

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar udara (bandara) memegang peranan penting bagi suatu negara maupun daerah. Bandara merupakan gerbang atau pintu masuk dari suatu daerah atau sebagai fasilitator yang menghubungkan antara daerah satu dengan daerah lainnya. Peran bandara menurut Dirjen Perhubungan Udara diantaranya: sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai hierarki bandar udara, pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata, pembuka isolasi daerah, serta prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

Bandara merupakan pelabuhan moda transportasi udara yang merupakan jenis moda transportasi yang cukup diminati masyarakat saat ini karena menawarkan kenyamanan dan efisiensi waktu, terlebih dengan munculnya maskapai penerbangan *Low-Cost Carrier* yang menawarkan jasa angkutan udara dengan biaya yang cukup terjangkau. Tercatat selama triwulan I - 2015 jumlah penumpang moda transportasi udara baik penerbangan domestik maupun penerbangan internasional mengalami kenaikan dibanding periode sama tahun 2014. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat, penumpang penerbangan domestik pada bulan Maret 2015 mencapai 5,1 juta orang, naik 8,35 persen dibandingkan bulan Februari 2015 sebanyak 4,7 juta orang (<http://hubud.dephub.go.id/>, diakses 3 Januari 2016).

Tahun	Keberangkatan Dalam Negeri		Keberangkatan Luar Negeri	
	Penumpang (Ribuan Orang)	Barang (Ton)	Penumpang (Ribuan Orang)	Barang (Ton)
1999	7 046	161 033	3 924	165 600
2000	8 654	161 201	4 728	146 340
2001	10 394	164 135	4 675	147 008
2002	13 535	172 336	4 791	156 032
2003	19 286	175 627	4 281	130 323
2004	27 853	275 397	5 360	132 447
2005	29 817	260 354	5 745	135 156
2006	32 687	265 940	5 672	141 676
2007	34 865	297 683	6 581	174 418
2008	36 144	300 170	7 298	169 181
2009	41 691	288 651	8 016	157 904
2010	48 872	375 760	9 466	178 895
2011	59 276	463 507	10 745	178 797
2012	70 682	520 561	11 749	195 181
2013	73 595	525 412	13 221	210 733

Sumber : PT (Persero) Angkasa Pura I dan II, Kementerian Perhubungan

Gambar 1.1: Peningkatan Jumlah Keberangkatan Penumpang dan Barang di Bandara Indonesia Tahun 1999-2013

Sumber: <http://www.bps.go.id/>, diakses 3 Januari 2016

Di Indonesia, bandara di kelola oleh pihak yang berbeda sesuai dengan kebutuhan dan kapasitasnya. Bandara di Indonesia pada prinsipnya diselenggarakan oleh pemerintah, dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yang kemudian di limpahkan kepada TNI AU (LANUD) yang mengelola bandara untuk kepentingan militer. Untuk penerbangan sipil, bandara dikelola oleh PT Angkasa Pura I untuk wilayah Indonesia Tengah dan Timur, dan PT Angkasa Pura II (selanjutnya disebut Angkasa Pura II) untuk wilayah Indonesia Barat.

Berdasarkan dokumen PKPS (Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil) 139 Penyelenggara Bandar Udara memiliki kewajiban untuk: menaati peraturan perundang-undangan dan ketentuan dibidang kebandarudaraan, lalu lintas udara, keamanan dan keselamatan penerbangan serta pengelolaan lingkungan.

Penyelenggara Bandar Udara harus dapat melindungi bandar udara dari segala bentuk tindakan yang mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan. Untuk itu setiap bandar udara harus memiliki suatu unit kerja yang bertugas untuk memelihara, melindungi dan mengamankan manusia dan material secara fisik dari segala bentuk ancaman keamanan yang ditimbulkan oleh manusia dan barang di daerah lingkungan kerja bandar udara, yakni Unit Pengamanan Penerbangan atau *Aviation Security* (selanjutnya disebut *Avsec*).

