

**BENUA ETAM: Jurnal Pengabdian Masyarakat**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH KALIMANTAN TIMUR**  
 Website: <http://ta.pbi.umkt.ac.id/index.php/etam>  
 Volume 1 No 2, 2023 (Desember)  
 Academia Public Service Report Kampus 1 UMKT Jl. Ir. H. Juanda No 15,  
 Samarinda, Indonesia 75123

---

## **Sosialisasi Kontribusi Masyarakat Dalam Keamanan Penerbangan**

Saptandri Widiyanto<sup>1</sup>, Maya Masita<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Politeknik Penerbangan Makassar, <sup>2</sup>Universitas Muhammadiyah Bulukumba

Corresponding Email: [saptandri017@gmail.com](mailto:saptandri017@gmail.com)

---

### **Abstrak**

Kegiatan pengabdian masyarakat ini bertujuan untuk memberikan edukasi mengenai peran masyarakat dalam menjaga keamanan penerbangan. Dalam kegiatan ini, dilakukan wawancara dengan peserta yang telah mengikuti kegiatan. Kegiatan ini juga merupakan metode yang secara langsung dapat memberikan keterangan, data, dan informasi terkait penerbangan untuk mengetahui dan mengukur seberapa jauh masyarakat mengenal, mengetahui persyaratan, prosedur, dan tata cara dalam mendukung atau berperan dalam upaya peningkatan keamanan penerbangan. Keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan suatu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini menjadi penting karena keamanan penerbangan dipengaruhi oleh faktor eksternal dan melibatkan pihak luar selain personel bandara. Oleh karena itu, pemeriksaan wajib dilakukan terhadap setiap orang yang akan naik pesawat udara termasuk *Cabin Crew*, terkecuali Raja/Presiden/Perdana Menteri. Artinya, keamanan penerbangan berperan sebagai *frontliner* yang mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Dengan demikian, pengetahuan, pemahaman, dan kepedulian terhadap keamanan penerbangan perlu dibangun melalui berbagai cara, termasuk kegiatan yang berfokus pada upaya peningkatan kesadaran akan keamanan penerbangan. Salah satunya adalah melalui sosialisasi peran masyarakat dalam keamanan penerbangan secara terprogram dan berkelanjutan.

---

Kata Kunci: ICAO, ANNEX 17, Keamanan Penerbangan.

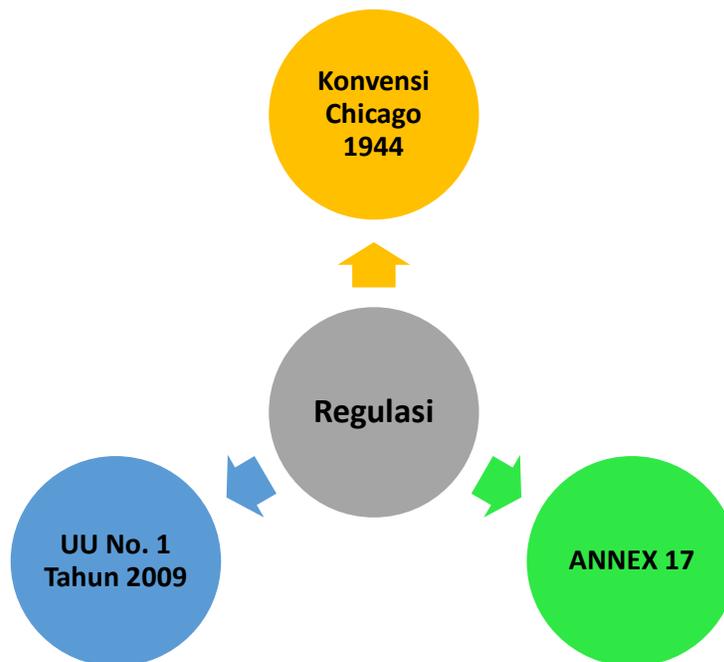
---

### **Pendahuluan**

Indonesia merupakan salah satu anggota dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO), yang juga dikenal sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, berada dibawah naungan PBB yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan dan mengembangkan standar internasional di bidang penerbangan sipil (Citaristi, 2022; Vaugeois, 2019; Weber, 2021). Organisasi ini didirikan pada tahun 1944 dan berkantor pusat di Montreal, Kanada.

