekuriti yang nantinya akan diolah dan disesuaikan dengan rangkaian kegiatan secara keseluruhan divisi pengamanan, contohnya dibuatkan jadwal waktu jaga setiap dinas dan jadwal kegiatan pelatihan dan kegiatan rutin, untuk setiap akhir bulan setiap dinas membuat laporan bulanan segala kegiatan dinas.

PT Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara bersama Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin membuat *Airport Security Progame (ASP)* dan Buku *Airport Contigency Plans (ACP)* setiap tahunnya, seperti yang disampaikan Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Bapak M Sidabutar pada saat wawancara tanggal 3 Maret 2011 bahwa :

Sebagai Kepala Administrator bandara yang merupakan ketua komite pengamanan bandara saya bersama General Manager PT. Angkasa Pura I (persero) cabang bandara Sultan Hasanuddin setiap tahunnya menyusun dan membuat *Airport Security Progame (ASP)* dan Buku *Airport Contigency Plans (ACP)*, yang nantinya menjadi pedoman bagi semua pihak terkait dalam upaya pengamanan guna menciptakan keamananm ketertiban dan keselamatan penerbangan dan bandar udara itu sendiri.

*Airport Security Progame (ASP)* merupakan program yang untuk melindungi keamanan pesawat udara yang terdaftar atau beroperasi di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makaassar, program ini dibuat agar semua pihak terkait khususnya PT Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang mengelola bandara, SBU Kargo, *Makassar Air Trafic Center (MATC)* dapat memahami prosedur dan melaksanakan langkah langkah sesuai kewenangan, tugas, fungsi dan tanggung jawab dalam rangka penanganan keamanan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, prosedur pengamanan bandara ini ditetapkan untuk memenuhi standar dan rekomendasi internasional yang tercantum dalam Annex 17 dan Undang undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang terkait juga dengan konvensi Chicago (*ICAO Convention 1994*).

Buku *Airport Contigency Plans (ACP)* atau Buku Prosedur Penanggulangan Keadaan Tak Terduga (*Contingency Plan*) adalah sebagai panduan/pedoman bagi para petugas pelaksana di lapangan dari instansi/unit kerja terkait pada saat dilaksanakan operasi penanggulangan keadaan tidak terduga (*contingency*) yang sebenarnya, baik di dalam maupun di luar kawasan Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar, Tujuan dari Buku Prosedur Penanggulangan Keadaan Tidak Terduga (*Contingency Plan*) adalah memudahkan para petugas di lapangan dari instansi/unit kerja terkait dalam memahami fungsi, tugas dan tanggung jawab

masing masing sehingga operasi penanggulangan keadaan tidak terduga (*Contingency*) baik di dalam maupun di luar kawasan Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar dapat berjalan dengan lancar, dan sebagai bentuk koordinasi terpadu antara Bandar Udara dengan unit kerja terkait dalam pelaksanaan penanggulangan keadaan tidak terduga (*contingency*) yang terjadi di dalam maupun di luar kawasan Bandar Udara.

a. Sistem Administrasi

Personel Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terdiri dari personel organik Perusahaan, tenaga kontrak (*outsourcing*) dari PT Tuza Mandiri yang dikontrak setahun, bantuan personel aktif Pangkalan TNI AU Hasanuddin Makassar dan tenaga pengamanan parimeter yang berasal dari masyarakat sekitar perkampungan parimeter semua tunduk kepada aturan administrasi PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin untuk berkaitan dengan surat tugas, pembinaan karier dan kesejahteraan, maupun anggaran yang digunakan untuk pelaksanaan kegiatan pengamanan, seperti yang disampaikan Asisten Manager Personalia Andarias Bakker, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011, bahwa :

Setiap personl organik maupun tenaga kontrak (*outsourcing*) PT. Angkasa Pura I (persero) cabang bandar udara internasional Sultan Hasanuddin dibawah kendali administrasi kantor cabang PT. Angkasa Pura I (persero); demikian juga divisi pengamanan untuk identitas pengenalan, kebutuhan pembinaan karir, kesejahteraan dan jaminan ketenagakerjaan serta keselamatan diatur oleh bagian personalia.

Hal diatas juga disampaikan oleh Asisten Manager Dinas Pengamanan Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011, bahwa :

Setiap personel divisi pengamanan adalah karyawan PT. Angkasa Pura I (persero) cabang bandar udara internasional Sultan Hasanuddin bertugas dengan Surat Keputusan General Manager dan melaksanakan tugas berpedoman pada uraian jabatan (*Job description*) dan mencatat setiap kegiatan di buku buku mutasi pada masing masing pos tugas dan melaporkannya langsung kepada atasan secara tertulis berbentuk laporan bulanan maupun laporan secara lisan.

b. Peralatan Divisi Pengamanan

Dari pengamatan peneliti dan data bagian *Quality Control* Divisi Pengamanan sampai dengan bulan Februari 2011, dalam pelaksanaan tugasnya personel divisi pengamanan dilengkapi dengan peralatan pengamanan yaitu sebagai berikut:

a). Peralatan Utama

Peralatan utama yang dimiliki berupa : *X-Ray* sebanyak 14 (empat belas) unit dengan keadaan 2 (dua) unit rusak, *Walk Through Metal Detector* (WTMD) sebanyak 14 (empat belas) unit dengan 2 (dua) unit rusak, 1 (satu) *Body Wave Scanning*, *Hand Hald Metal Detector* (HTMD) sebanyak 17 (tujuh belas) unit dengan 6 (enam) unit rusak, Kamera CCTV sebanyak 74 (tujuh puluh empat) unit, TV Monitor CCTV sebanyak 4 (empat) unit dan 1 (satu) unit komputer CCTV Monitor.

b). Peralatan Pendukung

Peralatan pendukung yang dimiliki berupa : *Handy Talky* (HT) sebanyak 18 (delapan belas) unit, *Bomb Blanket* sebanyak 2 (dua) unit, Pentungan Karet sebanyak 3 (tiga) unit, Mobil Patroli bak terbuka sebanyak 3 (tiga) unit dengan keadaan 1 (satu) unit rusak, *Golf Car* sebanyak 3 (tiga) unit dengan keadaan 2 (dua) unit rusak, Sepeda Motor sebanyak 1 (satu) unit, *Megaphone* 4 (empat) unit rusak, Senapan Angin sebanyak 2 (dua) unit rusak, dan *Bateray Charge* sebanyak 8 (delapan) unit.

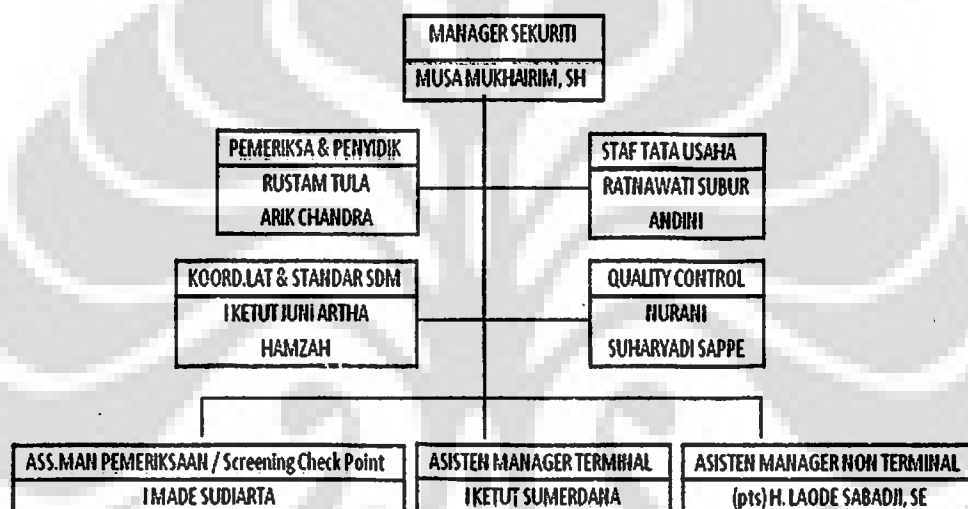
Kelengkapan peralatan utama maupun pendukung diatas masih sangat kurang terutama pada dinas pengamanan non terminal seperti yang disampaikan Asisten Manager Dinas Pengamanan Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011, bahwa:

Dinas pengamanan non terminal mempunyai wilayah tugas paling luas dimana terdapat pos pos yang berada di parimeter yang berada di perbatasan kampung kampung dengan luas kawasan 822,4 ha sehingga diperlukan tambahan personil dan kendaraan patroli baik mobil maupun sepeda motor yang diharapkan bisa mengisi semua pos penjagaan yang ada dan memudahkan mobilisasi pelaksanaan patroli di wilayah parimeter pengamanan.

### 5.1.3 PENGORGANISASIAN (*ORGANIZING*)

#### a. Struktur Organisasi

Dalam rangka kelancaran tugas dan tanggung jawab pengamanan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah dibuat struktur dan organisasi Divisi Pengamanan/Sekuriti Sesuai Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (persero) Nomor : SKEP.67/ OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin sebagai berikut :



Gambar 5.1 : Struktur Organisasi Divisi Sekuriti

Sumber : Data personel PT Angkasa Pura I (Persero) Tahun 2010

Dalam pelaksanaan Manajemen Sekuriti Fisik pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin pada Divisi Pengamanan/Sekuriti dipimpin oleh seorang Manager Sekuriti dan untuk memudahkan pelaksanaan dan pembagian tugasnya dibantu oleh 3 (tiga) orang Asisten Manager Dinas Pengamanan yaitu Dinas Pemeriksaan Barang dan Orang (*Screening Check Point*), Dinas Pengamanan Terminal dan Dinas Pengamanan Non Terminal pada lingkungan Bandar Udara.

#### b. Pembagian Tugas

Berikut penjabaran tugas masing masing dinas pengamanan :

a). Dinas Pemeriksaan Barang dan Orang/*Screening Check point* (SCP)

Pada Dinas Pemeriksaan Barang dan Orang / *Screening Check point* (SCP) yaitu wilayah yang digunakan sebagai jalan masuk bagi setiap orang dan barang ke dalam terminal bandara seperti *check in* domestik dan internasional, maupun akses karyawan dan *crew*. Personelnya sebanyak 132 (seratus tiga puluh dua) personel yang terdiri dari 39 (tiga puluh sembilan) personel organik perusahaan dan 93 (sembilan puluh tiga) personel tenaga kontrak (*outsourcing*), kemudian dibagi dalam 4 (empat) unit dengan 5 (lima) waktu giliran (*shift*) dan jumlah pos sebanyak 9 (sembilan) pos pemeriksaan orang dan barang namun 1 (satu) pos pada vip room bandara lama tidak dilengkapi alat pemeriksaan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) maupun *X-ray* dan hanya dijaga ketika ada penerbangan vip seperti kedatangan pejabat negara. Dalam pelaksanaan tugasnya dinas pemeriksaan orang dan barang apabila menemukan benda yang dilarang apabila berkaitan dengan pelanggaran hukum maka akan berkoordinasi dengan pihak Polsek Kawasan Bandara, hal ini juga dinyatakan oleh Asisten Manager Dinas Pemeriksaan Orang dan Barang (SCP) Bapak I Made Sudiarta pada saat wawancara tanggal 17 Maret 2011 jam 15.00 wita, bahwa

Petugas yang mengendalikan alat monitor x-ray minimal harus berpendidikan Junior Avsec dalam tugasnya berkoordinasi dengan instansi lain seperti Polsek Kawasan Bandara, Karantina dan lainnya jika menemukan barang terlarang secara hukum, dan melarang dibawa masuk ke terminal benda benda yang dilarang sesuai aturan baik pada terminal maupun didalam pesawat.

b). Dinas Pengamanan Terminal

Pada Dinas Pengamanan Terminal yang berada di dalam gedung terminal jumlah personelnya 77 (tujuh puluh tujuh) personel yang terdiri dari 8 (delapan) personel organik dan 69 (enam puluh sembilan) tenaga kontrak (*outsourcing*), yang dibagi 4 (empat) unit dengan 5 (lima) waktu giliran (*shift*) dan jumlah pos jaganya sebanyak 33 (tiga puluh tiga) pos pengamanan. Dalam pelaksanaan tugasnya dinas terminal dengan sistem waktu giliran (*shift*) sehingga tidak semua pos

dapat dijaga karena setiap waktu jaga hanya 17 (tujuh belas) orang personel saja, sehingga digunakan sistem mengikuti jadwal penerbangan, hal ini senada penyampaian Asisten Manager Dinas Pengamanan Terminal Bapak I Ketut Sumerdana pada saat wawancara pada tanggal 18 Maret 2011 jam 15.00 wita, bahwa :

Dalam setiap shift waktu jaga masing masing unit hanya berjumlah 17 personil sehingga untuk menutupi kebutuhan personel pada pos yang ada, disesuaikan dengan jadwal penerbangan, sehingga ketika jalur keberangkatan dan kedatangan padat tetap ada petugas yang berada di pos jaga karena tidak setiap saat pos *boarding* atau kedatangan terdapat aktifitas keberangkatan maupun kedatangan.

c). Dinas Pengamanan Non Terminal

Pada Dinas Pengamanan Non Terminal memiliki wilayah kerja yang paling luas yaitu diluar gedung terminal baik parkir, *drop zone* dan *pick up zone*, wilayah pos pemeriksaan *Toll Gate*, landasan pacu pesawat (*run way*), dan parimeter yang berbatasan dengan perkampung sekitar bandara yaitu Kampung Bado bado, Kampung Makaraeng 1 dan 2, Kampung Pao pao dan Dusun Bugis, Pos radar (VOR). maupun gedung kantor cabang dan rumah jabatan General Manager, dengan jumlah personel sebanyak 104 (seratus empat) orang yang terdiri dari 8 (delapan) personel organik perusahaan, 79 (tujuh puluh sembilan) tenaga kontrak (*outsourcing*), 10 (sepuluh) personel bantuan anggota TNI AU, dan 7 (tujuh) personel tenaga pengamanan yang diangkat dari masyarakat sekitar perkampungan parimeter, personel dibagi dalam 4 (empat) unit dengan 5 (lima) waktu giliran (*shift*), Jumlah pos pengamanan sebanyak 31 (tiga puluh satu) pos, lebih lanjut Asisten Manager Dinas Pengamanan Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada wawancara tanggal 2 Maret 2011 pada jam 15.00 wita, bahwa :

Pada dinas kami terdapat banyak daerah rawan seperti pos di *drop zone* dan *pick up zone*, sering terjadi masyarakat melanggar parkir yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas, kemudian pos pos yang ada pada parimeter yang berbatasan dengan perkampungan. Dari 31 pos yang ada, baru 16 pos yang dijaga secara bergiliran dengan jumlah personil setiap unit shift hanya 22 orang, sedangkan pos lainnya dilakukan kontrol dengan patroli saja.



Senada dengan pernyataan diatas, Komandan Jaga Non Terminal bapak Hendra A Magga pada saat wawancara tanggal 4 Maret 2011 pada jam 15.00 wita mengatakan :

Tugas kami di non terminal wilayahnya terlalu luas sehingga untuk pos pos yang berada di parimeter yang berdekatan dengan perkampungan sering kecolongan masyarakat yang masuk dengan merusak pagar parimeter dengan tujuan menanam padi maupun kegiatan lainnya, pos pos yang di jaga sementara ini baru 16 pos tetap selain itu kami patroli ke pos pos yang tidak dijaga.

#### **5.1.4 MENGGERAKKAN (*ACTUATING*)**

Peneliti melakukan pengamatan terhadap pelaksanaan tugas pengamanan yang dilakukan oleh personel Divisi Pengamanan Bandar Udara yaitu dimulai dari pelaksanaan apel pagi pada jam 07.30 wita di kantor Divisi Pengamanan, kegiatan ini berlangsung selama 30 menit yaitu pengecekan personel oleh Komandan Jaga dan Komandan Regu kemudian pemberian arahan dan petunjuk yang dilakukan oleh Manager Divisi Pengamanan secara bergantian dengan para Asisten Manager dan dilanjutkan serah terima jaga dari personel jaga malam kepada personel jaga pagi yang dilanjutkan pembagian jaga pos pengamanan oleh komandan jaga baru, setelah apel pagi setiap personel menuju posnya masing masing untuk melakukan tugas ganti jaga dan mengisi buku mutasi pos jaga, dalam pelaksanaan tugasnya personel pengamanan mencatat setiap kejadian di buku mutasi dan melaporkan kepada Komandan Regu dan Komandan Jaga yang akan diteruskan kepada Asisten Manager dan Manager Divisi Pengamanan apabila ada kejadian yang menonjol, setiap personel pengamanan dalam pelaksanaan tugasnya berpedoman pada uraian tugas masing masing dan draft SOP (*Standar Operational Procedure*) sementara yang belum disahkan oleh General Manager namun telah digunakan sebagai pedoman sementara pelaksanaan tugas personel pengamanan di beberapa pos saja, berbentuk lembaran tulisan yang dilaminating agar tidak rusak,

Uraian tersebut di atas sesuai dengan penyampaian Manager Divisi Pengamanan Bapak Musa Mukharim, SH pada saat wawancara tanggal 10 Maret 2011 jam 11.00 wita, mengatakan bahwa :

SOP yang kami miliki baru berbentuk draft yang belum disahkan oleh General Manager dan belum secara keseluruhan dibuat sehingga untuk sementara kami tetap pedomani agar personel dapat memahami tugasnya di pos masing masing karena kalo hanya uraian tugas tidak mencakup ke setiap bagian seperti pada pos pengamanan.

Apel siang dilakukan pada jam 14.00 wita kegiatannya sama dengan pada saat pelaksanaan apel pagi dan dilanjutkan juga dengan serah terima jaga pagi kepada jaga siang yang bertugas sampai jam 20.00 wita kemudian dilanjutkan dengan serah terima kepada jaga malam hingga jam 08.00 wita.

a. Uraian Jabatan

Pelaksanaan tugas Divisi Pengamanan/Sekuriti PT. Angkasa Pura I (persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Sesuai Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I Nomor : SKEP/67/OM.00/2008 Tanggal 20 Juni 2008 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) tersebut adalah :

a) Manager Divisi Sekuriti / Pengamanan

Manager Divisi Sekuriti / Pengamanan PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dijabat oleh Bapak Musa Mukhairim, SH NIP.0056002-M, pada saat penelitian ini dilakukan beliau baru menjabat selama 4 (empat) bulan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, purnawirawan perwira pertama TNI AL ini sebelumnya bertugas di Bandara Juanda Surabaya, untuk pendidikan *Aviation Security* (avsec) yang diikuti hingga tingkat Senior Avsec. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Manager Sekuriti adalah bertanggung jawab kepada General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam menyelenggarakan jasa pelayanan sekuriti Bandar Udara pada wilayah kerjanya yang meliputi kegiatan perencanaan, koordinasi, pengorganisasian dan pengendalian kegiatan orang dan barang, sekuriti terminal dan sekuriti non terminal bandar udara pada kantor cabang

sehingga tercapai efisiensi, kinerja mutu dan produksi pelayanan jasa, kepuasan pengguna jasa serta tertib administrasi unit kerja Divisi Pengamanan/Sekuriti bandar udara yang optimal, dengan perincian tugas pokok sebagai berikut :

1. Membuat rencana kerja dan anggaran Divisi Sekuriti
2. Mengorganisir dan mengendalikan efisiensi kegiatan pelayanan sekuriti.
3. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pelayanan jasa sekuriti Bandar Udara yang meliputi kegiatan pemeriksaan orang dan barang, sekuriti terminal dan sekuriti non terminal Bandar Udara.
4. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) pelaksana kegiatan sekuriti Bandar Udara.
5. Mengorganisir dan mengendalikan ketertiban pengelolaan administrasi perusahaan jasa operasi pelayanan sekuriti Bandar Udara.
6. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan administrasi perkantoran Divisi Sekuriti Bandar Udara.
7. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan data serta pelaporan operasi pelayanan sekuriti Bandar Udara.
8. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain diberikan oleh atasan.

b) **Quality Control Specialist**

*Quality Control Specialist* adalah bagian yang bertanggung jawab kepada Manager Sekuriti dalam melaksanakan kegiatan pengendalian mutu jasa kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi pengamanan bandar udara sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) bagian *Quality Control Specialist* adalah sebagai berikut :

1. Membuat program pengendalian mutu jasa sekuriti Bandar Udara
2. Memonitor baik langsung maupun tidak langsung serta menganalisa dan mengevaluasi perkembangan kegiatan sekuriti Bandar Udara.