Gangguan keamanan di bandara dapat terjadi dalam berbagai bentuk, salah satunya adalah adanya ancaman terorisme. Masalah terorisme merupakan ancaman yang krusial bagi dunia penerbangan. Dalam catatan sejarah penerbangan, terjadi beberapa kasus terorisme yang berimbas pada keamanan dan keselamatan penerbangan, mulai dari tragedi *World Trade Center* dan Pentagon pada 11/9 2001 di Amerika Serikat, kasus *terror plot* tahun 2006 di Canada, lolosnya bom dari deteksi *Avsec* pada pesawat Air India (1985) dan Phillipines Airlines (1994), serta ledakan bom di bandara Brussel, Belgia pada Maret 2016. Di Indonesia sendiri pernah terjadi pembajakan pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan 206 dari Bandara Talang Betutu, Palembang ke Bandara Polonia, Medan pada tanggal 28 Maret 1981 (<http://www.runway-aviation.com/>, diakses 2 Mei 2016). Ledakan bom juga pernah terjadi di area publik terminal 2F Bandara Internasional Soekarno-Hatta pada 27 April 2003.

Awal tahun 2016 Indonesia digemparkan dengan aksi teror Sarinah, Jakarta. Sumatera Barat pun tak luput dari ancaman terorisme. Pada Januari 2016, *Netizen* Sumbar di gemparkan oleh *broadcast message* yang mengatasnamakan Humas Polda Sumbar (<http://bertuahpos.com/>, diakses 29 Februari 2016). Dalam

pesan tersebut disebutkan ada rencana aksi teror oleh suatu kelompok di dua titik keramaian kota Padang, yakni kawasan Taplau dan *Basko Grand Mall*, yang telah di klarifikasi Kapolda Sumbar sebagai pesan *hoax*. Sebelumnya, pada Desember 2015 Polda Sumbar menyiagakan personel Brimob di daerah perbatasan dan rawan ancaman teroris menyusul adanya ancaman jaringan teroris Santoso, sebab salah satu anggotanya yang bernama Riswandi berasal dari Kabupaten Sijunjung (<http://www.jawapos.com>, diakses 29 Februari 2016).

Aksi terorisme yang semakin marak terjadi akhir-akhir ini, dimulai dari tragedi teror Paris pada 13 November 2015 lalu yang didalangi oleh kelompok militan ISIS (*Islamic State of Iraq and Syria*), telah mendorong Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub RI mengeluarkan instruksi yang tertuang dalam surat edaran No. INST 5 tahun 2015 tentang peningkatan status keamanan penerbangan menjadi status kuning bagi seluruh penerbangan di Indonesia sejak 24 November 2015. Sebelum instruksi dari Kemenhub tersebut, seluruh penerbangan di Indonesia masih dalam status hijau. Status itu sendiri merupakan suatu bentuk klasifikasi terhadap kondisi keamanan penerbangan.

Secara sederhana, status keamanan penerbangan terbagi menjadi tiga, yaitu: pertama, status hijau berarti kondisi keamanan penerbangan dalam keadaan normal; yang kedua yaitu status kuning, berarti kondisi keamanan penerbangan dalam keadaan waspada; dan yang ketiga status merah, artinya kondisi keamanan penerbangan sedang dalam bahaya. Mengingat maraknya ancaman terorisme yang terjadi tak hanya di Indonesia, akan tetapi di seluruh dunia, kondisi keamanan penerbangan dalam negeri otomatis turut serta dalam keadaan terancam.

Peningkatan Kondisi keamanan penerbangan nasional ini berupa meningkatkan status hijau kondisi normal bandara menjadi status kuning untukantisipasi hal-hal yang memungkinkan menjadi ancaman terhadap sebuah bandara. Dalam PM 140 tahun 2015 tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional BAB III pasal 4 dinyatakan:

“Kondisi kuning merupakan kondisi keamanan penerbangan dimana diperlukan peningkatan keamanan, kewaspadaan atau kesiagaan pada saat terdapatnya informasi ancaman melawan hukum atau terjadinya gangguan keamanan atau tindakan melawan hukum yang berpotensi mengganggu keamanan penerbangan.”

Peningkatan status kuning bagi bandara di Indonesia ini adalah salah satu cara pemerintah melalui Dirjen Perhubungan Udara untuk memproteksi penerbangan di Indonesia. Ada beberapa poin yang menjadi perhatian dalam instruksi No. 5 tahun 2015 tersebut. Antara lain mengaktifkan komite keamanan bandara sesuai dengan *Airport Security Program (ASP)* di masing-masing bandara. Pengelola bandara di minta untuk menjalin kerjasama dengan stakeholder dan instansi lokal dalam melakukan pengamanan terhadap bandaranya (<http://www.kompasiana.com/>, diakses 17 Oktober 2016).

