

**KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS
GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI
DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI
SOEKARNO BENGKULU**

TUGAS AKHIR

Oleh:

ANISA TIARA SARI
NIT. 55242210027



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2025**

**KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS
GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI
DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI
SOEKARNO BENGKULU**

TUGAS AKHIR

Karya tulis sebagai salah satu syarat lulus pendidikan
Program Studi Manajemen Bandar Udara
Program Diploma Tiga

Oleh:

ANISA TIARA SARI
NIT. 55242210027



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA
POLITEKNIK PENERBANGAN PALEMBANG
JULI 2025**

ABSTRAK

KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU

Oleh:

ANISA TIARA SARI
NIT. 55242210027

PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA PROGRAM DIPLOMA TIGA

Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu merupakan salah satu penyedia layanan penerbangan di lingkungan PT. Angkasa Pura Indonesia. Berdasarkan hasil observasi, penulis menemukan beberapa masalah seperti kurangnya pengawasan pada perimeter kawasan keamanan terbatas, fasilitas keamanan yang sudah rusak, serta penerapan SOP (*Standard Operating Procedure*) yang belum memadai, yang mengakibatkan banyak tindakan melawan hukum yang berpotensi menimbulkan bahaya ke sisi udara di daerah keamanan terbatas Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu, seperti pengembala ternak yang memasuki daerah akses jalan (*access road*) kawasan keamanan terbatas, kerusakan fasilitas keamanan penerbangan (perimeter), dan penyabit rumput (*illegal entry*) ke area sisi udara. Pada penelitian ini, menggunakan metode deskriptif kualitatif. Ini mengindikasikan bahwa data yang dikumpulkan bukan dalam bentuk angka, melainkan berasal dari wawancara, catatan lapangan, catatan peneliti, dan dokumen resmi lainnya yang dijelaskan secara deskriptif. Untuk meningkatkan pengawasan keamanan di perimeter kawasan keamanan terbatas terhadap tindakan melawan hukum, perlu dilakukan upaya-upaya untuk mencapainya seperti optimalisasi sumber daya manusia, amandemen SOP (*Standard Operating Procedure*), pembaruan teknologi, dan sosialisasi kepada masyarakat. Diharapkan bahwa dengan dilaksanakannya upaya tersebut dapat meminimalisir tindakan melawan hukum dan meningkatkan keamanan serta keselamatan penerbangan.

Kata Kunci: Daerah Keamanan Terbatas, Hukum, Pengamanan, SOP (*Standard Operating Procedure*)

ABSTRACT

STUDY OF LIMITED SECURITY AREA SECURITY TO PREVENT UNLAWFUL ACTS IN THE AIRSIDE AREA OF AIRPORT FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU

By:

ANISA TIARA SARI
NIT. 55242210027

PROGRAM STUDY AIRPORT MANAGEMENT PROGRAM OF DIPLOMA THREE

Fatmawati Soekarno Bengkulu Airport is one of the flight service providers in the PT. Angkasa Pura Indonesia environment. Based on the results of observations, the author found several problems such as lack of supervision on the perimeter of the limited security area, damaged security facilities, and inadequate implementation of SOP (Standard Operating Procedure), which resulted in many unlawful acts that have the potential to cause danger to the air side in the Limited Security Area of Fatmawati Soekarno Bengkulu Airport, such as cattle herders entering the access road area of the limited security area, destruction of aviation security facilities (perimeter), and grass cutters (illegal entry) into the air side area. This study used a qualitative descriptive method. This indicates that the data collected is not in the form of numbers, but comes from interviews, field notes, researcher notes, and other official documents that are described descriptively. To improve security supervision on the perimeter of the limited security area against unlawful acts, efforts need to be made to achieve it such as optimizing human resources, amending SOP (Standard Operating Procedure), updating technology, and socializing to the community. It is hoped that by implementing these efforts, unlawful acts can be minimized, and flight safety and security can be increased.

Keywords: Law, Restricted Security Area, Security, SOP (Standard Operating Procedure)

PENGESAHAN PEMBIMBING

Tugas Akhir: “KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” telah diperiksa dan disetujui untuk diuji sebagai salah satu syarat lulus pendidikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-3, Politeknik Penerbangan Palembang – Palembang.



