

	pembatas fisik memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	3	Ada
		4	Ada
4	Apakah ada sistem audit atau inspeksi rutin untuk memantau kepatuhan terhadap standar yang telah ditetapkan?	1	Ada
		2	Ada
		3	Ada
		4	Ada
5	Apa solusi pribadi anda terkait kurangnya kesiapan fasilitas keamanan pada area pembatas fisik di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang?	1	Memaksimalkan patroli dan pemberian materi terkait keselamatan dan keamanan kepada petugas <i>aviation security</i>
		2	Patroli yang lebih intensif dan <i>random check</i> patroli
		3	Perekrutan SDM dan patroli
		4	Patroli, penerapan <i>security culture</i> dan kebijakan penggunaan <i>drone</i>

Berdasarkan **Tabel IV. 4** dan **Tabel IV. 5**, ditemukan bahwa masih terdapat beberapa ketentuan yang tidak terpenuhi dan ada dengan catatan. Berikut upaya pemenuhan yang bisa dilakukan oleh pihak penyelenggara bandar udara:

Tabel IV. 8 Upaya Pemenuhan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 Pasal 4 Ayat 2

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 Pasal 4 Ayat 2	Ada	Tidak Ada	Ada dengan Catatan	Upaya Pemenuhan
Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya			√	Melakukan perawatan dan perbaikan terhadap kawat berduri di beberapa zona yang sudah mengalami korosi dan rusak dengan jadwal berkala minimal sekali dalam setahun sebelum audit dari otoritas bandar udara
Tidak ada celah dari bawah sampai			√	Melakukan perawatan dan perbaikan terhadap kawat berduri di beberapa zona yang sudah mengalami korosi

atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air				dan rusak dengan jadwal berkala minimal sekali dalam setahun sebelum audit dari otoritas bandar udara
Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter			√	Melakukan pemotongan tanaman atau benda apapun yang ketinggiannya melebihi dari ketinggian pembatas fisik dan minimal 3 meter dari dalam dan luar pembatas fisik dengan jadwal berkala minimal 6 bulan sekali dengan mempertimbangkan SDM dan biaya lainnya
Dilengkapi lampu penerangan pada jarak tertentu			√	Memasang lampu penerangan di setiap zona pembatas fisik yang telah ditetapkan dengan jarak per-500 meter, terutama di area yang gelap atau tersembunyi dan memastikan lampu penerangan berfungsi dengan baik
Dilengkapi kamera pemantau (<i>Closed Circuit Television</i>)			√	Pengadaan fasilitas <i>CCTV</i> pada setiap zona pembatas fisik yang telah ditetapkan
Dilengkapi peralatan keamanan lainnya apabila diperlukan			√	Tidak diperlukan, karena ada pihak TNI bersenjata yang selalu mengawasi keamanan pada zona sisi udara seberang <i>runway</i>
Tersedia jalan inspeksi untuk patroli	√			Melakukan perawatan di area jalan inspeksi seperti pemotongan tanaman liar dengan jadwal berkala minimal 6 bulan sekali dengan mempertimbangkan SDM dan biaya lainnya agar tidak mengganggu saat operasional patroli pada area ini
Tersedia perawatan perimeter			√	Memastikan pagar dalam kondisi baik dan memperbaiki jika ada kerusakan serta melakukan

				pembersihan sampah dan kotoran dan memotong rumput secara rutin untuk mencegah pertumbuhan liar minimal sekali dalam setahun sebelum audit dari otoritas bandar udara
Dilengkapi pintu darurat	√			Melakukan perawatan dan perbaikan terhadap kawat berduri di beberapa zona yang sudah mengalami korosi dan rusak dengan jadwal berkala minimal sekali dalam setahun sebelum audit dari Otoritas Bandar Udara

Tabel IV. 9 Upaya Pemenuhan Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 Pasal 5 Ayat 3

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 Pasal 5 Ayat 3	Ada	Tidak Ada	Ada dengan Catatan	Upaya Pemenuhan
Patroli lebih intensif	√			Sudah terlaksana
<i>Sign board</i> peringatan			√	Desain ulang papan <i>sign board</i> sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dengan informasi yang jelas, mudah dibaca dan diletakkan setiap 500 meter
Lampu penerangan yang cukup			√	Pengadaan fasilitas lampu penerangan yang merata pada setiap zona pembatas fisik yang telah ditentukan
Tersedia sistem kamera pemantau (<i>Closed Circuit Television</i>) yang menjangkau perimeter di area <i>take off</i> dan <i>landing</i>		√		Pengadaan fasilitas <i>CCTV</i> pada setiap zona pembatas fisik yang telah ditetapkan

Tersedia sistem pendeteksi penyusup perimeter (<i>perimeter intruder detection system/PIDS</i>)		√		Bisa dilakukan pengadaan jika fasilitas yang lain sudah terpenuhi dan melihat urgensi serta melakukan pertimbangan untuk fasilitas ini
---	--	---	--	--

Berdasarkan hasil observasi, hasil wawancara dan tabel upaya pemenuhan terhadap peraturan yang berlaku yang telah dibuat penulis, dapat dijelaskan bahwa upaya pemenuhan yang saat ini dilakukan hanya berupa patroli yang lebih intensif, tersedianya jalan inspeksi untuk patroli dan tersedianya pintu darurat. upaya pemenuhan yang ada dengan catatan dan tidak ada harus dilakukan secepatnya mengingat pentingnya keselamatan dan keamanan penerbangan.

