

ANALISIS KINERJA PETUGAS AVSEC DALAM PELAYANAN MELAKSANAKAN PEMERIKSAAN BARANG BAWAAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL FRANS KAISIEPO BIAK PAPUA

¹Syifa Fauziah, ²David Benjamin Simanjuntak

Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

Abstrak

Kinerja merupakan bagian yang sangat penting dalam suatu pekerjaan, tanpa adanya kinerja yang baik dari karyawan, maka keberhasilan dalam mencapai tujuan perusahaan akan sulit tercapai. Sesuai dengan permasalahan secara langsung yang dialami peneliti saat melakukan penerbangan, yaitu terdapat penumpang yang menolak pemeriksaan barang bawaan oleh petugas Aviation Security (AVSEC) di Security Check Point (SCP) Terminal Keberangkatan Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua. Namun dengan profesional petugas AVSEC dapat mengatasi permasalahan tersebut. Oleh sebab itu, tujuan penelitian ini yakni memahami kinerja petugas AVSEC saat melakukan pemeriksaan barang penumpang berikut dengan kendala dan upaya yang dilakukan demi ketertiban publik di SCP Terminal Keberangkatan Bandar Udara. Metode penelitian kualitatif berikut menggunakan teknik pengumpulan data wawancara, observasi dan dokumentasi. Dengan uji keabsahan data yang memperhatikan kredibilitas, transferabilitas, dependabilitas, dan konfirmabilitas. Serta Teknik analisis yang dimulai dari reduksi data, penyajian data, verifikasi, dan kesimpulan. Hasil penelitian didapatkan bahwa kinerja AVSEC dalam menangani pemeriksaan barang bawaan penumpang sudah sangat baik sesuai SOP serta regulasi yang berlaku, meskipun dari perkiraan kuantitas kinerja petugas AVSEC sekitar 80 – 85% dikarenakan masih terdapat beberapa kendala dari segi SDM dan peralatan. Kendala tersebut seperti banyaknya temuan Barang dilarang seperti Benda mudah terbakar, benda tajam, dlsb yang berulang. Upaya untuk menangani kendala yang dialami oleh petugas AVSEC dengan melakukan pemeriksaan Random check, melakukan pemeriksaan manual untuk memastikan keamanan dari penumpang maupun barang bawaan penumpang, menjelaskan kepada penumpang ketentuan dan SOP serta regulasi yang dipakai saat itu, hingga menindak dengan tegas penumpang yang masih tidak terima dengan mengarahkan penumpang ke pihak maskapai hingga kepolisian untuk ditindak lebih lanjut.

Kata kunci: Aviation Security, Kinerja, Security Check Point (SCP)

Abstract

Performance is a very important part of a job, without good performance from employees, success in achieving company goals will be difficult to achieve. In accordance with the problems directly experienced by researchers when flying, there were passengers who refused to inspect their luggage by Aviation Security (AVSEC) officers at the Security Check Point (SCP) Departure Terminal at Frans Kaisiepo Biak International Airport, Papua. However, professional AVSEC officers can overcome these problems. Therefore, the purpose of this study is to understand the performance of AVSEC officers when inspecting passenger goods along with the constraints and efforts made for the sake of public order at the Airport Departure Terminal SCP. The following qualitative research methods use interview data collection techniques, observation, and documentation. By testing the validity of the data that pays attention to credibility, transferability, dependability, and confirmability. As well as analysis techniques that start from data reduction, data presentation, verification, and conclusions. The results of the study showed that AVSEC's performance in handling the inspection of passengers' luggage was very good according to the SOPs and applicable regulations, although from an estimated quantity the performance of AVSEC officers was around 80 - 85% because there were still several obstacles in terms of human resources and equipment. These obstacles such as the many findings of prohibited items such as flammable objects, sharp objects, etc. are repeated. Efforts to deal with the obstacles experienced by AVSEC officers by carrying out random checks, carrying out manual checks to ensure the safety of passengers and passengers' luggage, explaining to passengers the provisions and SOPs and regulations that were used at that time, to take firm action against passengers who still do not accept by directing passengers to the airline to the police for further action.

Keywords: Aviation Security, Performance, Security Check Point (SCP)

¹Email Address: syifa.fauziah@sttkd.ac.id

Received 30 November 2023, Available Online 30 Desember 2023



Pendahuluan

Bandar Udara adalah lokasi pelayanan angkutan udara yang meliputi prasarana dan sarana yang mendukung kegiatan pertukaran ekonomi antara maskapai penerbangan dengan penumpang, kargo, hingga kegiatan bisnis non aeronautika lainnya. Bandar udara juga merupakan aset penting keamanan dan kedaulatan negara. Bandar udara yang ada di Indonesia secara umum terdiri dalam kategori sesuai tingkat kepadatan lalu lintas pesawat dan penumpang hingga tingkat fasilitas bandara yang dimiliki. Kategori tersebut terdiri dari bandar udara perintis, bandar udara regional, bandar udara nasional dan bandar udara internasional.

Keamanan di bandar udara dilakukan oleh petugas keamanan khusus yang sering disebut *Aviation Security* (AVSEC). Namun definisi *Aviation Security* sesungguhnya adalah ”gabungan sumber daya manusia, fasilitas, dan materil serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 tahun 2004” (Istihia & Suprapti, 2022). Sedangkan Petugas AVSEC mengidentifikasi bahwa barang bawaan seorang penumpang dicurigai dan meminta mereka membuka bagasinya. Pada awalnya, penumpang menolak membukanya dengan alasan bahwa barang bawaannya sudah dikemas dengan baik. Namun, ketika petugas AVSEC menanyakan apa isi barang tersebut, penumpang tersebut kedapatan membawa korek api, atau mancis, yang ingin dibawa masuk ke dalam pesawat dan bahkan digunakan selama penerbangan. Meskipun penumpang membuat keributan dan menolak untuk menyerahkan korek api kepada petugas AVSEC yang bertugas, petugas AVSEC Oleh karena itu, upaya penumpang untuk menyembunyikan atau merahasiakan barang bawaannya selalu dapat digagalkan (Pratiwi & Wahyono, 2015).

Sesuai dengan permasalahan secara langsung yang dialami oleh penulis disaat melakukan penerbangan di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua, yaitu terdapat permasalahan di *Security Check Point* (SCP) Terminal Keberangkatan saat pemeriksaan barang bawaan penumpang, petugas AVSEC mencurigai barang bawaan seorang penumpang dan meminta penumpang untuk membuka bagasinya. Pada awalnya, penumpang tersebut menolak membukanya dengan alasan bahwa barang bawaannya sudah dikemas rapi. Namun, petugas AVSEC menanyakan apa isi barang tersebut dan ternyata penumpang tersebut kedapatan membawa barang berbahaya, yaitu Korek Api (Mancis), yang ingin dibawa masuk ke dalam pesawat dan bahkan digunakan selama penerbangan. Meskipun penumpang membuat keributan dan menolak untuk menyerahkan korek api tersebut kepada petugas AVSEC yang bertugas, petugas AVSEC yang bekerja secara profesional tetap tegas dalam menyita barang tersebut. Dengan demikian, apa pun yang dilakukan penumpang untuk menyembunyikan atau merahasiakan barang bawaannya selalu dapat digagalkan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kinerja, kendala, dan upaya yang dilakukan *Aviation Security* (AVSEC) dalam menangani pemeriksaan barang bawaan penumpang di *Security Check Point* (SCP) Terminal Keberangkatan Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua selama Bulan Februari 2023.