Nama : ANISA TIARA SARI

NIT : 55242210027

PEMBIMBING I

ZUSNITA HERMALA, S.Kom., M.Si

Pembina (IV/a)

NIP. 19781118 200502 2 001

PEMBIMBING II

Ir. BAMBANG WIJAYA PUTRA, M.M.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19600901 198103 1 001

KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN BANDAR UDARA
PROGRAM DIPLOMA TIGA

Ir. DWI CANDRA YUNIAR, S.H., S.ST., M.Si.

Pembina (IV/a)

NIP. 19760612 199803 1 001

PENGESAHAN PENGUJI

Tugas Akhir: “KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Tugas Akhir Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-3, Politeknik Penerbangan Palembang –Palembang. Tugas Akhir ini telah dinyatakan LULUS Program Diploma Tiga pada tanggal 16 Juli 2025

KETUA



WILDAN NUGRAHA, S.E., MS.ASM.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19890121 200912 1 002

SEKRETARIS



ZUSNITA HERMALIA, S.Kom., M.Si.

Pembina (IV/a)
NIP. 19781118 200502 2 001

ANGGOTA



DIRESTU AMALIA, S.T., MS.ASM.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831213 201012 2 003

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Anisa Tiara Sari

NIT : 55242210027

Program Studi : Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga

Menyatakan bahwa tugas akhir berjudul “KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU” merupakan karya asli saya bukan merupakan hasil plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar akademik dari Politeknik Penerbangan Palembang.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Palembang, 16 Juli 2025

Yang Membuat Pernyataan



ANISA TIARA SARI

NIT. 55242210027

PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR

Tugas Akhir Diploma Tiga yang tidak dipublikasikan terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Politeknik Penerbangan Palembang, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada pengarang dengan mengikuti aturan HaKI yang berlaku di Politeknik Penerbangan Palembang. Referensi kepustakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kaidah ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Sitasi hasil penelitian tugas akhir ini dapat ditulis dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Sari, A. T. (2025): *KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU*, Tugas Akhir Diploma Tiga, Politeknik Penerbangan Palembang.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh tugas akhir haruslah seizin Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara, Politeknik Penerbangan Palembang.

Dipersembahkan kepada
Ayahanda Syamsurizal dan Ibunda Rumisah Hayati

KATA PENGANTAR

Penulis mengungkapkan rasa puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan karunia dan petunjuk-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “**KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU**”. Penulisan tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan Program Studi Manajemen Bandar Udara Program Diploma Tiga Angkatan ke-3 di Politeknik Penerbangan Palembang. Di balik selesainya tugas akhir ini, banyak pihak yang memperhatikan dan mendorong penulis untuk menyelesaikannya. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan yang Maha Esa, Allah Swt. yang telah memberikan nikmat dan karunia-Nya;
2. Orang Tua, Kakak dan Adik penulis yang terus memberikan dukungan moral dan doa sehingga penulis menjadi termotivasi;
3. Bapak Dr. Capt. Ahmad Hariri, S.T., S.Si.T., M.Si. sebagai Direktur Politeknik Penerbangan Palembang.
4. Bapak Ngatimin K Murtono S.E., Akt selaku *General Manager* PT Angkasa Pura Indonesia Cabang Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu;
5. Bapak Ir. Dwi Candra Yuniar, S.H., S.S.T., M.Si. selaku Ketua Program Studi Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang;
6. Ibu Zusnita Hermala A, S.Kom., M.Si. selaku Dosen Pembimbing I;
7. Bapak Ir. Bambang Wijaya Putra, M.M. selaku Dosen Pembimbing II;
8. Bapak dan Ibu Dosen Penguji yang Telah Memberikan Kritik dan Saran Kepada penulis;
9. Seluruh Dosen, Instruktur dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Palembang;
10. Seluruh Admin Prodi Diploma III Manajemen Bandar Udara Politeknik Penerbangan Palembang;
11. Bapak Ganto Sugiarto selaku *Aviation Security Chief*;

12. Bapak Herianto selaku *Aviation Security Chief*;
13. Ibu Satria Wahyuni yang telah memberikan bimbingan selama penulis;
melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Fatmawati
Soekarno Bengkulu;
14. Seluruh Pihak Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu;
15. Seluruh Rekan Manajemen Bandar Udara 03 Politeknik Penerbangan
Palembang;
16. Seluruh orang yang telah membantu dan mendoakan penulis menyelesaikan
Tugas Akhir ini yang tidak dapat penulis ucapkan satu per satu;
17. Terakhir, penulis ingin berterima kasih kepada diri sendiri yang telah
berhasil mencapai tahap ini.

