

EFEKTIVITAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 33 TAHUN 2015 TENTANG PENGENDALIAN JALAN MASUK (*ACCESS CONTROL*) KE DAERAH KEAMANAN TERBATAS DI BANDAR UDARA DALAM Mendukung ACARA NASIONAL DAN INTERNASIONAL DI BALI

Joko Susanto

Bidang Keamanan Angkutan Udara Dan Kelaikudaraan, Kantor Otoritas Bandar Udara
Wilayah IV

Jl. Airport I Gusti Ngurah Rai, Tuban, Kec. Kuta, Kabupaten Badung, Bali 80361
Email: joko_susanto@kemenhub.go.id

Abstrak – Bali sering menjadi tuan rumah penyelenggaraan acara bertaraf nasional maupun internasional. Beragam acara bertaraf nasional maupun internasional yang berlangsung di Bali berjalan sukses dan memberikan dampak positif bagi Bali. Kesuksesan acara salah satunya karena Kantor Otoritas Bandara Wilayah IV yang memberikan pas bandara untuk panitia yang akan masuk ke bandara. Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi permasalahan dalam proses pembuatan pas bandara untuk acara nasional maupun internasional yang diselenggarakan di Bali. Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif dengan melakukan tinjauan pustaka terhadap peraturan yang terkait pembuatan pas bandara untuk acara nasional maupun internasional di Indonesia. Peneliti juga melakukan wawancara terhadap pihak yang terlibat dalam proses pembuatan pas bandara untuk mendapatkan informasi yang terpercaya. Hasil penelitian adalah bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara Kurang Efektif dalam mendukung acara kenegaraan nasional maupun internasional yang diselenggarakan di Bali. Solusi dari hasil penelitian adalah merubah aturan yang ada atau menyusun aturan baru tentang tata cara mendapatkan pas bandara untuk acara bertaraf nasional maupun internasional di Indonesia.

Kata kunci: Daerah keamanan terbatas, Pas bandara, Pas bandara untuk panitia.

Abstract – Bali often hosts national and international events. Various national and international events that took place in Bali were successful and had a positive impact on Bali. The success of the event is partly due to the Region IV Airport Authority Office which provides airport pass for the committee who will enter the airport. The purpose of this study is to identify problems in the process of making airport pass for national and international events held in Bali. This research uses a normative approach by conducting a literature review of regulations related to making airport passes for national and international events in Indonesia. Researchers also conducted interviews with parties involved in the process of making airport passes to obtain reliable information. The result of the research is that the Minister of Transportation Regulation Number 33 of 2015 concerning Access Control to Limited Security Areas at Airports is less effective in supporting national and international state events held in Bali. The solution from the

research results is to change the existing rules or develop new rules on how to get airport pass for national and international events in Indonesia.

Keywords: *Security Restricted Area, Airport Pass, Airport Pass for the committee.*

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai bangsa yang berdaulat sejak proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945 telah memproklamasikan diri sebagai negara yang berprinsip “bebas” dan “aktif” dalam menjalin hubungan dengan bangsa lainnya di dunia. Dalam bahasa sederhana prinsip “bebas dan aktif” dapat dimaknai sebagai sikap “netral”. Politik “bebas” dan “aktif” mengacu pada pendekatan diplomasi yang mendorong negara untuk menjaga kedaulatan, kebebasan, dan kepentingan nasionalnya dengan tetap menjalin kerja sama dan kemitraan dengan berbagai negara, tanpa mengambil sikap yang ekstrem atau mengikuti salah satu blok kekuatan. (Sabir, 1987)

Prinsip “bebas dan aktif” sebagai sumber kebijakan luar negeri Indonesia telah diadopsi sejak awal kemerdekaan. Prinsip ini tetap digunakan dan seringkali menjadi acuan dalam mengukur kebijakan luar negeri Indonesia. (Haryanto, 2015). “Bebas” artinya bangsa Indonesia bebas menjalin hubungan kerjasama dengan bangsa atau negara manapun di dunia serta “aktif” artinya bahwa Indonesia senantiasa berusaha aktif dalam upaya menciptakan perdamaian dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial sebagaimana tercantum pada alinea keempat

Pembukaan UUD 1945 dan pada pasal 11 UUD 1945.

Politik “bebas” dan “aktif” merupakan ekstraksi dari kearifan para pendahulu diplomat Indonesia yang telah mengakumulasi pengalaman pahit dan getir berinteraksi dengan *major powers*. Secara filosofis, Indonesia dipersepsikan sebagai negara yang cinta damai, namun yang lebih mencintai kemerdekaan. Rivalitas antar kekuatan dunia dipandang sebagai bentuk perilaku yang berorientasi pada kepentingan masing-masing negara (*self centered*) tanpa memperdulikan kesulitan yang ditimbulkannya pada pihak lain, terutama negara-negara kecil (*lesser states*). (Mochamad Yani & Montratama, 2017).