Tinjauan Pustaka

Angkasa Pura I

Angkasa Pura I adalah perusahaan yang bergerak di bidang pengelolaan bandar udara. Sejak dikeluarkannya (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1986 Tentang Perubahan Nama Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura Menjadi Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I, 1986), Perum Angkasa Pura I (AP 1) ditugaskan untuk mengelola bandar udara yang terletak di Indonesia bagian timur. Tiga tahun kemudian berdasarkan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1989 Tentang Pemisahan Dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Bandar Udara Frans Kisepo Di Biak Dan Samratulangi Di Manado Untuk Dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara Dalam Perusahaan Umum (Perum) A, 1989), perusahaan AP 1 mulai mengawasi Bandara

Frans Kaisiepo dan Bandara Sam Ratulangi. Setelah dikeluarkan, perusahaan ini diubah menjadi persero pada tahun 1992. (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), 1992).

Seiring berjalannya waktu, Angkasa Pura I (Persero) terus diamanahi pengelolaan Bandar Udara di beberapa wilayah di Indonesia dan akhirnya kebutuhan perusahaan akan Sumber Daya yang relevan dan tepat guna sangat diperlukan, hingga pada tahun 2012 AP 1 mendirikan beberapa anak perusahaan seperti PT Angkasa Pura Hotel, PT Angkasa Pura Properti, PT Angkasa Pura Logistik, dan PT Angkasa Pura Support beroperasi dalam bidang manajemen hotel, pengembangan properti, logistik, dan manajemen fasilitas. Hingga akhir tahun 2021, perusahaan ini mengelola 15 bandara, sebagian besar di bagian timur Indonesia (Wikipedia, n.d.).

Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo

Bandar udara adalah suatu wilayah darat atau perairan dengan batas-batas tertentu yang dijadikan sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat udara, naik dan turun penumpang, bongkar muat barang, serta lokasi perpindahan dalam dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan sarana keselamatan dan keamanan penerbangan, sarana utama, dan sarana penunjang lainnya. Berdasarkan fungsinya maka bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan atau pengusaha. (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, 2009)

Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo (*Frans Kaisiepo International Airport*) (IATA: BIK, ICAO: WABB) terletak di Biak, Kabupaten Biak Numfor, Papua. Bandara ini menjadi pusat penerbangan pada masa penjajahan Belanda di Indonesia dan pada masa Pembebasan Irian Barat. Landasan pacu yang dulu digunakan masih digunakan saat ini merupakan peninggalan Belanda yang dibangun pada masa Perang Dunia II. Saat ini, bandar udara ini dikelola oleh PT Angkasa Pura I. Bandar udara ini menempati posisi keempat sebagai bandara dengan landasan pacu terpanjang di Indonesia setelah Bandar Udara Internasional Hang Nadim di Batam, Bandar Udara Internasional Kualanamu di Medan, dan Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta di Tangerang.



Gambar 1. Denah Terminal Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak
Sumber: (Angkasa Pura 1, n.d.-a)

Aviation Security (AVSEC)

Berdasarkan (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No: SKEP/2765/XII/2010, 2010), Personil keamanan penerbangan (AVSEC) harus memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas

(SKTP) yang ditugaskan untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab yang berkaitan dengan keamanan penerbangan. Tugas dan tanggung jawab AVSEC adalah menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi penerbangan terhadap awak pesawat udara dan penumpang. Dengan demikian, AVSEC diharapkan dapat memberikan keamanan penerbangan terbaik sekaligus memberikan kenyamanan penumpang yang berkualitas tinggi dan responsif.

Dalam PM Perhubungan No.51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional (Kementerian Perhubungan RI, 2020) selain pengawasan terhadap orang, barang juga diawasi seperti bagasi kabin dan bagasi tercatat penumpang dan semua karyawan/ perseorangan yang masuk dalam daerah keamanan terbatas. Hal ini tertuang dalam Pasal 16 Ayat 2, dimana upaya pengamanan penumpang dan Bagasi Kabin meliputi:

- a. tanggung jawab pelaksanaan pengamanan penumpang dan Bagasi Kabin;
- b. penyediaan tempat Pemeriksaan Keamanan;
- c. penempatan Personel Pengamanan Penerbangan;
- d. pemeriksaan dokumen Angkutan Udara;
- e. pemeriksaan penumpang;
- f. pemeriksaan Bagasi Kabin;
- g. pemeriksaan khusus;
- h. pemeriksaan diplomatik dan kantong diplomatik;
- i. penanganan barang dilarang;
- j. penanganan penumpang yang membawa senjata api;
- k. penanganan penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan hukum;
- l. penanganan penumpang yang melanggar ketentuan keimigrasian;
- m. penanganan penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan;
- n. penanganan penumpang yang tidak patuh;
- o. penanganan Penumpang Transit dan Penumpang Transfer;
- p. penyitaan barang dilarang;
- q. penanganan penumpang yang menolak diperiksa;
- r. pengendalian jalur penumpang berangkat dan penumpang datang;
- s. pemisahan antara penumpang yang sudah dan yang belum diperiksa; dan/atau
- t. perlindungan terhadap penumpang dan Bagasi Kabin.

Dalam peraturan tersebut juga menegaskan Bandar Udara Sistem Keamanan A dan Bandar Udara Sistem Keamanan B seperti Bandar Udara Internasional harus melakukan Pemeriksaan Keamanan Gedung dengan mesin x-ray untuk melindungi bagasi tercatat, bagasi kabin, dan barang bawaan yang memasuki area lapor diri di sisi darat. Dimana Area lapor diri yang dimaksud disebut juga dengan *Security Check Point* (SCP).

***Security Check Point* (SCP)**

Berdasarkan penelitian relevan sebelumnya (Fajar Harisa, 2021), Tempat pemeriksaan keamanan (SCP) adalah tempat di mana penumpang, orang, personel pesawat udara, dan barang yang akan masuk ke daerah keamanan terbatas dan/atau ruang tunggu di gedung terminal bandar udara. Di area SCP terdapat alat pemeriksaan keamanan seperti belt pengangkut sinar X dan gawang detektor logam/detektor jalan melalui logam (WTMD). Setelah diperiksa melalui mesin x-ray, setiap penumpang, personel pesawat udara, dan individu harus melepas jaket, mantel, topi, ikat pinggang, ponsel, arloji, kunci, dan barang-barang logam lainnya. Personel keamanan bandar udara/Avsec bertanggung jawab untuk mengatur arus masuk penumpang, personel pesawat, individu, dan barang bawaan.