Penulis sangat menyadari semua rintangan dan tantangan yang ada saat menyelesaikan tugas akhir ini. Semoga orang-orang yang membacanya dapat menggunakannya sebagai referensi atau menambah pengetahuan dan wawasan serta jadi panutan di masa yang akan datang

Palembang, 16 Juli 2025



ANISA TIARA SARI
NIT. 55242210027

DAFTAR ISI

ABSTRAK	ii
<i>ABSTRACT</i>	iii
PENGESAHAN PEMBIMBING	iv
PENGESAHAN PENGUJI.....	v
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	vi
PEDOMAN PENGGUNAAN TUGAS AKHIR	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Teori Penunjang	6
1. Bandara	6
2. SKEP/100/XI/1985	6
3. Daerah Keamanan Terbatas	7
4. Sisi Udara.....	8

5. <i>Movement Area</i>	8
6. <i>Manuvering Area</i>	8
7. Keamanan Penerbangan	8
8. Pembatas Fisik	9
9. <i>Aviation Security</i>	9
10. <i>Hazard</i>	9
11. Pengawasan.....	9
12. <i>Closed Circuit Television (CCTV)</i>	10
13. Patroli	10
14. Tindakan Melawan Hukum.....	10
B. Kajian Pusataka Terdahulu yang Relevan.....	11
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	13
A. Desain Penelitian.....	13
B. Subjek dan Objek Penelitian	13
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	14
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	18
A. Hasil Penelitian	18
B. Hasil Wawancara	24
C. <i>Gap Analysis</i>	27
D. Pembahasan.....	30
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	32
A. Simpulan	32
B. Saran.....	33
DAFTAR PUSTAKA	35
LAMPIRAN.....	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar III. 1 Desain Penelitian.....	13
Gambar III. 2 Waktu Penelitian Tugas Akhir	17
Gambar IV. 1 Perancangan Penelitian	18
Gambar IV. 2 Pagar Perimeter Rusak Akibat Faktor Alam.....	19
Gambar IV. 3 <i>Illegal Entry</i> ke Daerah Sisi Udara	19
Gambar IV. 4 Perkebunan Warga di Area <i>Access Road</i>	20
Gambar IV. 5 Pos - Pos Penjagaan yang Terbengkalai	21
Gambar IV. 6 Penerangan yang Tidak Berfungsi	21
Gambar IV. 7 Tinggi Pagar yang Tidak Sesuai	22
Gambar IV. 8 Daerah Rawan Terjadi Pelanggaran.....	23

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan.....	11
Tabel IV. 1 <i>Gap Analysis</i>	27

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A. Transkrip Wawancara	39
Lampiran B Dokumentasi Wawancara	43
Lampiran C Lembar Observasi	44
Lampiran D Dokumentasi Pembatas Fisik dan Fasilitas Pembatas Fisik	47
Lampiran E Lembar Validasi	51
Lampiran F Lembar Bimbingan Tugas Akhir Pembimbing I.....	53
Lampiran G Lembar Bimbingan Tugas Akhir Pembimbing II.....	54
Lampiran H Lembar Turnitin.....	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keamanan dalam transportasi udara adalah prioritas paling utama (Hesananda, 2025). Transportasi udara telah menjadi pilihan utama bagi masyarakat dalam mendukung kebutuhan mobilitas mereka (Sufrianto et al., 2024). Sejak hadirnya penerbangan, peran bandara menjadi sangat krusial (Anugrah, 2024). Bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai titik awal atau akhir perjalanan udara, tetapi juga berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi, logistik, dan sarana transportasi yang mendukung industri pariwisata. Maka dari itu, untuk menjamin keselamatan serta keamanan penerbangan, pengelolaan bandara harus dilakukan secara optimal (Evilola et al., 2016).

Keamanan penerbangan adalah kondisi yang menawarkan perlindungan bagi penerbangan dari tindakan ilegal atau upaya yang dapat mengancam keselamatan penerbangan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015a). Berbagai standar dan peraturan telah dibuat untuk menjamin tingkatan keamanan penerbangan yang optimal di semua bandara di Indonesia (Yarlina, 2018).