BAB V PENUTUP

A. Simpulan

1. Kondisi Pembatas Fisik Saat Ini

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan, dapat diambil kesimpulan bahwa kondisi pembatas fisik saat ini di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang masih belum maksimal. Hal ini bisa dilihat dari pembatas fisik berupa *CCTV* yang masih belum tersedia, lampu penerangan yang hanya terdapat di zona C, *sign board* yang belum sesuai dengan standar, tidak terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter, dan beberapa kawat berduri yang sudah berkarat. Meskipun ketinggian pagar sudah sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, namun fasilitas keamanan khususnya pada fasilitas pembatas fisik masih belum memadai yang bisa memungkinkan masuknya orang yang tidak bertanggungjawab untuk melakukan tindakan kejahatan. Hal ini dapat mengurangi efektivitas pengawasan pembatas fisik dalam melindungi keselamatan dan keamanan penerbangan

2. Upaya Pemenuhan Pembatas Fisik dan Pengawasan *Aviation Security*

Upaya pemenuhan yang dilakukan saat ini hanyalah patroli yang lebih intensif. Dikarenakan bandar udara Jenderal Ahmad Yani adalah bandar udara *enclave* yang ditujukan untuk penerbangan sipil, sementara bagian lain dari bandar udara digunakan untuk operasi militer, berarti ada pihak TNI yang membantu pihak bandar udara dalam melakukan pengawasan di sekitar daerah bandar udara. Kurangnya SDM dari pihak *aviation security* juga sangat berpengaruh terhadap efektivitas dalam melakukan pengawasan. Tata Naskah Dinas Elektronik juga sudah diusulkan terkait perbaikan dan pengadaan fasilitas pembatas fisik daerah keamanan terbatas demi terwujudnya pemenuhan standar pembatas fisik yang telah ditentukan guna terciptanya keselamatan dan keamanan penerbangan.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, PT Angkasa Pura I sebagai pengelola Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang hendaknya lebih memperhatikan fasilitas keamanan penerbangan khususnya fasilitas pada pembatas fisik, yaitu:

1. Solusi Jangka Pendek

a). Perbaikan Kawat Berduri

Menyiapkan dana dan merealisasikannya untuk segera memperbaiki kawat berduri yang rusak dan berkarat pada pembatas fisik. Hal ini akan memastikan bahwa pembatas fisik akan lebih efektif dalam melindungi daerah keamanan terbatas dan mencegah penyusupan.

b). Patroli yang Lebih Intensif

Meningkatkan frekuensi patroli keamanan di sepanjang pembatas fisik, terutama di area yang rawan atau mengalami kerusakan.

c). Desain Ulang Papan *Sign Board*

Desain ulang papan *sign board* sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dengan informasi yang jelas, mudah dibaca dan diletakkan setiap 500 meter.

d). Pemotongan Rumput

Melakukan pemotongan rumput di sekitar pembatas fisik untuk memastikan visibilitas yang baik dan mengurangi tempat persembunyian potensial dan menetapkan jadwal rutin untuk pemotongan rumput agar selalu terjaga pada ketinggian yang cukup.

2. Solusi Jangka Panjang

1) Perbaikan dan Pengadaan Fasilitas

Melakukan perbaikan dan pengadaan fasilitas khususnya pada area pembatas fisik di sisi udara seperti pada pagar, kawat berduri, *CCTV*, lampu penerangan dan sistem keamanan lainnya untuk memastikan pemenuhan standar yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015.

2) Sistem Keamanan Terintegrasi

Menerapkan sistem keamanan terintegrasi yang melibatkan teknologi canggih seperti sensor pergerakan, pengawasan video, dan alarm yang

terhubung dengan pusat pengendalian keamanan. Dengan sistem ini, dapat dilakukan pemantauan secara *real-time* dan respon cepat terhadap potensi ancaman.

3) Perekrutan dan Pelatihan Petugas *Aviation Security*

Melakukan pengembangan dan pelatihan berkelanjutan bagi petugas *aviation security* untuk meningkatkan pemahaman tentang pengawasan dan keamanan pembatas fisik. Hal ini mencakup pelatihan pemantauan *CCTV*, pemahaman peraturan yang lebih baik, patroli yang efektif, dan penanganan situasi keamanan darurat.

4) Kerja Sama dengan Pihak Terkait

Meningkatkan kerja sama antara bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang dengan pihak keamanan terkait, seperti aparat TNI dan otoritas penerbangan. Hal ini akan memungkinkan pertukaran informasi yang lebih efektif dan koordinasi dalam pengawasan keamanan pembatas fisik.

Dengan mengimplementasikan saran-saran tersebut, diharapkan pengawasan pada daerah keamanan terbatas khususnya pada pembatas fisik bisa lebih maksimal dalam melindungi keselamatan dan keamanan penerbangan. Aspek keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan perihal yang utama dan wajib dilaksanakan oleh pengelola dan operator bandar udara karena berkaitan dengan keselamatan jiwa manusia. Dalam setiap layanan transportasi, keselamatan dan keamanan menjadi isu krusial karena melibatkan nyawa para penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Annex 17 : Aviation Security, Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (2006).
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik* (Revisi). Rineka Cipta. <https://drive.google.com/file/d/1iNnNIVxABsE6ssRu4ap3XByQj5ooGcGa/view?usp=sharing>
- Astawa, K. O. P., & Puspitasari, Y. A. (2023). Analisis Pengamanan Pagar Perimeter Dalam Menunjang Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo. *Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), 74, 76. <https://doi.org/1047467>
- Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted) (2017).
- de Yong. (2016, September 7). *Kajian Konsep Teritori dan Usulan Solusi Untuk Pencegahan Kejahatan pada Interior Sekolah Taman Kanak-Kanak di Surabaya*. De Yong. <https://cptidblog.wordpress.com/author/cptidblog/>
- Febiyanti, H., Yuniar, D. C., Oka, I. G. A. A. M., Putra, B. W., Munir, M. S., Rizaldi, R., Khatami, M. A., & Amalia, A. P. (2024). Socialization Related to the Dangers of Kites, Laser Beams, Hot Air Balloons, and Drones Around Silampari Lubuklinggau Airport. *JMKSP (Jurnal Manajemen, Kepemimpinan, Dan Supervisi Pendidikan)*, 9(1), 60–71. <https://doi.org/https://doi.org/10.31851/jmksp.v9i1.9620>
- Febrianti, N. (2023). *Kajian Pengamanan Perimeter Guna Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin-II Palembang*. https://library.poltekbangplg.ac.id/index.php?p=show_detail&id=1543
- Hariyanti, A. N., Utami, S., & Susanto, H. (2019). Kajian Pengamanan Perimeter Dalam Menunjang Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta. *Langit Biru: Jurnal Ilmiah Aviasi*, 12(3), 147–154. <https://journal.ppicurug.ac.id/index.php/jurnal-ilmiah-aviasi/article/view/190>
- LIOTTA, P. H. (2022). Boomerang Effect: the Convergence of National and Human Security. *Security Dialogue*, 33(4), 473–488. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/0967010602033004007>
- Mursalin, B. A. (2022). Analisis Pembatas Fisik Daerah Keamanan Terbatas pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dewadaru Karimunjawa. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), 3492–3497. <https://doi.org/https://doi.org/10.31316/jk.v6i2.3457>
- Nurjanah, D. F. (2022). Implementasi Sistem Pengamanan Perimeter dan Kendala Petugas Aviation Security Dalam Menjalankan Keamanan dan Keselamatan