Apabila alarm gawang detektor logam atau detektor jalan logam (WTMD) berbunyi, petugas keamanan bandar udara (AVSEC) berhak untuk meminta penumpang atau individu untuk melakukan

pemeriksaan manual menyeluruh dan melepas barang yang dibawa atau digunakan. Panduan Keamanan Bandara Udara Frans Kaisiepo Biak (Angkasa Pura 1, n.d.-b) berisi informasi seperti *Security Screening*, Bagasi Terlarang, dan Petunjuk untuk Cairan, Aerosol, dan Gel yang ada dalam Tas Tangan. Seperti yang tercantum dalam 3 point berikut:

1. *Security Screening*

Siapkan dokumen perjalanan anda, seperti paspor yang masih berlaku, tiket pesawat, atau konfirmasi pemesanan, dan visa (jika diperkukan). Isi tray dengan cairan, aerosol, dan gel, letakkan barang elektronik (seperti tablet, laptop, dan telepon) dan metal (seperti kunci, koin) di tray yang berbeda. Letakan pakaian, sweater, topi, dan sepatu di tray yang berbeda d. Masukkan barang bawaan Anda ke dalam conveyor belt X-ray e.

2. *Bagasi Terlarang*

Menurut PM Perhubungan No.51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional (Kementerian Perhubungan RI, 2020), barang dilarang yang dimaksud berupa senjata, bahan peledak, perangkat atau barang dan zat berbahaya lainnya secara tidak sah yang dapat digunakan untuk melakukan Tindakan Melawan Hukum dalam penerbangan. Penumpang disarankan untuk bertanya pada staf maskapai sebelum check-in jika tidak yakin dengan barang yang ada dalam tas tangan/ bawaan/ bagasi kabin, untuk mencegah penundaan yang tidak perlu.

3. *Panduan untuk Cairan, Aerosol dan Gel dalam Tas Tangan*

Cairan, aerosol, dan gel harus disimpan dalam kantong transparan bersegel ukuran 1 liter yang berkapasitas maksimal 100 mililiter. Segel kantong plastik harus ditutup dengan rapat. Setiap orang hanya boleh membawa satu kantong plastik bersegel dan menunjukkan kantong bersegel ini kepada petugas di tempat pemeriksaan obat-obatan, makanan bayi, dan makanan spesial lainnya dapat dikecualikan. Kantong bersegel harus ditutup rapat saat membeli minuman keras atau cairan lainnya, produk aerosol, dan gel dalam volume lebih dari 100 mililiter dari bandara luar negeri.

Menurut hasil penelitian relevan sebelumnya (Chaniago & Prakosawati, 2022), dalam menjalankan perannya petugas Avsec memulai dengan *briefing*/ pengarahan dari supervisor kepada anggota untuk memberikan informasi dan membagi tugas agar mereka dapat bekerja dengan baik untuk keamanan dan keselamatan penerbangan. Saat melakukan pemeriksaan individu dan barang bawaan penumpang, yang harus sesuai dengan SOP yang berlaku. Petugas Avsec kemudian harus memperhatikan beberapa ciri profesionalisme saat melakukan tugasnya, yaitu:

1. **Kemahiran saat menggunakan peralatan**, Petugas Avsec harus bisa menggunakan peralatan saat kinerjanya agar bisa memberikan keamanan terhadap penumpang, *crew*, dan personil di Bandar Udara Abdulrachman Saleh untuk menjamin keamanan saat operasional penerbangan berlangsung.
2. **Kesiapan** Petugas keamanan pesawat di Bandar Udara Abdulrachman Saleh selalu membantu dan memberikan pelayanan kepada penumpang dan barang bawaannya selama pemeriksaan, dengan memberikan informasi yang jelas.
3. **Tanggung jawab dalam pelayanan**, Saat operasional penerbangan berlangsung, petugas Avsec di Bandar Udara Abdulrachman Saleh bertanggung jawab atas kegiatan pemeriksaan barang bawaan penumpang dan penumpang. Tanggung jawab atas tanggung jawabnya termasuk melakukan pemeriksaan sesuai dengan prosedur operasi standar (SOP), dan menghubungi penumpang jika terjadi masalah dengan barang bawaannya.
4. **Disiplin**, Kedisiplinan petugas Avsec di Bandar Udara Abdulrachman Saleh sangat dibutuhkan, terutama dalam hal mematuhi peraturan dan prosedur operasi standar (SOP). Ini karena petugas keamanan udara dapat mematuhi peraturan yang berlaku. Selain itu, untuk menghindari

diskriminasi terhadap kelompok tertentu, semua orang yang akan memasuki area terbatas harus menjalani pemeriksaan.

5. **Sikap**, Setiap petugas Avsec harus memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk memberikan layanan demi keamanan penerbangan, seperti sopan santun, perhatian, ramah, dan mampu berkomunikasi dengan baik untuk memberikan informasi kepada penumpang.

Kinerja

Menurut (Sutrisno, 2016) kinerja atau prestasi kerja merupakan hasil kerja yang telah dicapai oleh seseorang berdasarkan tingkah laku kerjanya dalam menjalankan aktivitas dalam bekerja. Keberhasilan ataupun kegagalan dalam suatu organisasi dalam melaksanakan tugas sangat berhubungan dengan kinerja karyawan, pencapaian kinerja dalam organisasi merupakan faktor yang harus diperhatikan untuk mewujudkan perusahaan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Indikator Kinerja Karyawan Menurut Robbins (2016) dalam (Bintoro & Daryanto, 2017) adalah alat untuk mengukur sejauh mana pencapaian kinerja karyawan. Berikut beberapa indikator untuk mengukur kinerja karyawan:

1. **Kualitas Kerja** : Kualitas kerja atau mutu kinerja dari pekerja bisa diukur dengan kualitas tugas yang dikerjakan oleh karyawan.
2. **Kuantitas** : jumlah pekerjaan yang karyawan hasilkan. Jumlah pekerjaan tersebut bisa dinilai dengan target saat perencanaan deskripsi pekerjaan, jadi penilaian kuantitas kinerja menjadi lebih mudah.
3. **Ketepatan Waktu** : hal yang juga krusial dalam pekerjaan karena berkaitan dengan target pekerjaan.
4. **Efektifitas** : Salah satu ukuran kemampuan adalah seberapa efektif sumber daya perusahaan digunakan. Jika karyawan menggunakan sumber daya perusahaan, seperti uang, tenaga, teknologi, dan bahan baku, dengan cara yang efektif, hasil kerja mereka akan meningkat. Dengan demikian, penggunaan sumber daya dengan cara yang efektif dapat membantu karyawan mencapai tujuan perusahaan.
5. **Kemandirian** : Meskipun kemandirian penting bagi karyawan, tidak berarti mereka harus menghilangkan kemampuan untuk bekerja sama dalam tim yang baik. Sikap mandiri adalah salah satu cara penting untuk menilai kinerja karyawan.
6. **Berkomitmen**: Indikator kinerja yang selanjutnya adalah komitmen. Komitmen adalah indikator yang juga penting karena bisa menentukan motivasi karyawan dalam bekerja.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan yakni penelitian kualitatif menggunakan metodologi pengumpulan data dengan studi pustaka, observasi dan wawancara. Penelitian dilandaskan pada filsafat postpositivisme, yakni meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci. Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi. (Sugiyono, 2018)

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Terminal Keberangkatan Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua. Aktivitas penelitian ini dilakukan pada bulan Februari 2023, kemudian untuk pengambilan data dilakukan bersamaan dengan dilakukannya observasi di Unit *Aviation Security* (AVSEC).