Bandar Udara Fatmawati Soekarno yang terletak di Bengkulu memegang peranan penting dalam memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan, sebagai salah satu bandara yang ada di Provinsi Bengkulu. Walaupun sudah diterapkan standar operasional sebagai acuan, masih ada beberapa elemen yang belum terpenuhi, khususnya yang berkaitan dengan pagar perimeter atau pembatas fisik di area keamanan terbatas bandara ini. Temuan penulis menunjukkan adanya ketidaksesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 yang berkaitan dengan pembatas fisik. Saat ini, kondisi pembatas fisik di Bandar Udara Fatmawati Soekarno masih belum memenuhi standar yang ditetapkan. Hal ini dapat dilihat dari beberapa masalah, seperti tinggi pembatas fisik yang tidak sesuai, keterbatasan pemasangan CCTV, lampu penerangan yang telah rusak, serta tidak terpenuhinya jarak pandang minimal 3

meter. Selain itu, ada beberapa lokasi yang tidak dilengkapi dengan pagar kawat berduri, serta bagian bawah pembatas yang bisa dimasuki karena tidak adanya tutup atau struktur yang memadai.

Kekurangan-kekurangan ini dapat mengurangi efektivitas pengawasan terhadap pagar perimeter dan berdampak negatif pada keselamatan dan keamanan penerbangan. Keadaan ini berpotensi menyebabkan masuknya orang-orang yang tidak bertanggung jawab (*illegal entry*), serta ancaman dari binatang dan faktor lainnya. Penulis berpendapat bahwa hal ini harus diteliti dengan seksama, mengingat peranan penting batas fisik sebagai pelindung dari gangguan eksternal. Dengan demikian, bandara dapat mengurangi risiko yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Maka dari permasalahan tersebut penulis mengambil rumusan masalah dengan judul **“KAJIAN PENGAMANAN DAERAH KEAMANAN TERBATAS GUNA MENCEGAH TINDAKAN MELAWAN HUKUM DI DAERAH SISI UDARA BANDAR UDARA FATMAWATI SOEKARNO BENGKULU”**.

Hal ini sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 untuk kepentingan keamanan penerbangan, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus mengidentifikasi daerah-daerah yang digunakan untuk kepentingan operasional penerbangan dan menetapkan sebagai daerah keamanan bandar udara, yang terdiri dari daerah keamanan terbatas, daerah steril, daerah terbatas, dan daerah publik. Sebuah bandar udara idealnya dilengkapi dengan daerah keamanan terbatas yang dijaga oleh pembatas fisik yang memenuhi sejumlah persyaratan penting. Di antaranya adalah adanya kawat berduri di puncak pembatas, sistem penerangan yang memadai di jarak tertentu, jarak pandang yang jelas hingga 3 meter, serta pemasangan kamera pengawas (CCTV). Selain itu, perlu ada perawatan rutin pada perimeter, jalur inspeksi untuk patroli, serta pintu darurat yang siap digunakan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015).

Seperti yang kita ketahui, salah satu langkah penting untuk melindungi bandar udara dari potensi ancaman adalah dengan mencegah penyusupan melalui batas wilayah yang ditetapkan. Pembatas fisik berfungsi sebagai batas yang mengelilingi kawasan bandar udara, sehingga akses hanya diperbolehkan melalui pintu-pintu yang dikendalikan. Jika kriteria pembatas fisik ini tidak terpenuhi, berbagai dampak serius dapat muncul yang dapat membahayakan keamanan serta keselamatan penerbangan. Kelemahan dalam sistem pengamanan fisik dapat memberikan kesempatan bagi orang atau kelompok yang memiliki niat buruk untuk masuk ke area bandara secara ilegal.

Lebih jauh lagi, keselamatan penerbangan juga merupakan aspek krusial dalam menjaga standar keselamatan yang ditetapkan. Keselamatan dalam penerbangan adalah sebuah sistem yang terintegrasi, mencakup wilayah udara, bandara, pesawat terbang, navigasi udara, aspek keamanan dan keselamatan, serta lingkungan dan berbagai sarana penunjang serta fasilitas umum lainnya. Dengan merawat semua komponen ini, kita dapat menjamin bahwa bandara operasional dengan aman dan efisien (Khatami, 2024).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan diatas, maka penulis merumuskan permasalahannya:

1. Bagaimana kondisi pembatas fisik di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu apakah sesuai dengan standar yang ada pada KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional?
2. Apakah pengawasan wilayah daerah keamanan terbatas di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu saat ini telah sesuai dengan KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional?
3. Apakah rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu?