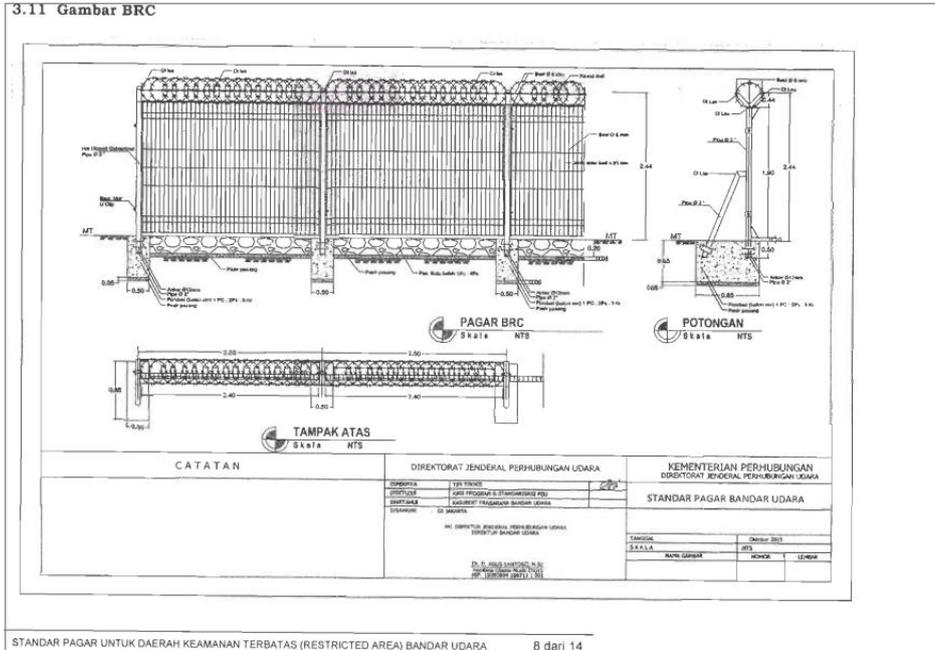
- Penerbangan di Bandar Udara Sentani Jayapura. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 4(1), 8–16. <https://doi.org/https://doi.org/10.56521/jgh.v4i01.383>
- oxforddictionaries. (n.d.). *Fence*. Oxforddictionaries. Retrieved July 2, 2024, from <https://www.ries.com/definition/fence>
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 601 Tahun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (_Security Restricted Area_) Bandar Udara, Pub. L. No. 601. Retrieved August 7, 2024, from https://drive.google.com/file/d/1C6_V_qnt8BPnArRk5rZ5q39DelHc-gFF/view?usp=sharing
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara, Pub. L. No. 33, Berita Negara RI (2015). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/148589/permenhub-no-33-tahun-2015>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional, Pub. L. No. 51, Peraturan Menteri Perhubungan (2020). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149478/permenhub-no-51-tahun-2020>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 127 Tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, Pub. L. No. 127, Berita Negara RI (2015). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/103525/permenhub-no-127-tahun-2015>
- Praditya, Y. (2016). Keamanan di Indonesia : sebuah kajian strategis. *Nadi Pustaka*.
- Prasatia, M. A. N., & Ardianto, B. (2022). Perbandingan Hukum Mengenai Pagar Pembatas Bandar Udara Menurut Hukum Penerbangan Internasional dan Nasional. *Uti Possidetis: Journal of International Law*, 3(1), 115–135. <https://doi.org/https://doi.org/10.22437/up.v3i1.12957>
- Pyrgies, J. (2019). The UAVs threat to airport security: risk analysis and mitigation. *OmniaScience*, 9(2), 63–96. <https://doi.org/10.3926/jairm.127>
- Saraswati, R. D., & Kiswari, M. D. N. (2019). Pagar dari Teritori Menjadi Pride dan Identitas . *Tutur Rupa*, 1(2), 65–66. <https://journal.unika.ac.id/index.php/tuturupa/rt/printerFriendly/1949/0>
- Skorupski, J., & Uchroński, P. (2020). Multi-criteria group decision-making approach to the modernization of hold baggage security screening system at an airport. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101841. <https://doi.org/10.1016/J.JAIRTRAMAN.2020.101841>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. (2nd ed., Vol. 1). Alfabeta. <https://id.scribd.com/document/391327717/Buku-Metode-Penelitian-Sugiyono>

Yuliani, W. (2018). METODE PENELITIAN DESKRIPTIF KUALITATIF DALAM PERSPEKTIF BIMBINGAN DAN KONSELING. *Quanta : Jurnal Kajian Bimbingan Dan Konseling Dalam Pendidikan*, 2(2), 83–91. <https://doi.org/https://doi.org/10.22460/q.v2i2p83-91.1641>