Sebagai anggota ICAO, Indonesia memiliki tanggung jawab untuk mematuhi dan mengimplementasikan standar internasional yang telah ditetapkan oleh organisasi (Susanto & Keke, 2019). Ada beberapa aspek yang diatur oleh ICAO yang mencakup keselamatan

penerbangan, keamanan, efisiensi operasional, perlindungan lingkungan, dan penciptaan sistem navigasi udara yang efektif. Anggota ICAO mengadakan pertemuan secara berkala dalam sidang umum untuk membahas isu-isu terkait penerbangan sipil dan untuk mengembangkan standar baru atau memperbarui standar yang sudah ada (Citaristi, 2022; Vaugeois, 2019; Weber, 2021). Menjadi anggota ICAO membantu Indonesia berpartisipasi dalam pengembangan dan pemeliharaan sistem penerbangan internasional yang aman dan efisien. Selain itu, keanggotaan Indonesia di ICAO juga memberikan akses kepada negara untuk berkolaborasi dengan negara-negara lain dalam pengembangan teknologi penerbangan, berbagi informasi terkait keselamatan penerbangan, dan berkontribusi dalam pengembangan regulasi internasional yang dapat memajukan industri penerbangan secara keseluruhan (Susanto & Keke, 2019).



**Gambar 1. Regulasi Penerbangan Sipil**

Konvensi Chicago (1944), resmi dikenal sebagai “*Convention on International Civil Aviation*,” ditandatangani pada 7 Desember 1944, dan merupakan perjanjian internasional yang mendirikan organisasi penerbangan sipil internasional yang dikenal sebagai Badan Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*). Konvensi ini menetapkan dasar-dasar regulasi penerbangan sipil internasional dan mempromosikan kerjasama antara negara-negara dalam bidang penerbangan sipil.

Dalam regulasi internasional, ANNEX 17 merupakan salah satu lampiran dari Konvensi Chicago 1944. Annex 17 secara khusus menangani masalah keamanan penerbangan. Regulasi ini mencakup standar dan praktek internasional yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan pesawat, bandara, dan fasilitas terkait. Dalam ANNEX 17 juga terdapat aspek keamanan, termasuk pencegahan terorisme, perlindungan pesawat, pengamanan bandara, penanganan kargo, dan langkah-langkah keamanan lainnya yang berkaitan dengan operasi penerbangan sipil. Dengan demikian, Konvensi Chicago (1944) memberikan kerangka hukum umum untuk

regulasi penerbangan internasional, sementara ANNEX 17 memberikan panduan dan standar khusus dalam konteks keamanan penerbangan.

Dalam regulasi nasional terkait penerbangan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menjelaskan wilayah udara Indonesia; organisasi penerbangan sipil; perizinan penerbangan; keselamatan penerbangan; lalu lintas udara; jasa pelayanan penerbangan; pengaturan ekonomi; keterbukaan informasi; dan kepailitan, penyelesaian kesepakatan serta *airport environment*. Undang-Undang ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan hukum yang kondusif bagi pengembangan dan pengelolaan sektor penerbangan di Indonesia dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, ekonomi, dan pelayanan konsumen (Vaugeois, 2019; Batalov, 2021; Weber, 2021). Apabila ditemukan deviasi dalam implementasinya, maka ICAO akan memberikan rekomendasi agar negara anggota mematuhi seluruh regulasi dibidang keamanan penerbangan yang dituangkan dalam hukum nasional.

Dalam menunjang keamanan penerbangan diperlukan koordinasi dan harmonisasi dalam penguatan operasi penerbangan khususnya penyelenggaraan navigasi penerbangan yang efisien dan efektif, peningkatan kapasitas bandar udara yang terintegrasi, penyiapan sumber daya manusia berkompeten, dan layanan informasi meteorologi yang mumpuni, serta kerjasama global menjadi syarat mutlak terus terjaganya keamanan dan keselamatan penerbangan termasuk pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara.