Dalam perspektif pembangunan ekonomi dunia dengan adanya prinsip “bebas” dan “aktif” yang dimiliki Indonesia tentunya akan mempermudah bagi negara lain dalam mengambil sikap atau keputusan terkait hubungan kerjasama dengan Indonesia. Hal tersebut dikarenakan negara di dunia telah mengetahui sejak awal *platform* yang diusung Indonesia ketika menghadapi beragam konflik dalam segala bidang yang terjadi di belahan bumi manapun.

Lebih spesifik dalam rangka pembangunan dunia, Indonesia ingin mendorong dan meningkatkan peran

negara *middle power* di dunia. Dalam butir pertama Nawacita Jokowi, disebutkan bahwa “Kami akan memperkuat peran Indonesia dalam kerja sama global dan regional untuk membangun saling pengertian antar peradaban, memajukan demokrasi dan perdamaian dunia, meningkatkan kerja sama pembangunan selatan-selatan, dan mengatasi permasalahan global yang mengancam umat manusia.” (Larasasati & Desy Natasya, 2017).

Terkait dengan pembangunan nasional, Jokowi selaku presiden berkeinginan Indonesia menjadi poros maritim dunia, maka untuk mewujudkan cita-cita tersebut paling tidak beberapa kekuatan dibidang kelautan yang mendukung harus dimiliki Indonesia. Kekuatan dimaksud antara lain keuangan dan regulasi kuat dibidang kelautan seperti negara Inggris, industri galangan kapal berkelas dunia seperti di Korea Selatan, komunikasi Sea Lines of Communications/SLOCs seperti Amerika Serikat atau seperti Singapura sebagai negara operator pelabuhan terbesar di dunia (BAPPENAS, 2015). (Ardiyanti, 2018).

Tentunya apa yang menjadi keinginan Indonesia untuk memajukan pembangunan di dalam maupun luar negeri akan dengan mudah tercapai apabila Indonesia tampil dan berperan serta memiliki daya tawar dalam kancah pembangunan ekonomi dunia.

Terdorong oleh prinsip politik luar negeri “bebas” dan “aktif” serta kemauan

kuat Indonesia untuk berperan dalam percaturan politik, ekonomi sosial dan budaya dunia, maka Indonesia berupaya lebih aktif memperlihatkan eksistensinya kepada dunia luar dengan selalu tampil dalam berbagai acara internasional. Selain selalu berpartisipasi dalam berbagai acara internasional, Indonesia juga pro aktif berusaha menjadi tuan rumah bagi berbagai acara internasional.

Indonesia secara konsisten turut serta dalam upaya memajukan perekonomian dunia dengan berusaha menjadi jembatan atau mediator antar negara di dunia dalam melaksanakan hubungan bilateral mereka. Salah satu upaya tersebut diantaranya adalah dengan menarik berbagai agenda kegiatan politik, ekonomi, sosial budaya yang berskala internasional agar diadakan di Indonesia. Dalam hal ini Indonesia ingin menjadi penghubung antar negara dalam mewujudkan perdamaian dan membangun dunia ke arah yang lebih baik.

Banyak acara yang bertaraf nasional maupun internasional dalam berbagai bidang yang diselenggarakan Indonesia berjalan sukses dan memberikan dampak positif yang sangat signifikan terhadap kemajuan pembangunan di Indonesia khususnya, mulai dari seminar, *workshop*, perlombaan, festival, pertemuan bilateral, hingga konferensi tingkat tinggi.

Beberapa acara internasional yang sukses digelar Indonesia dan telah menjadi perhatian dunia diantaranya:

Indonesia Masters, WSBK Indonesia, MotoGP Mandalika, Jakarta International E-Prix Circuit (JIEC), G20 Indonesia, KTT ASEAN, Samosir Music International, World Water Forum dan masih banyak lainnya.

Pulau Bali yang terkenal akan keindahan alamnya serta keramahan penduduknya telah menjadi langganan sebagai tempat atau lokasi diselenggarakannya berbagai acara nasional maupun internasional tersebut. Selain dikarenakan fasilitas yang telah memadai, harus diakui pesona pulau Bali menjadi daya tarik tersendiri sebagai bahan pertimbangan pemilihan lokasi digelarnya acara.

Adapun kesuksesan dalam menyelenggarakan berbagai acara yang berskala nasional dan internasional di Bali tidak lepas dari kerjasama semua pihak yang terlibat dalam upaya menyukseskan acara tersebut.

Salah satu pihak yang terlibat dan berperan penting dalam penyelenggaraan acara nasional maupun internasional di Bali adalah keberadaan *Liaison Organizer* (LO). *Liaison Organizer* (LO) atau yang biasa disebut dengan sebutan LO, merupakan salah satu bagian dari *Event Organizer* (EO) dimana LO ini bertugas langsung menangani para tamu atau delegasi yang akan menjadi pengisi acara, bisa dikatakan bahwa LO yang bertanggung jawab atas segala kebutuhan tamu atau delegasi pengisi acara. Dalam berbagai acara tersebut *Liaison Organizer* (LO) bertindak sebagai bagian dari panitia

kegiatan, jadi perannya sangat vital dalam mengatur kelancaran setiap tahapan agenda kegiatan.