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data diawali dengan studi pustaka dengan pencarian data, informasi, hingga dokumen baik dari penelitian sebelumnya hingga artikel untuk membuat instrumen penelitian. Instrumen penelitian terdiri dari yang pertama lembar Observasi, pengambilan data observasi dilakukan secara langsung baik dari peneliti maupun antar petugas AVSEC untuk menilai kinerja masing – masing Petugas AVSEC terhadap pemeriksaan barang bawaan penumpang di SCP Terminal keberangkatan.

Instrumen kedua berupa daftar pertanyaan wawancara, karena sifat wawancara terstruktur yang bertujuan untuk konfirmasi (Uji keabsahan data) hasil observasi. Sedangkan dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan informasi dari dokumen-dokumen berupa SOP (*Standar Operasional Prosedur*), foto maupun gambar penunjang pedoman kerja petugas *Aviation Security* di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak.

Keabsahan Data

(Sugiyono, 2015) menyatakan bahwa teknik pemeriksaan keabsahan data adalah derajat kepercayaan atas data penelitian yang diperoleh dan bisa dipertanggung jawabkan kebenarannya. Dalam penelitian kualitatif meliputi Uji keabsahan data dilakukan dengan cara uji kredibilitas (*credibility*), uji transferabilitas (*transferability*), uji dependabilitas (*dependability*) dan terakhir uji obyektivitas (*confirmability*).

Uji kredibilitas dengan cara Triangulasi (Sumber dan Teknik), Uji transferabilitas dengan memberikan uraian yang rinci, jelas, dan juga secara sistematis terhadap hasil penelitian, Uji dependabilitas dilakukan dengan cara mengaudit segala keseluruhan proses penelitian, dan Uji Konfirmabilitas/ Obyektifitas dilakukan dengan membandingkan data yang diperoleh dengan data yang terjadi sesungguhnya pada objek penelitian sehingga keabsahan data yang telah disajikan dapat dipertanggung jawabkan.

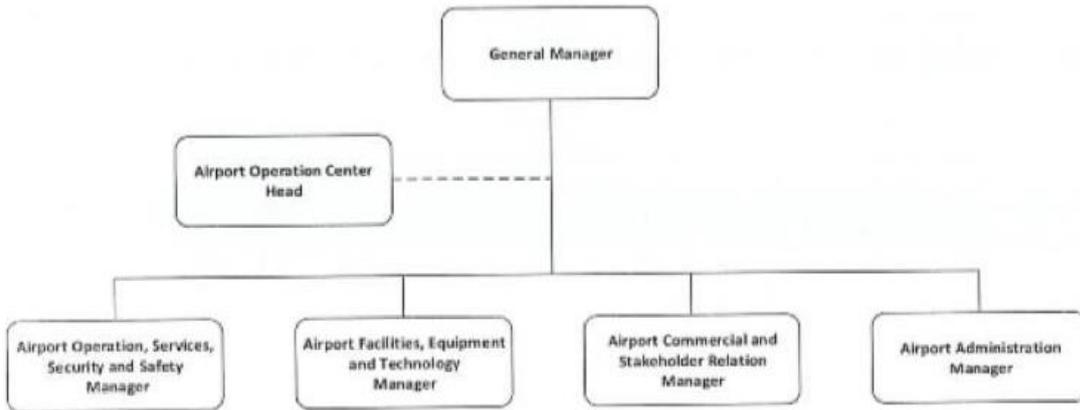
Teknik Analisis Data

Analisis data penelitian kualitatif dilakukan saat sebelum memasuki lapangan, selama dilapangan dan setelah selesai dilapangan. Dalam praktiknya, analisis data kualitatif dilakukan selama proses pengumpulan data, tidak harus menunggu setelah pengumpulan data selesai. Kesimpulan dari analisis ini sesuai dengan hasil observasi dan literatur. Analisis data dilakukan mulai dari identifikasi masalah, pengumpulan data dan setelah pengumpulan data. Teknik analisis data yang digunakan meliputi reduksi data, penyajian data, verifikasi dan kesimpulan. (Sugiyono, 2015)

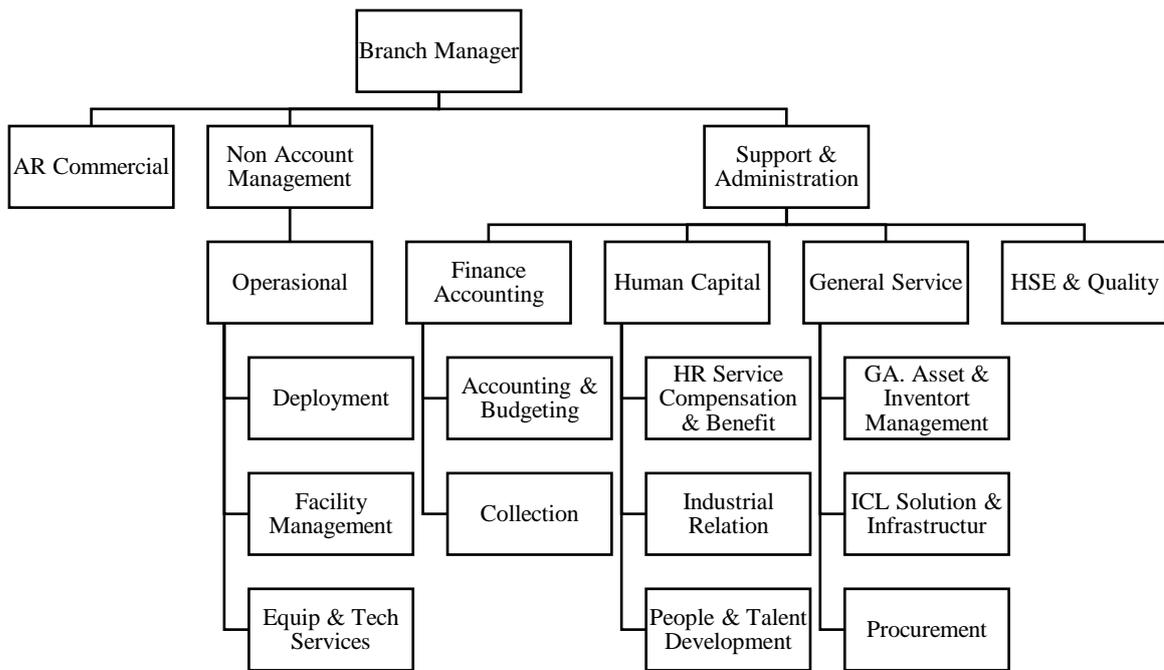
Hasil dan Pembahasan

Hasil Penelitian

Petugas *Aviation Security* (AVSEC) dalam menangani pemeriksaan barang bawaan penumpang di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua terbagi menjadi staf organik dan non organik. Staf Organik dari Unit *Airport Operation, Services, Security and safety Manager* PT Angkasa Pura I (Persero), sedangkan Staf non organik dari Angkasa Pura Support. Struktur organisasi tersebut diperkuat dengan adanya dokumen KEP.DU.129/OM.01.01/2020 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Cabang PT Angkasa Pura 1 (Persero) Bandar Udara.