LAMPIRAN

Lampiran A Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 601 Tahun 2015

3.11 Gambar BRC



STANDAR PAGAR UNTUK DAERAH KEAMANAN TERBATAS (RESTRICTED AREA) BANDAR UDARA

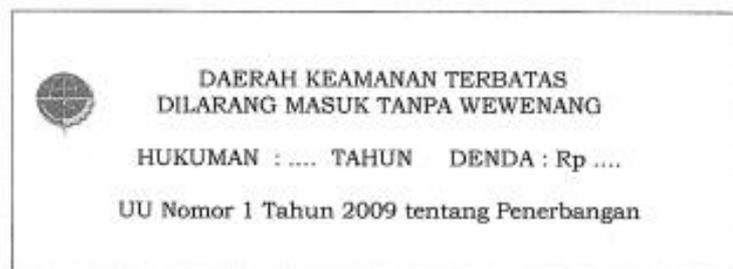
8 dari 14

Lampiran B Peraturan Menteri Nomor 33 Tahun 2015

 <p>MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA</p> <p>PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR : PM 33 TAHUN 2015 TENTANG PENGENDALIAN JALAN MASUK (ACCESS CONTROL) KE DAERAH KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,</p> <p>Menimbang : a. bahwa dalam rangka pembinaan terhadap keamanan penerbangan, Menteri Perhubungan telah menetapkan Program Keamanan Penerbangan Nasional;</p> <p>b. bahwa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, telah diatur mengenai daerah keamanan bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasional penerbangan;</p> <p>c. bahwa terhadap daerah keamanan terbatas di bandar udara perlu dilakukan pengendalian jalan masuk (access control);</p> <p>d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara;</p> <p>Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);</p> <p>2. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 135 Tahun 2014;</p> <p style="text-align: right;">1</p>	<p>f. tersedia jalan inspeksi; dan g. dilengkapi pintu darurat.</p> <p>(2) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) pada perimeter untuk bandar udara internasional harus memenuhi persyaratan:</p> <p>a. tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya; b. tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air; c. terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter; d. dilengkapi lampu penerangan pada jarak tertentu; e. dilengkapi sistem kamera pemantau (closed circuit television); f. dilengkapi peralatan keamanan lainnya apabila diperlukan; g. tersedia jalan inspeksi untuk patroli; h. tersedia perawakan perimeter; dan i. dilengkapi pintu darurat.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 5</p> <p>(1) Untuk keselamatan dan alasan operasional, pada daerah take off dan landing di ujung runway terhadap pembatas fisik pada perimeter dapat kurang ketinggiannya dari persyaratan dengan dilakukan langkah-langkah keamanan tambahan (mitigation plan).</p> <p>(2) Langkah-langkah keamanan tambahan (mitigation plan) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk bandar udara domestik minimal:</p> <p>a. patroli lebih intensif; dan b. sign board peringatan.</p> <p>(3) Langkah-langkah keamanan tambahan (mitigation plan) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk bandar udara internasional minimal:</p> <p>a. patroli lebih intensif; b. sign board peringatan; c. lampu penerangan yang cukup; d. tersedia sistem kamera pemantau (closed circuit television) yang menjangkau perimeter di area take off dan landing; dan e. tersedia sistem pendeteksi penyusup perimeter (perimeter intruder detection system/ PIDS).</p> <p style="text-align: right;">6</p>
---	---

LAMPIRAN I PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 33 TAHUN 2015
TANGGAL : 12 FEBRUARI 2015

TANDA PERINGATAN
DALAM KEAMANAN PENERBANGAN



Gambar tanda untuk pagar atau pembatas.

Lampiran C Risk Assessment Setiap Zona Pembatas Fisik

No	AREA ZONA	STANDAR DESAIN (Ref. PM 33 Tahun 2015)	HASIL		PROFIL RISIKO	KATEGORI RISIKO	DESKRIPSI RISIKO	DAMPAK RISIKO	LANGKAH MITIGASI	MITIGASI TAMBAHAN	KETERANGAN
			C	NC							
1	Pagar Perimeter Zona A	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Medium Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV	sudah ada sign board tapi belum sesuai dengan PM 33 Tahun 2015 Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 211	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
2	Pagar Perimeter Zona B	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Medium Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Pengadaan lampu penerangan	sudah ada sign board tapi belum sesuai dengan PM 33 Tahun 2015 Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 212	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
3	Pagar Perimeter Zona C	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Medium Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Reposisi Geo Bag Melakukan Patroli dengan R2 Pengadaan kawat berduri (razor)	sudah ada sign board tapi belum sesuai dengan PM 33 Tahun 2017 Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 212	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
4	Pagar Perimeter Zona D	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Medium Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Reposisi Geo Bag Melakukan Patroli dengan R2 Pengadaan lampu penerangan	Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 211	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
5	Pagar Perimeter Zona E	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Low Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Reposisi Geo Bag Melakukan Patroli dengan R2 Pengadaan lampu penerangan	Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 212	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
6	Pagar Perimeter Zona F	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Low Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Reposisi Geo Bag Melakukan Patroli dengan R2 Pengadaan lampu penerangan	Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 213	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
7	Pagar Perimeter Zona G	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Low Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Pengadaan kawat berduri (razor)	Pemasangan CCTV investasi tahun 2024 sebanyak 10 titik kamera
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 213	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
8	Pagar Perimeter Zona H	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Medium Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Pengadaan kawat berduri (razor)	sudah ada sign board tapi belum sesuai dengan PM 33 Tahun 2015
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 214	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							
9	Pagar Perimeter Zona I	1	Tinggi pagar 2,44 meter	√	Medium Risk	Risiko Keamanan Penerbangan	Masuknya orang tanpa tanda izin masuk (illegal entry)	Ancaman Keamanan Penerbangan	Melakukan patroli secara berkala	Pengadaan Sign Board Melakukan pemotongan rumput Pengadaan CCTV Pengadaan kawat berduri (razor) Pengadaan lampu penerangan	sudah ada sign board tapi belum sesuai dengan PM 33 Tahun 2015
		2	dilengkapi kawat berduri dibagian atas	√							
		3	tidak ada celah dibagian bawah/dasar pagar (pondasi jalur)	√							
		4	signboard peringatan tiap 500 meter	√							
		5	signboard peringatan terbaca jelas pada minimal jarak 5 meter	√							
		6	design signboard peringatan sesuai dengan standar KM 215	√							
		7	Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air	√							
		8	Tersedia jalan inspeksi	√							
		9	Clear zone dua sisi 3 meter	√							
		10	Lampu penerangan	√							
		11	Tersedia CCTV 100% coverage dan dapat terlihat di AOCC/SCCR	√							

Lampiran D Dokumentasi dan Transkrip Wawancara Kepada Informan

Informan 1 : Sugeng
 Penanya : Muhammad Ali Khatami
 Hari/Tanggal : Rabu 8 November 2023
 Suasana : Pelaksanaan wawancara dilakukan saat *coffee break* atau saat informan sedang istirahat pada pukul 17.00 WIB hingga 19.00 WIB di Gedung Terpadu



Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 1

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah pihak <i>aviation security</i> sudah memahami sepenuhnya isi dan persyaratan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Untuk pemahaman rekan-rekan <i>aviation security</i> terkait pemahaman PM 33 Tahun 2015 tentu saja masih ada beberapa yang belum paham sepenuhnya. Disinilah peran dari <i>junior</i> maupun <i>senior avsec</i> untuk <i>sharing</i> pemahamannya terkait regulasi yang berlaku. Tetapi saya selaku <i>airport security investigator</i> juga sering memberikan pemahaman-pemahaman yang lain seperti materi <i>security culture</i> , <i>cyber security</i> , <i>screening</i> dan masih banyak materi lainnya berupa video animasi di ruangan ini.
2	Apakah pembatas fisik di bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang saat ini telah memenuhi standar yang ditetapkan?	Untuk fasilitas keamanan penerbangan khususnya pada pembatas fisik masih belum maksimal seperti CCTV, lampu penerangan, <i>sign board</i> , kawat yang sudah berkarat bahkan tidak layak dan lain sebagainya. Tetapi untuk ketinggian pembatas fisik sudah sesuai.