Dikarenakan acara yang digelar bertaraf nasional atau internasional, maka berdasarkan pengamatan dan pengalaman peneliti sebagian besar tamu atau delegasi yang hadir datang melalui bandara dan sebagian disambut dengan upacara kenegaraan. Terkait dengan hal itulah *Liaison Organizer* (LO) yang bertindak sebagai bagian dari kepanitiaan berkewajiban turut mengatur proses penyambutan atau penjemputan para tamu atau delegasi di bandara.

Untuk mempermudah kerja atau aktivitasnya selama pergelaran acara nasional maupun internasional, maka sudah dapat dipastikan *Liaison Organizer* (LO) sangat membutuhkan dukungan bandara. Oleh karena itu pihak *Liaison Organizer* (LO) memerlukan izin agar bisa masuk dan beraktivitas di dalam bandara, dimana izin masuk bandara tersebut disebut pas bandara.

Untuk mendapatkan pas bandara, *Liaison Organizer* (LO) harus mengajukan permohonan penerbitan pas bandara kepada Kantor Otoritas Bandara Wilayah IV selaku pihak yang memiliki wewenang menerbitkan pas bandara sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara. (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor

PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara, 2015)

Terkait dengan penerbitan pas bandara untuk acara nasional maupun internasional itulah berdasarkan pengamatan dan pengalaman lapangan yang dilakukan oleh peneliti ditemukan permasalahan yang perlu dicarikan solusi agar proses penerbitan pas bandara dimaksud sesuai ketentuan yang berlaku.

Salah satu permasalahan yang berhasil diidentifikasi oleh peneliti adalah adanya “diskresi” yang yang seringkali diambil dalam proses penerbitan pas bandara bagi kegiatan atau acara kenegaraan yang bersifat nasional maupun internasional. Diskresi dimaksud misalnya dalam hal pemenuhan persyaratan penerbitan pas bandara.

Asas diskresi sebagai suatu asas yang berkembang dalam sistem hukum di negara ini sebagaimana dimaksudkan adalah untuk fleksibilitas (Garner, 2004) (*flexible constitution is a constitution that has a few or no special amending procedures*) terhadap perwujudan dalam pelaksanaan pemberian pelayanan kepada masyarakat atau subjek hukum, sehingga pencitraan terhadap pola dan pemahaman terkait juridis formil tidak sepenuhnya dilakukan, tetapi juga di lain pihak bahwa aspek hukum positif terkait pemberian perijinan perlu dilakukan sesuai dengan prosedur dan tatanan yang telah ditetapkan. (Sarira, 2011)

Menurut pakar hukum Saut P. Panjaitan, diskresi (*pouvoir discretionnaire*, Perancis) atau *Freies Ermessen* (Jerman) adalah suatu bentuk penyimpangan terhadap asa legalitas dalam pengertian *wetmatigheid van bestuur*, jadi merupakan “kekecualian” dari asas legalitas. Menurut Prof. Benyamin, diskresi didefinisikan sebagai kebebasan pejabat mengambil keputusan menurut pertimbangannya sendiri. Dengan demikian, menurutnya setiap pejabat publik memiliki kewenangan diskresi. (Yulikhsan, 2016).

Selanjutnya Gayus T. Lumbuun menerangkan arti diskresi sebagai berikut:

“Diskresi adalah kebijakan dari pejabat negara dari pusat sampai daerah yang intinya membolehkan pejabat publik melakukan sebuah kebijakan yang melanggar dengan undang-undang, dengan tiga syarat. Yakni, demi kepentingan umum, masih dalam batas wilayah kewenangannya, dan tidak melanggar asas-asas Umum Pemerintahan yang baik (AUPB).”

Sesuai pasal 1 Angka 9 UU No. 30 Tahun 2014 tentang Adminitrasi Pemerintahan, “diskresi adalah keputusan dan/atau tindakan yang ditetapkan dan/atau dilakukan oleh pejabat pemerintahan untuk mengatasi persoalan konkret yang dihadapi dalam penyelenggaraan pemerintahan dalam hal peraturan perundang-undangan yang memberikan pilihan, tidak mengatur, tidak lengkap atau tidak jelas, dan/atau adanya stagnasi pemerintahan.” (Undang-

Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan, 2014)

Pejabat yang mengeluarkan keputusan diskresi haruslah memiliki kewenangan untuk menerbitkan keputusan diskresi baik kewenangan berkaitan dengan cara memperoleh kewenangan yaitu atribusi atau delegasi ataupun kewenangan menyangkut wilayah, materi dan waktu. Selanjutnya diskresi hanya dikeluarkan oleh pemerintah (eksekutif) baik ditingkat pusat maupun ditingkat daerah beserta seluruh jajarannya karena dalam penggunaan kebijakan diskresi yang melanggar atau merugikan hak warga negara terhadap pemerintah (eksekutif) dapat dimintai pertanggungjawaban melalui pengadilan. (Tobrani, 2018)