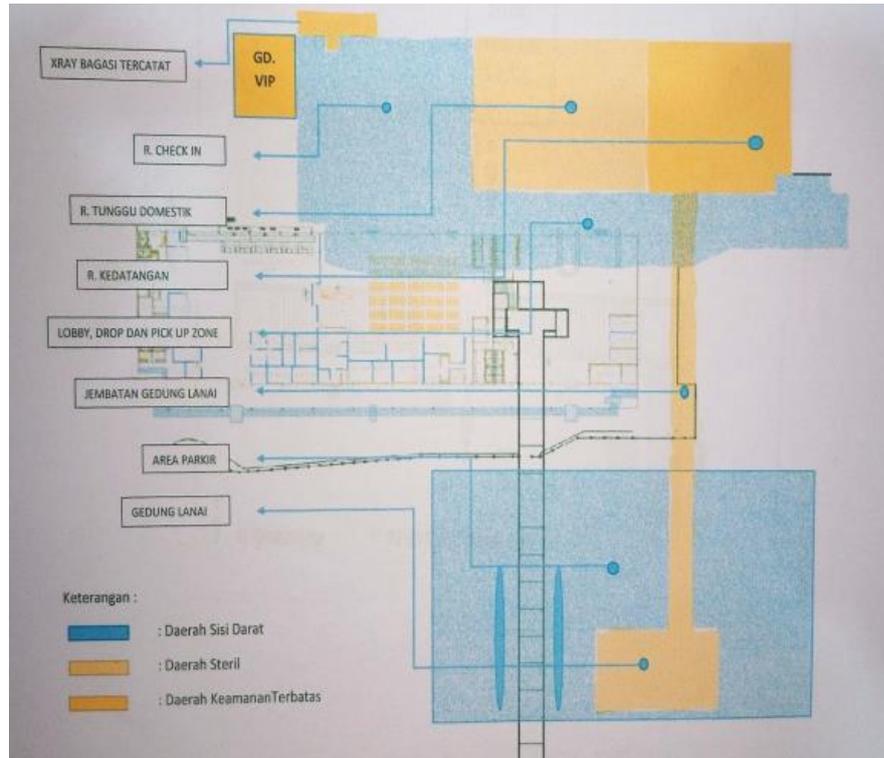


Gambar 2. Struktur Organisasi PT Angkasa Pura I Bandar Udara Frans Kaisiepo – Biak. Sumber: AP I Biak, 2023



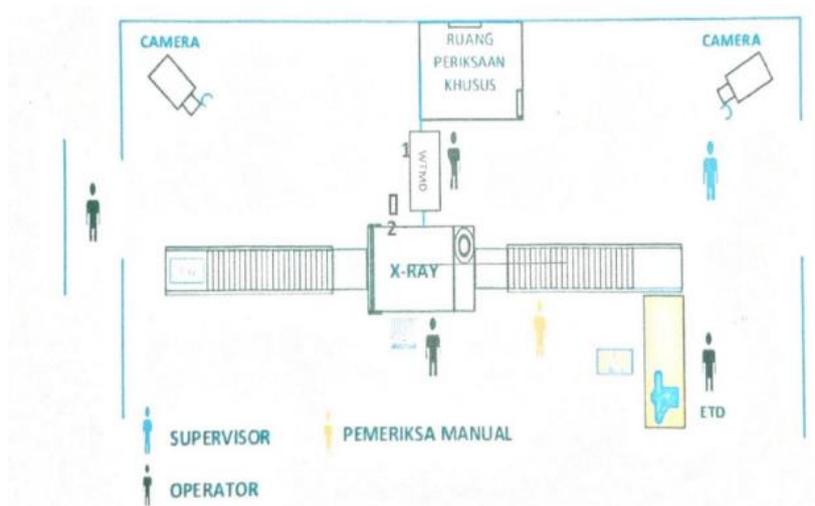
Gambar 3. Struktur Organisasi PT Angkasa Pura Supports Cabang Biak. Sumber: APS Biak, 2023

Angkasa Pura Support (APS) adalah anak perusahaan PT Angkasa Pura I yang didirikan pada Maret 2012 untuk menyediakan layanan *property-maintenance* yang komprehensif dan terpadu, serta layanan pendukung lainnya yang dibutuhkan dalam pengelolaan sebuah bandar udara modern dengan standar kualitas internasional. Melalui penyediaan sistem, layanan dan peralatan, APS mendukung induk perusahaan dalam memberikan layanan terbaik bagi penumpang ataupun pengunjung bandar udara di Indonesia. (Angkasa Pura Supports, n.d.)



Gambar 4. Klasifikasi Daerah Keamanan Terminal Bandar Udara Biak
 Sumber: Avsec Bandar Udara Biak, 2021

Petugas Aviation Security (AVSEC) di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua memiliki peta layout yang menjelaskan denah kerja unit Aviation Security. Peta layout daerah keamanan gedung terminal yang menjelaskan daerah keamanan dari gedung terminal di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua yang mana memiliki 3 katagori daerah yang masing-masing yaitu: daerah sisi darat seperti ruang check in, ruang kedatangan, lobby, drop dan pickup zone, area parkir. Daerah steril meliputi xray bagasi tercatat, ruang tunggu domestik, jembatan gedung lanai, dan gedung lanai. Dan daerah keamanan terbatas meliputi ruang kedatangan, dan gedung VIP. Dan untuk peta layout personil pengamanan terminal terdiri 3 katagori personil pengamanan yaitu: supervisor, operator dan pemeriksaan manual yang dimana masing-masing personil memiliki tugasnya sendiri.



Gambar 5. Layout Personil SCP di Terminal Keberangkatan
 Sumber: Avsec Bandar Udara Biak, 2021

AVSEC Bandar Udara Biak memiliki total petugas sebanyak 33 personil yang terbagi menjadi 3 Group. Namun untuk area SCP terdiri dari Group Alpha 5 orang, Bravo 5 orang, dan Charlie 6 orang. Total 16 Personil yang ditempatkan di SCP sebagai populasi penelitian, namun tidak semua dijadikan sampel responden karena hasil observasi kinerja dengan hanya 10 Petugas Avsec memiliki jawaban yang sama antar rekan group dan peneliti sendiri, sehingga data observasi kinerja Petugas Avsec dinyatakan sudah jenuh.