3. Melaksanakan penelitian, pemeriksaan dan pengujian atas praktik kegiatan sekuriti Bandar Udara.
4. Melakukan administrasi dokumen pengendalian mutu jasa sekuriti Bandar Udara.
5. Membantu pelaksanaan *briefing* sekuriti Bandar Udara kepada para petugas sekuriti Bandar Udara.
6. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang relevan.

c) **Pemeriksa dan Penyidik Sekuriti Bandar Udara.**

Bagian Pemeriksa dan Penyidik Sekuriti Bandar Udara dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Manager Sekuriti dalam melaksanakan kegiatan penelitian, pemeriksaan dan penyelidikan terhadap gangguan keselamatan dan ketertiban umum Bandar Udara termasuk pelanggaran disiplin yang dilakukan oleh anggota sekuriti bandar udara, agar tercapai kinerja operasi sekuriti Bandar Udara. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) bagian Pemeriksa dan Penyidik Sekuriti Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan pemantauan baik langsung atau tidak langsung serta menganalisa dan mengevaluasi perkembangan kegiatan sekuriti Bandar Udara.
2. Melaksanakan interogasi, penelitian, pemeriksaan dan penyelidikan awal atas kejadian kejadian yang menyimpang dari ketentuan keamanan Bandar Udara dan keselamatan penerbangan serta saran tindakan yang diperlukan untuk penanggulangan gangguan keamanan dan keselamatan Bandar Udara.
3. Melakukan *screening* terhadap pemohon pass bandara dan personel yang akan ditugaskan sebagai pengamanan Bandar Udara (sesuai Annex 17 chapter 3.4.1).
4. Membantu pelaksanaan *briefing* sekuriti Bandar Udara kepada para petugas sekuriti Bandar Udara.

**d) Koordinator Latihan dan Standarisasi Personel Sekuriti**

Bagian Koordinator Latihan dan Standarisasi Personel Sekuriti tugasnya bertanggung jawab kepada Manager Sekuriti dalam mengkoordinir pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi personel sekuriti Bandar Udara sesuai dengan standar dan persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) bagian Pemeriksa dan Penyidik Sekuriti Bandar udara adalah sebagai berikut :

1. Menyusun program dan materi latihan serta standarisasi personel sekuriti.
2. Mengkoordinir pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi sekuriti.
3. Menganalisa dan mengevaluasi hasil pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi personel sekuriti.
4. Membantu pelaksanaan *briefing* sekuriti Bandar Udara kepada para petugas sekuriti Bandar Udara.
5. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi personel sekuriti Bandar Udara.
6. Membantu pelaksanaan administrasi perkantoran.
7. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang relevan dari atasannya.

**e) Asisten Manager Sekuriti Dinas Terminal**

Asisten Manager Sekuriti Terminal Bandar Udara pejabatnya pada saat penulis melaksanakan penelitian adalah Bapak I Ketut Sumerdana NIP. 8959294-I menjabat selama 4 (empat) bulan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, yang sebelumnya bertugas di Bandara Ngurah Rai Bali, Asisten Manager Sekuriti Terminal Bandar Udara dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Manager Sekuriti dalam menyelenggarakan pelayanan pemeriksaan pengguna jasa dan barang, pengamanan umum dan penertiban di lingkungan kerja terminal sehingga tercapai efektivitas, kinerja mutu sekuriti terminal Bandar Udara, kepuasan pengguna jasa, serta tertib administrasi Dinas Sekuriti Terminal Bandar Udara yang optimal. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*)

Asisten Manager Sekuriti Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Membuat rencana kerja dan anggaran serta program kerja divisi sekuriti terminal Bandar Udara.
2. Mengorganisir dan mengendalikan efektivitas kegiatan operasi jasa pelayanan sekuriti terminal Bandar Udara.
3. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan operasi jasa pelayanan sekuriti terminal Bandar Udara.
4. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) pelaksana kegiatan pelayanan sekuriti terminal Bandar Udara.
5. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan ketertiban pengelolaan administrasi perusahaan jasa operasi pelayanan sekuriti terminal Bandar Udara.
6. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan administrasi perkantoran divisi sekuriti terminal Bandar Udara.
7. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan serta pelaporan operasi pelayanan sekuriti terminal Bandar Udara.
8. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

f) **Komandan Jaga Sekuriti Terminal Bandar Udara**

Komandan Jaga pada Sekuriti Terminal Bandar Udara sebanyak 4 (empat) orang organik yang dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Terminal dalam mengawasi dan melaporkan kesiapan fasilitas, peralatan dan personel dalam kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup area terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasional keselamatan Bandar Udara yang optimal. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Komandan Jaga Sekuriti Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan pembagian tugas operasional para Komandan Regu dan mengkoordinir pembagian tugas para pelaksana sekuriti terminal Bandar Udara.
2. Mengkoordinir kesiapan kinerja fasilitas dan peralatan sekuriti terminal bandar udara bersama dengan pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap kesiapan pemakaian fasilitas dan peralatan sekuriti terminal.
3. Mengawasi pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi personel, pemeriksaan orang dan barang di Bandar Udara melalui koordinasi bersama dengan koordinator latihan dan standarisasi personel sekuriti Bandar Udara
4. Memimpin, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pencegahan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara.
5. Memimpin, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup wilayah unit kerja.
6. Melakukan koorinasi dengan pihak terkait (POLRI, TNI dan unsur pengamanan yang relevan lainnya) dalam kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup divisi sekuriti terminal Bandar Udara.
7. Mengawasi pelaksanaan produksi jasa spanduk, ijin khusus penyambutan tamu dengan/tanpa upacara, *hospitality desk*, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan terminal Bandar Udara.
8. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan operasional sekuriti terminal Bandar Udara menurut waktu giliran (*shift*).
9. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

g) Komandan Regu Sekuriti Terminal Bandar Udara

Komandan Regu pada Sekuriti Terminal Bandar Udara berjumlah 4 (empat) orang organik dalam tugasnya secara operasional bertanggung

jawab kepada Komandan Jaga dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Terminal Bandar Udara dalam mengawasi dan melaporkan pelaksanaan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja keselamatan penerbangan dan ketertiban umum bandar udara sesuai tuntutan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Komandan Regu Sekuriti Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan pembagian tugas operasiaonal pelaksana sekuriti terminal Bandar Udara pada setiap waktu giliran kerja (*shift position*) pengamanan Bandar Udara.
2. Membantu koordinasi dalam penyiapan kinerja fasilitas dan peralatan sekuriti terminal Bandar Udara bersama pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap kesiapan pemakaian fasilitas dan peralatan sekuriti terminal Bandar Udara.
3. Mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pencegahan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara.
4. Mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara.
5. Mengawasi pelaksanaan produksi jasa spanduk, ijin khusus penyambutan tamu dengan/tanpa upacara, *hospitality desk*, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan terminal Bandar Udara.
6. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan operasional sekuriti terminal Bandar Udara menurut waktu giliran (*shift*) kerjanya.
7. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.



h) **Pelaksana Senior Sekuriti Terminal Bandar Udara**

Pelaksana Senior Sekuriti Bandar Udara yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Terminal Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi sekuriti terminal Bandar Udara yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Pelaksana Senior Sekuriti Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel sekuriti terminal Bandar Udara.
2. Melaksanakan pemeriksaan orang dan barang yang memasuki daerah bukan umum (*Non Publik Area / NPA*) dan daerah terlarang (*Restricted Public Area / RPA*), serta melaksanakan pengawasan dengan menggunakan CCTV dilingkup terminal Bandar Udara.
3. Melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi jasa spanduk, ijin khusus penyambutan tamu dengan/tanpa upacara, *hospitality desk*, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan terminal Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

i) **Pelaksana Junior Sekuriti Terminal Bandar Udara**

Pelaksana Junior Sekuriti Terminal Bandar Udara yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Terminal bandar udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi sekuriti terminal Bandar Udara yang sesuai dengan standar

persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Pelaksana Junior Sekuriti Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel sekuriti terminal Bandar Udara.
2. Melaksanakan *Walking Patrol* sekuriti pengaturan arus orang dan barang di daerah umum (*Publik Area / PA*) dan daerah bukan umum (*Non Public Area / NPA*) dan daerah terlarang (*Restricted Public Area*) di lingkup terminal Bandar Udara.
3. Melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi jasa spanduk, ijin khusus penyambutan tamu dengan/tanpa upacara, *hospitality desk*, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan terminal Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

j) Asisten Pelaksana Sekuriti Terminal Bandar Udara

Asisten Pelaksana Sekuriti Terminal Bandar Udara yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Terminal Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi sekuriti terminal Bandar Udara yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Asisten Pelaksana Senior Sekuriti Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut:

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel sekuriti terminal Bandar Udara.
2. Membantu melaksanakan *Walking Patrol* sekuriti pengaturan arus orang dan barang di daerah umum (*Publik Area / PA*) dan daerah bukan umum (*Non Public Area / NPA*) serta daerah terlarang (*Restricted Public Area*) di lingkungan terminal Bandar Udara.

3. Membantu pelaksana melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di area terminal Bandar Udara.
4. Membantu pelaksana melaksanakan pengontrolan produksi jasa spanduk, ijin khusus penyambutan tamu dengan/tanpa upacara, *hospitality desk*, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan terminal Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

k) **Asisten Manager Sekuriti Dinas Pemeriksaan/Screening Check Point**  
 Asisten Manager Pemeriksaan / *Screening Check Point* (SCP) pada saat penulis melakukan penelitian dijabat oleh Bapak I Made Sudiarta NIP. 8966536-I menjabat selama 4 (empat) bulan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, yang sebelumnya bertugas di Bandara Ngurah Rai Bali, Asisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/ SCP Bandar Udara dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Manager Sekuriti dalam menyelenggarakan pelayanan pemeriksaan pengguna jasa dan barang serta penertiban di lingkungan kerja Bandar Udara sehingga tercapai efektivitas, kinerja mutu pemeriksaan orang dan barang, kepuasan pengguna jasa, serta tertib administrasi Divisi Sekuriti Pemeriksaan/SCP orang dan barang yang optimal. Sesuai Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I Nomor : SKEP. 67/ OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Assisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Membuat rencana kerja dan anggaran serta program kerja divisi sekuriti pemeriksaan / SCP Bandar Udara.
2. Mengorganisir dan mengendalikan efektivitas kegiatan operasi jasa pelayanan pemeriksaan orang dan barang.
3. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan operasi jasa pelayanan sekuriti pemeriksaan orang dan barang.

4. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) pelaksana kegiatan pelayanan sekuriti pemeriksaan orang dan barang di Bandar Udara.
  5. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan ketertiban pengelolaan administrasi perusahaan jasa operasi pelayanan, sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang di Bandar Udara.
  6. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan administrasi perkantoran divisi sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang di Bandar Udara.
  7. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan serta pelaporan operasi pelayanan sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang di Bandar Udara.
  8. Melaksanakan tugas tambahan dan lain yang diberikan oleh atasan.
- 1) **Komandan Jaga Sekuriti Pemeriksaan/SCP orang dan barang**  
 Komandan Jaga Sekuriti Pemeriksaan/SCP orang dan barang berjumlah 4 (empat) orang organik dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/SCP orang dan barang dalam mengawasi dan melaporkan kesiapan fasilitas, peralatan dan personel dalam kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban di Divisi Sekuriti Pemeriksaan/SCP orang dan barang agar tercapai kinerja operasional keselamatan Bandar Udara yang optimal. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Komandan Jaga Sekuriti Pemeriksaan/SCP adalah sebagai berikut :
1. Melaksanakan pembagian tugas operasional para Komandan Regu dan mengkoordinir pembagian tugas para pelaksana sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang pada setiap waktu giliran kerja (*shift position*) pengamanan Bandar Udara.
  2. Mengkoordinir kesiapan kinerja fasilitas dan peralatan pemeriksaan orang dan barang Bandar Udara bersama dengan pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap kesiapan pemakaian fasilitas dan

peralatan sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang di Bandar Udara.

3. Mengawasi pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi personel, pemeriksaan orang dan barang di Bandar Udara melalui koordinasi bersama dengan koordinator latihan dan standarisasi personel sekuriti Bandar Udara.
  4. Memimpin, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pencegahan gangguan ketertiban umum di lingkup divisi sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang.
  5. Memimpin, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup divisi sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang.
  6. Melakukan koorinasi dengan pihak terkait (POLRI,TNI dan unsur pengamanan yang relevan lainnya) dalam kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup divisi sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang.
  7. Mengawasi pelaksanaan pengontrolan produksi dan pendapatan PJP2U di lingkungan Bandar Udara.
  8. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan operasional sekuriti Dinas Pemeriksaan/SCP Bandar Udara menurut waktu giliran (*shift*).
  9. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.
- m) Komandan Regu Sekuriti Pemeriksaan/SCP

Komandan Regu Sekuriti Pemeriksaan/SCP berjumlah 22 (dua puluh dua) orang organik dalam tugasnya secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Jaga dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara dalam mengawasi dan melaporkan pelaksanaan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan keteriban umum di dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang agar tercapai kinerja keselamatan penerbangan dan keteriban umum Bandar Udara sesuai tuntutan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job*

*description*) Komandan Regu Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan pembagian tugas operasiaonal para pelaksana sekuriti pemeriksaan/SCP pada setiap waktu giliran kerja (*shift position*) pemeriksaan orang dan barang.
  2. Membantu koordinasi dalam penyiapan kinerja fasilitas dan peralatan pemeriksaan orang dan barang bersama dengan pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap kesiapan pemakaian fasilitas dan peralatan pemeriksaan orang dan barang.
  3. Mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pencegahan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang.
  4. Mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup Bandar Udara.
  5. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan pemeriksaan orang dan barang serta pengontrolan kehandalan peralatan dan anggota menurut waktu giliran (*shift*) kerjanya.
  6. Mengawasi pelaksanaan pengontrolan produksi dan pendapatan PJPU di lingkungan Bandar Udara.
  7. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.
- n) **Pelaksana Senior Sekuriti Pemeriksaan/SCP**
- Pelaksana Senior Sekuriti Pemeriksaan/SCP yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara aministratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang agar tercapai kinerja operasi pemeriksaan orang dan barang yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*)

Pelaksana Senior Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel pemeriksaan/SCP orang dan barang.
2. Melaksanakan pemeriksaan orang dan barang yang memasuki terminal Bandar Udara.
3. Melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi dan pendapatan PJP2U di lingkungan bandar udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

**o) Pelaksana Junior Sekuriti Pemeriksaan/SCP**

Pelaksana Junior Sekuriti Pemeriksaan/SCP yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang agar tercapai kinerja operasi pemeriksaan orang dan barang yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*Job description*) Pelaksana Junior Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *Performance Check* standarisasi personel sekuriti terminal Bandar Udara.
2. Melaksanakan pemeriksaan penumpang dan barang yang memasuki terminal Bandar Udara.
3. Melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup dinas pemeriksaan orang dan barang.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi dan pendapatan PJP2U di lingkungan Bandar Udara.

5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

p) **Asisten Pelaksana Sekuriti Pemeriksaan/SCP**

Asisten Pelaksana Sekuriti Pemeriksaan/SCP yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang agar tercapai kinerja operasi sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Asisten Pelaksana Senior Sekuriti Pemeriksaan/SCP Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *Performance Check* standarisasi personel sekuriti pemeriksaan/SCP orang dan barang.
2. Membantu pelaksana melaksanakan pemeriksaan penumpang dan barang yang memasuki terminal Bandar udara.
3. Membantu pelaksana melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban di lingkup dinas pemeriksaan/SCP orang dan barang.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi dan pendapatan PJP2U di lingkungan Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

q) **Asisten Manager Sekuriti Dinas Non Terminal**

Asisten Manager Sekuriti Non Terminal pada saat penulis melakukan penelitian dijabat oleh Pejabat Tugas Sementara Bapak H.Loade Sabadji, SE NIP.8758378-L yang menggantikan Bapak H. Sappe yang telah pensiun, H. Loede sebelumnya Komandan Jaga senior pada Dinas Pengamanan Non Terminal, dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Manager Sekuriti dalam menyelenggarakan pelayanan pemeriksaan penumpang, pengguna jasa Bandar Udara, barang, kendaraan dan pengawalan, pengamanan, dan penertiban umum di lingkungan kerja non



Bandar Udara yang optimal. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Asisten Manager Sekuriti Non Terminal Bandar Udara sebagai berikut :

1. Membuat rencana kerja dan anggaran serta program kerja divisi sekuriti non terminal Bandar Udara.
2. Mengorganisir dan mengendalikan efektivitas kegiatan operasi jasa pelayanan sekuriti non terminal Bandar udara.
3. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan operasi jasa pelayanan sekuriti non terminal Bandar Udara.
4. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) pelaksana kegiatan pelayanan sekuriti non terminal Bandar Udara.
5. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan ketertiban pengelolaan administrasi perusahaan jasa operasi pelayanan sekuriti non terminal Bandar udara.
6. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan administrasi perkantoran divisi sekuriti non terminal Bandar Udara.
7. Mengorganisir dan mengendalikan kegiatan pengelolaan dan serta pelaporan operasi pelayanan sekuriti non terminal Bandar Udara.
8. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

r) **Komandan Jaga Sekuriti Non Terminal Bandar Udara**

Komandan Jaga Sekuriti Non Terminal Bandar Udara sebanyak 4 (empat) orang organik yang dalam tugasnya bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Non Terminal dalam mengawasi dan melaporkan kesiapan fasilitas, peralatan dan personel dalam kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup area non terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasional keselamatan Bandar Udara yang optimal. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Komandan Jaga Sekuriti Non Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan pembagian tugas operasional para Komandan Regu dan mengkoordinir pembagian tugas para pelaksana sekuriti non terminal bandar udara pada setiap waktu giliran kerja (*shift position*) sekuriti non terminal Bandar Udara.
2. Mengkoordinir kesiapan kinerja fasilitas dan peralatan sekuriti non terminal Bandar Udara bersama dengan pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap kesiapan pemakaian fasilitas dan peralatan sekuriti non terminal.
3. Mengawasi pelaksanaan kegiatan latihan dan standarisasi personel, sekuriti non terminal melalui koordinasi bersama dengan koordinator latihan dan standarisasi personel sekuriti Bandar Udara.
4. Memimpin, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pencegahan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara.
5. Memimpin, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara.
6. Melakukan koordinasi dengan pihak terkait (POLRI, TNI, CIQ (*Custom Immigration Quarantine*), Regulator, AOC (*Airline Operator Comitte*), Desa Adat dan unsur pengamanan yang relevan lainnya) dalam kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup sekuriti non terminal Bandar Udara.
7. Mengawasi pelaksanaan produksi jasa umbul umbul, spanduk, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan non terminal Bandar Udara.
8. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan operasional sekuriti non terminal Bandar Udara menurut waktu giliran (*shift*) kerjanya.
9. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang dibcrikan atasan.