3	Apakah ada insiden pelanggaran keamanan yang disebabkan oleh kelemahan pembatas fisik?	Sejauh ini tidak ada insiden pelanggaran pada daerah pembatas fisik, dikarenakan bandara ini adalah bandara <i>enclave</i> yang berarti bandara ini bekerjasama dengan TNI. Dari pihak TNI juga ada membantu kita khususnya pada daerah <i>main gate</i> dan selalu ikut dalam melakukan patroli di sisi darat maupun sisi udara. Juga ada yang sniper yang <i>standby</i> di atas pada daerah Lanumad. Ini sangat membantu kita dalam mencegah masuknya orang yang ingin masuk secara ilegal dan lompat dari daerah pembatas fisik sisi udara.
4	Apakah ada mekanisme evaluasi berkala untuk menilai kondisi dan efektivitas pembatas fisik di bandara?	Audit tahunan selalu dilaksanakan untuk memastikan kesiapan dari bandara kita, jika ada penemuan tentu saja kita evaluasi dan melakukan langkah mitigasi
5	Apa harapan Anda mengenai pembatas fisik di bandar udara Semarang di masa mendatang?	Semoga saja fasilitas keamanan penerbangan khususnya pada daerah keamanan terbatas segera terealisasi mengingat pentingnya menyesuaikan regulasi yang berlaku agar terciptanya keselamatan dan keamanan penerbangan. Saya juga sudah mengusulkan terkait pengadaan dari tahun-tahun kemarin melalui Tata Naskah Dinas Elektronik (TNDE) dan tinggal menunggu realisasinya

Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 2

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa saja langkah mitigasi yang telah dilakukan pihak bandar udara menurut standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Patroli yang lebih intensif adalah salah satu upaya <i>aviation security</i> dalam menutupi kurangnya fasilitas keamanan penerbangan saat ini. Seperti yang saya katakan sebelumnya bahwa bandara kita memiliki <i>MoU</i> dan termasuk bandara <i>enclave</i> yang artinya terdapat area khusus atau <i>enclave</i> yang ditujukan untuk penerbangan sipil, sementara bagian lain dari bandara digunakan untuk operasi militer yang berarti ada pihak TNI yang membantu pihak bandara dalam melakukan pengawasan di sekitar daerah bandar udara, kita juga harus menerapkan mitigasi-mitigasi yang akan kita lakukan untuk menutupi kekurangan pada bandar udara ini. Inilah salah satu keuntungan dari bandara <i>enclave</i> . Penyusup juga pasti memikirkan

		berkali-kali untuk lompat lewat pembatas fisik di sisi udara. Di luar dari sisi udara sendiri adalah akses untuk orang yang ingin ke pantai. Pada akses tersebut selalu dijaga oleh pihak TNI
2	Seberapa sering pembatas fisik memerlukan perbaikan untuk memastikan sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Untuk perbaikan harusnya dilakukan secara berkala. Mengingat bandara ini dekat dengan laut, maka kawat-kawat pada pembatas fisik mesti cepat berkarat. Terbukti pada kondisi kawat pembatas fisik yang sekarang sudah mengalami korosi. Tetapi kembali lagi ke pihak bandara, kami sebagai petugas <i>avsec</i> hanya membuat <i>risk assessment</i> dan mengusulkan terkait pengadaan fasilitas keamanan.
3	Apakah ada tahapan yang diterapkan untuk memastikan pembatas fisik memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Seperti yang saya bilang sebelumnya, bahwa yang kami lakukan untuk memastikan pembatas fisik dalam keadaan aman adalah dengan melakukan patroli secara intensif. <i>Risk assessment</i> juga sudah saya buat seperti yang saya lihatkan kemarin kepadamu. Design <i>sign board</i> juga sudah mulai dilakukan, yang mengurus desain <i>sign board</i> adalah si Gede. Selain itu audit tahunan juga selalu dilakukan untuk melihat pemenuhan standar pada bandara ini.
4	Apakah ada sistem audit atau inspeksi rutin untuk memantau kepatuhan terhadap standar yang telah ditetapkan?	Iya, tentu saja ada audit atau inspeksi rutin tahunan dari kemenhub. Kamu melaksanakan OJT hingga bulan januari kan? Lihat saja ketika dekat akhir tahun ini.
5	Apa solusi pribadi anda terkait kurangnya kesiapan fasilitas keamanan pada area pembatas fisik di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang?	Tetap maksimalkan patroli dengan lebih berhati-hati dan lebih peduli khususnya pada petugas <i>avsec</i> pos <i>main gate</i> . Saya juga selalu memberikan materi terkait keselamatan dan keamanan, seperti aksi terorisme, penyelundupan barang, penipuan dan pelanggaran keamanan lainnya.

Informan 2 : Triyanto
 Penanya : Muhammad Ali Khatami
 Hari/Tanggal : Senin, 5 Ferbruari 2024
 Suasana : Pelaksanaan wawancara dilakukan saat informan berjaga pada *shift* pagi di pos *main gate*



Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 1

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah pihak <i>aviation security</i> sudah memahami sepenuhnya isi dan persyaratan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Pemahaman peraturan haruslah dipahami oleh seluruh anggota <i>avsec</i> khususnya kepada para <i>junior</i> dan <i>senior avsec</i> untuk mengetahui pemahaman terkait regulasi yang berlaku. Pak Sugeng juga sering memberikan kami materi-materi terkait langkah-langkah keamanan yang harus dilakukan.
2	Apakah pembatas fisik di bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang saat ini telah memenuhi standar yang ditetapkan?	Terkait pembatas fisik untuk ketinggiannya sudah sesuai, namun untuk standar lebar jaringan-jaringnya masih belum diketahui. Karena saat pihak Amerika datang berkunjung kemari, mereka melihat masih ada celah pada lebar pembatas fisiknya. Untuk fasilitas keamanan penerbangan seperti lampu penerangan masih minim, untuk <i>CCTV</i> masih belum terpasang, karena rencana kedepannya akan dipasang tapi untuk sekarang memang masih belum ada karena semua tergantung lagi dari pusat terkait pengadaan. Juga harus ada pemeliharaan lebih lanjut. Untuk <i>sign board</i> nya sekarang ini juga