Tantangan kemajuan teknologi saat ini dalam dunia penerbangan memiliki dampak yang signifikan pada keamanan dan keselamatan penerbangan termasuk area bandar udara. Ancaman terhadap keamanan siber dan keselamatan siber juga menjadi perhatian bagi ICAO. Sebagai negara yang memiliki wilayah udara yang luas, Indonesia terus berusaha untuk mempertahankan dan meningkatkan keamanan fasilitas penerbangan. Selain itu, upaya terus dilakukan untuk menciptakan kerjasama yang harmonis dan saling mendukung dalam keamanan dan keselamatan penerbangan, baik di tingkat regional, nasional, maupun internasional karena kerjasama internasional termasuk salah satu tujuan yang sedang dikembangkan oleh ICAO dalam rangka harmonisasi regulasi internasional.

Untuk merealisasikan tujuan keamanan penerbangan, peran masyarakat menjadi penting sebagai pengguna moda transportasi udara dalam aktivitasnya (Susanto & Keke, 2019). Dukungan dan perhatian yang diberikan oleh masyarakat terhadap program keamanan penerbangan ini mencakup kepedulian terhadap ketentuan-ketentuan yang berlaku pada setiap tahap proses penerbangan, dimulai dari saat *check-in* hingga berada di dalam pesawat selama penerbangan (*in-flight*).

Sebagai penjelasan, maka hal-hal sebagai berikut: Pada fase *pre-flight* (sebelum masuk pesawat) atau ketika penumpang tiba di bandara untuk melakukan proses pendaftaran (*check-in*), setiap penumpang dilarang membawa barang-barang berbahaya seperti senjata tajam, senjata api, dan benda terlarang lainnya yang dapat membahayakan keamanan penerbangan. Penumpang diwajibkan mematuhi dan bersedia mengikuti prosedur pemeriksaan keamanan yang dilakukan oleh petugas keamanan penerbangan (*aviation security*).

Selama *in-flight*, ketika penumpang masuk pesawat dan selama penerbangan, penting bagi setiap penumpang untuk mengikuti petunjuk awak kabin, tidak diizinkan menggunakan telepon genggam, dan dilarang melakukan tindakan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan, seperti membuka pintu darurat tanpa perintah awak kabin. Selain itu, penumpang

berkewajiban untuk membaca buku petunjuk keselamatan yang tersedia di setiap kursi penumpang. Selain itu juga ditambahkan beberapa informasi atau keterangan agar penumpang dapat membaca petunjuk keselamatan yang tersedia untuk lebih memahami prosedur keselamatan. Hal ini menjadi tanggung jawab penyelenggara bandar udara dan perusahaan penerbangan yang secara teknis operasional dilakukan pengawasan oleh Otoritas Bandar Udara sesuai dengan wilayah kerja masing-masing. Untuk Bandar Udara Sultan Hasanuddin menjadi wilayah kerja Otoritas Bandara wilayah IV Makassar.

Setelah pesawat mendarat, pada tahap pasca-penerbangan, semua penumpang diharapkan tetap memakai sabuk keselamatan dan menunggu hingga pesawat berhenti sepenuhnya atau mendapatkan izin dari awak kabin sebelum berdiri. Selain itu, diingatkan agar penumpang tidak mengambil peralatan keselamatan di dalam pesawat dan menunda penggunaan telepon genggam hingga tiba di terminal kedatangan. Demikian juga larangan bercanda tentang bom, karena ini dapat menimbulkan kepanikan di dalam pesawat udara serta wajib membuka penutup jendela saat pesawat lepas landas maupun mendarat.

Masyarakat yang berdomisili di sekitar area bandara atau dikenal istilah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan/KKOP) agar peduli terhadap keselamatan penerbangan, misalnya tidak boleh menerbangkan *drone*, laser apalagi yang sengaja diarahkan ke pesawat udara, termasuk bermain layang-layang karena berpotensi membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan (Insua dkk., 2019; Taro & Hamoodi, 2023).