P. Nicolai berpendapat wewenang pemerintahan adalah kemampuan untuk melakukan tindakan atau perbuatan hukum tertentu yakni tindakan atau perbuatan yang dimaksudkan untuk menimbulkan akibat hukum, dan mencakup mengenai timbul dan lenyapnya akibat hukum. (Taufiqurrahman, 2019)

Diskresi mempunyai peranan yang sangat penting dalam segala aspek kehidupan berbangsa dan bernegara. Utamanya dalam mengisi kekosongan ketentuan tertulis, serta melenturkan ketentuan yang kaku (*rigid*) dan sudah usang (*out of date*). Bahkan menyesuaikan dengan konteks kekinian yang lebih baik dan bermanfaat bagi masyarakat (*public*). (Susilo, 2015)

Peneliti sangat mendukung terhadap berbagai kebijakan yang diambil dalam proses penerbitan pas bandara bagi *Liaison Organizer* (LO) guna menyukseskan acara kenegaraan bertaraf nasional maupun internasional yang digelar di Bali. Akan tetapi menurut peneliti apabila sebuah kebijakan berlangsung terus-menerus artinya berulang, maka ada sesuatu yang kurang tepat pada regulasi yang berlaku atau boleh dikatakan bahwa “proses penerbitan pas bandara bagi kegiatan atau acara kenegaraan bertaraf nasional maupun internasional di Bali berjalan kurang efektif”. Untuk itulah peneliti berpendapat harus segera dicari jalan keluar terhadap permasalahan dimaksud.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan normatif, dimana peneliti akan melakukan tinjauan pustaka terhadap peraturan yang terkait penerbitan tanda izin masuk bandara bagi kegiatan atau acara kenegaraan bertaraf nasional maupun internasional. Selain itu peneliti juga melakukan wawancara terhadap para pihak yang terlibat guna mendalami permasalahan yang ada, sekaligus menggali solusi terbaik yang mungkin bisa dilaksanakan untuk perbaikan.

Penelitian ini selain akan menguraikan beragam kendala dan penyebab kurang efektifnya penerbitan pas bandara bagi kegiatan atau acara kenegaraan bertaraf nasional maupun internasional di Bali juga akan memberikan rekomendasi perbaikan terhadap permasalahan yang ada, agar

kedepannya proses penerbitan pas bandara berjalan efektif dan efisien. Artinya mudah, sesuai regulasi dan tetap mengutamakan aspek keamanan penerbangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerbitan pas bandara sebagai izin masuk adalah sebuah sistem penggunaan jalan masuk yang merupakan implementasi langkah-langkah pengendalian keamanan (*security control*) terhadap akses ke daerah keamanan terbatas dan daerah steril (*sterile area*) pada suatu bandara.

Pengertian dari “Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah di sisi udara di bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan. Yang termasuk dalam daerah keamanan terbatas diantaranya (1) area keberangkatan penumpang antara tempat pemeriksaan keamanan dan pesawat udara; (2) daerah *service road*; (3) apron (*ramp*); (4) fasilitas perbaikan pesawat udara (hanggar); (5) tempat penyiapan bagasi (*baggage make up area*); (6) tempat penurunan dan pengambilan bagasi tercatat; (7) gedung terminal kargo (*cargo sheds*); (8) daerah penempatan bagasi tercatat dan kargo yang telah diperiksa yang akan dimuat ke pesawat udara; (9) *runway* dan *taxiway*; (10) *shoulder*; daerah sisi udara catering; dan (11) fasilitas pembersihan pesawat udara.”

Kemudian yang dimaksud “Daerah Steril (*Sterile Area*) adalah daerah di antara tempat pemeriksaan penumpang dan pesawat udara, yang mana aksesnya dikendalikan secara ketat.” Contoh daerah yang termasuk daerah steril di bandara adalah ruang tunggu, garbarata dan jalur penumpang di apron ketika proses penaikan penumpang ke dalam pesawat udara. (Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 211 Tahun 2020 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, 2020)

Pas bandara adalah izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan daerah steril yang berada di dalam bandara yang dilengkapi fitur berupa: foto pemilik pas bandara, masa berlaku pas bandara, area yang diizinkan untuk diakses atau dimasuki pemilik pas bandara serta terdapat fitur keamanan. Dalam perhelatan acara kegiatan kenegaraan bertaraf nasional maupun internasional pihak *Liaison Organizer* (LO) atau panitia kegiatan biasanya mengajukan area yang ingin diakses untuk kepentingan penjemputan adalah area kedatangan domestik maupun internasional, bahkan hingga ke *appron* apabila dalam proses penyambutan tamu atau delegasi menggunakan upacara kenegaraan. Sedangkan untuk proses pemulangan para tamu atau delegasi, pihak *Liaison Organizer* (LO) biasanya mengajukan permohonan dapat mengakses area *check-in* dan ruang keberangkatan.