Tabel 1. Profil Responden Petugas AVSEC Area SCP Bandar Udara Biak

Group	Jabatan	Lama Bekerja (Tahun)	Sertifikasi Avsec
Alpha	Squad Leader SCP	21	Senior
	SCP Officer 1	9	Basic
	SCP Officer 2	6	Basic
Bravo	Squad Leader SCP	12	Junior
	SCP Officer 1	9	Basic
	SCP Officer 2	9	Basic
Charlie	Squad Leader SCP	12	Junior
	SCP Officer 1	9	Basic
	SCP Officer 2	9	Basic
	SCP Officer 3	9	Basic

Sumber : Data observasi penelitian, 2023

Tabel 2. Sarana dan Prasarana Pemeriksaan di SCP

No.	Sarana dan Prasarana	Jumlah
1	X-ray	1
2	WTMD (<i>Walk Through Metal Detector</i>)	1
3	HHMD (<i>Hand Held Metal Detector</i>)	1
4	HT	4
5	Radio Base	3

Sumber : Data observasi penelitian, 2023

Berdasarkan hasil observasi menurut 10 responden Personel Keamanan SCP diatas, deskripsi Indikator Kinerja Avsec di SCP merujuk teori Robbins tahun 2016 adalah sebagai berikut:

1. **Kualitas kerja** terukur dari penerapan SOP, SKEP 2765/ XII/ 2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan, serta KM 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, serta pengoperasian sarana prasarana penunjang kerja AVSEC.
2. **Kuantitas**, diukur dari kemahiran, ketelitian, dan tanggung jawab saat melakukan semua pemeriksaan barang bawaan penumpang di area kerja masing-masing. Dapat menemukan, mengklasifikasi, hingga penanganan dengan cepat orang dan barang bawaan *Prohibited Items/ Dangerous Good*.
3. **Efektifitas**, dilihat dari penerapan strategi pemeriksaan menyeluruh/ tidak dan efisiensi waktu saat memeriksa barang bawaan penumpang (Kondisi Normal = 1 Menit, Kondisi Khusus = > 1 Menit).
4. **Kemandirian**, berdasarkan kedisiplinan petugas sesuai jabatan/ *job desk* masing-masing dan group, serta sikap tegas, jelas, dan *respect* kepada penumpang dalam pemeriksaan barang bawaan.
5. **Berkomitmen**, dilihat dari petugas Avsec yang tetap berjaga dan melakukan pemeriksaan sesuai area, waktu *rolling*, dan group yang sudah ditetapkan.

Tabel 3. Hasil Observasi Penilaian Kinerja Avsec di SCP Terminal Bandar Udara Biak

Group	Jabatan	Indikator Kinerja Karyawan					Observasi kinerja oleh
		Kualitas	Kuantitas	Efektifitas	Kemandirian	Berkomitmen	
Alpha	Squad Leader SCP	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
	SCP Officer 1	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
	SCP Officer 2	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
Bravo	Squad Leader SCP	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
	SCP Officer 1	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
	SCP Officer 2	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
Charlie	Squad Leader SCP	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 2 Rekan Group
	SCP Officer 1	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 3 Rekan Group
	SCP Officer 2	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 4 Rekan Group
	SCP Officer 3	√	√	√	√	√	1 Peneliti, 3 Rekan Group

Sumber : Hasil observasi penelitian, 2023

Kualitas kerja sesuai SOP *Avsec Management* Bandar Udara Biak dalam memeriksa barang bawaan penumpang terdiri dari: Pemeriksaan Bagasi Tercatat, Pemeriksaan Bagasi Kabin di SCP Domestik dan Internasional, Pemeriksaan Khusus (jika WTMD berbunyi), Pemeriksaan orang secara manual (dengan HHMD). Dengan alur sebagai berikut.

**Gambar 6.** Alur Pemeriksaan Barang Bawaan Penumpang

Sumber: Dokumentasi SOP Avsec Bandar Udara Biak, 2023

Prosedur Pemeriksaan bagasi tercatat dimulai dari: (1) Pemeriksaan barang bagasi yang masuk menggunakan x-ray sesuai dengan SOP; (2) Gantikan posisi tugas lainnya secara bergiliran setiap 20 menit dan kembali ke posisi semula setelah 40 menit; (3) Periksa secara manual barang bagasi yang mencurigakan sesuai dengan prosedur pemeriksaan bagasi tercatat yang dicurigai; (4) Tidak meletakkan makanan/minuman disekitar security equipment; (5) Tidak mengoperasikan gadget dan/atau melakukan kegiatan lainnya yang dapat memecah konsentrasi pengamatan x-ray; (6) Tolak setiap barang bawaan apabila pemilik menolak untuk dilakukan pemeriksaan.

Sedangkan Prosedur Pemeriksaan Bagasi Kabin terdiri dari 2 yakni pemeriksaan keamanan di SCP domestik dan SCP internasional. SCP di Bandar Udara Biak saat ini hanya beroperasi di Area SCP 2, sesuai KM 211 Tahun 2020 bahwa tempat pemeriksaan keamanan/ HBSCP (*Hold Baggage Security Check Point*) bertempat di belakang area control check in, dan *Passanger Screening Check Point* (PSCP) berada di daerah steril/ ruang tunggu. Secara umum dimulai dari: (1) Lakukan pemeriksaan boarding pass dengan menyesuaikan identitas penumpang dan pass masuk bagi orang/karyawan yang masuk keruang tunggu dan melarang masuk orang yang tidak memiliki boarding pass atau pass masuk bandara, kecuali mendapat ijin dari pengelola bandara; (2) Pastikan setiap penumpang yang menggunakan jaket, topi dan barang yang mengandung logam serta laptop dikeluarkan dari tasnya ditempatkan di wadah (*tray*) untuk diperiksa menggunakan x-ray; (3) Pastikan setiap penumpang dan/atau pengguna jasa yang masuk keruang tunggu bandara harus melalui WTMD sesuai dengan SOP pemeriksaan orang dengan HHMD; (4) Lakukan pemeriksaan secara manual kepada calon penumpang dan/atau pengguna jasa yang tidak berkenan melewati WTMD karena alasan kesehatan sesuai dengan SOP pemeriksaan orang secara manual; (5) Pastikan semua barang yang masuk keruang tunggu melalui pemeriksaan x-ray sesuai dengan standard operating procecedure (SOP) Pemeriksaan Barang Dengan X-RAY; (6) Lakukan *random check* minimal 10%, khusus penerbangan internasional lakukan pemeriksaan terhadap cairan, aerosol dan gels (LAGs) yang dibawa oleh calon penumpang sesuai dengan SOP penanganan LAGs; (7) Berikan prioritas pemeriksaan keamanan terhadap awak pesawat udara untuk penyiapan pesawat udara; (8) Gantikan posisi tugas lainnya secara bergiliran setiap 20 menit dan kembali keposisi semula setelah 40 menit; (9) Pastikan bahwa flow penumpang dan barang tidak terganggu; (10) Tidak meletakkan makanan/minuman disekitar *security equipment*; (11) Tidak mengoperasikan gadget dan/atau melakukan kegiatan lainnya yang dapat memecah konsentrasi pengamatan x-ray; (12) Tolak semua penumpang, personil pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan untuk memasuki ruang tunggu apabila tidak memiliki ijin masuk dan/atau menolak untuk diperiksa.