s) **Komandan Regu Sekuriti Non Terminal**

Komandan Regu Sekuriti Non Terminal berjumlah 4 (empat) orang organik dalam tugasnya secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Jaga dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Non Terminal Bandar Udara dalam mengawasi dan melaporkan pelaksanaan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja keselamatan penerbangan dan ketertiban umum Bandar Udara sesuai tuntutan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Komandan Regu Sekuriti Non Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan pembagian tugas operasional pelaksana sekuriti non terminal Bandar Udara pada setiap waktu giliran kerja (*shift position*) pengamanan Bandar Udara.
2. Membantu koordinasi dalam penyiapan kinerja fasilitas dan peralatan sekuriti non terminal Bandar Udara bersama pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap kesiapan pemakaian fasilitas dan peralatan sekuriti non terminal Bandar Udara.
3. Mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pencegahan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara.
4. Mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup area non terminal Bandar Udara.
5. Mengawasi pelaksanaan produksi jasa umbul umbul, spanduk, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosi lainnya di non terminal Bandar Udara.
6. Membuat laporan pelaksanaan kegiatan operasional sekuriti non terminal Bandar Udara menurut waktu giliran (*shift*) kerjanya.
7. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

t) **Pelaksana Senior Sekuriti Non Terminal**

Pelaksana Senior Sekuriti Non Terminal yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Non Terminal Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi sekuriti non terminal Bandar Udara yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Pelaksana Senior Sekuriti Non Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel sekuriti non terminal Bandar Udara.
2. Melaksanakan pemeriksaan orang dan barang yang memasuki daerah bukan umum Bandar Udara (*Non Publik Area / NPA*) dan daerah terlarang (*Restricted Public Area / RPA*) Bandar Udara.
3. Melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi jasa umbul umbul, spanduk, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan non terminal Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

u) Pelaksana Junior Sekuriti Non Terminal

Pelaksana Junior Sekuriti Non Terminal yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Non Terminal Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi sekuriti non terminal Bandar Udara yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job discription*) Pelaksana Junior Sekuriti Non Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel sekuriti non terminal Bandar Udara.
2. Melaksanakan patroli, pengaturan arus orang, barang dan pemeriksaan kendaraan (*random check*) di daerah umum (*Publik Area / PA*) dan daerah bukan umum terlarang (*Non Public Area / NPA*) dan daerah terlarang (*Restricted Public Area*) di lingkup non terminal Bandara.
3. Melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi jasa umbil umbul, spanduk, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan area non terminal Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

v) Asisten Pelaksana Sekuriti Non Terminal Bandar Udara

Asisten Pelaksana Sekuriti Non Terminal Bandar Udara yang secara operasional bertanggung jawab kepada Komandan Regu dan secara administratif bertanggung jawab kepada Asisten Manager Sekuriti Non Terminal Bandar Udara dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup area non terminal Bandar Udara agar tercapai kinerja operasi sekuriti terminal Bandar Udara yang sesuai dengan standar persyaratannya. Untuk Uraian Pekerjaan (*job description*) Asisten Pelaksana Senior Sekuriti Non Terminal Bandar Udara adalah sebagai berikut :

1. Melaksanakan program latihan rutin dan *performance check* standarisasi personel sekuriti non terminal Bandar Udara.
2. Membantu melaksanakan patroli sekuriti pengaturan arus orang dan barang di daerah umum (*Publik Area / PA*) dan daerah bukan umum (*Non Public Area / NPA*) dan daerah terlarang (*Restricted Public Area*) di lingkup non terminal Bandar Udara.

3. Membantu Pelaksana melaksanakan penanggulangan gangguan keselamatan penerbangan dan ketertiban umum di lingkup non terminal Bandar Udara.
4. Melaksanakan pengontrolan produksi jasa umbul umbul, spanduk, *shooting film*, pemotretan, pass bandara dan kegiatan promosional lainnya di lingkungan non terminal Bandar Udara.
5. Melaksanakan tugas tambahan dan tugas lain yang diberikan atasan.

b. Pelaksanaan Tugas

Pelaksanaan tugas pengamanan personel divisi pengamanan yang dilakukan sehari hari adalah pemeriksaan, penjagaan dan patroli.

a) Pemeriksaan

Tugas pemeriksaan difokuskan pada dinas pemeriksaan orang dan barang, pelaksanaan pemeriksaan orang dan barang yang masuk ke terminal baik terhadap penumpang, *crew* dan konsesionaler dilakukan dengan bantuan alat X-Ray, *Walk Through Metal Detector* (WTMD), *Body Wave Scanning*, *Hand Hald Metal Detector* (HTMD) dan juga dilakukan secara fisik/manual.

b) Penjagaan

Dari pengamatan yang dilakukan oleh peneliti tugas penjagaan dilakukan oleh semua dinas yaitu Dinas Pemeriksaan Orang dan Barang (SCP) memiliki sebanyak 9 (sembilan) pos pemeriksaan orang dan barang, namun 1 (satu) pos pada vip room bandara lama tidak dilengkapi alat pemeriksaan *walk through metal detector* (WTMD) maupun *x-ray* dan hanya dijaga ketika ada penerbangan vip seperti kedatangan pejabat negara, Dinas Pengamanan Terminal jumlah pos jaganya sebanyak 33 (tiga puluh tiga) pos pengamanan. Dalam pelaksanaan tugasnya dinas terminal dengan sistem waktu giliran (*shift*) dengan 17 (tujuh belas) personel setiap waktu jaganya membuat tidak semua pos dapat dijaga sehingga digunakan sistem mengikuti jadwal penerbangan, dan Dinas

Pengamanan Non Terminal Jumlah pos pengamanan sebanyak 31 (tiga puluh satu) pos pengamanan namun baru sebanyak 16 (enam belas) yang dijaga petugas sekuriti.

Berkaitan dengan pos penjagaan Asisten Manager Dinas Pemeriksaan Orang dan Barang (SCP) Bapak I Made Sudiarta pada saat wawancara tanggal 17 Maret 2011 jam 15.00 wita, mengatakan bahwa:

Dinas kami hanya memiliki 9 (sembilan) pos pemeriksaan yang dijaga oleh personil SCP namun ada 1 (satu) pos yang tidak dilengkapi alat yaitu pada ruang VIP bandara lama dan dilakukan pemeriksaan secara manual dan menggunakan *Hand Hald Metal Detector* (HTMD).

Kemudian penyampaian Asisten Manager Dinas Pengamanan Terminal Bapak I Ketut Sumerdana pada saat wawancara pada tanggal 18 Maret 2011 jam 15.00 wita, bahwa :

Dalam setiap shift masing masing unit hanya berjumlah 17 personil sehingga untuk menutupi kebutuhan personil pada pos yang ada, disesuaikan dengan jadwal penerbangan, sehingga ketika jalur keberangkatan dan kedatangan padat tetap ada petugas yang berada di pos jaga karena tidak setiap saat pos boarding atau kedatangan terdapat aktifitas keberangkatan maupun kedatangan.

lebih lanjut Asisten Manager Dinas Pengamanan Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011 pada jam 15.00 wita, bahwa :

Dinas Pengamanan non terminal banyak daerah rawan seperti pos di *drop zone* dan *pick up zone*, sering terjadi masyarakat yang melanggar parkir yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas, kemudian pos pos yang ada pada parimeter yang berbatasan dengan perkampungan. Dari 31 pos yang ada, hanya 16 pos yang tetap dijaga secara bergiliran dengan jumlah personil setiap unit shift yang hanya 22 orang, sedangkan pos lainnya dilakukan kontrol dengan patroli saja.

### c) Patroli

Pelaksanaan Patroli dilakukan oleh dinas pengamanan terminal maupun non terminal, untuk wilayah terminal cukup menggunakan patroli berjalan kaki namun untuk wilayah non terminal harus menggunakan kendaraan bermotor mengingat luasnya wilayah pengawasan dan

pengamanan parimeter sangat luas yaitu 822,4 ha, untuk saat ini patroli menggunakan 2 (dua) unit kendaraan mobil patroli dengan sandi *mobile 1* dan *mobile 2*, aturan jadwal pelaksanaan patroli setiap 2 (dua) jam sekali. Dari pengamatan peneliti untuk pelaksanaan patroli tidak sesuai dengan jadwal yang ada karena keterbatasan personel dan kendaraan yang digunakan untuk patroli, sedangkan *mobile 1* dan *mobile 2* juga digunakan sebagai kendaraan operasional seluruh kegiatan Divisi Pengamanan.

Berkaitan dengan patroli Asisten Manager Dinas Pengamanan Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011 pada jam 15.00 wita, bahwa :

Wilayah tugas kami paling luas dimana terdapat pos pos yang berada di parimeter perbatasan kampung kampung, sehingga diperlukan penambahan kendaraan patroli baik mobil maupun sepeda motor yang diharapkan bisa menambah unit patroli, unit patroli yang sekarang tidak bisa mencapai target untuk pencapaian patroli setiap 2 jam sekali.

d) Sistem Pelaporan

Dalam pelaksanaan tugas masing masing dinas pengamanan yang berdasarkan sistem waktu giliran (*shift*), sistem pelaporan pelaksanaan tugas apabila terjadi kejadian yang menonjol atau yang memerlukan penanganan lebih lanjut petugas jaga dapat melaporkannya secara langsung melalui HT (*handy talky*) ataupun Telepon dan Handphone (HP) kepada Komandan Jaga dan berlanjut hingga kepada Manager Divisi Pengamanan, Divisi Pengamanan juga membuat laporan buianan yang dibuat setiap akhir bulan yang berisi tentang semua kegiatan dan kejadian yang terjadi sebulan pelaksanaan tugas pengamanan, kemudian secara harian juga mengisi buku mutasi pada pos masing masing. Isi buku mutasi ini adalah serah terima jaga dan kondisi yang ada dalam pelaksanaan tugas dan kegiatan kegiatan yang terjadi di pos tersebut. Kemudian dengan diberlakukannya apel pagi dan apel siang yaitu pada waktu pergantian waktu jaga jam 08.00 wita dan 14.00 wita merupakan



waktu yang digunakan oleh Manager Divisi Pengamanan maupun para Asisten Manager untuk mengecek personel maupun memberikan arahan dan petunjuk dalam bertugas.

### 5.1.5 PENGAWASAN (*CONTROLLING*)

Pengawasan terhadap pelaksanaan tugas personel Divisi Pengamanan dilaksanakan oleh Manager Divisi Pengamanan melalui masing masing Asisten Manager Dinas Pengamanan yaitu Dinas Pemeriksaan/SCP, Dinas Pengamanan Terminal dan Dinas Pengamanan Non Terminal, baik secara langsung terhadap pelaksanaan tugas di lapangan maupun secara tertulis seperti mengecek buku mutasi dan laporan hasil setiap pelaksanaan tugas, dan secara internal perusahaan, Divisi pengamanan juga harus melaporkan setiap kegiatannya kepada General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam bentuk laporan bulanan, kemudian secara eksternal Divisi Pengamanan setiap 6 (enam) bulan sekali mendapat pemeriksaan dan audit dari Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai fungsi pengawasan yang merupakan wakil dari Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan kemudian dari lembaga Internasional yaitu ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sebagai pertanggungjawaban untuk status Bandar Udara Internasional, berkaitan dengan personel dan sarana prasarana keamanan di Bandar Udara. hal ini juga disampaikan Manager Divisi Pengamanan Bapak Musa Mukharim, SH pada saat wawancara tanggal 10 Maret 2011, mengatakan bahwa :

Saya mengecek langsung bersama asisten manager terhadap pelaksanaan tugas dilapangan maupun secara tertulis yaitu mengecek buku mutasi maupun laporan tugas, dan bergantian memberikan arahan setiap apel kepada personil, kami juga melaporkan seluruh kegiatan Divisi Pengamanan setiap bulan kepada General Manager secara tertulis berbentuk laporan bulanan, kemudian setiap 6 bulan kami di audit oleh baik dari pemerintah maupun internasional (ICAO) tentang personil dan sarana prasarana keamanan bandara,

Apabila terjadi pelanggaran terhadap peraturan dan ketertiban pada saat pelaksanaan tugas personel Divisi Pengamanan juga diberikan sanksi melalui proses pemeriksaan dan introgasi yang dilakukan oleh bagian Pemeriksa dan

Penyidik, hal ini seperti disampaikan kepala bagian pemeriksaan dan penyidik Bapak Rustam Tula pada saat wawancara tanggal 3 Maret 2011 jam 15.00 wita mengatakan bahwa :

Sebagai staf pada Divisi pengamanan yang bertugas untuk memeriksa dan mengintrogasi personil yang melakukan pelanggaran peraturan dan ketertiban, sesuai dengan pelanggarannya maka melalui Manager Pengamanan akan memberikan rekomendasi dan hasil pemeriksaan kepada Manager Personalia untuk diberikan sanksi atau hukuman, hukuman terberat yaitu dikeluarkan dan yang ringan diberikan surat peringatan dan membuat pernyataan.

## 5.2 AKSES KONTROL

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang memiliki luas wilayah kawasan sebesar 822,4 ha memiliki 3 (tiga) akses kontrol yang merupakan akses masuk maupun keluar kawasan bandara, yaitu Pos pemeriksaan gerbang bandara baru (*toll gate*), pos 1 atau operasional lama yang berada di bandara lama yang merupakan jalan masuk melewati *taxi way*, *apron* dan *run way* pesawat menuju ke bandara lama dan bandara baru, dan pos 2 atau operasional baru yang merupakan akses masuk menuju SBU Kargo, MATC, *Run Way*, *Taxi Way*, bandara lama hingga ke kantor cabang. Untuk wilayah pos pengamanan parameter yang memiliki pintu bukanlah akses masuk karena harus dalam posisi terkunci dan dijaga oleh personel pengamanan parameter, kemudian untuk akses kontrol pada terminal bandara terdapat 3 (tiga) pos yaitu Pos *check in* domestik dan internasional, pos akses karyawan dan *crew*, dan pos kedatangan domestik dan internasional *landside* Masing masing pos tersebut di jaga oleh personel selama 24 jam dengan sistem *shift*. Berkaitan dengan akses kontrol Asisten Manager Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011 pada jam 15.00 wita, bahwa :

Kendaraan yang masuk akses kontrol Pos 1 dan Pos 2 harus memiliki pass mobil/stiker dan pengendaranya juga harus memiliki pass masuk yang dikeluarkan oleh administrator bandara dan diperiksa secara teliti karena akses itu bisa menuju ke apron pesawat maupun menara tower dan sangat membahayakan.

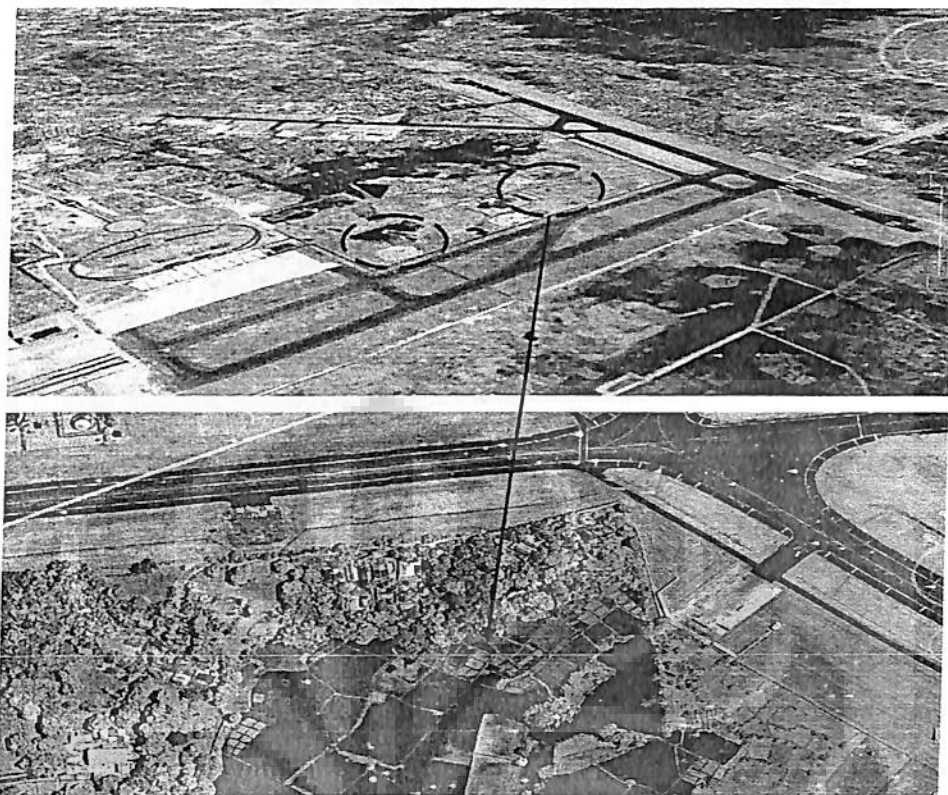
Dari pengamatan peneliti untuk akses kontrol utama terletak pada gerbang (*toll gate*) yang merupakan pintu masuk menuju kawasan bandara yang juga berfungsi

sebagai tempat pemungutan retribusi parkir di kawasan bandara yang tidak tertutup karena hanya menggunakan palang otomatis yang dijaga oleh personel pengamanan dibantu oleh anggota Polsek Kawasan Bandara dan Provost TNI AU, untuk akses kontrol pada Pos 1 dan Pos 2 yang merupakan akses menuju *Apron*, *Taxi way* maupun *Run way* dari bandara lama maupun bandara baru yang menggunakan pintu dan seluruhnya dijaga oleh personel pengamanan bandara, untuk wilayah terminal bandara akses masuk seperti *check in*, *boarding* dan kedatangan menggunakan pintu kaca otomatis yang dijaga oleh personel pengamanan yang dilengkapi alat pemeriksaan.