Kendala penerbitan pas bandara bagi kegiatan kenegaraan

Untuk melakukan identifikasi dan menjelaskan beragam kendala dalam proses penerbitan pas bandara bagi kegiatan kenegaraan nasional dan internasional khususnya yang diadakan di Bali, peneliti akan menggunakan 4 (empat) aspek yang dapat dijadikan acuan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 33 tahun 2015 yang kemudian diperbarui dengan PM 167 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.

1. Wilayah kerja (area) pas bandara

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara, dijelaskan bahwa pas bandara untuk orang perseorangan yang melakukan kegiatan di daerah keamanan terbatas harus ditentukan wilayah kerjanya. Yang dimaksud wilayah kerja disini adalah area yang diizinkan untuk diakses atau dimasuki pemilik pas bandara.

Tabel 1
Wilayah Kerja Pas Bandara

Wilayah Kerja	Keterangan
A	Daerah kedatangan
B	Ruang tunggu keberangkatan
C	Daerah pelaporan diri
F	Bagian luar gudang kargo atau halaman gudang kargo
G	Bagian dalam gudang kargo
L	Gedung listrik
M	Daerah fasilitas meteorologi
N	Gedung daerah peralatan navigasi dan telekomunikasi
O	Daerah fasilitas suplai bahan bakar
P	Platform
R	Gedung radar
T	Tower
U	Daerah penyiapan bagasi tercatat sisi udara kecuali apron
V	Seluruh daerah fasilitas vital bandar udara

Untuk keperluan kepanitiaan kegiatan atau acara nasional maupun internasional, wilayah kerja (area) pas bandara yang diajukan biasanya adalah A, B dan P. A untuk kedatangan, B untuk ruang keberangkatan dan P untuk *platform* atau *apron*.

Seperti dijelaskan sebelumnya area A dan P digunakan untuk penyambutan tamu atau delegasi, sedangkan area B digunakan untuk kepentingan pemulangan tamu atau delegasi.

Terkait wilayah kerja atau area pas bandara, hal yang perlu diwaspadai adalah pemberian area P (*platform*). Hal ini dikarenakan siapapun pemilik pas bandara dengan area P memiliki kesempatan atau kemungkinan besar untuk mendekati, menyentuh bahkan masuk ke dalam

pesawat udara apabila prosedur perlindungan pesawat udara tidak berjalan sesuai regulasi yang ada.

Sesuai ketentuan yang ada bahwa selama berada dalam bandara pesawat udara harus dijamin tidak disusupi barang dilarang (*prohibited item*) dan tidak terdapat orang yang tidak berwenang (*unauthorized persons*) masuk ke dalam pesawat udara.

Apabila kita melihat dari segi resiko keamanan dan keselamatan penerbangan sebenarnya tidak harus mendekati atau masuk ke dalam pesawat udara, cukup bisa masuk ke dalam area *platform* atau *apron* sudah dapat melakukan tindak kejahatan, misalkan sabotase. Dengan demikian pemberian area P (*platform*) pada pas bandara tanpa melalui proses seleksi yang cermat dan jumlahnya kurang dibatasi sangat beresiko terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan.

Persetujuan penentuan wilayah kerja (area) pada pas bandara sepenuhnya merupakan kewenangan inspektur keamanan penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Berdasarkan wawancara dengan beberapa inspektur keamanan penerbangan, para inspektur juga sepakat bahwa pemberian wilayah kerja atau area P pada pas bandara sangat beresiko bagi keamanan dan keselamatan penerbangan.

Yang kemudian jadi permasalahan dalam penerbitan pas bandara bagi tim kepanitiaan adalah hampir sebagian besar para pemohon pas bandara untuk kegiatan

atau acara nasional maupun internasional terkadang tidak mengikuti tahapan *screening* pas bandara. Padahal, pada tahap *screening* itulah tim inspektur Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dapat melakukan pengecekan latar belakang para pemohon pas bandara.

Dalam kepanitiaan inti sebuah kegiatan atau *acara* nasional maupun internasional biasanya terdiri dari 2 pihak, pihak pertama yakni pihak kementerian atau instansi selaku pemilik atau yang mempunyai acara, dan pihak kedua adalah *Liaison Organizer* (LO) selaku panitia penyelenggara. Berdasarkan pengalaman peneliti pemohon dari pihak kementerian atau instansi yang paling banyak tidak mengikuti tahapan *screening* pas bandara.