Selain pemeriksaan dalam kondisi normal seperti diatas, pemeriksaan barang bawaan penumpang juga berlaku di Pemeriksaan Khusus, dimana prosedurnya dimulai dari: (1) Setiap penumpang yang karena kondisi fisik, dan permintaan khusus dapat dilakukan pemeriksaan khusus diruangan yang telah disediakan; (2) Penumpang yang menggunakan kursi roda dan penumpang yang menggendong dengan alat atau menggunakan kereta bayi harus diperiksa secara manual; (3) Penumpang yang menggendong bayi dalam pelukannya, harus diperiksa celah antara bayi dan penumpang secara manual; (4) Penumpang menggunakan alat bantu gerak/jalan harus dilakukan pemeriksaan secara manual; (5) Penumpang yang tidak dapat berdiri dari kursi roda harus dilakukan pemeriksaan dengan posisi duduk secara manual; (6) Penumpang yang menggunakan alat pacu jantung atau alat medis yang lain ditanamkan mungkin tidak mau berjalan melalui WTMD, maka harus dilakukan pemeriksaan secara manual; (7) Penumpang yang menggunakan pakaian keagamaan/ kedaerahan dan tidak mau diperiksa didepan umum maka harus dilakukan pemeriksaan secara manual; (8) Tata cara pemeriksaan secara manual tertuang dalam SOP pemeriksaan secara manual.

Pemeriksaan manual terdapat 2 jenis pemeriksaan manual, yaitu pemeriksaan seluruh badan dan pemeriksaan badan terbatas pada daerah alarm. Pilih jenis pemeriksaan manual sesuai dengan situasi yang ada. Prosedur dimulai dari: (1) Ucapkan salam dengan gesture yang benar, yaitu tangan kanan di dada kiri serta tersenyum ramah kepada calon penumpang dan/atau orang yang akan diperiksa; (2) Minta ijin kepada calon penumpang dan/atau yang akan diperiksa; (3) Terapkan pendekatan *common sense* dalam melakukan pemeriksaan untuk mengakomodasi Kesehatan keselamatan dan wibawa orang yang diperiksa; (4) Pastikan bahwa gender penumpang yang akan diperiksa sama dengan petugas pemeriksa; (5) Minta penumpang untuk membuka pakaian luar yang berat seperti jas luar, jaket yang gembung, topi dan lain-lain untuk diperiksa dengan alat x-ray atau manual; (6) Minta penumpang untuk mengeluarkan isi saku-saku. Benda-benda ini harus diperiksa secara tersendiri; (7) Arahkan penumpang untuk menghadap kedepan pemeriksa dan merentangkan lengannya; (8) Mulai

dari kerah baju (jika pakaian tersebut ada kerahnya, kedua lengan, dada ketiak kebawah, punggung atas belakang kebawah, pinggang dengan masukan kedua ibu jari diantara ikat pinggang penumpang dan pinggangnya (belakang) lalu mengelilingkan ibu jari dipinggang kedepan.

Selama peneliti mengikuti kegiatan secara langsung dari tanggal 22 Februari -15 Maret 2023, didapatkan hasil barang temuan sebagai berikut.

Tabel 4. Barang Temuan oleh Personil Avsec

No.	Barang Temuan	Jenis Temuan	Jumlah	Status Temuan	Keterangan
1	Korek Api	Mudah Terbakar	179	Ditahan	
2	Pisau Dapur	Benda Tajam	1	Dikembalikan	Dibagaskan oleh Penumpang
3	Paku Besi		4	Ditahan	
4	Gunting		21	Ditahan	
5	Cutter		6	Ditahan	
6	Solder		1	Dikembalikan	Dibagaskan oleh Penumpang
7	Tang potong		1	Ditahan	
8	Obeng		2	Ditahan	
9	Kunci Baut		4	Ditahan	
10	Pistol Mainan		Replika Senjata	1	Dikembalikan
11	Pistol	Senjata Api	2	Dikembalikan	Milik Protokoler Brimob, dan Protokoler TNI AU
12	Selongsong peluru	Amunisi	2	Ditahan	
13	Peluru	Amunisi	2	Ditahan	
14	Minyak Kelapa	Cairan berbau tajam	2	Ditahan	
15	Powerbank 60.000 mAh (Min. 20.000 mAh)	Mudah meledak	1	Dikembalikan	Diambil keluarga penumpang
16	Borgol	Benda yang dapat melukai	2	Ditahan	

Sumber: Hasil Observasi Penelitian, 2023

Pembahasan

Berdasarkan hasil penilaian silang (Observasi) yang dilakukan peneliti dan rekan kerja masing-masing grup, kinerja Petugas Avsec dalam menangani pemeriksaan barang bawaan penumpang di SCP Terminal Keberangkatan Bandar Udara Biak sudah sangat baik dalam pemeriksaan barang bawaan penumpang, petugas sudah memahami dan melaksanakan sesuai dengan SOP yang berlaku serta regulasi yang berlaku saat ini, meskipun menurut narasumber (SCP Officer A, SCP Officer B, Squad Leader SCP B) dari segi kuantitas kinerja petugas AVSEC masih dalam 80 – 85 % dikarenakan masih banyak hal yang perlu diperbaiki dari segi SDM dan peralatan. Dari segi kinerja petugas AVSEC sudah sangat baik. Alur pemeriksaan yang dilakukan penumpang di SCP 2 yaitu penumpang wajib melepas jaket, ikat pinggang, jam tangan dan meletakkan kedalam wadah (tray) yang disediakan dan diperiksa melalui mesin x-ray. Kebijakannya adalah bagi siapa saja yang tidak mau melepaskan benda logam yang digunakan saat ia diperiksa di *Security Check Point* (SCP) dan penumpang melewati *Walk Through Metal Detector* (WTMD).

Menurut beberapa Officer SCP dan Squad leader SCP, kendala yang dihadapi oleh petugas AVSEC disaat melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang tidak ada, karena setiap petugas Avsec bisa mengatasi kendala yang dihadapi sesuai SOP. Namun dari sisi penumpang kendalanya adalah banyaknya temuan barang bagasi kabin dilarang yang terus berulang. Terlihat dari hasil temuan peneliti terbanyak adalah jenis temuan Mudah Terbakar dan Benda Tajam. Jika pemberian informasi/ edukasi barang dilarang tidak gencar disosialisasikan oleh Angka Pura I dan maskapai cabang Bandar Udara Biak, tentu temuan yang berulang akan selalu ada bahkan bisa meningkat hingga membuat beban kerja petugas Avsec tidak sesuai dengan standar LoS (*Level of Services*).