### **5.2.1 AKSES KONTROL KAMPUNG BADO BADO**

Sengaja peneliti menambahkan judul tersendiri yaitu akses kontrol Kampung Bado Bado karena banyak terjadi kejanggalan pada Kampung ini, Kampung Bado Bado merupakan bagian dari Kelurahan Hasanuddin dan Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, berpenduduk sebanyak 60 kk dalam satu lingkungan RT, posisi kampung ini terletak di dalam kawasan Bandar Udara yaitu berdekatan dengan *Taxi way Charlie* dan *Apron* yang menuju bandara lama, masyarakat yang berada di Kampung Bado Bado menggunakan serta melintas di area *Taxiway Alpha* dan *Charlie* sebagai jalan utama sebagai akses keluar masuk permukiman mereka karena tidak ada akses jalan lain. Saat ini pohon milik penduduk juga banyak yang sering menghalangi pandangan dari tower ke arah *Taxiway Charlie* dan *Apron*, Selain hal tersebut kegiatan penduduk juga sering melakukan pembakaran jerami di kawasan yang berbatasan langsung dengan Bandar Udara sehingga asap yang timbul kadang terbawa angin ke area landasan sehingga mempengaruhi jarak pandang pilot saat *take-off* maupun *landing*.

Divisi Pengamanan menempatkan pos penjagaan tanpa pintu pada Kampung Bado Bado yang disebut Pos Bado Bado yang dijaga oleh personel pengamanan Bandar Udara untuk mengawasi aktivitas masyarakat dan akses keluar masuk masyarakat Kampung Bado Bado.



Gambar 5.2 : Lokasi Perkampungan Penduduk Kampung Bado Bado  
 Sumber : Data Operasional Bandara Internasional Sultan Hasanuddin 2010

Peneliti mewawancarai penduduk Kampung Bado Bado, Bapak Anwar umur 40 tahun pada tanggal 12 Maret 2011 jam 14.00 wita, mengatakan bahwa :

Saya lahir dan besar di kampung ini, sekarang warga disini semakin bertambah, sehari hari kami melewati jalan tempat pesawat mendarat dan melintas, kami sudah terbiasa bahkan anak anak kami, pergi dan pulang sekolah jalan kaki juga melewati jalan itu karena tidak ada jalan lain yang bisa kami lewati.

Kampung Bado Bado merupakan daerah yang merupakan ancaman terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan peneliti menanyakan kepada General Manager PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Bapak Ir. Rachman Syafrie, MM pada saat wawancara tanggal 16 Maret 2011 jam 10.00 wita, mengatakan bahwa :

Saya baru menjabat selama 4 bulan disini belum mengetahui masalah ini secara jelas namun menurut Manager Personalia dan Umum bahwa masalah ini masih diupayakan bersama Pemda Maros untuk pembebasan lahan maupun solusi yang terbaik bagi kepentingan umum dan masyarakat kampung Bado Bado itu sendiri, sampai sekarang belum ada kesepakatan.



Gambar 5.3 :Pos Penjagaan Kampung Bado Bado  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin



Gambar 5.4 : Aktivitas warga Kampung Bado Bado  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin



Gambar 5.5 : Akses kontrol warga Kampung Bado Bado  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Berkaitan dengan pengamanan terhadap aktivitas warga Kampung Bado Bado Asisten Manager Non Terminal Bapak H. Laode Sabadji, SE pada saat wawancara tanggal 2 Maret 2011 pada jam 15.00 wita, mengatakan bahwa :

Ada Pos penjagaan di Kampung Bado Bado dan dipasang *traffic light* untuk melintasi *taxi way charlie* dan *apron* agar warga berhati hati dan tidak melintas ketika ada pesawat dengan kode warna lampu merah dan hijau, pada pos 1 operasional bandara lama yang merupakan akses kontrol keluar masuk masyarakat Kampung Bado Bado, petugas jaga sangat hati hati terhadap masyarakat yang menuju ke kampung Bado Bado.

### 5.3 PARIMETER

Parimeter merupakan perlindungan yang merupakan baris pertama dari pertahanan melawan pihak yang tidak berkepentingan dan baris terakhir dari pertahanan melawan pihak yang tidak berkepentingan keluar dan masuk dengan tidak sah. Dari pengamatan peneliti pengamanan parimeter yang dilakukan pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yaitu dengan pagar beton setinggi 2,4 meter yang mengelilingi seluruh wilayah kawasan bandara dan untuk wilayah yang berbatasan dengan perkampungan masyarakat sekitar bandara ditempatkan pos penjagaan dengan pintu yang terbuat dari besi BRC yang selalu dalam keadaan terkunci dan dijaga oleh personel pengamanan yang diangkat dari masyarakat sekitar perkampungan parimeter untuk memudahkan pelaksanaan tugas dan kordinasi dengan masyarakat setempat, pembangunan parimeter pengamanan yang berbentuk pagar ada yang berdekatan langsung dengan rumah penduduk sekitar kawasan bandara sehingga sering terlihat aktifitas masyarakat seperti menjemur pakaian dan masuk tanpa ijin dengan merusak pagar.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan Tata Tertib Bandar Udara, pengelola Bandar Udara membagi wilayah pengamanan menjadi :

#### a. Daerah umum (*Public Area*)

Wilayah bandara yang dapat dipergunakan untuk masyarakat umum, area ini berada di beranda atau di bagian depan bangunan termasuk bagian luar gedung terminal, fasilitas atau pelayanan yang tersedia di area ini antara lain

tempat penjualan tiket penerbangan, lapangan parkir kendaraan, kantin, tempat untuk ibadah, toilet umum dan lain-lain

b. Daerah terbatas (*Restricted Public Area*)

Wilayah bandara yang dapat dipergunakan untuk umum secara terbatas. Wilayah ini berada di gedung terminal dan dimanfaatkan untuk pelayanan penumpang yang akan berangkat maupun kedatangan. Selain penumpang dan calon penumpang, yang lain tidak diizinkan memasuki ruangan ini, kecuali petugas bandar udara yang memiliki pass bandara atau yang telah mendapat izin khusus dari Administrator Bandara. Pelayanan yang tersedia di area ini antara lain *Check In Counter*, Bank atau tempat penukaran uang, toko cinderamata, toko bebas pajak (*Duty free shop*),

c. Daerah bukan umum (*Non Public Area*)

Wilayah bandara yang tidak dapat dimasuki oleh masyarakat umum, kecuali penumpang yang akan memasuki pesawat (*boarding*), daerah ini dibutuhkan tingkat pengamanan yang tertinggi, diantaranya adalah : *Air Traffic Control* (ATC) tower (menara pengawas lalu lintas udara), *Boarding lounge* (ruang tunggu penumpang), *Cargo building* (gudang kargo), Depot Stasiun Pengisian Bahan bakar Pelabuhan Udara (SPBPU) Pertamina, *Main Power Station* (Gardu listrik dan generator), *Platform* dan daerah sisi udara, *Radar Head Building* (Gedung Radar) dan Ruang VIP.

Untuk bentuk bentuk parameter pengamanan yang dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dijelaskan sebagai berikut :

### 5.3.1 PENGHALANG FISIK (BARIER)

Menurut Robert D. Mc.Crie ( 2001) *barriers may be constructed to further the protected area. For example, a body of water or difficult to penetrate shrubs bay provide psychological and distancedeterrents. Manufactured fences also provide an important barrier for psychological security*, yang terjemahannya adalah bahwa halangan yang dibangun untuk wilayah yang dilindungi. Sebagai contoh adalah suatu sungai, kolam dan semak belukar yang sulit ditembus yang dapat membuat efek psikologis sebagai penghalang jarak.

Penghalang Fisik (*Barrier*) adalah halangan yang dibangun untuk wilayah yang dilindungi. Sebagai contoh adalah suatu kolam atau semak belukar yang sulit ditembus yang dapat membuat efek psikologis dan penghalang jarak. Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak terdapat bentuk penghalang fisik (*Barier*) dalam bentuk apapun di kawasan pengamanan perimeter yang berbatasan dengan pemukiman masyarakat sekitar Bandar Udara, bahkan pagar perimeter berbatasan langsung dengan rumah penduduk, hal ini juga dinyatakan oleh Manager Divisi Pengamanan Bapak Musa Mukharim, SH pada saat wawancara tanggal 10 Maret 2011 jam 11.00 wita, mengatakan bahwa :

Selama 4 bulan saya menjabat memang belum ada perbaikan sarana prasarana pengamanan seperti pembuatan penghalang fisik antara pagar perimeter dengan kawasan pemukiman warga karena itu memerlukan biaya yang besar dan melibatkan semua pihak, namun ini akan kami bahas dengan GM untuk kedepannya.

### **5.3.2 PAGAR (*FENCES*)**

Pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menggunakan pagar dengan ketinggian 2,4 m dengan bahan beton setinggi 2 m dan tambahan lilitan kawat berduri setinggi 40 cm yang berada di sepanjang wilayah perimeter dan untuk wilayah perimeter yang berbatasan dengan masing masing kampung yang ada di sekitar kawasan bandara yaitu Pos VOR 21 kampung Macopa, Kampung Makareang 1, Kampung Makareang 2, Kampung Pao Pao dan Dusun Bugis dibuatkan pagar yang dijadikan akses keluar/masuk dan jalur patroli pengamanan perimeter dengan pagar berjenis BRC dengan ketinggian 2,4 m serta dijaga tetap oleh personel pengamanan perimeter yang diangkat dari masyarakat perkampungan sekitar perimeter untuk memudahkan kordinasi dan pengamanan terhadap masyarakat sekitar.

Pagar pengamanan perimeter yang berada di dekat perkampungan masyarakat banyak yang di rusak dijadikan akses masuk secara ilegal ke dalam kawasan bandara, hal ini juga sesuai pernyataan Komandan Jaga non terminal Bapak



Hendra A Magga pada saat wawancara tanggal 4 Maret 2011 pada jam 15.00 wita mengatakan :

Beberapa pagar yang dekat dengan perkampungan penduduk dirusak untuk mereka masuk ke kawasan secara diam diam, namun kami selalu patroli ke tempat tempat tersebut, yang jadi kendala pada sekitar parimeter yang melewati run way 13 ada lahan bandara yang ditanami padi oleh masyarakat sekitar parimeter sehingga perlu pengawasan yang lebih.



Gambar 5.4 : pagar yang dirusak masyarakat  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin



Gambar 5.6 : aktifitas masyarakat di sekitar pagar parimeter  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin



Gambar 5.7 : Masyarakat yang menjemur padi  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

### 5.3.3 KUNCI (*LOCK*)

Pada umumnya akses kontrol yang berada pada pengamanan parimeter yang berbatasan dengan kampung yang berada disekitar bandara pada pintunya diberikan kunci berupa rantai dan gembok berukuran sedang, yang selalu dalam keadaan terkunci, kecuali akses kontrol pada Kampung Bado bado tidak dibuatkan pagar dan kunci karena digunakan sebagai akses keluar dan masuk masyarakat yang berada di kampung tersebut.

### 5.3.4 PENERANGAN (*LIGHTING*)

Lampu penerangan atau *lighting* sangat menunjang bagi pelaksanaan tugas pengamanan, dengan adanya lampu penerangan dapat membantu tenaga pengamanan melakukan pengawasan secara visual pada kawasan bandara. Dari pengamatan peneliti untuk kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin untuk wilayah terminal yaitu gedung terminal dan sekitar kawasan non terminal yaitu *apron*, *taxi way* dan *run way* serta kawasan parkir semua sudah terpenuhi untuk kebutuhan penerangan, namun untuk wilayah non terminal khususnya wilayah parimeter yang berbatasan dengan perkampungan ada beberapa yang masih belum dilengkapi lampu penerangan sehingga gelap pada saat malam hari.

### 5.3.5 POS JAGA (*GUARD TOWER*)

Pos penjagaan digunakan untuk mengawasi wilayah pemeriksaan orang dan barang pada akses keluar masuk terminal, wilayah terminal maupun non terminal yang dijaga oleh petugas sekuriti dengan dilengkapi alat pemeriksaan, alat komunikasi dan buku mutasi yang mencatat segala kajadian yang terjadi di wilayah pos penjagaan tersebut. Sesuai dengan pengamatan peneliti dan data divisi keamanan yang tercantum pada Laporan Bulanan Divisi Keamanan bulan Februari 2011 yaitu jumlah pos penjagaan pada wilayah SCP (*Screening Check Point*) atau pemeriksaan orang dan barang yang masuk terminal dan *boarding* pesawat sebanyak 9 (sembilan) pos pemeriksaan, wilayah terminal sebanyak 33

(tiga puluh tiga) pos yang berada di dalam terminal bandara dan untuk wilayah non terminal sebanyak 31 (tiga puluh satu) pos penjagaan yang terletak di sekitar parameter dan akses kontrol baik yang berada di *Toll gate* hingga ke wilayah parameter yang berbatasan dengan lingkungan perkampungan yang ada di sekitar Bandar Udara. Pada dinas non terminal dengan pos pengamanan dengan jumlah personel yang belum mencukupi sehingga baru 16 (enam belas) pos yang dijaga oleh petugas pengamanan. Komandan Jaga Non Terminal bapak Hendra A Magga pada saat wawancara tanggal 4 Maret 2011 pada jam 15.00 wita mengatakan :

Non terminal wilayahnya sangat luas sehingga pos pos yang ada di parameter berdekatan dengan perkampungan sering kecolongan masyarakat yang masuk dengan merusak pagar parameter untuk menanam padi maupun kegiatan lainnya, pos pos yang dijaga sementara hanya 16 pos tetap selain itu kami patroli ke pos pos yang tidak dijaga.

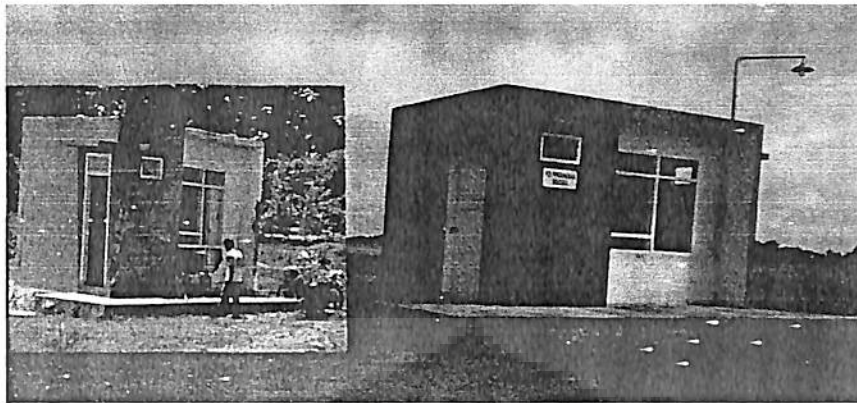
Dari pengamatan peneliti beberapa pos penjagaan gedung terminal tidak dijaga, dan untuk wilayah non terminal beberapa pos kosong, termasuk pos perimeter pengamanan kawasan Bandar Udara yang tidak dijaga dan ada yang dirusak.



Gambar 5.8 :Pintu gerbang utama (Toll gate) masuk Bandar Udara  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin



Gambar 5.7 : Gerbang pemeriksaan masuk gedung terminal  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin



Gambar 5.8 : Pos penjagaan yang tidak dijaga dan yang dirusak  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

#### 5.4 ALAT KOMUNIKASI

Alat komunikasi yang dimiliki Divisi Pengamanan dari data bagian *quality control* yang terdapat di Laporan Bulanan Divisi Pengamanan periode bulan Februari 2011, alat komunikasi yang ada seperti *Handy Talky* (HT) sebanyak 18 (delapan belas) unit dan 2 (unit) telepon pada posko terminal dan kantor divisi pengamanan bandara. Untuk pemegang *Handy Talky* (HT) diberikan kepada Manager Sekuriti, Asman SCP, Asman Terminal, Asman Non Terminal, Staf *Quality Control*, Staf Korlat, Komandan Jaga Terminal, Komandan Jaga Non Terminal, Komandan regu terminal, komandan regu non terminal, koordinator TMA, Mobil patroli 1, Mobil patroli 2, Pos operasional 1, Pos operasional 2, *Basement*, Terminal lama dan Pos *run way* 03. Dari pengamatan peneliti untuk HT yang berada pada pos pos penjagaan dan mobil patroli diserahkan terimakan setiap pergantian jaga.

#### 5.5 CCTV (CLOSE CIRCUIT TELEVISION)

Dari hasil pengamatan peneliti dan data peralatan divisi pengamanan untuk kamera CCTV yang berada di terminal dan non terminal bandara sebanyak 74 (tujuh puluh empat) unit kamera CCTV, yang penempatannya berada di wilayah terminal diantaranya yaitu *Check in hall*, *ATM center*, *Boarding Lounge* dan *Lobby Arrival* dan wilayah non terminal diantaranya ditempatkan pada parkir, *ground handling* dan wilayah parameter pengamanan, kemudian 4 (unit) TV

monitor CCTV dan 1 (satu) unit komputer CCTV kontrol yang terletak pada ruangan kontrol CCTV, semua dalam keadaan berfungsi dengan baik namun untuk petugas yang jaga ruangan kontrol CCTV yang seharusnya sesuai dengan data personel yang bertugas sebanyak 2 (dua) personel, namun di ruang kontrol sering tidak ada petugas yang jaga dan ruangan kontrol CCTV selalu dalam keadaan terkunci.

Dari wawancara peneliti kepada personel yang bertanggung jawab CCTV, Bapak Kornelius pada tanggal 2 Maret 2011 jam 11.00 wita mengatakan bahwa :

74 unit kamera CCTV yang ada sudah memadai untuk memantau seluruh kawasan, namun karena personel yang kurang, saya hanya sendiri bertugas di ruang kontrol dan saya juga dibebani tugas lain selain mengontrol cctv sehingga ruangan kontrol sering tidak dijaga dan dikunci.

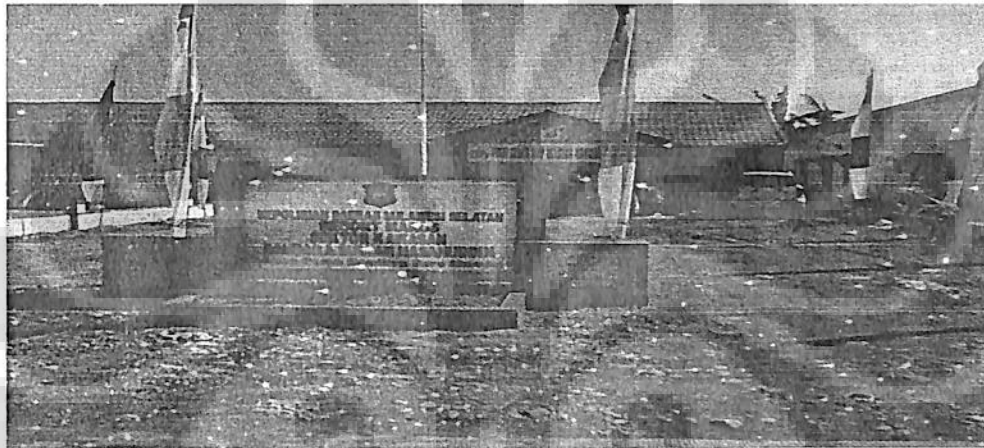


Gambar 5.9 : Penempatan kamera CCTV dan ruang kontrol CCTV  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

## **5.6 PERAN POLSEK KAWASAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN DALAM PENGAMANAN BANDARA**

Kepolisian Sektor Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar adalah perpanjangan tangan dari Kepolisian Resor Maros, yang ikut andil dan bertanggung jawab dalam penciptaan rasa aman dan keamanan kawasan bandara, hal itu dikarenakan kawasan bandara yang berada di wilayah hukum

bandara, hal itu dikarenakan kawasan bandara yang berada di wilayah hukum Polsek Kawasan Bandara sehingga apabila terjadi tindak pidana dan gangguan keamanan sesuai tingkatannya merupakan tanggung jawab Polsek Kawasan Bandara. Jumlah personel sebanyak 26 (dua puluh enam) orang dipimpin oleh seorang Kapolsek berpangkat IPTU (Inspektur Satu) yang dibantu oleh 2 (dua) orang Kepala Urusan dan 4 (empat) orang Kepala Unit dan 18 (delapan belas) orang Bintara anggota Polsek yang dibagi dalam tugas Seksi Umum, Provost, Intelijen, Reserse Kriminal dan Sentra Pelayanan Kepolisian (SPK).