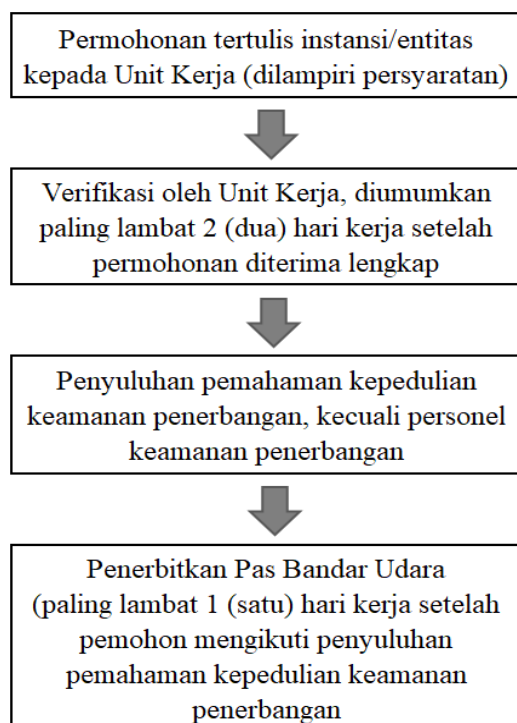
2. Tahapan penerbitan pas bandara

Dalam penerbitan pas bandara yang bersifat tetap untuk orang perseorangan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara terdapat beberapa tahapan yang harus dilalui. Setiap tahapan telah ditentukan standar waktu prosesnya dan harus dilalui oleh para pemohon pas bandara tanpa terkecuali.

Beragam tahapan penerbitan pas bandara mulai dari pendaftaran akun - verifikasi akun - persetujuan akun - permohonan kuota - persetujuan kuota - *upload* berkas permohonan - verifikasi kelengkapan/ validasi berkas - perbaikan/ persetujuan berkas - penyuluhan

pemahaman kepedulian keamanan penerbangan (*aviation security awareness*) – *screening* – pembayaran - penerbitan pas bandara.

Secara sederhana tahapan dalam proses penerbitan pas bandara untuk orang perseorangan yang bersifat tetap dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Tahapan penerbitan pas bandara

Dari tahapan penerbitan pas bandara seperti yang terlihat pada gambar 1, terdapat dua tahapan yang biasanya jarang diikuti para pemohon pas bandara yang bertugas untuk kepanitiaan acara atau *acara* kenegaraan nasional maupun internasional.

Tahapan pertama adalah tahapan penyuluhan pemahaman kepedulian keamanan penerbangan, padahal untuk saat ini mengikuti kegiatan penyuluhan

pemahaman kepedulian keamanan penerbangan para pemohon pas bandara dapat mengikutinya dari manapun karena bisa diikuti secara *online*.

Tahapan kedua penerbitan pas bandara yang jarang diikuti para pemohon pas bandara yang bertugas untuk kepanitiaan acara kenegaraan nasional maupun internasional yakni tahapan *screening*. Tahapan *screening* terhadap para pemohon pas bandara tertuang dalam SOP penerbitan pas bandara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dilakukan setelah tahapan penyuluhan pemahaman kepedulian keamanan penerbangan. Selain untuk melakukan validasi ulang terhadap dokumen persyaratan, tahapan *screening* bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pemahaman para pemohon pas bandara terhadap materi penyuluhan kepedulian keamanan penerbangan, jika para pemohon pas bandara dinilai belum atau kurang memahami materi kepedulian keamanan penerbangan, maka inspektur keamanan penerbangan akan memperjelas materi dimaksud. Dan yang yang paling penting dari tujuan tahapan *screening* adalah untuk mengetahui latar belakang pemohon pas bandara melalui proses wawancara.

3. Persyaratan pas bandara

Untuk memastikan bahwa penerbitan pas bandara hanya diberikan kepada mereka yang memang berhak mendapatkan pas bandara sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor

33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara, maka ditetapkan persyaratan untuk mendapatkan pas bandara.

Beberapa pihak yang berhak mendapatkan pas bandara sesuai peraturan yang berlaku diantaranya: (1) Unit Penyelenggara Bandar Udara, dalam hal ini pengelola bandara seperti angkasa pura; (2) Badan Usaha Angkutan Udara, yang dimaksud adalah *airline* domestik maupun *airline* asing; (3) Badan hukum yang melakukan kegiatan di bandar udara, seperti restoran, bank, retail dan lain sebagainya; (4) Instansi pemerintah yang melakukan kegiatan pemerintahan di bandar udara, misalkan bea cukai, imigrasi, BMKG, LPPNPI, POLRI; dan (5) Anggota komite keamanan bandar udara.

Agar dapat memperoleh pas bandara orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*) seseorang hanya cukup menyerahkan kartu identitas diri dan didampingi selama berada di daerah keamanan terbatas oleh personel yang mempunyai pas tetap (permanen) yang berlaku dan sesuai dengan wilayah kerja. Ketentuan inilah yang semakin mempertegas mengapa pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) tidak tepat digunakan untuk pas bandara kepanitiaan acara nasional dan internasional. Ketentuan ini menurut peneliti merupakan salah satu bentuk “kekaburan norma”, karena belum secara jelas mengatur perbandingan jumlah pendamping dengan yang didampingi. Apakah satu

pendamping hanya diizinkan mendampingi satu pemegang pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*)? jika satu pendamping hanya diizinkan mendampingi satu pemegang pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) jelas tidak efisien. Begitu pula sebaliknya, jika satu pendamping diizinkan mendampingi beberapa pemilik pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) juga tidak efisien, karena tiap personel pemilik pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) yang didampingi dimungkinkan memiliki agenda dan tujuan masing-masing, dan tentunya tingkat resiko keamanan dan keselamatan makin meningkat. Jadi penggunaan pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) untuk keperluan kepanitiaan acara nasional maupun internasional akan membuka peluang besar pelanggaran terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.