C. Batasan Masalah

Untuk menjaga fokus pembahasan dan meminimalkan kemungkinan terjadinya penyimpangan, penulis akan membatasi kajian ini pada aspek pengamanan daerah keamanan terbatas.

D. Tujuan Penelitian

Mengacu pada perumusan dan batasan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, tujuan dari kajian ini meliputi:

1. Untuk mengetahui kondisi pembatas fisik di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu apakah sesuai dengan standar yang ada pada KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
2. Untuk mengetahui pengawasan wilayah daerah keamanan terbatas di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu saat ini telah sesuai dengan KM 39 Tahun 2004 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
3. Untuk memberikan rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat Penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan, ini dapat mendukung pengelolaan dalam menekan serta mengawasi potensi risiko dan tindakan ilegal yang mungkin terjadi, meningkatkan pengawasan pada daerah dengan keamanan terbatas, serta memberikan saran yang membangun kepada pihak manajemen.
2. Bagi penulis, kesempatan ini memungkinkan untuk mengembangkan dan menerapkan teori yang telah dipelajari ke dalam bentuk karya tulis ilmiah.
3. Bagi pembaca, tulisan ini dapat menjadi referensi dalam melaksanakan penelitian lanjutan mengenai pengamanan di daerah keamanan terbatas, khususnya terkait tindakan melawan hukum yang berpotensi menimbulkan bahaya di sisi udara.

F. Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, peneliti mengikuti sistematika penulisan yang telah ditetapkan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini mengulas tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, hipotesis, manfaat penelitian dan sistematika

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini membahas tentang teori-teori penunjang dan kajian penelitian terdahulu.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas tentang rancangan penelitian, variabel yang digunakan, populasi dan sampel penelitian, objek penelitian, metode serta instrumen pengumpulan data, cara analisis data, serta lokasi dan waktu pelaksanaan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas temuan penelitian, meliputi data yang terkumpul, analisis data, pembahasan, dan hasil akhir penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menyajikan kesimpulan penelitian dan rekomendasi yang dihasilkan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori Penunjang

1. Bandara

Berdasarkan Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Bab I Pasal 1 Ayat 33, “Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan 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 pokok dan fasilitas penunjang lainnya” (Undang-Undang Nomor 1, 2009). Dalam *International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 14*, “Bandar udara, atau bandara, adalah suatu area yang ditetapkan di darat maupun perairan- termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan- yang semula atau sebagian digunakan untuk kegiatan kedatangan, keberangkatan, serta pergerakan pesawat di darat” (Pambudi & Sutarwati, 2022).

Secara ringkas, bandar udara merupakan kawasan yang terletak di daratan ataupun perairan dan dilengkapi fasilitas yang memungkinkan pesawat udara untuk lepas landas, mendarat, dan bergerak di permukaan (Muhammad Nu et al., 2024). Selain itu, bandara berfungsi sebagai tempat naik - turun penumpang, area bongkar muat barang, serta pusat transit bagi perpindahan antarmoda transportasi (Jusuf & Susanti, 2024). Kawasan ini juga dilengkapi berbagai fasilitas utama dan penunjang yang menunjang kelancaran operasional penerbangan (Ariqah, 2024).

2. SKEP/100/XI/1985

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor (SKEP/100/XI, 1985) mengenai Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara, yang disusun oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Bagian yang berkaitan dengan tata tertib dan keamanan, yaitu pasal 10, berbunyi bahwa tidak diperbolehkan bagi siapa pun untuk melakukan aktivitas yang dapat

mengganggu ketertiban umum, keamanan, dan keselamatan penerbangan di bandar udara. Hal tersebut mencakup segala bentuk kegiatan seperti:

- a. Permainan layang-layang;
- b. Perjudian dalam bentuk apapun;
- c. Perbuatan tidak susila;
- d. Mabuk atau pemakaian bahan narkotika
- e. Gangguan dalam bentuk apapun, termasuk jual beli tiket secara tidak sah/liar;
- f. Pengembalaan ternak;
- g. Bergelandangan atau bermalas-malasan;
- h. Berjalan atau melintasi bandar udara selain di jalan, jalur atau bagian jalur lalu lintas yang telah ditentukan, ataupun;
- i. Membuang sampah tidak pada tempatnya