Tidak hanya ancaman teror yang dapat membahayakan aktivitas penerbangan sipil, namun *Avsec* juga harus menjaga dan mengawasi area bandara dari kemungkinan masuk atau keluarnya oknum-oknum pelaku tindak kriminal lainnya yang menuju atau melalui bandara. Angkasa Pura II selaku penyelenggara Bandara Internasional Minangkabau yang merupakan pintu gerbang Sumatera Barat harus memperketat pengamanan di area bandara menyusul ancaman teror yang mendorong peningkatan status keamanan penerbangan menjadi status

kuning, dan gangguan keamanan lainnya yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan.

Bandara Internasional Minangkabau (selanjutnya disingkat BIM) merupakan salah satu bandara unggulan yang dikelola Angkasa Pura II, BIM juga merupakan bandara peringkat ke-10 dengan *runway* terpanjang se-Indonesia, selain itu BIM juga merupakan bandara pertama di dunia yang menggunakan nama etnis (Atmadjati, 2013: 23). Namun kondisi bandara dan infrastruktur yang sudah cukup tua, terutama infrastruktur penunjang aktivitas pengamanan, serta kurangnya personil *Avsec* menjadi tantangan tersendiri yang dihadapi oleh BIM dalam penanganan keamanan bandara. Apalagi dalam peningkatan status kuning ini sangat dibutuhkan tenaga ekstra dari personil *Avsec*, dan dibutuhkan fasilitas-fasilitas pengamanan yang mumpuni dan dalam kondisi prima.

Peningkatan status menunjukkan perlu dilakukan langkah-langkah peningkatan pemeriksaan keamanan penerbangan yang semakin mendetail untuk mencegah terjadinya pelanggaran atau gangguan keamanan. Peningkatan status kuning ini juga menuntut komunikasi yang efektif dari *Avsec* sebagai penanggungjawab keamanan di bandara dengan unit kerja lainnya di Angkasa Pura II cabang BIM, dan juga dengan pihak-pihak eksternal Angkasa Pura II cabang BIM, termasuk pada para pengguna jasa bandara. Tentunya dengan adanya peningkatan status ini proses komunikasi organisasi pada *Avsec* BIM tidaklah sama dengan pada saat kondisi masih dalam status hijau.

Berdasarkan observasi awal yang telah dilakukan peneliti pada bulan November 2015, peneliti menemukan bahwa BIM juga tidak luput dari gangguan keamanan dalam berbagai bentuk. Dari *Security Incident/Accident Report* yang

terlampir dalam laporan bulanan *Avsec* BIM, diketahui bahwa dalam kurun waktu satu bulan (November 2015) terjadi lebih-kurang tiga bentuk gangguan keamanan atau tindakan melawan hukum di BIM. Gangguan tersebut berupa lolosnya seorang penumpang tanpa tiket ke pesawat Garuda GA 169 melalui gedung *VIP Room*, temuan binatang hidup dalam kargo, dan temuan senjata jenis *soft gun* dalam kargo.

Proses komunikasi pasti dan selalu terjadi di setiap organisasi. Komunikasi adalah sarana untuk mengadakan koordinasi dalam setiap bagian organisasi. Organisasi berfungsi baik jika ada kerjasama secara sinergis dan harmonis dari berbagai komponen. Ketika proses komunikasi antar komponen dapat diselenggarakan secara harmonis, maka organisasi tersebut semakin kokoh dan kinerja organisasi akan meningkat. Untuk itu diperlukan strategi komunikasi yang tepat, terlebih saat organisasi dihadapkan oleh suatu masalah yang dapat menghambat tercapainya tujuan organisasi.

Terdapat unsur-unsur asasi internal yang saling terkait secara interdependen dalam organisasi. Hubungan kerja sama yang interdependen itu dimungkinkan oleh adanya koordinasi struktural hierarkis. Kesepakatan tentang tujuan bersama dan kerja sama dapat tercapai melalui proses interaksi yang menghasilkan saling pengertian. Artinya, koordinasi yang efektif untuk menjamin kerja sama ke arah tujuan bersama itu dipengaruhi oleh struktur hierarkis kekuasaan. Organisasi secara konseptual terdiri dari sistem, kerja sama, koordinasi, hierarki, dan tujuan. Artinya, kelima unsur itu menunjukkan bahwa organisasi secara konseptual tidak terpisahkan dari komunikasi (Hardjana, 2016: 16-17).