Selanjutnya pas bandara tetap dengan jangka waktu mingguan karena tergolong pas tetap (permanen), maka untuk mendapatkannya pimpinan instansi atau entitas harus mengajukan surat permohonan tertulis kepada Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dilengkapi persyaratan sekurang-kurangnya: (1) surat pernyataan dari atasan di tempat pemohon bekerja; (2) daftar riwayat hidup; (3) identitas diri (KTP, Paspor atau KITAS); (4) *background check* dari Kepolisian, Surat

Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), kecuali bagi pegawai instansi pemerintah dan pegawai badan usaha milik negara; dan (5) SK Pegawai atau Kontrak Kerja.

Dari beberapa dokumen persyaratan yang harus dilampirkan dalam mengajukan permohonan pas bandara yang bersifat tetap dengan jangka waktu mingguan untuk keperluan kepanitiaan acara nasional maupun internasional terdapat beberapa dokumen yang biasanya tidak dapat dipenuhi seperti daftar riwayat hidup dan *background check* dari Kepolisian, Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK) khusus bagi pegawai honorer (paruh waktu) instansi pemerintah.

4. Persyaratan pas bandara

Kegiatan atau acara nasional maupun internasional yang digelar di Bali biasanya berlangsung selama satu sampai dengan tiga hari, akan tetapi pada kenyataannya tidak jarang diperlukan masa persiapan sekitar satu minggu sebelum hari pelaksanaan dan dua sampai dengan tiga hari untuk masa pemulangan, jadi total masa berlaku pas bandara yang dibutuhkan kurang lebih selama satu minggu.

Pas bandara untuk perseorangan berdasarkan sifatnya terdiri atas pas bandara tetap (permanen) dan pas bandara sementara (*visitor*). Jangka waktu untuk pas bandara orang perseorangan yang bersifat tetap (permanen) terdiri dari: (1) tahunan; (2) bulanan; dan (3) mingguan.

Pas bandara orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*) diberikan

untuk kegiatan (1) kunjungan kedinasan; (2) *survey*; dan (3) praktek pendidikan atau pelatihan. Selain itu pas bandara orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*) harus dikembalikan pada hari yang sama, artinya pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) hanya berlaku maksimal selama 24 jam.

Berdasarkan uraian di atas maka pas bandara untuk orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*) tidak tepat atau tidak efektif jika digunakan sebagai izin masuk bagi kepanitiaan acara nasional maupun internasional, selain karena masa berlakunya hanya maksimal 24 jam juga melanggar atau tidak patuh dengan aturan penggunaannya, sesuai ketentuan yang telah dijelaskan diawal bahwa pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) diberikan untuk kegiatan (1) kunjungan kedinasan; (2) *survey*; dan (3) praktek pendidikan atau pelatihan.

Pada kenyataannya terkadang masih diterbitkan pas bandara yang bersifat sementara (*visitor*) untuk keperluan kepanitiaan acara yang bersifat nasional maupun internasional, meskipun hal tersebut tidak sesuai dengan regulasi yang berlaku.

Dengan demikian jika dilihat dari aspek masa berlaku pas bandara, maka yang tepat digunakan untuk kegiatan atau *acara* yang bersifat nasional atau internasional adalah pas bandara yang bersifat tetap dengan jangka waktu mingguan.

Tidak seperti pas bandara orang perseorangan yang bersifat sementara (*visitor*) yang tidak dikenakan biaya penerbitan atau “gratis”, pas bandara yang bersifat tetap dengan jangka waktu mingguan dikenakan biaya penerbitan sebagaimana di atur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan. (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan, 2016).

Meskipun terdapat ketentuan bahwa terhadap kegiatan tertentu, jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan yang peruntukannya tidak bersifat komersial dapat dikenakan tarif sampai dengan sebesar Rp. 0,00 (nol rupiah) seperti pada kegiatan (1) kenegaraan; (2) tugas pemerintahan tertentu; (3) pencarian dan pertolongan, bencana alam, dan bantuan kemanusiaan; (4) untuk kepentingan umum dan sosial; (5) yang bersifat nasional dan internasional; atau (6) Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Akan tetapi, guna pemenuhan ketentuan tersebut tetap diperlukan tahapan tertentu yang membutuhkan waktu.

Dengan demikian berdasarkan semua uraian diatas, menurut peneliti beragam jenis pas bandara yang ada belum cukup efektif dan efisien untuk digunakan sebagai tanda izin masuk ke

daerah keamanan terbatas bagi acara kenegaraan yang bersifat nasional maupun internasional, karena berpeluang memunculkan pelanggaran terhadap regulasi yang berlaku, dalam hal ini Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 33 tahun 2015 yang diubah dengan PM 167 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan peneliti menyimpulkan bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara masih kurang efektif dalam menjawab kebutuhan izin masuk ke daerah keamanan terbatas bandara yang akan dipergunakan untuk kepentingan kepanitiaan acara nasional maupun internasional di Bali.