3. Daerah Keamanan Terbatas

Menurut (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015a), Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggara bandar udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan. Berdasarkan PM 33 tahun 2015 Bab II Pasal 3 Ayat 1, Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat 2 huruf a merupakan daerah yang digunakan untuk kegiatan pergerakan pesawat udara, pergerakan pegawai atau karyawan, dan peralatan kerja untuk kegiatan kepentingan penerbangan, pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara, pergerakan kargo dan pos yang akan dimuat ke dalam pesawat udara dan, instalasi/obyek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara. Berdasarkan PM 33 tahun 2015 Bab II Pasal 3 Ayat 3, daerah-daerah tertentu di luar bandar udara yang digunakan untuk fasilitas navigasi penerbangan, pembangkit tenaga listrik serta objek

vital lainnya dalam menunjang keselamatan penerbangan ditetapkan sebagai Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) (Mursalin, 2022).

4. Sisi Udara

Sisi udara, yang sering dikenal sebagai *airside*, adalah bagian yang tertutup untuk umum. Akses ke area ini hanya diperbolehkan bagi individu yang memiliki kewenangan serta pihak-pihak yang tergabung langsung dalam operasi pesawat udara (Mafaza & Haryati, 2022).

Sisi udara (*airside*) merupakan salah satu bagian paling vital dalam bandar udara, *airside* atau sisi udara juga berhubungan dengan segala aktifitas lepas landas (*take off*) dan pendaratan (*landing*) terdapat tiga bagian pada sisi udara yaitu *runway*, *taxiway* dan *apron*. Salah satu area yang mendapat perhatian khusus adalah *apron*, yaitu bagian pelataran yang digunakan sebagai tempat pesawat parkir. *Apron* pada sisi udara diharuskan dalam keadaan steril dari kegiatan yang membahayakan (Setyawati & Aristiyanto, 2021).

5. *Movement Area*

Movement area merupakan area dalam bandar udara yang diperuntukkan bagi aktivitas lepas landas, mendarat, dan pengemudian pesawat, serta juga mencakup *apron*.

6. *Manuvering Area*

Manuvering area adalah bagian dari bandar udara yang dipergunakan untuk kegiatan lepas landas, mendarat, dan pengemudian pesawat udara, tetapi tidak mencakup *apron* (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015).

7. Keamanan Penerbangan

Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, keamanan penerbangan adalah kondisi di mana penerbangan dilindungi dari tindakan melawan hukum melalui pengintegrasian sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur (Undang-Undang Nomor 1, 2009).

8. Pembatas Fisik

Istilah “Pembatas Fisik” mengacu pada berbagai struktur atau elemen yang digunakan untuk memisahkan atau mengendalikan akses antara dua zona atau ruang fisik yang berbeda. Di bandara, pembatas fisik sangat penting untuk mengatur dan mengamankan area tertentu. Bentuknya bermacam-macam, seperti pagar, palang pintu, dan dinding penghalang sesuai dengan ketentuan dalam KP 601 Tahun 2015 (Anugrah, 2024)

9. *Aviation Security*

Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. *Aviation Security* adalah petugas keamanan yang bertugas menjaga dan menjamin keselamatan pengguna jasa penerbangan. Sedangkan, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional Bab I Pasal 1 Ayat 21 personel pengamanan penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Selain itu, tanggung jawab *aviation security* adalah memastikan keamanan dan keselamatan penerbangan, serta menjaga keteraturan dan efisiensi di seluruh area penerbangan. Mereka juga berfungsi untuk melindungi awak pesawat, penumpang, petugas di darat, masyarakat, dan lembaga yang berada di bandara dari tindakan ilegal (Adham & Haryati, 2023).

10. *Hazard*

Berdasarkan (SKEP/42/III, 2010), *hazard* adalah kondisi, objek, atau kegiatan yang memiliki potensi untuk menyebabkan cedera pada personel, kerusakan pada peralatan atau struktur, kehilangan bahan, atau pengurangan kemampuan untuk melakukan fungsi tertentu yang telah ditentukan.

11. Pengawasan

Pengawasan merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh atasan untuk memastikan bahwa hasil dari tugas yang dikerjakan oleh staff nya sejalan dengan rencana, instruksi, tujuan, dan ketentuan yang telah ditentukan.