Gambar 5.10 : Polsek Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin  
Sumber : Data primer Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

Dari data Tindak pidana Polsek Kawasan Bandara yang diproses sampai ke pengadilan yang terjadi selama tahun 2010 sebanyak 15 kasus yang terdiri dari 7 (tujuh) kasus pencurian, 5 (lima) kasus penganiayaan, 2 (dua) kasus penipuan, dan 1 (satu) kasus penggelapan. Sedangkan untuk laporan kejadian terhadap gangguan keamanan dan ketertiban seperti demo sepanjang 2010 sebanyak 6 (enam) kasus, sesuai dengan pernyataan Kapolsek Kawasan Bandara Bapak Iptu Sulaiman, S.Sos pada saat wawancara tanggal 25 Februari 2011 jam 14.00 wita mengatakan bahwa :

Tahun 2010 yang lalu penanganan perkara pidana kami sebanyak 15 perkara dan semuanya sudah putusan pengadilan yaitu 7 kasus pencurian, 5 kasus penganiayaan, 2 kasus penipuan, 1 kasus penggelapan, sedangkan kasus kasus ringan lain ada juga yang kami selesaikan secara kekeluargaan, untuk demo tahun kemaren 6 kali, untuk tahun 2011 berjalan ini ada beberapa kasus dan demo berkaitan ketidak puasan masyarakat kepada PT. Angkasa Pura I sudah 4 kali di kantor cabang PT. Angkasa Pura.

Untuk pelaksanaan pengamanan di bandara pihak Polres Maros menganggap kurangnya koordinasi dari pihak PT. Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, seperti yang disampaikan Kapolres Maros Bapak Akbp Ferdinan Pasaribu, SIK,SH,MH pada saat wawancara tanggal 23 Maret 2011 jam 11.00 wita, mengatakan bahwa :

Untuk masalah pengamanan bandara yang merupakan obyek vital nasional, PT. Angkasa Pura I disini Kurang berkoordinasi dengan pihak kami bahkan hanya datang ketika ada masalah saja, yang seharusnya kami adalah patner kerja mereka, selama ini Administrator bandaralah yang lebih banyak berkoordinasi bahkan meminjamkan kami lahan dan gedung yang dibangun kantor Polsek sekarang.

Hal diatas dibenarkan juga dengan pernyataan Kapolsek Kawasan Bandara Bapak Iptu Sulaiman, S.Sos pada saat wawancara tanggal 25 Februari 2011 jam 14.00 wita mengtakan bahwa :

Pihak PT. Angkasa Pura I kurang mendukung kami, untuk kelancaran tugas pengamanan di bandara kami tidak diberikan tempat sebagai kantor ataupun posko di daerah terminal, untung pihak Administrator yang meminjamkankan tempat walaupun berada di luar Bandara, yang kami jadikan kantor Polsek untuk memudahkan pelayanan kepada masyarakat dan kecepatsegeraan mendatangi tkp di bandara, kami berusaha selalu aktif membantu pengamanan di bandara dengan menempatkan personel yang secara shift/piket di bandara, namun pihak angkasa pura sering tidak melibatkan.

Peneliti mewawancarai beberapa anggota polsek sebagian besar dari mereka juga mengatakan hal yang sama yaitu sulit untuk berkoordinasi dengan pihak Angkasa Pura, untuk penempatan personel di Polsek Kawasan Bandara peneliti mewawancarai Kabag SDM Polres Maros Bapak Kompol Supardi pada tanggal 21 Maret 2011 jam 11.00 wita pada saat melaksanakan kegiatan supervisi mengatakan bahwa :

Dengan pertimbangan diresmikannya kantor Polsek Kawasan Bandara dan mengingat akan ada peningkatan tipe Polsek menjadi Rural sehingga akan kami tambah personilnya, sementara ini untuk yang bertugas disini ditunjuk mereka yang pernah tugas di Pospol Bandara sebelumnya, dan disini belum ada yang pernah mengikuti pelatihan atau pendidikan khusus bagi polri yang bertugas di bandara.

Peneliti mendapatkan data dari Mabes Polri bahwa ada pendidikan dan pelatihan yang diberikan kepada anggota Polri yang berdinas di kawasan Bandar Udara

yang bertujuan untuk memudahkan kordinasi dan terjadi kesepahaman dalam melaksanakan tugas di Bandar Udara, sehingga Polri diharapkan akan memiliki kemampuan yang sama dengan Departemen Perhubungan Udara dan Angkasa Pura Indonesia yang akan menghilangkan adanya alasan bahwa ketidak beradaan POLRI di dalam Bandar Udara karena ketidakmampuannya, sedangkan salah satu persyaratan Bandar Udara Internasional antara lain dipersyaratkan wajib hukumnya keberadaan polisi didalam Bandar Udara sebagai *Leader* pengamanan Bandar Udara dalam menangani berbagai kasus pelanggaran hukum dan tindak pidana seperti penanggulangan Terorisme, *Trafficking in Persone*, Narkoba maupun kejahatan lainnya.

Untuk meningkatkan kemampuan POLRI khususnya dibidang pengamanan Bandar Udara Internasional, diperlukan pendidikan dan pelatihan pengamanan Bandar Udara Internasional kepada personel POLRI yang bertugas di Bandar Udara, dasarnya yaitu Surat Deputi SDM Polri No.Pol : R/332/X/2006/Sde.SDM tanggal 18 Oktober 2006 tentang Laporan Hasil Koordinasi Perintisan Pendidikan Pengamanan Bandara Internasional di Indonesia dan Perjanjian antara POLRI dan Kedutaan Besar Kerajaan Belanda di Jakarta tentang Pelaksanaan Pelatihan Pengamanan Bandar Udara Internasional tanggal 22 November 2005, yaitu pendidikan pelatihan pengamanan bandara internasional *Aviation Security* dan *Airport Security* pedidikan ini terdiri dari 3 (tiga) tahap yaitu Spesialis level 1 dan level 2 kemudian dilanjutkan Supervisor, dengan instruktur dari PT. Angkasa Pura Schiphol International, pelaksanaan pelatihannya di Jakarta Center Law Enforcement Cooperation (JCLEC) Akademi Kepolisian Semarang dan *School Aviation Koninklikje Marechaussee (KMAR)* Amsterdam Belanda.

Berkaitan dengan kordinasi pengamanan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin peneliti mewawancarai beberapa pihak dari PT. Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, informan yang ditulis bukan nama sebenarnya, hal ini dilakukan untuk menghormati para informan yang telah memberikan informasi, selain itu juga untuk menjaga kepentingan masing masing pihak.



Beberapa wawancara yaitu, wawancara kepada pihak manajemen kepada "A" pada tanggal 22 Februari 2011 jam 14.00, bahwa:

Polri selalu menganggap Personel pengamanan bandara sama dengan satpam biasa sehingga wajib mengikuti pelatihan satpam Polri, personel pengamanan bandara merupakan Aviation Security yang berbeda dengan satpam biasa baik kemampuan dan keterampilan yang harus dimiliki, sehingga disyaratkan wajib diberikan pendidikan khusus yang berlisensi dari Dirjen perhubungan Udara untuk dapat menjadi tenaga pengamanan.

Wawancara kepada pihak Divisi Pengamanan kepada "B" pada tanggal 10 Maret 2011 jam 11.00 wita, mengatakan bahwa :

Seharusnya pihak Polri memberikan contoh yang baik terhadap pelaksanaan dan ketertiban pengamanan bandara bukan sebaliknya, sering terjadi pelanggaran ketentuan seperti aturan masuk terminal tidak boleh membawa senjata atau memasukkan orang yang tanpa tiket atau pass bandara malah itu yang dilakukan dan pernah sampai terjadi perselisihan karena itu dilapangan.

Wawancara kepada pihak Divisi Pengamanan kepada "C" tanggal 2 Maret 2011 jam 15.00 wita mengatakan bahwa :

beberapa kali terjadi selisih paham dengan pihak Polri tentang pelanggaran akses masuk bandara, terutama pada saat mengantar para pejabat di lingkungannya.

Wawancara kepada pihak divisi Pengamanan kepada "D" tanggal 17 Maret 2011 jam 15.00 wita, mengatakan bahwa :

Seharusnya Polri yang bertugas di bandara dia lebih mengerti akan aturan yang berlaku agar dapat membantu pelaksanaan tugas kami, mungkin Polri juga perlu mendapat pengetahuan tentang aturan penerbangan sipil internasional dan aturan lain yang berkaitan dengan bandara supaya dapat memahami tugas yang sebenarnya.

Peneliti memasukkan data wawancara yang menunjukkan keadaan kurang harmonisnya hubungan antara pihak Polri dalam hal ini Polres Maros dan Polsek Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dengan Divisi Pengamanan Bandara adalah untuk menggambarkan situasi yang terjadi dan berharap dapat diperbaiki guna terciptanya situasi yang aman, tertib dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

## **BAB 6**

### **ANALISA DAN PEMBAHASAN**

#### **6.1. PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN**

Permasalahan utama dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagai pengelola Bandar Udara, masih adanya ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan seperti yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya yaitu terdapat ancaman seperti masuk area kawasan Bandar Udara tanpa ijin, gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat seperti pencurian, penipuan, penggelapan maupun pengrusakan sarana prasarana (alat) keamanan Bandar Udara seperti pagar dan pos jaga, demo masyarakat sekitar kawasan Bandar Udara dan adanya perkampungan masyarakat yaitu Kampung Bado Bado di dalam kawasan Bandar Udara yang tidak memiliki akses jalan selain melewati *Taxi Way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat.

Selanjutnya apabila diteliti dengan seksama, ternyata didapati banyak kelemahan dalam bidang sekuriti fisik. Kelemahan kelemahan inilah yang menjadikan atau menciptakan banyak kesempatan bagi ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan.

##### **6.1.1 ANALISA TEORI MANAJEMEN MENURUT GEORGE R TERRY**

Peneliti akan membahas dan menganalisa menggunakan teori manajemen Menurut George R. Terry (1986) mengatakan bahwa Manajemen merupakan proses yang khas, yang terdiri dari tindakan-tindakan berupa perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan dan pengawasan, yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya. Proses tersebut diuraikan sebagai berikut :

a. *Perencanaan (Planning)*

Dalam membuat suatu perencanaan peran Manajer Divisi Keamanan/ Sekuriti sangat penting untuk memikirkan dengan matang terlebih dahulu sasaran dan tindakan mereka yang berdasarkan kepada beberapa metode, rencana, atau logika dan bukan berdasarkan perasaan, peran suatu rencana yaitu mengarahkan tujuan organisasi dan menetapkan prosedur terbaik untuk mencapainya. Pembagian personel Divisi Keamanan yang berjumlah 323 orang menjadi 3 dinas yaitu Dinas Pemeriksaan Orang dan Barang / Screening Check Point (SCP), Dinas Pengamanan terminal dan Dinas Pengamanan Non Terminal yang masing masing dinas dibagi menjadi 4 regu dan 5 shift, sistem administrasi yang diwujudkan dalam pengisian buku mutasi, serta sarana prasarana (alat) pengamanan masuk ke dalam fungsi perencanaan ini.

Dari jumlah personel sekuriti yang ada saat ini dirasakan masih kurang mencukupi jumlahnya dibandingkan dengan luas areal yang harus diamankan, sehingga banyak pos pengamanan yang tidak dijaga oleh petugas sekuriti, pemasangan kamera CCTV yang diharapkan dapat menutupi kekurangan personel sekuriti ternyata tidak diimbangi dengan ketersediaan personel yang mengawasi ruang kontrol CCTV sehingga ruangan ini selalu terkunci tidak dijaga. Pelaksanaan patroli yang tidak berjalan sesuai jadwal karena keterbatasan kendaraan mobil dan tidak adanya kendaraan roda dua untuk pelaksanaan patroli, dalam hal sistem penjagaan pos pintu masuk (akses kontrol) orang maupun barang khususnya pada pos 1 bandara lama yang dijadikan akses kontrol bagi pemukiman warga Kampung Bado Bado belum dilaksanakan secara maksimal, personel sekuriti yang ada di pos penjagaan dalam melaksanakan tugas hanya sekedar melihat, dan mengamati orang dan barang yang masuk ke dalam kawasan Bandar Udara.

b. *Pengorganisasian (Organizing)*

Pengorganisasian adalah proses mengatur dan mengalokasikan pekerjaan, wewenang dan sumber daya diantara anggota organisasi, sehingga mereka

dapat mencapai sasaran organisasi secara efektif dan efisien. Pembagian pekerjaan merupakan pemecahan suatu tugas kerja, sehingga setiap orang dalam organisasi bertanggung jawab atas pelaksanaan kegiatan yang dikerjakannya. Secara struktur PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah mengatur organisasi yang jelas Sesuai Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : SKEP.67/ OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin, namun untuk kebutuhan organisasi masih perlu penambahan personel sekuriti mengingat wilayah kawasan Bandar Udara yang sangat luas yaitu 822,4 Ha sehingga beberapa pos pengamanan belum dijaga dan dirusak masyarakat. Selain itu terdapat 49 personel sekuriti yang belum pernah mengikuti pelatihan *Aviation Security (Avsec)*, pelatihan Satpam Polri yang menjadi persyaratan mutlak dalam bertugas.

c. Menggerakkan (*Actuating*)

PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menggerakkan personel sekuriti untuk melaksanakan tugasnya melalui pembagian tugas yaitu *Job Description* atau uraian pekerjaan pada masing masing jabatan mulai dari Manager Sekuriti sampai ke Asisten Pelaksana Sekuriti Non Terminal Bandar Udara, namun untuk pelaksanaan tugas pada bagian atau pos pengamanan belum dibuatkan *Standart Operation Procedure (SOP)* yang disahkan resmi oleh General Manager PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sehingga dapat dijadikan pedoman dan dipertanggung jawabkan pelaksanaannya.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Dalam hal pengawasan Manager harus memastikan bahwa tindakan dan pekerjaan para anggota organisasi benar benar membawa organisasi kearah tujuan yang telah ditetapkan, dan tetap berjalan pada jalur yang benar dengan tidak membiarkan terlalu jauh menyimpang dari tujuannya. Pengawasan dilakukan oleh Manager Sekuriti dibantu oleh para Asisten

Manager Dinas Pengamanan yaitu dengan pemberian arahan dalam pelaksanaan tugas pada waktu apel pagi dan siang sebelum pelaksanaan tugas yang dilanjutkan dengan serah terima tugas jaga shift, Manager menggunakan alat komunikasi yaitu HT (*Handy Talky*) untuk mengecek personelnnya dan melakukan pengamatan langsung, apabila terdapat pelanggaran terhadap kedisiplinan tugas manager dapat mengusulkan sanksi hingga pemecatan kepada General Manager melalui mekanisme pemeriksaan dan penyelidikan. Divisi Keamanan/Sekuriti juga setiap bulan memberikan laporan pelaksanaan tugas secara keseluruhan kepada General Manager berbentuk laporan bulanan, dan setiap 6 bulan mendapat pemeriksaan (Supervisi) dari Administrator bandara yang merupakan wakil pemerintah dalam fungsi pengawasan, tentang seluruh kegiatan pengamanan dan sarana prasarana (alat) keamanan perusahaan.

### 6.1.2 ANALISA KONSEP SEKURITI FISIK

Menurut Fay dalam McCrie (2001), *Physical security is that part of concerned with physical measures designed to safeguard people, to prevent unauthorized access to equipment, facilities, materials, and documents, and to safeguard them against to damage and lost. The term encompasses measures relating to the effective and economic use of a facility's full resources to meet anticipated and actual security threats. Concerns of physical security planners include design, selection, purchase, installation, and use of physical barriers, locks, safes, and vault, lighting, alarm, CCTV, electronic surveylance, access control, and integrated electronic system. The term of physical security includes physical barriers, mechanical devices, and electronic measures. Typically, system involve a combination of two or more distinct measures to protect people, physical assets, and intellectual property.*

Terjemahan sekuriti fisik adalah bagian dari sekuriti dengan ukuran fisik yang didesain untuk menjaga orang-orang, mencegah akses yang tidak sah ke peralatan, fasilitas, material, dan dokumen-dokumen, dan untuk melindungi mereka dari kerusakan dan kerugian. Istilah ukuran yang berkenaan dengan penggunaan yang

ekonomis dan efektif dari suatu sumber daya fasilitas dari ancaman-ancaman keamanan. Perhatian dari perencana sekuriti fisik meliputi desain, pemilihan, pembelian, instalasi dan penggunaan penghalang fisik, kunci, penyelamatan, penerangan, *alarm*, CCTV, pengawasan elektronik, kontrol akses dan sistem elektronik yang terintegrasi. Istilah keamanan fisik meliputi penghalang fisik, alat alat mekanik, dan pengukuran elektronik. Secara khas, sistem melibatkan suatu kombinasi dari dua atau lebih ukuran yang berbeda untuk melindungi orang-orang, aset fisik, dan kekayaan intelektual.

Menurut Djamin (2008), *Physical security* mencakup langkah-langkah pengamanan pencegahan ancaman dari luar dan dari dalam organisasi seperti pintu gerbang, pagar, tempat parkir, pengaturan penerangan, jendela, pintu-pintu, kunci-kunci, atap dan dinding, alarm serta jumlah dan klasifikasi satpam yang diperlukan, sementara menurut Rockley dan Hill (1981) *physical security has three aims, prevention, deterrence and detection* yang terjemahannya bahwa terdapat tiga tujuan dari sekuriti fisik yaitu pencegahan, penangkalan dan deteksi.