Seiring dengan perkembangan teknologi dan industri penerbangan yang pesat dibuktikan dengan jumlah penumpang yang terus meningkat setiap tahunnya tentu perlu dibutuhkan SDM di bidang penerbangan yang memiliki sertifikat kompetensi dan lisensi. Salah satunya adalah AVSEC atau dikenal *Aviation Security* adalah profesi yang memiliki tanggung jawab menjaga keamanan di Bandar Udara sesuai lisensi yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai pemegang otoritas tertinggi di bidang penerbangan sipil di Indonesia, sertifikat kompetensi diterbitkan oleh lembaga pendidikan dan lisensi diperoleh setelah lulus uji kompetensi.

Tugas dan tanggung jawab AVSEC adalah memastikan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang telah dilakukan sesuai prosedur, kondisi pesawat aman dari gangguan eksternal berdasarkan standar aturan penerbangan nasional maupun internasional. Dalam melaksanakan tugasnya, AVSEC bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan terhadap calon penumpang yang hendak memasuki pesawat, memverifikasi awak kabin, mengontrol akses ke wilayah udara, melakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang transit atau transfer, mengawasi jalur menuju pesawat, mengatur pengangkutan kargo, dan memeriksa barang-barang yang dianggap dapat membahayakan penumpang.

Hal ini juga merupakan justifikasi lain terkait perbedaan antara AVSEC dan petugas keamanan atau satpam lainnya. Tugas utamanya mencakup keamanan pesawat dan awaknya, perlindungan terhadap penumpang, personel di darat, serta keamanan fasilitas di bandara. AVSEC juga bertanggung jawab dalam menjaga keamanan dan ketertiban di seluruh area bandara.

Dalam menjalankan profesinya, AVSEC juga dilengkapi dengan beberapa peralatan kerja yang tidak dimiliki oleh petugas keamanan lainnya, seperti: peralatan pendeteksi metal peralatan

pendeteksi bahan organik dan non-organik dan peralatan pendeteksi bahan nuklir atau bahan peledak.

### Metodologi

Dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini dilakukan pendekatan kualitatif dengan studi kasus untuk memahami persepsi (Abdussamad & Sik, 2021) dan sikap peserta sosialisasi. Studi kasus dipilih untuk menggambarkan implementasi sosialisasi keamanan penerbangan pada beberapa konteks dan organisasi penerbangan. Populasi penelitian ini adalah masyarakat umum yang tinggal disekitar bandara, kemudian diambil sampel masyarakat sekitar Bandara Udara Andi Djemma. Wawancara dilakukan dalam mengumpulkan data dalam kegiatan ini untuk mengetahui tingkat pemahaman dan penerapan konsep keamanan penerbangan. Dalam program sosialisasi keamanan penerbangan ini melibatkan materi edukatif, simulasi keadaan darurat, dan interaksi langsung dengan peserta. Evaluasi efektivitas program sosialisasi dengan membandingkan hasil pra dan pasca sosialisasi, serta mengukur tingkat partisipasi dan kepuasan peserta.

### Hasil dan Pembahasan

#### Hasil

Tabel 1. Hasil Wawancara

No	Item	Keterangan
1	Anggota DPR RI	Saya memberikan dukungan penuh pada Kementerian Perhubungan atas upaya Kementerian Perhubungan untuk mengikutsertakan masyarakat guna mendorong terwujudnya keselamatan dan keamanan bandar udara serta saya berterima kasih kepada jajaran Politeknik Penerbangan Makassar yang telah berkoordinasi dengan anggota Komisi V DPR RI terkait dengan Diklat yang mengikutsertakan masyarakat khususnya masyarakat sekitar bandara.
2	Anggota DPRD	Diklat Pemberdayaan Masyarakat ini merupakan kegiatan yang penting dan strategis, terutama dalam memberikan sosialisasi kepada masyarakat baik yang terlibat langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan penerbangan di bandara.
3	Kepala Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan memberikan apresiasi dan siap mendukung untuk berkoordinasi dengan pemerintah daerah Kab. Luwu Utara terutama apabila Kab. Luwu Utara diberikan kesempatan berikutnya guna pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat ini.
4	Peserta Diklat	Kami mengucapkan terima kasih telah diikutsertakan dalam kegiatan ini sehingga kami memperoleh informasi secara langsung dari narasumber terkait dengan kegiatan yang membahayakan keselamatan

dan keamanan penerbangan seperti bermain layang-layang, melintasi *runway* dan alasan tidak boleh membawa senjata tajam seperti gunting, pisau, palu, dan pistol masuk ke dalam pesawat udara.