		ada pengadaan. Untuk pos itu sudah lama terbengkalai yang mana pos itu dulunya dijaga oleh DKO atau Lanumad. Karena ada perpanjangan <i>runway</i> , jadi dibuat pos baru yang ada di ujung <i>runway</i> 31.
3	Apakah ada insiden pelanggaran keamanan yang disebabkan oleh kelemahan pembatas fisik?	Sejauh ini tidak ada insiden pelanggaran serius yang disebabkan lemahnya fasilitas keamanan pembatas fisik.
4	Apakah ada mekanisme evaluasi berkala untuk menilai kondisi dan efektivitas pembatas fisik di bandara?	Untuk menilai kondisi dan efektivitas pembatas fisik bisa dilihat dari hasil evaluasi ketika audit telah dilaksanakan, jika ada penemuan tentu saja kita evaluasi dan melakukan langkah mitigasi.
5	Apa harapan Anda mengenai pembatas fisik di bandar udara Semarang di masa mendatang?	Harapan saya adalah semoga kedepannya bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang ini bisa memenuhi standar yang telah ditetapkan seperti bandara-bandara AP 1 yang lain agar terciptanya kesesuaian dengan regulasi yang berlaku khususnya pada daerah keamanan terbatas.

Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 2

No	Pertanyaan	Jawaban
1	<p>Apa saja langkah mitigasi yang telah dilakukan pihak bandar udara menurut standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?</p>	<p>Mitigasi yang telah kita lakukan selama ini adalah dengan melakukan <i>random check patroli</i> yang biasanya dilakukan setiap 8 jam sekali, kita <i>random</i> bisa dalam kurun waktu dalam 8 jam itu bisa melakukan 2 kali patroli di area pembatas fisik, akses pintu masuk bandar udara, dan akses-akses lain yang perlu kita lakukan <i>random check</i>. Hal itu dilakukan untuk menutupi fasilitas keamanan penerbangan yang masih kurang agar orang yang memiliki pemikiran kriminal bisa kita antisipasi demi menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan, untuk itu perbaikan pada fasilitas pembatas fisik haruslah disegerakan.</p>

2	Seberapa sering pembatas fisik memerlukan perbaikan untuk memastikan sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Terkait perbaikan pada pembatas fisik, hendaknya segera dilakukan ketika ada fasilitas keamanan yang sudah rusak, seperti contoh kawat pembatas fisik yang sekarang sudah mengalami karatan. Harusnya segera diganti. Takutnya, orang yang ingin masuk ke daerah keamanan terbatas bisa dengan mudah lompat dari celah itu. Tapi syukurnya ada pihak dari TNI yang selalu berjaga khususnya pada akses menuju pantai Maron.
3	Apakah ada tahapan yang diterapkan untuk memastikan pembatas fisik memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Untuk tahapan yang telah dilakukan saat ini hanyalah patroli yang lebih intensif dan pengajuan faskampem pembatas fisik yang telah diajukan oleh pak Sugeng melalui TNDE.
4	Apakah ada sistem audit atau inspeksi rutin untuk memantau kepatuhan terhadap standar yang telah ditetapkan?	Kegiatan audit juga selalu dilakukan setiap tahunnya selama beberapa hari untuk mengidentifikasi jika ada sesuatu yang belum sesuai. Juga harusnya diadakan penambahan SDM karena anggota di <i>aviation security</i> disini masih kurang dikarenakan salah satu dampak dari wabah virus <i>covid</i> kemarin. Kami sebagai petugas yang selalu melakukan patroli merasa bahwa SDM pada pos main gate perlu ditambah.
5	Apa solusi pribadi anda terkait kurangnya kesiapan fasilitas keamanan pada area pembatas fisik di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang?	Solusi pribadi saya selagi masih belum ada pengadaan faskampem dan penambahan SDM, kita tetap harus memaksimalkan patroli yang lebih intensif khususnya <i>random check</i> patroli pada daerah keamanan terbatas

Informan III : Joko Wiyanto
 Penanya : Muhammad Ali Khatami
 Hari/Tanggal : 22 Desember 2023
 Suasana : Pelaksanaan wawancara dilakukan saat informan berjaga pada *shift* siang di pos *cargo*



Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 1

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah pihak <i>aviation security</i> sudah memahami sepenuhnya isi dan persyaratan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Pemahaman peraturan adalah hal yang harus diketahui oleh anggota <i>aviation security</i> . Pak Sugeng selaku <i>Airport Security Investigator</i> selalu memberikan materi berupa animasi terkait aksi-aksi kejahatan yang sedang <i>trend</i> dan bagaimana menyikapinya. ini salah satu cara yang bagus menurut saya untuk memberikan pemahaman khususnya kepada petugas yang berada di pos <i>main gate</i> .
2	Apakah pembatas fisik di bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang saat ini telah memenuhi standar yang ditetapkan?	Pemenuhan standar pembatas fisik saat ini belum maksimal dan masih ada beberapa yang belum sesuai dengan aturan. Tetapi kita juga tetap harus melihat posisi (keadaan) di tempat kita. Contoh misal ada kemungkinan tanah (di area pembatas fisik) tiap tahun turun, maka perlu dilakukan monitoring yang lebih intensif. Tetapi untuk tingginya sudah sesuai dengan standar yaitu 2,44 meter. Untuk penyediaan fasilitas itu seharusnya wajib

		menyesuaikan peraturan karena itu merupakan fasilitas keamanan pada area pembatas fisik seperti <i>CCTV</i> , penerangan dan SDM untuk patroli. tetapi karena kemarin ada wabah <i>covid</i> dan pengurangan SDM, maka tentu saja terdapat kekurangan. Padahal di aturan penerbangan hukumnya wajib untuk memenuhi standar yang telah ditetapkan.
3	Apakah ada insiden pelanggaran keamanan yang disebabkan oleh kelemahan pembatas fisik?	Sejauh ini tidak ada orang yang menerobos masuk melalui pagar pembatas fisik. Bandara kita merupakan bandara <i>enclave</i> yang mana setiap patroli pasti ada petugas TNI yang mendampingi.
4	Apakah ada mekanisme evaluasi berkala untuk menilai kondisi dan efektivitas pembatas fisik di bandara?	Evaluasi berkala dilakukan secara rutin melalui audit tuk melihat apa saja kekurangan yang ada pada bandara ini.
5	Apa harapan Anda mengenai pembatas fisik di bandar udara Semarang di masa mendatang?	Semoga kedepannya fasilitas keamanan yang telah ditetapkan segera terpasang untuk memaksimalkan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 2