#### a. AKSES KONTROL

Akses kontrol yang ada pada perusahaan dalam Teori Upaya Pencegahan Kejahatan Situasional Clarke merupakan tahap mempersulit upaya (*increase the effort*) dengan langkah mengendalikan akses ke dalam fasilitas (*control access to facilities*), sedangkan bila ditinjau dan sekuriti fisik akses kontrol juga merupakan salah satu bentuk pengamanan fisik. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang memiliki luas wilayah kawasan sebesar 822,4 ha memiliki 3 (tiga) akses kontrol yang merupakan akses masuk maupun keluar kawasan bandara, yaitu Pos pemeriksaan gerbang bandara baru (*Toll gate*), pos 1 atau operasional lama yang berada di bandara lama yang merupakan jalan masuk melewati *taxi way*, *apron* dan *run way* pesawat menuju ke bandara lama dan bandara baru, dan pos 2 atau operasional baru yang merupakan akses masuk menuju SBU Kargo, MATC, *Run Way*, *Taxi Way*, bandara lama hingga ke kantor cabang. Ketiga akses kontrol tersebut selama 24 jam selalu dijaga oleh personel

sekuriti, untuk gerbang toll bandara baru (Toll gate) yang merupakan gerbang utama dan tempat pengambilan karcis parkir tidak dilakukan pemeriksaan terhadap orang dan barang yang masuk kawasan Bandar Udara dikarenakan didalam terminal terdapat pos pemeriksaan (Screening check point) pemeriksaan orang dan barang yang akan masuk ke gedung terminal Bandar Udara. Akses kontrol pada pos 1 operasional lama merupakan tempat yang paling rawan karena selain sebagai akses keluar masuk operasional Bandara juga dijadikan akses keluar masuk bagi pemukiman masyarakat Kampung Bado Bado yang berada di dalam kawasan Bandar Udara, personel yang jaga tidak melakukan pemeriksaan terhadap orang atau barang yang menuju Kampung Bado Bado ini

#### **b. PENGHALANG FISIK (*BARIER*)**

Penghalang Fisik (*Barrier*) yang ada seharusnya mengitari kawasan pengamanan yang memberikan jarak antara pagar parameter pengamanan dengan lingkungan di sekitarnya, dalam teori upaya pencegahan kejahatan situasional Clarke merupakan tahap mempersulit upaya (*Increase the effort*) dengan langkah mengendalikan akses ke dalam fasilitas (*Control access to facilities*). Tidak terdapat Penghalang Fisik (*Barrier*) pada Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sehingga beberapa tempat terlihat pagar parameter langsung berbatasan dengan perumahan masyarakat sekitara Bandar Udara.

Penghalang Fisik (*Barrier*) adalah halangan yang dibangun untuk wilayah yang dilindungi. Sebagai contoh adalah suatu kolam atau seinak belukar yang sulit ditembus yang dapat membuat efek psikologis dan penghalang jarak. Peneliti berpendapat bahwa dengan tidak terdapatnya penghalang fisik (*Barrier*) di kawasan tersebut tidak dapat menghambat pelaku kejahatan dan pihak-pihak yang tidak berkepentingan/berniat jahat mengurungkan niat mereka untuk memasuki kawasan Bandar Udara, sehingga tetap potensial terhadap ancaman masuk tanpa ijin dan yang lebih rawan lagi ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan.

### c. PAGAR (*FENCES*)

Pagar (*Fences*) yang ada mengitari perusahaan dalam Teori Upaya Pencegahan Kejahatan Situasional Clarke merupakan pengendalian akses ke dalam fasilitas (*Control access to facilities*), sedangkan bila ditinjau dari sekuriti fisik pagar termasuk pengamanan perimeter berupa *fences*.

Pagar (*Fences*) sebagaimana diuraikan pada bab 5, Pada kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menggunakan pagar dengan ketinggian 2,4 m dengan bahan beton setinggi 2 m dan tambahan lilitan kawat berduri setinggi 40 cm yang berada di sepanjang wilayah perimeter dan untuk wilayah perimeter yang berbatasan dengan masing masing kampung yang ada di sekitar kawasan bandara yaitu Pos VOR 21 kampung Macopa, Kampung Makareang 1, Kampung Makareang 2, Kampung Pao Pao dan Dusun Bugis dibuatkan pagar yang dijadikan akses keluar/masuk dan jalur patroli pengamanan perimeter dengan pagar berjenis BRC dengan ketinggian 2,4 m.

Peneliti mendapati ada beberapa kerusakan pada pagar yang mengelilingi kawasan Bandar Udara. Ada sebagian pagar yang sengaja dirusak oleh masyarakat untuk dijadikan jalan masuk. Idealnya, pagar merupakan baris pertahanan pertama areal dari pihak-pihak yang tidak berkepentingan yang dilengkapi dengan personel sekuriti, jaminan sekuriti, alarm, kamera dan bentuk pengamanan fisik lainnya yang secara fisik dan psikologis menghalangi gerakan tidak sah seperti pencurian dan sifat pengrusakan ke dan dari fasilitas. Fungsi pagar adalah pengendalian akses ke dalam fasilitas. Adapun bentuk pagar yang direkomendasikan pagar yang terbuat dari baja ataupun aluminium dengan ketinggian sekitar 8 kaki atau 2,5 meter yang terangkai rapi, dengan bagian pagar terdiri dari besi kawat yang terjalin rapi dan tembus pandang dengan bagian atasnya berbentuk huruf "v" dan dilapisi dengan tiga rangkai kawat berduri.

Fungsi pagar adalah pengendalian akses ke dalam fasilitas. Bila demikian maka seharusnya dengan adanya pagar tersebut fasilitas dapat dikatakan aman dikarenakan aksesnya dibatasi. Kenyataan yang ada adalah pagar itu sendiri banyak yang rusak, maka justru dari pagar itu sendiri pihak luar dapat memasuki



fasilitas dalam kawasan perusahaan. Pagar merupakan satu halangan perimeter secara fisik dan psikologis menghalangi gerakan tidak sah ke dan dari fasilitas. Dengan bentuk pagar yang terlihat “seadanya”, maka tidak mungkin dapat menghalangi pihak yang tidak berkepentingan keluar/masuk dengan tidak sah secara fisik dan psikologis. Pagar yang dibangun oleh perusahaan yang merupakan kombinasi antara batako putih, teralis besi dan kaitan kawat pada bagian atasnya tidak masuk ke dalam 3 kriteria pagar yang dikonsepsikan oleh Ricks. Secara fisik ketinggian pagar dirasakan kurang dan ideal, dimana idealnya tinggi pagar adalah sekitar 8 kaki atau 2,5 meter, sementara tinggi pagar perusahaan bervariasi antara 1,935 meter sampai 2,50 meter.

#### d. KUNCI (*LOCK*)

Kunci yang ada dalam lingkungan perusahaan termasuk salah satu upaya pencegahan kejahatan situasional Clarke yang merupakan tahap mempersulit upaya (*Increase the effort*) yang merupakan langkah memperkuat sasaran (*Target harden*), dengan cara melakukan penguncian pada ruangan-ruangan tertentu pada kawasan perusahaan. Kunci juga merupakan upaya sekuriti fisik guna mencegah terjadinya kerugian dari sebab apapun.

Pada 3 akses kontrol kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin terbuka selama 24 jam tetapi pada saat malam hari pintu dan pembatas ditutup namun tidak dikunci dan dijaga oleh personel sekuriti, yang akan membukanya apabila ada orang dan barang yang keluar masuk, untuk wilayah terminal juga tidak ada yang dikunci karena pelayanan Bandar Udara selama 24 jam, untuk wilayah pengamanan perimeter berbatasan dengan perkampungan sekitar Bandar Udara pintu yang digunakan sebagai jalur patroli selalu dalam keadaan terkunci.

Kunci merupakan bagian dan perencanaan sekuriti fisik dan mempunyai manfaat untuk program sekuriti. Adapun kriteria kunci adalah mudah digunakan, dapat digunakan berulang kali dan mempunyai level berbeda tergantung standar sekuriti sesuai dengan kebutuhan dan lokasi (Mc Crie, 2001). Analisa peneliti terhadap

sistem kunci yang ada di perusahaan adalah kunci yang ada di perusahaan mudah digunakan, dapat digunakan berulang kali, namun mudah dirusak oleh pelaku kejahatan. Hal ini dikarenakan perusahaan menggunakan kunci yang dijual bebas di pasaran yang standar pembuatan kuncinya sangat sederhana. Terkait adanya akses kontrol ke dalam kawasan perusahaan yang tidak dikunci seperti pada bagian lainnya, hal ini dikarenakan adanya personel sekuriti yang menjaga pos-pos akses kontrol tersebut. Peneliti berpendapat bahwa seharusnya akses kontrol yang ada dalam kawasan Bandar udara harus terkunci. Kemampuan petugas Satpam dalam memonitor, dan mengawasi lalu-lintas orang dan barang yang masuk maupun ke luar kawasan sangatlah terbatas khususnya pada malam hari. Untuk itu diperlukan alat penunjang tugasnya yang berupa kunci, dan gembok.

e. **PENERANGAN (*LIGHTING*)**

Lampu penerangan yang ada di Bandar Udara terdiri dari lampu tembak, lampu Mercury dan lampu Neon biasa dengan merek Phillips, serta penerangan jalan umum pada setiap jalan yang ada dalam kawasan. Lampu tembak digunakan pada akses kontrol pada pos-pos penjagaan yang ada maupun pada pos pengamanan perimeter kawasan sekitar Bandar Udara. Lampu penerangan jalan umum terdapat pada setiap jalan dengan radius 50 meter.

Lampu penerangan yang ada di perusahaan termasuk salah satu upaya pencegahan kejahatan situasional Clarke yang merupakan tahap mempersulit upaya (*Increase she effort*) yang merupakan langkah memperkuat sasaran (*Target hardening*), dengan cara melengkapi penerangan pada areal perusahaan.

Peneliti melihat bahwa penempatan lampu untuk Mercury ditempatkan pada tempat-tempat yang digunakan sebagai tempat parkir kendaraan dan sekitar pagar perimeter pengamanan. Lampu Mercury yang digunakan umumnya bola lampu yang memiliki daya 400-700 watt. Khusus untuk lampu Mercury ini, panelnya menggunakan alat sensor gelap, yang mana bila gelap sudah datang maka dengan sendirinya alat ini bekerja secara otomatis untuk menghidupkan lampu Mercury yang disambung langsung kepada panel sensor tersebut. Penempatan masing-

masing lampu ini diletakkan pada tiap sudut dan tempat yang berbatasan dengan perkampungan warga sekitar Bandar Udara. Sedangkan untuk penempatan lampu penerangan untuk jalur *Run Way*, *Apron* dan *Taxy Way* perlintasan pesawat menggunakan jenis lampu yang khusus.

Peneliti melihat bahwa masih ada kawasan pengamanan perimeter yang tidak mendapatkan penerangan yang cukup dikarenakan tidak menyalanya lampu.

#### f. POS JAGA (*GUARD TOWER*)

Pos pengamanan/penjagaan yang ada di kawasan Bandar Udara termasuk salah satu upaya pencegahan kejahatan situasional Clarke yang merupakan tahap meningkatkan resiko (*increase the risk*) dengan langkah memperkuat pengawasan formal (*strengthen formal surveillance*). Dengan adanya pos pos jaga pada kawasan tersebut, maka pengawasan formal dapat dilakukan oleh Personel sekuriti di pos-pos jaga tersebut.

Pos jaga merupakan tempat personel sekuriti dalam melakukan tugas penjagaan dan pengawasan pada wilayah pengawasannya. Keberadaan pos jaga dipandang mutlak harus ada demi menunjang tugas personel sekuriti. Pos jaga selain menjadi pos penjagaan, juga menjadikan tempat berlindung personel sekuriti dari keadaan cuaca yang tidak bersahabat. Dikarenakan keberadaannya yang vital guna menunjang pelaksanaan tugas, maka tentunya pos jaga harus dilengkapi dengan peralatan penunjang tugas seperti alat komunikasi, tongkat, borgol, perlengkapan P3K, lampu senter, tabung pemadam kebakaran dan peralatan penunjang tugas lainnya. Terkait dengan hal tersebut, peneliti menganalisa bahwa 9 pos penjagaan pada dinas pemeriksaan orang dan barang/Screening Check Point (SCP), 33 pos penjagaan pada dinas terminal dan 31 pos penjagaan pada dinas non terminal Bandar Udara, untuk kelengkapan pos penjagaan hanya 8 pos penjagaan pada dinas pemeriksaan orang dan barang, 1 pos penjagaan yaitu posko induk pada dinas terminal dan 3 pos penjagaan pada dinas non terminal yang dilengkapi dengan alat penunjang. Bahkan pada pos dinas terminal yang pelaksanaan waktu giliran (*shift*) hanya 17 personel sekuriti yang bertugas tidak mungkin bisa

mengisi 33 pos penjagaan yang ada, kemudian untuk wilayah dinas non terminal hanya 16 pos penjagaan yang dijaga oleh personel sekuriti dari 31 pos jaga yang ada karena jumlah personel sekuriti yang dinas dalam setiap waktu giliran (shift) hanya 22 personel, sehingga banyak pos penjagaan yang belum dijaga personel sekuriti bahkan sampai dirusak oleh masyarakat sekitar.

#### g. ALAT KOMUNIKASI

Alat komunikasi yang ada pada kawasan Bandar Udara selain telepon yang ada di Posko, juga terdapat HT pada beberapa pos penjagaan yang digunakan untuk mengetahui situasi sekaligus sebagai sarana komunikasi. Alat komunikasi yang digunakan Satpam perusahaan termasuk salah satu Upaya Pencegahan Kejahatan Situasional Clarke yang merupakan tahap mempersulit upaya kejahatan (*Increase the effort*) dengan langkah memperkuat sasaran (*Target hardening*). Dengan adanya sarana komunikasi pada perusahaan, bisa berupa telepon maupun HT (*Handy talkie*) yang dipegang dan digunakan oleh personel sekuriti, maka hal ini sama saja dengan memperkuat sasaran kejahatan, dimana standar keamanan pada kawasan Bandar Udara mengalami peningkatan, karena dengan adanya HT maka personel sekuriti yang bertugas di pos-pos yang berlainan akan tetap saling terhubung dan mengkomunikasikan situasi dan kondisi lingkungannya kepada rekan sekerja ataupun atasannya.

Alat komunikasi yang digunakan Personel sekuriti Bandar Udara juga termasuk salah satu upaya mewujudkan manajemen sekuriti fisik. Dalam hal komunikasi (Mc Crie, 2001), operasi sekuriti yang efektif harus mengijinkan komunikasi diantara manajer, asisten manajer, staf personel sekuriti, komandan jaga, komandan regu dan orang lain pada saat kondisi normal, komunikasi akan meningkat jika keadaan bersifat darurat. Idealnya menurut pandangan Mc Crie tentang alat komunikasi di atas, maka peneliti memandang perusahaan telah berupaya mewujudkan manajemen sekuriti fisik dimana Bandar Udara telah menyediakan sarana komunikasi berupa pesawat telepon di beberapa pos jaga dan 18 unit HT yang dialokasikan pada beberapa pos ditambah HT untuk Manajer, Asisten Manajer, Komandan jaga serta komandan regu yang bertugas sesuai

dengan waktu giliran (*shift*) masing-masing 1 buah. Alat komunikasi HT yang sering digunakan personel sekuriti dapat digunakan untuk media komunikasi antara Manajer Sekuriti, para Asisten Manajer, Komandan Jaga dan Komandan Regu dan personel sekuriti di pos pos jaga yang telah ditentukan. Namun hal ini juga menurut peneliti masih perlu penambahan HT terutama pada pos pos pengamanan perimeter yang letaknya jauh dari posko.

#### **h. CCTV (*CLOSE CIRCUIT TELEVISION*)**

Peralatan kamera kamera CCTV yang berada di terminal dan non terminal bandara sebanyak 74 (tujuh puluh empat) unit kamera CCTV, yang penempatannya berada di wilayah terminal diantaranya yaitu *Check in hall*, *ATM center*, *Boarding Lounge* dan *Lobby Arrival* dan wilayah non terminal diantaranya ditempatkan pada parkir, *ground handling* dan wilayah parimeter pengamanan, kemudian 4 (unit) TV monitor CCTV dan 1 (satu) unit komputer CCTV kontrol yang terletak pada ruangan kontrol CCTV, semua dalam keadaan berfungsi dengan baik namun untuk petugas yang jaga ruangan kontrol CCTV yang seharusnya sesuai dengan data personel yang bertugas sebanyak 2 (dua) personel, namun di ruang kontrol sering tidak ada petugas yang jaga dan ruangan kontrol CCTV selalu dalam keadaan terkunci. Hal ini dapat menimbulkan ancaman kerawanan bagi keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan dikarenakan keterbatasan jumlah personel sekuriti yang bertugas sehingga pos pos penjagaan banyak yang tidak dijaga, diharapkan kamera CCTV dapat membantu pengawasan pada tempat tempat yang tidak ada personel sekuritinya namun hal ini tidak didukung dengan ketersediaan personel sekuriti yang bertugas di ruang kontrol CCTV.

#### **i. TENAGA SEKURITI (*GUARD*)**

Personel Divisi Pengamanan/Sekuriti PT Angkasa Pura I cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin berjumlah 323 (tiga ratus tiga puluh tiga) orang yang terdiri dari 63 (enam puluh tiga) orang personel organik perusahaan, 243 (dua ratus empat puluh tiga) orang personel tenaga kontrak (*Outsourcing*), 10

(sepuluh) orang personel TNI AU yang berasal dari Pangkalan Udara TNI AU Hasanuddin Makassar dan 7 (tujuh) orang personel tenaga pengamanan yang berasal dari masyarakat lingkungan parimeter sekitar kawasan Bandar Udara.

Untuk pendidikan *Aviation Security* (Avsec) yang merupakan persyaratan sebagai lisensi (sertifikasi) dalam pelaksanaan tugas terdiri dari 24 (dua puluh empat) orang telah mengikuti Senior Avsec, 38 (tiga puluh delapan) orang telah mengikuti Junior Avsec, 187 (seratus delapan puluh tujuh) orang telah mengikuti Basic Avsec, 14 (empat belas) orang pernah mengikuti Gada Pratama Satpam, 10 (sepuluh) orang TNI AU dan 49 (empat puluh sembilan) orang belum pernah mengikuti pendidikan Avsec maupun pelatihan Satpam Polri.

Peneliti membahas penggunaan sistem pengamanan menggunakan tenaga sekuriti Sistem Hibrid yaitu menggabungkan antara tenaga sekuriti yang berasal dari perusahaan (*Inhouse*) dan tenaga kontrak (*Outsourcing*) adalah hal yang sangat baik, hal ini dinyatakan oleh Robert J. Fitcher dan Gion Green (2005) mengatakan bahwa sistem pengamanan menggunakan tenaga sekuriti yaitu sistem tenaga sekuriti dari pegawai berasal dari perusahaan (*Inhouse*), tenaga kontrak (*Outsourcing*), dan Sistem Hibrid yaitu menggunakan tenaga sekuriti gabungan antara *Inhouse* dan *Outsourcing* selama 10 tahun terakhir di Amerika Sistem Hibrid yang paling berhasil dan banyak digunakan. Namun pada Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional untuk tenaga sekuriti semua dipimpin oleh Manajer Divisi Keamanan Bandar Udara untuk tenaga *Inhouse* maupun *Outsourcing* untuk tenaga kontrak (*Outsourcing*) tidak ada dari pihak Badan usaha jasa pengamanan (BUJP) yang mengendalikan dan mengawasi kerja mereka, hal ini berbeda dengan sistem hibrid yang dijelaskan oleh Robert J. Fitcher dan Gion Green (2005) yaitu tenaga in house dan outsourcing masing masing memiliki pemimpin atau yang disebut *Chief Security* sehingga dalam pelaksanaan tugasnya masing masing pemimpin sekuriti ini bisa mengawasi langsung dan mengendalikan anggotanya masing masing, sehingga pelaksanaan tugas dapat berjalan dengan baik.

### 6.1.3 ANALISA TEORI STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN SITUASIONAL

Peneliti menganalisa keberadaan Personel Sekuriti pada Divisi Keamanan/ Sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Ditinjau dari Konsep Pencegahan Kejahatan Situasional Keberadaan Personel sekuriti dalam suatu kawasan juga termasuk bentuk upaya pencegahan kejahatan situasional Clarke dengan langkah pengawasan pintu keluar (*Screen exits*), memperluas pengawasan formal (*Strengthen formal surveillance*) dan menjauhkan pelaku kejahatan dari target kejahatan (*Deflect offender*).