---



**Gambar 2. Dokumentasi Kegiatan**



**Gambar 3. Dokumentasi Kegiatan**

### **Pembahasan**

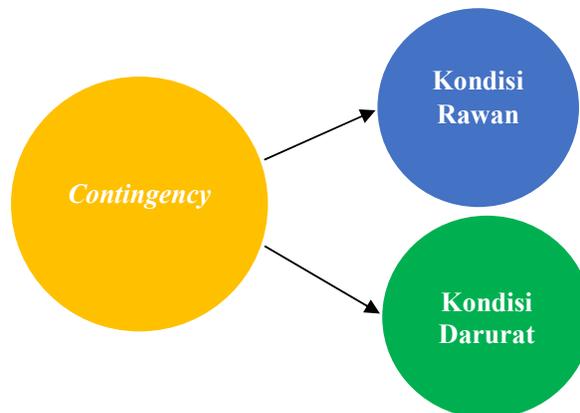
Sosialisasi ini berfokus pada peran masyarakat dalam keamanan penerbangan, beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari kegiatan ini yaitu:

1. Sosialisasi memberikan pemahaman kepada masyarakat mengenai pentingnya peran masyarakat dalam menjaga keamanan penerbangan. Hal ini dapat meningkatkan tingkat kesadaran masyarakat terhadap potensi risiko dan ancaman yang dapat mempengaruhi keamanan di sektor penerbangan;
2. Melalui sosialisasi, masyarakat diundang untuk berperan aktif dalam menjaga keamanan penerbangan. Masyarakat menjadi lebih peka terhadap tanda-tanda mencurigakan dan dapat melaporkannya kepada pihak berwenang, sehingga meningkatkan kemampuan deteksi dini terhadap potensi ancaman;
3. Kegiatan ini memperkuat kerjasama antara masyarakat, pihak berwenang penerbangan, dan operator penerbangan. Adanya pemahaman bersama tentang tanggung jawab masing-masing pihak menciptakan kemitraan yang efektif untuk menjaga keamanan;
4. Sosialisasi dapat menjadi sarana untuk menyampaikan informasi yang akurat dan terkini mengenai aturan dan tindakan keamanan penerbangan kepada masyarakat. Hal ini dapat mencegah penyebaran informasi yang salah atau tidak akurat;
5. Melalui pemahaman peran masyarakat, masyarakat merasa diberdayakan dan memiliki kontribusi yang penting dalam menjaga keamanan penerbangan. Hal ini dapat meningkatkan rasa tanggung jawab dan keterlibatan aktif masyarakat dalam upaya keamanan;

6. Kegiatan ini dapat memberikan dampak positif pada citra industri penerbangan. Masyarakat yang merasa terlibat dalam upaya keamanan penerbangan cenderung memiliki kepercayaan lebih tinggi terhadap keselamatan dan kualitas layanan penerbangan;
7. Keterlibatan masyarakat dalam sosialisasi menciptakan dukungan dan legitimasi dari masyarakat terhadap kebijakan keamanan penerbangan. Hal ini dapat memudahkan implementasi dan penegakan aturan-aturan keamanan;
8. Dengan meningkatnya pemahaman masyarakat, kegiatan ini dapat berperan dalam pencegahan potensi ancaman terhadap keamanan penerbangan, baik dari segi perbuatan kriminal maupun tindakan yang dapat membahayakan;
9. Melibatkan masyarakat secara langsung dalam kegiatan ini juga dapat berkontribusi pada pengembangan sumber daya manusia di tingkat lokal, khususnya dalam hal kesadaran dan pengetahuan mengenai keamanan penerbangan.

Dengan manfaat-manfaat ini, kegiatan sosialisasi peran masyarakat dalam keamanan penerbangan bukan hanya berdampak positif secara langsung pada keselamatan penerbangan, tetapi juga memperkuat hubungan antara sektor penerbangan dengan masyarakat secara keseluruhan.