Indikator utama dari kesimpulan yang diambil oleh peneliti adalah masih sering dibutuhkannya diskresi dalam bentuk kebijakan kemudahan dalam proses penerbitan pas bandara untuk kepentingan kepanitiaan acara nasional maupun internasional yang diselenggarakan di Bali.

Beberapa diskresi dalam bentuk kebijakan kemudahan dalam proses penerbitan pas bandara untuk kepentingan kepanitiaan acara nasional maupun internasional yang diselenggarakan di Bali diantaranya: (1) wilayah kerja (area)

pas bandara disesuaikan kebutuhan acara; (2) tidak diikutinya sebagian tahapan penerbitan pas bandara; (3) tidak dipenuhinya sebagian persyaratan penerbitan pas bandara; dan (4) masa berlaku pas bandara yang fleksibel (sesuai kebutuhan acara).

Adapun saran yang menurut peneliti dapat diterapkan guna mengurangi atau bahkan menghilangkan kemungkinan dikeluarkannya diskresi dalam proses penerbitan pas bandara untuk kepentingan kepanitiaan acara nasional atau internasional yang diselenggarakan di Bali antara lain:

1. Proses penyambutan tamu atau delegasi termasuk upacara kenegaraan dilakukan di ruang kedatangan atau di area gedung VIP, dengan demikian jumlah wilayah kerja (area) “P” pada pas bandara dapat diperkecil sehingga secara tidak langsung akan menurunkan tingkat resiko keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Dalam hal tidak diikutinya sebagian tahapan proses penerbitan pas bandara yang pada umumnya disebabkan keterbatasan waktu (proses pengajuan pas bandara terlalu mendadak), maka diperlukan sosialisasi yang lebih intensif ke berbagai instansi/ entitas/ lembaga pemerintahan terkait tahapan proses penerbitan pas bandara dengan tujuan agar kedepannya dalam mengajukan permohonan penerbitan pas bandara dijadwalkan lebih awal sehingga seluruh pemohon pas bandara dapat

mengikuti segala tahapan proses penerbitan pas bandara.

4. Agar persyaratan penerbitan pas bandara dapat dipenuhi secara lengkap, maka diperlukan sosialisasi kepada instansi/ entitas/ lembaga pemerintahan terkait proses dan persyaratan yang wajib dipenuhi dalam pengajuan penerbitan pas bandara.
5. Perlu diatur secara khusus terkait penerbitan pas bandara yang digunakan untuk kepentingan kepanitiaan acara kenegaraan nasional maupun internasional dengan melakukan perubahan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara.
6. Menerbitkan peraturan menteri atau peraturan lainnya yang mengatur tata cara penerbitan pas bandara untuk acara kenegaraan nasional maupun internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- ArArdiyanti, D. (2018). Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Sosial Politik*, 1(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.32699/resolusi.v1i2.290>
- Haryanto, A. (2015). Prinsip Bebas Aktif Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia Perspektif Teori Peran. *Jurnal Ilmu Politik Dan Komunikasi*, IV.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 211

- Tahun 2020 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, Pub. L. No. 211 (2020).
- Larasasati, C., & Desy Natasya, E. (2017). Peran Indonesia di G-20: Peluang dan Tantangan. *Jurnal Hubungan Internasional*, 2. www.presidentri.
- Mochamad Yani, Y., & Montratama, I. (2017). *Quo Vadis Politik Luar Negeri Indonesia*. PT. Elex Media Komputindo.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara, Pub. L. No. 33 (2015).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan, Pub. L. No. 15 (2016).
- Sabir, M. (1987). *Politik Bebas Aktif: Tantangan Dan Kesempatan* (1st ed.). Haji Masagung.
- Sarira, I. (2011). Kebijakan Perizinan Sesuai Asas Diskresi Terkait Manajemen Risiko Dalam Perspektif Negara Hukum Kesejahteraan. *Humaniora*, 2(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.21512/humaniora.v2i2.3219>
- Susilo, A. B. (2015). Makna Dan Kriteria Diskresi Keputusan Dan/Atau Tindakan Pejabat Publik Dalam Mewujudkan Tata Pemerintahan Yang Baik. *Jurnal Hukum Peradilan*, 4(1). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25216/jhp.4.1.2015.133-152>
- Taufiqurrahman, M. (2019). Kedudukan Diskresi Pejabat Pemerintahan. *JURNAL RETENTUM*, 1(1), 48–61. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.46930/retentum.v1i01.299>.
- Tobrani, R. (2018). Pengujian Keputusan Oleh Pengadilan Tata Usaha Negara Terhadap Diskresi Yang Dilakukan Oleh Pejabat Pemerintahan. *Samudra Keadilan*, 13(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.33059/jhsk.v13i1.694>
- Undang- Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan, Pub. L. No. 30 (2014).
- Yulikhsan, E. (2016). *Keputusan Diskresi dalam Dinamika Pemerintahan (Aplikasi dalam PTUN)*. Deepublish.