Upaya yang dilakukan oleh petugas Avsec terhadap kendala banyaknya penumpang dan temuan tersebut yakni dengan melakukan Melakukan *profiling* Avsec terhadap penumpang, dimana peran petugas Avsec disesuaikan dengan jenis penumpang hingga pembagian area sesuai Layout Personil Avsec di SCP. Selain itu dalam kondisi normal, Avsec melakukan pemeriksaan *Random check* untuk memastikan keamanan dari penumpang maupun barang bawaan penumpang. Jika diperlukan, pemeriksaan manual dapat dilakukan sesuai kriteria penumpang dan penanganannya sesuai SOP. Namun jika penumpang menolak, Petugas Avsec dalam menghadapi penumpang yang tidak menaati peraturan dalam pemeriksaan barang petugas akan menjelaskan kepada penumpang sesuai dengan ketentuan dan SOP serta regulasi yang dipakai saat itu. Petugas juga menindak dengan tegas jika penumpang itu sendiri masih tidak terima, maka petugas unit Avsec berhak menyerahkan kembali ke petugas airline dan pihak kepolisian untuk ditindak lanjut.

Kesimpulan

Kinerja petugas *Aviation Security* (AVSEC) dalam menangani pemeriksaan barang bawaan penumpang di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua sudah sangat baik, petugas unit AVSEC juga memahami SOP dengan baik serta melaksanakan tanggung jawab serta job desk dengan pedoman pada SOP yang berlaku dan regulasi yang berlaku. Petugas AVSEC sudah mengikuti regulasi dalam pemeriksaan keamanan pada barang maupun penumpang, meskipun dari kuantitas kinerja petugas AVSEC masih dalam 80 – 85 % dikarenakan masih banyak hal yang perlu diperbaiki dari segi SDM dan peralatan. Dari segi kinerja petugas AVSEC sudah sangat baik.

Kendala yang dihadapi petugas AVSEC dalam melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua berupa kurangnya wawasan penumpang akan barang yang dilarang dibawa seperti korek api, senjata tajam, dll sehingga petugas harus lebih detail dalam memeriksa barang bawaan penumpang maupun penumpang. Serta kendala yang dihadapi oleh petugas yaitu kurangnya SDM (sumber daya manusia) yang cukup serta terbatasnya peralatan yang tersedia yang menjadi sedikit kendala yang dihadapi petugas unit AVSEC di Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak Papua.

Banyaknya kendala yang dihadapi petugas unit AVSEC maka petugas mempunyai upaya yang digunakan dalam pemeriksaan barang bawaan penumpang dan penumpang yaitu dengan melakukan *profiling* Avsec terhadap penumpang, Melakukan pemeriksaan *Random check*, melakukan pemeriksaan manual jika mencurigai suatu barang dan penumpang tersebut. Dan jika terdapat kendala penumpang yang tidak menaati peraturan maka petugas akan memberikan penjelasan mengenai SOP yang berlaku dan memberikan wawasan tentang barang yang dilarang dibawa.

Saran

Meskipun kinerja karyawan unit *Aviation Security* sudah baik tetapi untuk *Squad Leader* di setiap group harus tetap melakukan pengawasan kepada bawahan secara berkala untuk mengantisipasi agar selalu teliti dalam memeriksa barang bawaan penumpang dan penumpang. Petugas Avsec harus selalu mengutamakan keamanan serta melakukan pemeriksaan secara manual untuk menjaga keamanan penumpang dan barang bawaan penumpang.

Bagi *Squad leader* harus lebih mengawasi semua kegiatan di lapangan secara detail dan teliti serta mengingatkan pada bawahan untuk selalu menerapkan SOP yang berlaku. Dan bagi petugas Avsec harus memberikan Informasi tentang barang bawaan yang tidak boleh dibawa ke pesawat Khususnya tentang bahaya membawa korek api kedalam pesawat dengan media TV Bandara, Banner, Papan Informasi atau sebagainya.

Selain itu untuk peneliti selanjutnya sebaiknya meneliti kecenderungan banyaknya temuan dari penumpang, mengkategorikan (*profiling*) jenis pemeriksaan terhadap penumpang, dan membuat luaran yang efektif, efisien, dan tepat sasaran dalam memberikan informasi/ edukasi kepada penumpang pesawat udara.

Daftar Pustaka

- Angkasa Pura 1. (n.d.-a). *Denah Terminal Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak*. <https://franskaisiepo-airport.co.id/id>
- Angkasa Pura 1. (n.d.-b). *Panduan Keamanan Penerbangan Domestik/ Internasional Bandar Udara Internasional Frans Kaisiepo Biak*. <https://franskaisiepo-airport.co.id/id/penerbangan-internasional/index/panduan-keamanan-2>
- Angkasa Pura Supports. (n.d.). *Angkasa Pura Supports*. <http://apsupports.com/>
- Bintoro, & Daryanto. (2017). *Manajemen penilaian kinerja karyawan*. Gava Media.
- Chaniago, M. R., & Prakosawati, E. E. (2022). Peran Aviation Security dalam Pelayanan Pemeriksaan Penumpang dan Bagasi di Screening Check Point pada Masa Pandemi Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang. *JETISH: Journal of Education Technology Information Social Sciences and Health*, 1(1), 16–23. <https://doi.org/10.57235/jetish.v1i1.28>
- Fajar Harisa, Y. (2021). *Pengaruh Proses Pelayanan Pemeriksaan Keamanan Security Check Point (Scp) Terhadap Kepuasan Penumpang Di Unit Aviation Security (Avsec) Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang [Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta]*. <https://digilib.sttkd.ac.id/1800/>
- Istihia, A., & Suprpti. (2022). Analisis Peran Petugas AVSEC Dalam Menjamin Keamanan Penerbangan di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), 2646–2660.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No: SKEP/2765/XII/2010, 143 Bab 1 Butir 9 (2010).
- Kementerian Perhubungan RI. (2020). *PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional*.
- Pratiwi, D. I. E., & Wahyono. (2015). *Pengaruh Kompensasi Dan Pengembangan Karir Terhadap Kinerja Karyawan Dengan Motivasi Kerja Sebagai Variabel Moderating (Studi Empiris pada DPPKAD Kabupaten Boyolali)* [Universitas Muhammadiyah Surakarta]. <https://eprints.ums.ac.id/37165/>
- PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 25 TAHUN 1986 TENTANG PERUBAHAN NAMA PERUSAHAAN UMUM (PERUM) ANGKASA Pura MENJADI PERUSAHAAN UMUM (PERUM) ANGKASA PURA I, PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA (1986). https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/3357/PP_NO_25_TH_1986.pdf
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1989 Tentang Pemisahan Dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Bandar Udara Frans Kisiepo Di Biak Dan Samratulangi Di Manado Untuk Dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara Dalam Perusahaan Umum (Perum) A, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (1989). https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/3441/PP_NO_6_TH_1989.pdf
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA (1992). https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/5932/PP_NO_5_TH_1992.pdf
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, (2009).
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sutrisno, E. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Kencana.
- Wikipedia. (n.d.). *Sejarah Angkasa Pura I*. Wikipedia. https://id.wikipedia.org/wiki/Angkasa_Pura_I