- (1) Pengawasan akses kontrol pintu keluar (*Screen exits*). Personel sekuriti berkewajiban mengawasi pintu masuk/keluar kawasan Bandar Udara. Dalam pelaksanaan mengawasi juga diikuti dengan kegiatan-kegiatan lain seperti memeriksa orang, dan barang yang masuk dalam kawasan Bandar Udara, serta menanyakan identitas serta keperluan orang yang ingin masuk ke dalam kawasan Bandar Udara. Pekerjaan ini membutuhkan ketahanan mental dan fisik yang baik dan akan lebih mudah dilakukan apabila personel sekuritinya berusia muda, berlatar belakang pendidikan cukup (paling rendah SMA atau sederajat) dan mempunyai pendidikan *Aviation Security* (Avsec) yang berlisensi atau pelatihan Satpam Polri, walaupun dari 323 personel jumlah keseluruhan personel sekuriti terdapat 49 orang yang belum pernah mengikuti pendidikan dan pelatihan Avsec maupun satpam Polri.
- (2) Memperluas pengawasan formal (*Strengthen formal surveillance*). Pengawasan formal yaitu penjagaan pengawalan dan patroli memang merupakan tugas Personel sekuriti di lingkungan Bandar Udara demi terciptanya suasana aman, dimana perusahaan tidak kehilangan asetnya.
- (3) Menjauhkan pelaku kejahatan dari target kejahatan (*Deflect offender*). Keberadaan Personel sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin akan menyebabkan pelaku

kejahatan berpikir dua kali untuk melakukan kejahatan. Hal ini tentu saja dapat menjauhkan pelaku kejahatan dari target kejahatan, karena biasanya pelaku kejahatan akan melakukan kejahatan dengan memilih terlebih dahulu tingkat keamanannya yang longgar pada suatu kawasan yang akan dijadikannya sebagai sasaran. Oleh sebab itu diperlukan Personel sekuriti yang bertugas dan berada di pos jaga masing masing yang dapat bersikap tegas, bermental baik, profesional dan memiliki latar belakang yang baik dari segi pendidikan, sudah pernah mengikuti pendidikan Avsec dan pelatihan Satpam Polri serta memiliki latar belakang bela diri.

Peneliti juga menitikberatkan pada pencegahan kejahatan melalui pendekatan situasional. Weisburd (1996) mengatakan bahwa Ruang lingkup strategi pencegahan kejahatan dengan pendekatan situasional tidak hanya terbatas kepada pelaku kejahatan saja, akan tetapi juga kepada lingkungan sosial fisik dan organisasional dan mengubah cara pandang strategi pencegahan kejahatan yang pada umumnya memfokuskan diri pada pelaku kejahatan saja.

Teori Clarke ini didasarkan pada pelaku kejahatan, sehingga sebagian besar teknik pencegahannya ditujukan untuk mencegah individu untuk berbuat jahat. Adapun yang menjadi keterkaitan keberadaan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan. Teori strategi pencegahan kejahatan ini adalah agar dapat diterapkan guna menangkal perbuatan jahat seseorang yang berusaha mengambil aset perusahaan secara tidak sah. Pada kenyataannya, PT Angkasa Pura (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah melakukan langkah-langkah upaya pencegahan kejahatan dengan sendirinya, seperti contoh pembuatan pagar, akses kontrol, penyediaan tenaga sekuriti, penggunaan alat komunikasi, penggunaan kamera CCTV, dan pembuatan pos-pos jaga. Hal ini merupakan upaya strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan pihak PT Angkasa Pura (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin.



#### 6.1.4 ANALISA TEORI *CRIME PREVENTION THROUGH ENVIRONMENTAL DESIGN* (CPTED)

Mc. Crie (2001) mengatakan bahwa *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) adalah upaya pencegahan kejahatan demi menghindari terjadinya kerugian dengan melakukan perencanaan pengamanan yang melibatkan desain lingkungan.

CPTED memiliki empat prinsip dasar perencanaan keamanan. Keempat prinsip dasar perencanaan keamanan tersebut akan peneliti bandingkan dengan kenyataan di lapangan. Keempat prinsip CPTED tersebut meliputi:

- a. Pembagian area, yang memudahkan pengawasan halaman dan lingkungan sehingga kejadian kecil apapun dapat dikenali, sehingga mudah untuk dikenali, diawasi dan menghalangi orang yang tidak berkepentingan atau seseorang yang akan masuk secara tidak sah. Di antara zona perpindahan transisi area yang satu dengan yang lainnya terdapat ruang yang termonitor dan terkendali.

Pembagian area Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan Tata Tertib Bandar Udara, pengelola Bandar Udara membagi wilayah pengamanan menjadi : Daerah umum (*Public Area*), Daerah terbatas (*Restricted Public Area*) dan Daerah bukan umum (*Non Public Area*) pembagian daerah ini ditujukan untuk membatasi orang dan barang yang memasuki wilayah kawasan bandara, sedangkan PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara membagi Divisi Keamanannya dalam 3 dinas pengamanan yang berfungsi untuk memudahkan pelaksanaan tugas pengamanan dan pertanggungjawaban wilayah tugas di Bandar Udara yaitu menjadi : Dinas pemeriksaan orang dan barang / Screening check point (SCP), Dinas pengamanan terminal Bandara dan Dinas pengamanan non terminal Bandar Udara.

Pembagian area pengawasan pengamanan sudah efektif dilaksanakan namun dengan keterbatasan personel sekuriti yang ada sehingga pada wilayah pengamanan perimeter yang merupakan pembatas antara kawasan Bandar Udara dan pemukiman penduduk masih terlihat pos jaga yang tidak dijaga sehingga dirusak masyarakat, pagar perimeter yang dirusak dan dijadikan akses masuk kawasan Bandar udara secara ilegal serta kurangnya sarana kendaraan patroli seperti mobil dan tidak adanya sepeda motor, sehingga pelaksanaan potroli yang dijadwalkan setiap 2 jam tidak dapat dilaksanakan dengan wilayah Bandar Udara yang sangat luas.

- b. Pengawasan lingkungan, dilakukan dengan mengamati area luar lingkungan dan dalam dengan jelas, dan dapat dengan mudah untuk meminta bantuan bila diperlukan. Jalan, gang dan akses area terbuka, tidak menghambat bila sewaktu-waktu diperlukan. Daerah yang tidak terjangkau dapat dimonitor dengan menggunakan *Closed Circuit Television (CCTV)* dan sistem alarm, tetapi sayang tidak dilengkapi personel pada ruang kontrol CCTV.

Areal lingkungan di luar kawasan Bandar Udara yang meliputi sepanjang pagar parimeter pengamanan perkampungan warga pihak PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin pernah mengumpulkan Kepala Dusun sebagai wujud menjalankan tanggung jawab sosial (*Corporate social responsibility*) terhadap masyarakat di sekitar Bandar Udara. Bagaimana mempertemukan kepentingan masyarakat sekitar Bandar Udara dengan kepentingan dan kelangsungan operasional Bandar Udara, yang bertujuan memberikan rasa aman khususnya secara fisik dalam pengelolaan Bandar Udara, dan harapan ikut serta bersama sama mengamankan kawasan Bandar Udara, bahkan mengangkat tenaga pengamanan perimeter dari warga sekitar pengamanan perimeter sebanyak 7 orang sebagai tenaga sekuriti, namun hal ini tidak menghilangkan niat masyarakat yang masuk ke kawasan bandara untuk beraktivitas seperti : menanam padi dan melepas hewan

ternak seperti sapi dilahan bandara, hal ini menunjukkan belum maksimalnya PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam menjalankan tanggung jawab sosial (*Corporate social responsibility*).

Untuk pemasangan kamera CCTV di seluruh wilayah pengamanan Bandar Udara sudah maksimal yaitu sebanyak 70 unit kamera yang berada di sepanjang pengamanan perimeter Bandar Udara, namun sayang fasilitas yang canggih ini tidak didukung dengan kecukupan personel yang mengawakinya, sehingga ruang kontrol CCTV sering terkunci dan tidak dijaga.

- c. *Citra/image*, reputasi perusahaan yang memiliki kesan bahwa lingkungannya tertata dengan baik, terawat secara teratur, serta mudah dan diawasi dan diamankan. Penggunaan ruang kosong diprogramkan secara efektif sesuai dengan peruntukannya. Pengamatan peneliti terhadap PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam menjalankan tanggung jawab sebagai pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar adalah bahwa perusahaan ini selalu berusaha untuk menciptakan *citra/image* yang baik. Hal ini dilihat dari beberapa hal yang dilakukan oleh perusahaan, seperti pengaturan tempat dan lokasi parkir kendaraan roda dua dan empat yang merupakan hasil produksi, pengaturan gedung tempat perkantoran dan produksi, pengaturan pos-pos jaga fisik dan sebagainya. Namun dalam pengaturannya ada sebagian yang belum tertata rapi, sehingga menimbulkan kesan perusahaan tidak tertata dengan baik dan teratur, seperti contoh penempatan Kantor Administrator, Kantor cabang PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, dan Kantor Polsek Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin ketiga kantor ini masih berada diluar kawasan Bandar Udara yang seharusnya untuk memudahkan pelaksanaan tugas masing masing seyogyanya berada di dalam kawasan Bandar Udara, kemudian

penempatan mesjid yang berada jauh dari lokasi terminal sehingga penumpang dan pengantar harus keluar terminal dan berjalan jauh untuk menuju mesjid tersebut.

- d. Lingkungan yang meliputi kawasan sekitar perusahaan, Sistem komunikasi dan akses jalan keluar/masuk terbuka dan siap untuk digunakan ketika memerlukan bantuan darurat serta tidak tersedianya areal yang dapat menarik untuk tempat tinggal para gelandangan, Keberadaan Kampung Bado Bado yang berada di tengah tengah kawasan Bandar Udara yang tidak memiliki akses keluar masuk selain harus melewati *Taxi way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat menunjukkan ketidak mampuan pihak PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam mengatur pengawasan lingkungannya dengan membiarkan masyarakat di kampung ini terus berkembang dan belum adanya solusi buat mereka, keberadaan kampung ini merupakan sangat mengancam bagi kemandirian, ketertiban dan keselamatan penerbangan.

#### 6.1.6 TEORI *FIXING BROKEN WINDOWS*

Teori *Fixing Broken Windows* dari Kelling and Coles, dalam Reksodiputro (2004), menyatakan bahwa suatu keadaan akan semakin buruk jika tidak ada seorang pun atau institusi yang dipercaya untuk menangani pemeliharannya dan membiarkan keadaan tersebut.

Peneliti mengamati keadaan sarana prasarana (alat) pengamanan yang dibuat oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin seperti pada pengamanan perimeter yaitu pagar yang rusak ini tidak boleh dibiarkan terus menerus karena akan memancing terjadinya kerusakan yang lebih parah seperti terjadinya pencurian fasilitas Bandar Udara dan pelanggaran akses kontrol masyarakat yang masuk secara ilegal dan melakukan aktivitas di dalam kawasan Bandar Udara, seperti yang terjadi sekarang masyarakat ada yang menanam padi dan mengembalikan ternaknya yaitu sapi di dalam kawasan

Bandar Udara, peneliti yakin apabila ini dibiarkan secara terus menerus akhirnya masyarakat ada yang membangun rumah di dalam kawasan Bandar Udara.

Permasalahan Kampung Bado Bado yang tidak memiliki akses jalan selain harus melewati *Taxy Way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat, tidak bisa dibiarkan terus menerus, dari hasil penelitian peneliti yaitu dengan wawancara terhadap warga Kampung Bado Bado mereka mengatakan pada tahun 1990 masyarakat yang tinggal di wilayah kampung ini hanya 20 kk sedangkan sekarang sudah menjadi 60 kk, sehingga apabila dibiarkan akan berkembang terus dan akan menambah sulit untuk mengadakan relokasi tempat bagi mereka.

## **6.1 FAKTOR FAKTOR YANG MEMPENGARUHI RESIKO KEAMANAN DI BANDAR UADARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN**

Salah satu tindakan dalam rangka pencegahan dan penanggulangan untuk bahaya keamanan fisik di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara adalah dengan mengetahui resiko keamanan yang terjadi di Bandar Udara tersebut. Resiko keamanan fisik meliputi faktor-faktor sebagai berikut :

### **6.2.1 FAKTOR MANUSIA**

Manusia merupakan faktor penting dalam keamanan fisik yaitu manusia sebagai potensi atau sumber daya dalam hal ini adalah tenaga sekuriti dan manusia sebagai sumber ancaman, manusia sebagai potensi atau sumber daya yaitu dibutuhkan tenaga sekuriti yang handal baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Dari segi kualitas dibutuhkan tenaga sekuriti yang profesional dalam tugasnya dari 323 personel tenaga sekuriti PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yang 243 diantaranya berasal dari tenaga kontrak (*Outsourcing*) masih terdapat 49 personel yang belum pernah mengikuti

pendidikan dan pelatihan *Aviation Security (Avsec)* maupun pelatihan Satpam Polri sehingga belum mampu dalam bertugas secara profesional. Untuk kuantitas personel sekuriti jumlahnya belum sebanding dengan luas kawasan Bandar Udara yaitu 822,4 Ha dengan pos penjagaan sebanyak 73 pos sehingga banyak terdapat pos penjagaan yang tidak dijaga dan menimbulkan kerawanan keamanan seperti masuk kawasan secara ilegal dan pengrusakan terhadap fasilitas pengamanan seperti pagar dan pos penjagaan.

Manusia sebagai sumber ancaman keamanan terhadap aset-aset Bandar Udara yang dilakukan oleh manusia. PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin menerapkan pembagian area wilayah pengamanan menjadi : Daerah umum (*Public Area*), Daerah terbatas (*Restricted Public Area*) dan Daerah bukan umum (*Non Public Area*) pembagian daerah ini ditujukan untuk membatasi orang dan barang yang memasuki wilayah kawasan Bandar Udara, sedangkan PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara membagi Divisi Keamanannya dalam 3 dinas pengamanan untuk memudahkan pelaksanaan tugas pengamanan dan pertanggungjawaban wilayah tugas di Bandar Udara yaitu menjadi : Dinas pemeriksaan orang dan barang / Screening check point (SCP), Dinas pengamanan terminal Bandara dan Dinas pengamanan non terminal Bandar Udara. Dalam setiap pembagian zona pengamanan yang dibuat, diterapkan kebijakan keamanan yang berbeda, keberadaan pos jaga, sarana dan prasarana yang berasal dari teknologi yang canggih dan lain-lain yang digunakan untuk pengamanan fisik.

## 6.2.2 FAKTOR LINGKUNGAN

Faktor lingkungan berkaitan erat dengan pembangunan pagar pengamanan perimeter, gedung terminal Bandar Udara, Landasan pacu (*Run Way*), Jalur pergerakan pesawat (*Taxy Way*), dan Parkir pesawat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (*Apron*) maupun kargo. didirikan sebagai langkah awal pengamanan aset aset perusahaan. Penerapan keamanan fisik harus memperhatikan faktor lingkungan dan menerapkan kontrol keamanan lingkungan,

dalam hal ini PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara tidak memikirkan dalam perencanaan pembangunannya terhadap keberadaan Kampung Bado Bado yang menjadi potensi kerawanan terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan, sampai penelitian ini dilakukan belum ada solusi bagi 60 kk warga yang berada di kampung tersebut.

Dari sisi lain pihak PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola manajemen Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar belum maksimal dalam menjalankan tanggung jawab sosial (*Corporate social responsibility*) terhadap masyarakat di sekitar Bandar Udara. Bagaimana mempertemukan kepentingan masyarakat sekitar Bandar Udara dengan kepentingan dan kelangsungan operasional Bandar Udara, yang bertujuan memberikan rasa aman khususnya secara fisik dalam pengelolaan Bandar Udara karena masih terdapat pengrusakan fasilitas bandara dan masuk kawasan tanpa ijin melakukan aktivitas menanam padi dan mengembalakan ternak sapi.

Faktor lingkungan yang mempengaruhi pelaksanaan tugas pengamanan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin meliputi beberapa faktor, antara lain :

- a. Faktor Eksternal merupakan faktor-faktor yang berasal dari luar lingkungan Bandar Udara, contohnya adanya unjuk rasa yang dilakukan oleh warga masyarakat yang tidak puas terhadap keberadaan Bandar Udara dan gangguan keamanan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) seperti pencurian, pengrusakan maupun masuk area Bandar Udara secara ilegal yang dilakukan masyarakat sekitar Bandar Udara.
- b. Faktor Internal merupakan faktor-faktor yang berasal dari dalam perusahaan, antara lain :
  - a). Luas area Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yaitu 822,4 Ha yang tidak sebanding dengan jumlah Personel sekuriti yang ada hanya 323 personel.

- b). Sarana dan prasarana pendukung tugas pengamanan yang tidak memadai, seperti kendaraan baik mobil maupun sepeda motor yang digunakan untuk patroli wilayah pengamanan Bandar Udara yang sangat luas serta alat komunikasi seperti Handy Talky (HT).
- c). Pelanggaran ketertiban oleh karyawan PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sendiri.

### 6.2.3 FAKTOR FINANSIAL

Untuk menyelenggarakan Manajemen Sekuriti Fisik yang terintegrasi di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, diperlukan investasi yang tidak sedikit. Namun terkadang karena alasan keuangan, rangkaian penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik sebagian tidak dilakukan. Jika pihak pimpinan PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin mengabaikan hal tersebut, adalah suatu tindakan yang dapat merugikan, sebab penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik harus diinvestasikan seefektif dan seefisien mungkin, karena bila terjadi sesuatu kesalahan baik karena faktor manusia maupun lingkungan, maka perusahaan telah siap untuk pencegahan dan penanggulangannya.

Dengan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik resiko kehilangan pada aset aset milik perusahaan dan ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan menjadi lebih kecil atau dengan kata lain kerugian yang diderita tidak sebesar jika Manajemen Sekuriti Fisik tidak dilaksanakan. Jadi sangat wajar jika perlunya investasi dana (*Budget*) yang besar untuk penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik.

## 6.2 KENDALA DALAM PENYELENGGARAAN MANAJEMEN SEKURITI FISIK DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN

Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah berlangsung namun dalam pelaksanaannya masih



terdapat kendala yang menjadi ancaman terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan. Kendala-kendala tersebut diuraikan sebagai berikut :

### **6.3.1 TENAGA SEKURITI / PERSONEL SEKURITI**

Sistim pengamanan yang digunakan yaitu Sistem Hibrid, sistem ini adalah penggabungan antara tenaga pegawai perusahaan (*Inhouse*) dan tenaga kontrak (*Outsourcing*). Sistem Hibrid yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin yaitu dengan satu komando dari Manager Divisi Kaamanan Bandar Udara secara langsung dan tidak ada pimpinan perwakilan atau pengawas dari tenaga kontrak atau Badan Usaha Jasa Pengamanan (BUJP) yang ikut terlibat mengendalikan personelnnya (*Chief Security*), sehingga karena kurangnya pengawasan dari pemilik BUJP menjadikan personelnnya terkadang lalai dalam melaksanakan tugas.