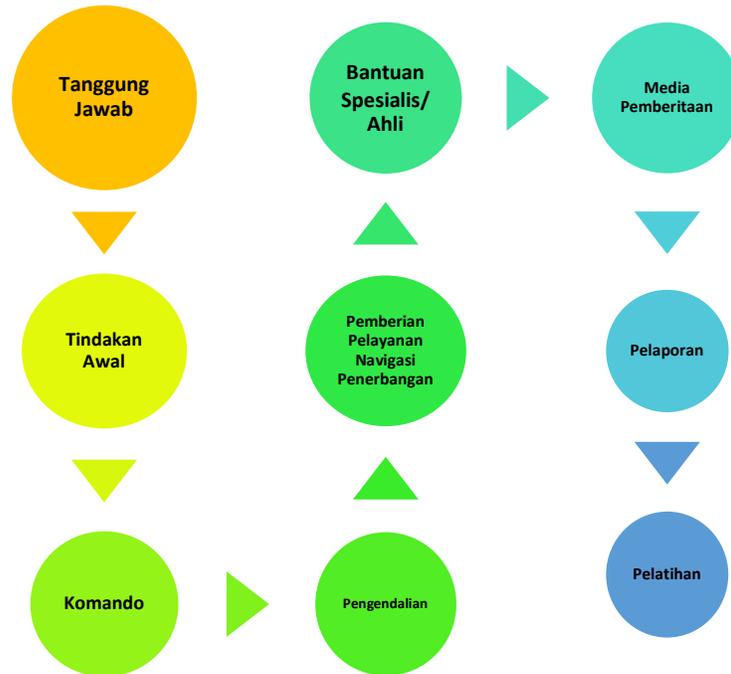
Dalam rangka penanggulangan tindakan melawan hukum yang membahayakan penerbangan di Indonesia, setiap penyelenggara Bandar Udara dan perusahaan penerbangan wajib memiliki program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) (Martono & Sudiro, 2012). Ini merupakan bagian dari Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara. Keadaan darurat keamanan (*contingency*), dibedakan atas:



**Gambar 4. Keadaan Darurat Keamanan (*contingency*)**

- a. Kondisi rawan yaitu kondisi keamanan penerbangan dalam keadaan rawan (kuning) atau perlu dilakukan peningkatan keamanan, seperti adanya informasi ancaman, terjadinya tindakan melawan hukum, huru hara, demonstrasi massal dan pemogokan;
- b. Kondisi darurat yaitu kondisi keamanan penerbangan dalam keadaan darurat (merah) berdasarkan penilaian ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan kemungkinan seperti terjadinya tindakan melawan hukum berupa ancaman bom, pembajakan, penyanderaan, sabotase dan penyerangan yang membahayakan keamanan penerbangan.

Berdasarkan dua kondisi tersebut, perlu disusun program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) sekurang-kurangnya memuat tentang:



Gambar 1. Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan (*contingency plans*)

Situasi darurat keamanan (*contingency*) pada level rawan (tingkat kuning). Pada skala nasional, Direktur Jenderal bertanggung jawab untuk berkoordinasi dengan lembaga terkait, menetapkan tingkat keamanan nasional di bandara sesuai dengan tingkat ancaman, mengaktifkan pusat pengendalian operasi darurat, mengawasi pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan, memberikan arahan terkait implementasi program tersebut, dan menyampaikan laporan mengenai penanganan keadaan darurat keamanan kepada Menteri.

Jika terjadi kejadian di Bandar Udara, Kepala Bandar Udara atau General Manager (GM) akan melakukan koordinasi dengan lembaga terkait terkait ancaman keamanan di bandar udara. Mereka akan menetapkan tingkat keamanan di bandar udara berdasarkan tingkat ancaman, mengaktifkan pusat pengendalian operasi darurat, menjalankan program penanggulangan keadaan darurat keamanan, dan memberikan laporan pelaksanaan program tersebut kepada Direktur Jenderal. Keadaan darurat keamanan (*contingency*) akan dinyatakan jika kondisinya mencapai tingkat gawat (merah).