No	Pertanyaan	Jawaban
1	<p> Apa saja langkah mitigasi yang telah dilakukan pihak bandar udara menurut standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015? </p>	<p> Pihak <i>aviation security</i> selama ini melakukan patroli atau <i>mobile</i> setiap 2 atau 3 jam sekali. Masing-masing regu harus berkoordinasi dan berkomunikasi kepada <i>AOCH</i> dan <i>tower</i> jika ingin patroli di <i>airside</i> dan jangan sampai <i>miss communication</i> untuk melakukan pemantauan di daerah pembatas fisik termasuk pos nya. Jangan sampai pihak <i>avsec</i> yang melakukan patroli di <i>airside</i> dan menyebrang <i>runway</i> tidak melapor kepada <i>tower</i> yang mana pada saat itu akan ada pesawat yang akan <i>landing</i>. Itu sangatlah berbahaya. </p>

2	Seberapa sering pembatas fisik memerlukan perbaikan untuk memastikan sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Perbaikan mestinya dilakukan pada saat penemuan tidak hanya pada pelaksanaan audit. Jikalau ada yang tidak sesuai, hendaknya langsung dilakukan perbaikan contoh seperti pos pada seberang <i>runway</i> . dikarenakan pengurangan SDM pasca <i>covid</i> kemarin, maka pos tersebut tidak lagi dipakai atau terbengkelai. Padahal pos pembatas fisik memiliki peranan yang penting, karena jalur tersebut adalah keluar masuknya petani yang mana harus ada pihak <i>aviation security</i> dan pihak TNI yang wajib melakukan pemantauan di daerah tersebut.
3	Apakah ada tahapan yang diterapkan untuk memastikan pembatas fisik memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Untuk menjawab pertanyaan itu, hendaknya dari pihak bandara atau pusat lah yang harus memperhatikan standarisasi regulasi dan kondisi pada bandara ini. Dikarenakan faskampen disini masih kurang, maka hanya patroli lah yang bisa petugas <i>avsec</i> lakukan.
4	Apakah ada sistem audit atau inspeksi rutin untuk memantau kepatuhan terhadap standar yang telah ditetapkan?	Iya benar, untuk audit tiap tahunnya selalu dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan.
5	Apa solusi pribadi anda terkait kurangnya kesiapan fasilitas keamanan pada area pembatas fisik di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang?	Tetap maksimalkan patroli dan semoga kedepannya akan ada perekrutan petugas <i>aviation security</i> yang baru agar kita bisa memaksimalkan tugas kita dalam meningkatkan pengawasan pengamanan bandar udara ini.

Informan 4 : I Gede Arya Surya
 Penanya : Muhammad Ali Khatami
 Hari/Tanggal : Senin, 8 Januari 2024
 Suasana : Pelaksanaan wawancara dilakukan saat informan berjaga pada *shift* siang di pos *main gate*



Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 1

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah pihak <i>aviation security</i> sudah memahami sepenuhnya isi dan persyaratan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Masih terdapat petugas yang belum paham sepenuhnya terkait peraturan yang berlaku. Hal yang dilakukan pak Sugeng terkait penayangan animasi kepada kami petugas avsec sangatlah bagus untuk menegetahui <i>trend</i> kejahatan saat ini dan bagaimana cara menanggapinya
2	Apakah pembatas fisik di bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang saat ini telah memenuhi standar yang ditetapkan?	Menurut KP 601 Tahun 2015 untuk standarnya tentu saja belum maksimal, karena tidak mudah jika ingin memperbaiki pagar atau menyesuaikan dengan regulasi, itu semua harus ada RKA (Rapat Kerja Anggaran). Pengajuan tidak mudah dan tidak langsung dapat direalisasikan jika terkait biaya. Realisasi tergantung dari kebijakan pusat dan ketersediaan anggaran. Namun dapat terealisasi dengan cepat jika ada penemuan saat audit. Dari audit sinilah bisa dinilai kondisi pembatas fisiknya.

		Untuk fasilitas keamanan penerbangan seperti <i>CCTV</i> tergantung dari tipe bandara masing-masing dan menyesuaikan peraturan yang ada. Juga sebenarnya tergantung pengadaan lagi. Memang belum sesuai dengan standar tetapi untuk pengajuannya sudah ada dari tahun-tahun kemarin tetapi masih belum terealisasi. Untuk <i>sign board</i> nya kemarin saya yang membuat desainnya sesuai dengan KM 211 Tahun 2020 dan masih ada beberapa titik <i>sign board</i> nya yang belum di pasang khususnya di <i>airside</i> . Untuk penerangan hanya ada di zona C, akses untuk patroli juga sangat kurang karena aksesnya yg sempit. tetapi semua itu tergantung lagi kepada pengadaan.
3	Apakah ada insiden pelanggaran keamanan yang disebabkan oleh kelemahan pembatas fisik?	Sejauh ini tidak ada insiden pelanggaran keamanan dikarenakan ini adalah bandara <i>enclave</i> yang mana juga ada dari pihak TNI yang <i>standby</i> dan ikut patroli. Orang yang ingin lompat melalui pembatas fisik pastinya juga mikir berkali-kali jika ingin meluncurkan aksinya
4	Apakah ada mekanisme evaluasi berkala untuk menilai kondisi dan efektivitas pembatas fisik di bandara?	Seperti yang saya katakan sebelumnya bahwa ada audit yang menilai kondisi bandara ini.
5	Apa harapan Anda mengenai pembatas fisik di bandar udara Semarang di masa mendatang?	Semoga penerbangan makin banyak agar bandar udara ini mendapatkan dana yang cukup untuk melakukan pengadaan fasilitas pembatas fisik.