Jumlah personel sekuriti pada PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 323 orang tidak seimbang dengan luas kawasan Bandar Udara Intenasional Sultan Hasanuddin yaitu seluas 822,4 Ha sehingga dalam pembagian tugasnya tidak dapat mencukupi untuk menempati pos-pos penjagaan yang ada dalam giliran waktu jaga (*shift*), Untuk kemampuan personel dalam tugas terdapat 49 personel sekuriti yang belum mendapatkan pelatihan *Aviation Security* (Avsec) maupun pelatihan Satpam Polri.

### **6.2.2 SARANA PRASARANA (ALAT) PENGAMANAN**

Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik harus ditunjang dengan kelengkapan sarana prasarana (alat) pengamanan yang memadai, kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin telah melengkapi sarana prasarana pengamanan seperti pada pengamanan perimeter telah dibuatkan pagar (*Fences*) pembatas antara perkampungan masyarakat sekitar Bandar Udara dengan kawasan Bandar Udara namun tidak dilengkapi dengan penghalang fisik (*Barrier*) yang merupakan penghambat atau penghalang antara kawaasan luar

pagar perimeter pengamanan, sehingga terlihat pagar yang berbatasan langsung dengan rumah penduduk, beberapa pagar yang rusak karena alam dan yang sengaja dirusak warga dibiarkan dan tidak langsung diperbaiki oleh perusahaan sehingga dijadikan akses masuk secara ilegal dan masyarakat melakukan aktivitas didalam kawasan Bandar Udara seperti menanam padi dan mengembalakan ternaknya seperti sapi, beberapa pos penjagaan juga ada yang dirusak warga karena tidak dijaga oleh personel sekuriti.

Wilayah kawasan Bandar Udara yang sangat luas sehingga diperlukan kendaraan untuk melakukan patroli namun hanya memiliki 2 unit mobil patroli dan tidak memiliki sepeda motor sehingga pelaksanaan patroli tidak maksimal dan tidak sesuai jadwal yaitu 2 jam sekali. Alat komunikasi yang dimiliki sebanyak 18 unit Handy Talky (HT) dirasakan kurang untuk memenuhi kelengkapan pada pos penjagaan yang sebanyak 73 pos penjagaan, kelengkapan kamera CCTV sebanyak 74 unit yang tersebar di seluruh kawasan Bandar Udara telah memadai namun personel yang mengawasi ruang kontrol yang belum ada sehingga sering kosong bahkan terkunci.

### 6.2.3 LINGKUNGAN

PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar belum maksimal dalam menjalankan tanggung jawab sosial (*Corporate social responsibility*) terhadap masyarakat di sekitar Bandar Udara. Bagaimana mempertemukan kepentingan masyarakat sekitar Bandar Udara dengan kepentingan dan kelangsungan operasional Bandar Udara, yang bertujuan memberikan rasa aman khususnya secara fisik dalam pengelolaan Bandar Udara. Sehingga masih terlihat pengrusakan terhadap pagar dan masuk kawasan Bandar Udara secara ilegal.

Terdapatnya Kampung Bado Bado yang terdiri dari 60 kk yang berada di dalam kawasan Bandar Udara yang tidak memiliki akses keluar masuk selain melewati *Taxy Way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat yang

dibiarkan sampai sekarang tanpa ada solusi pembenahan bagi kepentingan masyarakat setempat dan kepentingan akan keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan, seharusnya pihak PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin bersama dengan Pemerintah Daerah dalam hal ini Kabupaten Maros untuk mencari solusi yang terbaik seperti relokasi atau pembebasan lahan dengan biaya yang seimbang untuk mendapatkan tempat lain bagi warga Kampung Bado Bado dan keutamaan akan keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Peneliti mengamati dan mewawancarai instansi lain yang terkait pengamanan Bandar Udara, yaitu kurangnya koordinasi yang baik antara personel sekuriti Bandar Udara dengan Kepolisian Sektor Kawasan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam upaya bersama untuk menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan, seperti kegiatan patroli bersama dan koordinasi apabila terjadi pelanggaran pidana di kawasan Bandar Udara maupun kegiatan pengamanan yang berada di kawasan Bandar Udara.

## **BAB 7 PENUTUP**

### **7.1 KESIMPULAN**

Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin belum optimal dalam upaya menjamin keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara yang merupakan obyek vital nasional, masih ditemukan kerawanan terhadap ancaman keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan seperti masyarakat masuk ke kawasan Bandar Udara secara ilegal dan melakukan aktivitas seperti menanam padi dan mengembalikan ternak sapi, terjadinya gangguan keamanan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) seperti pencurian, penipuan dan pengrusakan terhadap fasilitas Bandar Udara seperti pagar dan pos penjagaan, adanya demo masyarakat sekitar Bandar Udara, dan adanya perkampungan masyarakat yaitu Kampung Bado Bado di tengah kawasan Bandar Udara yang tidak mempunyai akses jalan selain melewati *Taxy Way Alpha Charlie* dan *Apron* yang merupakan perlintasan pesawat, ancaman ancaman diatas tidak bisa dibiarkan karena terus berkembang dan apabila dibiarkan akan menjadi ancaman yang lebih besar lagi terhadap keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan.

Penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin belum optimal disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor manusia sebagai sumber daya atau potensi yaitu tenaga sekuriti dari segi kuantitas belum seimbang antara luas wilayah pengamanan dengan jumlah tenaga sekuriti, sehingga banyak pos penjagaan tidak dijaga, dari segi kualitas terdapat 49 personel sekuriti belum pernah mengikuti pendidikan pelatihan *Aviation Security (Avsec)* maupun pelatihan satpam Polri sehingga belum dapat dikatakan profesional dalam bertugas. Kemudian Faktor Lingkungan berdasarkan teori *Crime Prevention Environmental Design (CPTED)*

yaitu perencanaan pengamanan yang melibatkan desain lingkungan dan teori Pencegahan Kejahatan Situasional yaitu menghilangkan kesempatan untuk terjadinya kejahatan, serta teori *Fixing Broken Windows* yang menjelaskan bahwa suatu keadaan akan semakin buruk jika tidak ada seorangpun atau institusi yang dipercaya untuk menanganinya atau membiarkannya, berkaitan dengan teori teori diatas pengelola Bandar Udara membiarkan keberadaan Kampung Bado Bado bahkan memperluas pembangunan Bandar Udara tanpa mempertimbangkan solusi terhadap keberadaan kampung tersebut yang dapat menjadi sumber ancaman terhadap keamanan, ketertiban baik untuk keselamatan penerbangan maupun bagi masyarakat yang tinggal di Kampung tersebut. Dari Faktor Finansial PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai pengelola Bandar Udara belum siap berkaitan dengan dana (*Budget*) untuk pengamanan dan perbaikan sarana prasarana keamanan dengan membiarkan pagar dan pos jaga yang rusak, yang seharusnya pembuatannya disesuaikan dengan konsep sekuriti fisik yaitu pagar standar aturan *ICAO*, tidak adanya penghalang fisik (*Barrier*) yang dibuat untuk membatasi pengamanan perimeter dengan perkampungan masyarakat, serta menambah Sarana prasarana keamanan lain seperti mobil dan motor patroli, alat komunikasi Handy Talky (HT) maupun kelengkapan perorangan seperti senter, borgol maupun tongkat satpam.

Pengelola Bandar Udara sampai saat ini masih dalam proses mengumpulkan data untuk pembuatan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang harus dilakukan dengan melakukan studi banding terhadap Bandara Internasional lain maupun pengesahan dari pihak Direksi, sehingga belum ada SOP yang dapat dipedomani personel pengamanan dalam tugasnya. Lemahnya koordinasi dengan instansi pengamanan lain khususnya Polsek Kawasan Bandara diakibatkan belum adanya persepsi yang sama berkaitan dengan pelaksanaan pengamanan baik dari aturan yang mengatur maupun pembagian tugas pengamanan di Bandar Udara. Permasalahan keberadaan Kampung Bado Bado belum ada kesepakatan berkaitan dengan biaya pembebasan lahan Kampung Bado Bado antara pihak warga Kampung dengan PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dan tidak berperan aktifnya pihak Pemerintah

Daerah Kabupaten Maros untuk memberikan solusi terhadap permasalahan keberadaan Kampung mengakibatkan permasalahan ini berlarut tanpa solusi dan masyarakat kampungpun semakin lama semakin bertambah, sehingga sampai diakhir penelitian ini dilakukan Kampung Bado Bado masih menjadi permasalahan pokok yang belum terselesaikan.

Dari permasalahan permasalahan yang ada baik dari faktor resiko terhadap keamanan maupun kendala dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik peneliti menyimpulkan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin belum memenuhi syarat dan tidak layak sebagai Bandar Udara Internasional sesuai standar *International Civil Aviation Organization* (ICAO) sehingga perlu dilakukan pemeriksaan kelayakan kembali oleh Lembaga Internasional yang Independen seperti ICAO.

## 7.2 SARAN

Dari hasil penelitian ini, peneliti memberikan masukan yang diharapkan dapat mengoptimalkan penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin dalam rangka menjamin keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan ICAO, Peraturan Penerbangan Nasional, serta teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu dengan cara :

- a. Menambah jumlah personel sekuriti untuk menutupi kekurangan personel pada pos jaga dan ruang kontrol CCTV dan memberikan pendidikan dan pelatihan yang berlisensi kepada personel sekuriti seperti pendidikan pelatihan *Aviation Security* (Avsec) maupun pelatihan satpam Polri.
- b. Memperbaiki sarana prasarana keamanan seperti pagar perimeter, pos jaga yang rusak dan membuat penghalang fisik (*Barrier*) sepanjang perimeter pengamanan serta menambah kendaraan patroli baik mobil dan sepeda motor.

- c. Membuat *Standart Operation Procedure* (SOP) yang disahkan oleh General Manager sehingga dapat digunakan dan dipertanggungjawabkan dalam pelaksanaannya pada setiap kegiatan pengamanan.
- d. Kampung Bado Bado segera dibuatkan akses jalan yang tidak melewati perlintasan pesawat serta memaksimalkan penjagaan dan pengawasannya, dan berkoordinasi Pemda Kab Maros untuk upaya relokasi kampung tanpa perlu mempertimbangkan biayanya karena aman itu memang mahal namun akan lebih mahal lagi jika tidak aman dan.
- e. Meningkatkan kegiatan koordinasi dengan Kepolisian Sektor Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin berupa kegiatan pertemuan untuk menyamakan persepsi, latihan bersama dan patroli gabungan dalam upaya bersama untuk menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan penerbangan.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU BUKU

- Astor, Should D. 1978. *Loss Prevention: Control and Concepts*, United States of America: Butterworth Publishers.
- Barefoot, J. K., dan Maxwell, D. A. (1987). *Corporate Security Administration and Management*, United States of America: Butterworth Publishers.
- Burhan, Wirman. 1993. *Security Guide Book, Pembinaan Satpam Di Indonesia*. Jakarta : Mabes Polri.
- Clarke, Ronald V. 1997. *Situational Crime Prevention : Successful Case Studies (Second Edition)*. New York : Harrow and Heston.
- Creswell, John W. 2002. *Research Design Qualitative and Quantitatif Approaches (Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif)* dalam Aris Budiman, Chrysnanda DL, dan Bambang hastobroto (ed). Jakarta: KIK Press.
- Darmawan, Muhamad Kemal. 1994. *Strategi Pencegahan Kejahatan*, PT. Citra Aditya Bhakti. Bandung.
- Djamin, Awaloedin. 2008. *Polri dan Perkembangan Industrial Security di Indonesia*. Jakarta. (Makalah tidak terbit)
- Green, Gion & Fischer, Robert J. 1998. *Introduction Security*. Sixth edition. USA : Butterworth Heinemann.
- ..... 2005. *Introduction Security*. Seven edition. USA : Butterworth Heinemann.
- Hadiman. 2009. *Kumpulan Bahan Kuliah Manajemen Sekuriti untuk Mahasiswa KIK UI*. PTIK. Jakarta (Tidak terbit).
- McCrie, R. D. 2001. *Security Operation Management*, Boston: Butterworth-Heinemann.



- Moelong, Lexy J. 2001. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Oliver, Eric dan John Wilson. 1999. *Sekuriti Manual Pedoman Tindakan Pengamanan*. Jakarta · PT. Cipta Manunggal.
- Reksodiputro, Mardjono. 1997. *Bunga Rampai Permasalahan dalam Sistem Peradilan Pidana. Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum Universitas Indonesia*. Jakarta.
- Reksodiputro, Mardjono. 2004. *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia :Polisi dan Masyarakat Dalam Era Reformasi sebagai Alat Penegak Hukum ( Sebuah Pemikiran Tentang Polisi Indonesia)*. Editor Parsudi Suparlan. Jakarta : Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian.
- Strauss, S. 1980. *Security Problem in a Modern Society*, Boston: Butterworth Publishers, Inc.
- Suparlan, P. 1994. *Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Program Kajian Wilayah Amerika PPs UI.
- Terry, George R. 1986. *Prinsiples of Management*. Eight edition. Alih bahasa Winardi. Bandung : Alumni. Bandung.
- ..... 2006. *Prinsip-prinsip Manajemen*, Terjemahan J. Smith D.F.M, PT. Bumi Aksara, Cet 8., Jakarta.

#### **DOKUMEN PERATURAN DAN PERUNDANGAN UNDANGAN**

- Komite Pengamanan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, *Airport Security Programe (ASP) Tahun 2010 Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar*.
- Komite Pengamanan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, *Airport Contingency Plans (ACP) Tahun 2010 Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar*

Annex 17, ICAO, 2003, Amandemen 10, tentang *Security, Safe Guarding Internasional Civil Aviation Againsts Act of Unlawfull Interface* dalam ICAO (*International Civil Aviation Organization*), Genewa.

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 200, tentang *Pengamanan Obyek Vital Nasional*, Tanggal 5 Agustus 2004.

Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor : SKEP.67/ OM.00 / 2008 Tanggal 20 Juni 2008 *Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar.*

Keputusan Kapolri No 738 Tahun 2005 *tentang Pedoman Sistem Pengamanan Onyek Vital Nasional.*

Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 79 Tahun 2004, tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Bandara*, Tanggal 15 Oktober 2004.

Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia Staf Deputi Sumber Daya Manusi, Surat No. Pol : R/332/X/2006/Sde SDM tanggal 18 Oktober 2006 tentang *Laporan Hasil Koordinasi Perintisan Pendidikan Pengamanan Bandara Internasional di Indonesia.*

Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 1994, tentang *Bandar Udara Hasanuddin dinyatakan sebagai Bandar Udara Internasional*, Tanggal 30 Oktober 1994.

Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1987 tanggal 1 Januari 1987 dan disusul tanggal 3 Maret 1987, tentang *Bandar Udara Hasanuddin diserahkan pengelolaannya dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perum Angkasa Pura I.*

Undang Undang Republik Indonesia No.2 Tahun 2002 *Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Undang Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 *Tentang Penerbangan.*

## PEDOMAN WAWANCARA

### A. PIHAK MANAJEMEN PERUSAHAAN

1. Identitas diri dan jabatan
2. Latar belakang pendidikan dan pekerjaan
3. Pemahaman terhadap Manajemen Sekuriti Fisik dan kebijakan keamanan
4. Personel Sekuriti
  - a. Jumlah personel sekuriti di bandara internasional Sultan Hasanuddin
  - b. Apakah menggunakan jasa badan usaha jasa pengamanan (BUJP)
  - c. Status Personel sekuriti in house dan outsourcing serta untuk dari TNI-AU apakah personel aktif.
  - d. Sertifikasi personel sekuriti
5. Sarana prasarana sekuriti
  - a. Apa saja sarana dan prasarana sekuriti fisik (pagar, mesin X-Ray, Gerbang deteksi (WTWD), Hand Held Metal Detector (HHMD), CCTV, kendaraan patroli, pos pos pengamanan, penerangan, kunci dan alat komunikasi.
  - b. Apakah sarana dan prasarana berfungsi dengan baik
  - c. Sistem perimeter (public area, Non Publik Area dan restricted Area)
6. Penerapan Manajemen sekuriti fisik di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin
  - a. Bagaimana sistem kerja personel sekuriti di bandara
  - b. Apakah ada SOP (Standart Operational Prosedur)
  - c. Apakah ada koordinasi dengan instansi pengamanan lainnya.
  - d. Apakah sarana prasarana pengamanan digunakan dengan maksimal
7. Apa kendala dalam penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik
8. Seberapa sering Pimpinan perusahaan atau Manajer keamanan memberikan pengarahan dan petunjuk kepada personel sekuriti.
9. Latihan pengamanan bersama instansi pengamanan lain. (komite pengamanan bandara)
10. Kejadian gangguan keamanan dan keselamatan penerbangan yang pernah terjadi di bandara Sultan Hasanuddin
11. Apakah ada mekanisme audit atau pengawasan rutin dari pusat berkaitan dengan pelaksanaan pengamanan dan sarana prasarana pendukung keamanan bandara.
12. Kesejahteraan dan keselamatan kerja
13. Koordinasi dengan Instansi lain

## **B. TENAGA SEKURITI**

1. Identitas diri dan pendidikan yang pernah diikuti
2. Pemahaman terhadap tugas pengamanan
3. Pedoman kerja dan Standar Operasional Procedure (SOP)
4. Sistem dan pola kerja
5. Sarana dan Prasarana pendukung kegiatan pengamanan
6. Kendala yang dihadapi
7. Arahan dan petunjuk pimpinan
8. Pelaksanaan pendidikan dan latihan
9. Pengawasan dan audit dari internal maupun eksternal perusahaan
10. Kesejahteraan dan keselamatan kerja

## **C. MASYARAKAT PENGGUNA JASA BANDAR UDARA**

1. Identitas diri dan Latar belakang pendidikan dan pekerjaan
2. Intensitas Kegiatan di Bandar Udara
3. Tanggapan terhadap pelaksanaan manajemen sekuriti fisik
4. Apakah sarana dan prasarana sudah memadai untuk pengamanan
5. Harapan yang diinginkan terhadap rasa aman

## **D. MASYARAKAT WARGA KAMPUNG BADO BADO**

1. Identitas diri dan Latar belakang pendidikan dan pekerjaan
2. Berapa lama tinggal di Kampung Bado Bado
3. Akses kontrol jalan keluar masuk Kampung Bado Bado
4. Kejadian yang berkaitan keamanan warga Kampung Bado Bado
5. Upaya pihak pengelola Bandara mengatasi permasalahan warga
6. Community Development dan Corporate Social Responsibility pihak pengelola Bandara.
7. Harapan yang diinginkan warga

## **E. INSTANSI TERKAIT KEAMANAN DI BANDARA**

1. Identitas dan Latar belakang pendidikan dan pekerjaan
2. Peran serta dalam pelaksanaan pengamanan di Bandar Udara
3. Tanggapan terhadap penyelenggaraan Manajemen Sekuriti Fisik Bandara
4. Kegiatan kordinasi dalam pelaksanaan pengamanan
5. Pelatihan dan kegiatan bersama dalam pengamanan Bandar Udara
6. Saran terhadap penyelenggaraan pengamanan.