Dalam melaksanakan pengawasan, terdapat beberapa hal penting yang perlu diperhatikan (Andrian, 2021), yaitu:

- a. Penetapan rencana (*planning*) yang jelas.
- b. Pemberian perintah (*orders*) yang tepat dalam pelaksanaan pekerjaan (*performance*).
- c. Pemahaman terhadap tujuan dan kebijakan yang telah ditentukan sebelumnya.

12. *Closed Circuit Television* (CCTV)

CCTV adalah perangkat yang mampu merekam kejadian atau peristiwa tanpa memerlukan operator (Amal & Nurpulaela, 2023). Umumnya, sistem CCTV terdiri dari kamera yang terhubung langsung ke monitor. Dengan kemajuan teknologi yang pesat saat ini, CCTV modern menawarkan fitur-fitur canggih, termasuk kamera yang dapat disesuaikan posisinya (seperti dapat diputar, ditekuk, dan *dizoom*), serta kemampuan untuk dioperasikan dari jarak jauh, baik melalui ruang kontrol maupun perangkat komputer pribadi atau ponsel. Sistem ini juga dapat terhubung dengan berbagai jenis jaringan, seperti LAN, *Wireless-LAN*, atau internet, sehingga memungkinkan pengawasan selama 24 jam sehari sesuai dengan kebutuhan pengguna.

13. Patroli

Patroli merupakan usaha pemantauan yang dilakukan untuk mencegah dan menangani berbagai gangguan atau pelanggaran hukum, dengan maksud untuk menjaga dan meningkatkan ketertiban hukum di area bandara.

14. Tindakan Melawan Hukum

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, Tindakan Melawan Hukum adalah perilaku atau upaya yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara. Tindakan Melawan Hukum sebagaimana dimaksud adalah:

- a. Menguasai secara tidak sah Pesawat Udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
- b. Menyandera orang di dalam Pesawat Udara atau di Bandar Udara;

- c. Masuk ke dalam Pesawat Udara, Daerah Keamanan Terbatas, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
- d. Membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam Pesawat Udara atau Bandar Udara tanpa izin;
- e. Menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan;
- f. Menggunakan Pesawat Udara untuk tindakan yang menyebabkan mati, cederanya seseorang, rusaknya harta benda atau lingkungan sekitar; dan
- g. Melakukan pengerusakan/penghancuran Pesawat Udara.

B. Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan

Dalam proses pengembangan media pembelajaran ini, penulis merujuk pada sejumlah jurnal penelitian sebelumnya sebagai sumber acuan. Berikut adalah beberapa jurnal penelitian yang digunakan:

Tabel II. 1 Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan

No	Judul	Peneliti	Persamaan	Perbedaan
1	Kajian Pengamanan Daerah Keamanan Terbatas Guna Mencegah Tindakan Melawan Hukum Ke Daerah Sisi Udara Di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok	Ade Jona Giri Nata (2023)	Kesamaan dengan kajian ini adalah bahwa perlindungan pagar perimeter belum dilaksanakan dengan semestinya. Di samping itu, sarana pendukung seperti pagar juga belum sesuai dengan standar yang ditentukan, dan keberadaan fasilitas CCTV masih belum ada.	Lokasi penelitian dan adanya aktifitas masyarakat sekitar
2	Implementasi sistem pengamanan perimeter dan kendala petugas <i>aviation security</i> dalam	Dinda Fitria Nurjanah (2022)	Persamaan penelitian ini adalah adanya potensi ancaman keamanan di daerah	Lokasi penelitian

	menjalankan keamanan dan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Sentani Jayapura		perimeter bandar udara.	
3	Analisis Pemenuhan Standar Pembatas Fisik Dalam Meningkatkan Keamanan Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang	Muhammad Ali Khatami (2024)	Persamaan penelitian ini berupa pembahasan tentang pembatas fisik yang tidak sesuai dengan aturan yang ada.	Potensi ancaman keamanan yaitu manusia dan hewan
4	Analisis pengamanan pagar perimeter dalam menunjang keamanan penerbangan di Bandar Udara Adi Soemarmo.	Kadek Oka Putra Astawa, Yulia Aji Puspitasari (2023)	Sejalan dengan penelitian ini dapat diambil kesimpulan bahwa belum maksimalnya pengamanan <i>airport security</i> dan pagar perimeter belum memenuhi standar.	Penelitian hanya berfokus pada pagar perimeter ujung <i>runway 08</i>