- Tingkat nasional adalah Direktur Jenderal;
- Di bandar udara sipil adalah Kepala Polisi Resort yang terdekat dengan bandar udara, sedangkan pada bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama adalah Komandan Pangkalan;

Tindakan Awal, personil yang mengetahui dan/atau mendapat informasi adanya tindakan melawan hukum harus menyampaikan kepada Kepala Bandar Udara atau Pimpinan perusahaan penerbangan sesuai bentuk ancaman yang diketahui. Selanjutnya wajib mengambil tindakan dengan menyebarkan informasi pada pihak-pihak terkait dan memberikan penilaian serta menyiapkan rencana tindakan yang akan dilakukan.

Dalam situasi darurat keamanan pada level rawan (tingkat kuning) secara nasional, Direktur Jenderal yang bertanggung jawab, sementara di tingkat Bandar Udara, tanggung jawabnya jatuh pada Kepala Bandar Udara. Keadaan darurat keamanan (*contingency*) dimulai sejak pesawat mendarat di bandar udara atau berada di bandar udara hingga lepas landas (*take-off*). Selama periode ini, dilakukan pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) dan hasilnya dilaporkan kepada Direktur Jenderal.

Dalam kondisi darurat keamanan (*contingency*) pada level gawat (merah) secara nasional, Tanggung Jawabnya diserahkan kepada Tentara Nasional Indonesia selama pesawat terbang di dalam ruang udara Indonesia. Sementara itu, yang bertanggung jawab pada tingkat Bandar Udara yaitu Kepala Polisi Resort terdekat dengan bandar udara, dan Bandar Udara serta Pangkalan Udara yang digunakan secara bersama, Komandan Pangkalan memiliki tanggung jawab yang serupa. Situasi darurat keamanan ini mencakup periode mulai dari pesawat mendarat di bandar udara hingga lepas landas (*take-off*), dan laporan pelaksanaan penanggulangan darurat keamanan (*contingency*) disampaikan kepada Kepala Kepolisian Republik Indonesia atau Panglima TNI, tergantung pada apakah bandar udara tersebut juga digunakan sebagai pangkalan udara yang digunakan secara bersama.

Fungsi dari pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat adalah untuk menetapkan langkah-langkah yang akan diambil dan tempat untuk melaporkan kegiatan atau langkah-langkah yang dilakukan oleh personel yang merespons suatu insiden, sesuai dengan rencana *contingency* yang berlaku.

Mengingat Bandar Udara Hasanuddin Makassar adalah Bandara Internasional, maka peneliti juga akan membahas Prosedur Pemeriksaan Keamanan Khusus bagi Diplomat yang melakukan perjalanan dengan menggunakan pesawat udara dan diplomat yang membawa kantong diplomatik (*diplomatic pouch/consular*). Pada prinsipnya seorang diplomat harus dilakukan pemeriksaan seperti penumpang lain, termasuk kantong diplomatik yang dicurigai dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, namun pemeriksaan kantong diplomatik ini harus atas permintaan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri dan pertahanan negara.

Jika terdapat kecurigaan bahwa kantong diplomatik dapat menimbulkan ancaman terhadap keselamatan penerbangan, maskapai penerbangan berhak menolak untuk mengangkutnya. Sementara itu, untuk benda atau dokumen khusus dan/atau rahasia yang dinyatakan oleh instansi pemerintah, dilakukan pemeriksaan keamanan di lokasi tertutup guna memastikan tidak ada barang yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Dalam pemeriksaan keamanan, ada beberapa orang yang mendapat pengecualian seperti diplomat, Presiden dan Wakil Presiden, atau mereka yang setara dengannya. Juga, pemeriksaan keamanan dapat dikecualikan untuk penumpang tertentu berdasarkan kondisi kesehatan, fisik, atau mereka yang membawa barang berharga. Selain itu, penumpang yang mengenakan pakaian berdasarkan keyakinan keagamaan dan kepercayaan juga termasuk dalam pengecualian ini.