Salah satu pendekatan yang digunakan untuk melihat komunikasi dalam organisasi ialah pendekatan mikro yang berfokus pada komunikasi dalam unit dan subunit pada suatu organisasi. *Avsec* merupakan salah satu unit kerja yang ada di Angkasa Pura II cabang BIM, di dalamnya terdapat kegiatan pencapaian tujuan organisasi, yakni menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan sipil, melalui interaksi dan kerjasama antar komponen yang baik di dalamnya. *Avsec* perlu membina komunikasi yang baik demi tercapainya kerjasama dan efektivitas dalam melaksanakan tugas penanggulangan gangguan atau keadaan darurat di bandara, *Avsec* harus membina komunikasi internal dan juga eksternal dalam suatu strategi agar tercipta koordinasi yang baik sehingga tidak terjadi *chaos* atau kekacauan di bandara.

Pelaksanaan komunikasi organisasi merupakan tahap dimana rencana program komunikasi yang telah ditetapkan, dilaksanakan atau di implementasikan ke dalam suatu bentuk program aksi sebagai langkah nyata pemecahan masalah yang sedang dihadapi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Pada pengelolaan komunikasi organisasi, setelah suatu perencanaan disusun, maka langkah selanjutnya yang ditempuh oleh organisasi adalah mengimplementasikan perencanaan tersebut dalam bentuk tindakan. Hal tersebut berlaku bagi semua organisasi baik yang bergerak di bidang produk maupun jasa, yang berada di bawah naungan swasta maupun pemerintah.

Angkasa Pura II memiliki suatu rencana aksi yang disebut *Airport Emergency Plan (AEP)* dalam penanggulangan gangguan keamanan dan keadaan darurat, yaitu serangkaian prosedur koordinasi antara unit kerja di bandara dan pihak terkait di sekitar, yang dapat memberikan bantuan dalam penanggulangan

keadaan darurat. Setiap penanggulangan keadaan darurat di bandara harus terprogram dan terkoordinasi. Konsep prosedur pengulangan keadaan darurat bandara harus berlandaskan tiga unsur, yaitu: Komando (*Command*), Komunikasi (*Communication*), dan Koordinasi (*Coordination*), serta meliputi kegiatan sebelum terjadinya keadaan darurat, kegiatan pada saat terjadinya keadaan darurat, dan kegiatan setelah terjadinya keadaan darurat.

Berangkat dari fenomena yang telah dijabarkan diatas, peneliti akan melakukan penelitian tentang bagaimana strategi komunikasi organisasi yang dilakukan oleh Aviation Security Bandara Internasional Minangkabau (Avsec BIM) dalam penanggulangan masalah keamanan bandara dengan judul: **STRATEGI KOMUNIKASI ORGANISASI AVIATION SECURITY DALAM PENANGANAN GANGGUAN KEAMANAN BANDARA (Studi Deskriptif Pada Avsec Angkasa Pura II Bandara Internasional Minangkabau).**

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana strategi komunikasi organisasi yang dilakukan oleh Avsec BIM dalam penanganan gangguan keamanan bandara, khususnya dalam rangka peningkatan status bandara menjadi status kuning terkait tindakan antisipasi terhadap ancaman terorisme?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menjelaskan proses komunikasi internal pada Avsec BIM dalam penanganan keamanan bandara,
2. Menjelaskan implementasi strategi komunikasi organisasi yang dilakukan Avsec BIM dalam program penanganan keamanan bandara

khususnya dalam rangka peningkatan status bandara menjadi status kuning,

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Sebagai bahan kajian dalam ilmu komunikasi, dapat memperkaya topik kajian ilmu komunikasi di bidang strategi komunikasi, dan komunikasi organisasi,
2. Penelitian ini dapat menambah informasi seputar dunia aviasi atau penerbangan di Indonesia.

1.4.2 Manfaat Praktis

Hasil penelitian dapat bermanfaat bagi pihak terkait untuk terus memperbaiki diri terutama menyangkut keamanan dan keselamatan di bandara.