Transkrip Wawancara Berdasarkan Rumusan Masalah 2

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apakah langkah mitigasi yang telah dilakukan pihak bandar udara menurut standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Langkah mitigasi yang dilakukan berupa patroli yang lebih intensif pada <i>landside</i> maupun <i>airside</i> untuk menutupi kurangnya faskampem terhadap regulasi yang berlaku

2	Seberapa sering pembatas fisik memerlukan perbaikan untuk memastikan sesuai dengan standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Seharusnya jika ada faskampen yang sudah rusak atau tidak layak mestinya langsung diperbaiki. Jangan menunggu audit.
3	Apakah ada tahapan yang diterapkan untuk memastikan pembatas fisik memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015?	Pihak bandara atau pusat lah yang harus memperhatikan standarisasi regulasi dan kondisi pada bandarai ini. Dikarenakan faskampen disini masih kurang, maka hanya patroli lah yang bisa petugas <i>avsec</i> lakukan.
4	Apakah ada sistem audit atau inspeksi rutin untuk memantau kepatuhan terhadap standar yang telah ditetapkan?	Iya, untuk audit pasti ada
5	Apa solusi pribadi anda terkait kurangnya kesiapan fasilitas keamanan pada area pembatas fisik di bandar udara Jenderal Ahmad Yani Semarang?	Solusi pribadi dari saya adalah tetap optimalkan semaksimal mungkin patroli pembatas fisik sampai dimana jarak yang bisa dijangkau. Kita juga bisa mengerahkan orang-orang yang bekerja disisi udara contoh seperti pasukan oren alias tukang babat rumput, kita bisa menerapkan <i>security culture</i> atau budaya keamanan kepada mereka jika mereka menemukan sesuatu bisa langsung menghubungi pihak <i>aviation security</i> pada pos <i>main gate</i> agar pihak <i>aviation security</i> langsung bergerak ke posisi. Dan mungkin bisa menggunakan <i>drone</i> untuk memudahkan patroli dan lebih murah juga dibanding membeli <i>CCTV</i> , walau penggunaan <i>drone</i> dilarang tetapi semoga ada kebijakan baru kedepannya terkait penggunaan <i>drone</i> di daerah <i>airside</i> khususnya karena menurut saya itu sangat efisien dan penekanan terkait pemahaman peraturan kepada setiap petugas.

Lampiran E Lembar Bimbingan Tugas Akhir



POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA

LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024

Nama Taruna : MUHAMMAD ALI KHATAMI
 NIT : 5524211 0042
 Course : D-III MANAJEMEN BANDAR UDARA 02 BRAVO.
 Judul TA : ANALISIS PEMBAHUMAN STANDAR PEMBATAK FISIK
 DALAM MENINGKATKAN KEAMANAN DI DAERAH KEAMANAN
 TERBATAS DI BANDAR UDARA JENDERAL AHMAD YANI
 SEMARANG
 Dosen Pembimbing : YETI KOMALASARI, S.Si.T., M.Adm. SDA.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1.	17' 5 2024	Revisi Bab I	g
2.	21' 5 2024	Revisi Bab II - III	y
3.	13' 6 2024	Draf wawancara & pertaksi	g
4	1' 7 2024	Revisi Bab III & IV	g
5.	8' 7 2024	Revisi Bab IV & pembatas	g.
6.	9' 7 2024	Pertaksi Bab IV & V	g
7	12' 7 2024	Revisi Abstrak	g
8	15' 7 2024	Revisi Abstrak, Daftar Lampiran & Ane disseminatan	

Mengetahui,
 Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST. M.Si.
 NIP. 197606121998031001

Dosen Pembimbing

(.....YETI KOMALASARI.....)
 NIP. 19870525 200012 2005



**POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
PROGRAM STUDI
DIPLOMA TIGA MANAJEMEN BANDAR UDARA**

**LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR
TAHUN AKADEMIK 2023/2024**

Nama Taruna : MUHAMMAD ALI KHATAM
 NIT : 55222110090
 Course : MBU 02 BRAVO
 Judul TA : ANALISIS PEMENUHAN STANDAR PEMBATAS FISIK
 DALAM MENINGKATKAN KEAMANAN DI DAERAH
 KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA JENDERAL
 AHMAD YANI SEMORANG
 Dosen Pembimbing : Thursina Andayani, M.Sc.

No	Tanggal	Uraian	Paraf Pembimbing
1	11 Juni 2024	Revisi Bab I	
2	25 Juni 2024	Revisi Bab II	
3	8/7/2024	Revisi Bab III	
4	11/7/2024	Revisi Bab IV	
5	17/7/2024	Revisi Bab V	
6	18/7/2024	Revisi Abstract	
7	19/8/2024	PPT + ACC diseminarkan	

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara

DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.
NIP. 197606121998031001

Dosen Pembimbing

Thursina Andayani
NIP. 19860703 20203 2 002

Lampiran F Turnitin Tugas Akhir

Tugas Akhir_Muhammad Ali Khatami_55242110040 (1).pdf

by Turnitin LLC

Submission date: 16-Jul-2024 10:16PM (UTC-0400)
 Submission ID: 2356277914
 File name: 8_2024_07_17_Tugas_Akhir_Muhammad_Ali_Khata_07aa6bb8cf86081c.pdf (2.87M)
 Word count: 9921
 Character count: 65797

ANALISIS PEMENUHAN STANDAR PEMBATAS FISIK
 DALAM MENINGKATKAN KEAMANAN DI DAERAH
 KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA JENDERAL
 AHMAD YANI SEMARANG

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus Pendidikan
 Program Studi Diploma III
 Manajemen Bandar Udara

Oleh :

MUHAMMAD ALI KHATAMI
 NIT. 55242110040



PROGRAM STUDI DIPLOMA III
 MANAJEMEN BANDAR UDARA
 POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG

JULI 2024

Tugas Akhir_Muhammad Ali Khatami_55242110040 (1).pdf		
ORIGINALITY REPORT		
16%	13%	7%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS
STUDENT PAPERS		
PRIMARY SOURCES		
1	Submitted to Sriwijaya University <small>Student Paper</small>	4%
2	jdih.dephub.go.id <small>Internet Source</small>	2%
3	peraturan.go.id <small>Internet Source</small>	2%
4	journal.upy.ac.id <small>Internet Source</small>	2%
5	cms-lists.org <small>Internet Source</small>	1%
6	Submitted to National Institute of Technology, Patna <small>Student Paper</small>	1%
7	journal.unika.ac.id <small>Internet Source</small>	1%
8	jurnal.sttkd.ac.id <small>Internet Source</small>	1%
9	pdfs.semanticscholar.org <small>Internet Source</small>	1%