Terhadap peraturan sebagaimana tersebut diatas, penyelenggara Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar telah menyusun *Standard Operating Procedure (SOP)*, melakukan sosialisasi, melengkapi peralatan keamanan penerbangan dan menyiapkan personil khusus yang bertugas melakukan pemeriksaan penumpang sebelum masuk ke dalam pesawat udara yang dikenal sebagai petugas keamanan bandar udara atau *Aviation Security*, namun pada kenyataannya masih terdapat kejadian lolosnya benda yang dilarang masuk ke dalam pesawat udara yang mengakibatkan timbulnya bahaya bagi penerbangan sehingga keamanan penerbangan menjadi tanggung jawab bersama antara pihak berwenang, operator penerbangan, dan masyarakat sehingga sosialisasi peran masyarakat dalam menjaga keamanan penerbangan perlu dilaksanakan secara berkelanjutan. Sosialisasi yang berkelanjutan memiliki dampak jangka panjang yang signifikan dalam menciptakan budaya keamanan yang kuat dan melibatkan masyarakat sebagai mitra aktif dalam menjaga keamanan penerbangan.

### **Kesimpulan**

Keamanan penerbangan tercipta atas peran dan kontribusi regulator, operator, dan *stakeholder* serta masyarakat secara langsung. Dalam meningkatkan keamanan penerbangan, langkah preventif dapat dilakukan melalui *security campaign*, baik dalam bentuk seminar, sosialisasi maupun FGD dan langkah represif berupa penegakan hukum terhadap pelanggaran dan kejahatan penerbangan yang akan berdampak pada terciptanya keamanan penerbangan.

Melalui sosialisasi ini, masyarakat dapat lebih memahami pentingnya peran mereka dalam mendukung dan menjaga keamanan penerbangan. Kesadaran ini dapat mendorong tindakan preventif dan proaktif dari masyarakat dalam mengatasi potensi resiko dan ancaman terhadap keamanan penerbangan. Kegiatan ini berhasil mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam melaporkan perilaku atau situasi mencurigakan yang dapat berpotensi mengancam keamanan penerbangan. Dengan demikian, masyarakat menjadi mata dan telinga yang dapat membantu pihak berwenang dalam menjaga keamanan di lingkungan penerbangan. Sosialisasi ini memperkuat kerjasama antara masyarakat, pihak berwenang penerbangan, dan operator penerbangan. Adanya pemahaman bersama mengenai tanggung jawab masing-masing pihak sehingga dapat menciptakan sinergi yang lebih baik dalam menjaga keamanan. Kegiatan ini berpotensi meningkatkan citra industri penerbangan di masyarakat. Dengan terus-menerus meningkatkan dan melibatkan masyarakat, kesadaran akan keamanan penerbangan dapat terjaga seiring waktu. Oleh karena itu, perlu adanya program sosialisasi yang berkelanjutan untuk memastikan dampak positif yang berkelanjutan.

### **Referensi:**

- Abdussamad, H. Z., & Sik, M. S. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. CV. Syakir Media Press.
- Batalov, A. A. (2021). Global Aviation Safety Oversight System: Challenges and Opportunities for ICAO and Its Member States. *Air and Space Law*, 46(1).
- Citaristi, I. (2022). International Civil Aviation Organization—ICAO. In *The Europa Directory of International Organizations 2022* (pp. 336–340). Routledge.
- Insua, D. R., Alfaro, C., Gomez, J., Hernandez-Coronado, P., & Bernal, F. (2019). Forecasting and Assessing Consequences of Aviation Safety Occurrences. *Safety Science*, 111, 243–252.
- Martono, K., & Sudiro, A. (2012). *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. RajaGrafindo Persada.

- Susanto, P. C., & Keke, Y. (2019). Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) pada Penerbangan Indonesia. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(1), 53–65.
- Taro, S. A., & Hamoodi, M. A. (2023). Criminal Protection of Aircraft. *International Journal of Law and Politics Studies*, 5(3), 153–162.
- Vaugeois, M. (2019). International Civil Aviation Organization (ICAO). In *Research Handbook on the European Union and International Organizations* (pp. 222–239). Edward Elgar Publishing.
- Weber, L. (2021). *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Kluwer Law International BV.