

Analisis Standarisasi Keamanan Kargo dan Pos Berdasarkan Pasal 7 PM 53 Tahun 2017 di Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok

Kintan Restu Lengsia¹ Syifa Fauziah²

Program Studi D-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia^{1,2}

Email: -

Abstrak

Persebaran wilayah khususnya di Indonesia tidak terlepas dari perhatian luas mengenai kegiatan transportasi udara, salah satu fasilitas yang disediakan oleh maskapai adalah jasa pengangkutan kargo dan pos. Pengangkutan kargo dan pos tidak terlepas dari kendala internal maupun eksternal, yang mana permasalahan ini tidak terlepas dari segi pelayanan pemeriksaan keamanan. *Regulated Agent* adalah badan hukum Indonesia berupa agen kargo, *freight forwarder* yang disertifikasi Direktorat Jenderal dalam kegiatan bisnis dengan Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing untuk melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kargo dan pos yang ditangani atau yang diterima dari Pengirim. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana standarisasi pengiriman kargo dan pos pada *Regulated Agent* PT. KMSI LOP serta apa saja hambatan dan upaya dalam melakukan penanganan kargo dan pos. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode pengumpulan data berupa observasi, wawancara dan dokumentasi. Jenis penelitian ini berupa penelitian deskriptif yang dinyatakan melalui pernyataan atau hasil yang mendeskripsikan dari suatu penelitian. Peneliti menyimpulkan bahwa dalam pelaksanaan kegiatan menganalisis standarisasi dari kegiatan keamanan kargo dan pos yang dilakukan oleh *Regulated Agent* PT. KMSI LOP, prosesnya tersusun secara sistematis dari kegiatan pemeriksaan dokumen barang yang akan dikirim, pemeriksaan terhadap isi barang menggunakan X-Ray dan pemeriksaan random/manual serta penyerahan barang oleh *Regulated Agent* ke maskapai, hingga mekanisme penanganan jika ditemukan barang atau dokumen yang berbahaya (*Dangerous Goods*). Hambatan atau kendala yang dihadapi di lapangan, pertama para pengirim tidak melengkapi dokumen atas barang yang di kirim. Kedua, terlambatnya pengiriman barang menuju *Regulated Agent* oleh pengirim barang sehingga mempengaruhi waktu pemeriksaan yang dilakukan oleh *Regulated Agent*. Ketiga, kurangnya pemberian waktu oleh maskapai kepada *Regulated Agent* PT. KMSI LOP hanya selama 2 jam untuk melakukan pemeriksaan barang. Upaya mengatasi hambatan yaitu memberitahu kepada setiap pengirim untuk melengkapi dokumennya dan meminta kompensasi waktu kepada pihak maskapai agar pemeriksaan barang dan data akurat, mengingat keamanan atas barang tersebut.

Kata Kunci: *Regulated Agent*, Keamanan Kargo dan Pos

Abstract

The distribution of the region, especially in Indonesia, cannot be separated from the widespread attention regarding air transportation activities, one of the facilities provided by the airline is cargo and postal transportation services. Cargo and postal transportation cannot be separated from internal and external constraints, where this problem cannot be separated from the aspect of security inspection services. Regulated Agent is an Indonesian legal entity in the form of a cargo agent, freight forwarder or other field certified by the Directorate General that conducts business activities with an Air Transportation Business Entity or a Foreign Air Transport Company to conduct security checks on cargo and post handled or received from the Shipper. Thus, the purpose of this study is to find out how to standardize cargo and postal shipments at the Regulated Agent PT. KMSI LOP and what are the obstacles in handling cargo and post. This study uses a qualitative approach with data collection methods in the form of observation, interviews and documentation. This type of research is in the form of descriptive research which is stated through statements or results that describe a research. The researcher concludes that in carrying out the activities of analyzing the standardization of cargo and postal security activities carried

out by the Regulated Agent PT. KMSI LOP, the process is structured systematically from document inspection activities of goods to be sent, inspection of the contents of goods using X-Ray and random/manual inspection and delivery of goods by Regulated Agents to airlines, to handling mechanisms if dangerous goods or documents are found (Dangerous). Goods). Obstacles or obstacles encountered in the field, first the senders did not complete the documents for the goods sent. Second, the delay in the delivery of goods to the Regulated Agent by the shipper, thus affecting the time of inspection carried out by the Regulated Agent. Third, the lack of time given by the airline to the Regulated Agent PT. KMSI LOP only takes 2 hours to inspect goods. Efforts to overcome obstacles are to notify each sender to complete their documents and ask the airline for time compensation so that the inspection of goods and data is accurate, considering the security of the goods.

Keywords: Regulated Agent, Cargo and Pos Security



This work is licensed under a [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid (IATA: LOP, ICAO: WADL) adalah salah satu Bandar udara domestik dan internasional yang berada di bawah naungan PT Angkasa Pura I (persero) yang berlokasi di Kabupaten Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat. Bandar udara ini dibuka pertama kali pada tanggal 1 Oktober 2011 dan diresmikan oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 20 Oktober 2011 berfungsi menggantikan Bandar Udara Selaparang Mataram. Nama awal dari Bandar udara ini adalah Bandar Udara Internasional Lombok (BIL) dan digantikan menjadi Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid (ZAM) pada tanggal 5 September 2018 sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan RI nomor KP 1421. Banyak penerbangan yang dapat mengakses Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok, baik penerbangan domestik maupun internasional. Adapun beberapa maskapai penerbangan yang dapat melayani penerbangan langsung seperti dari kota Yogyakarta ke Bandar udara ini yaitu Lion Air atau Sky Aviation bila melakukan perjalanan dari Bali. Jika melakukan perjalanan dari luar Indonesia, bisa menggunakan Singapore Airlines dari Singapura, dan Jetstar dari Pert. Bandar udara Zainuddin Abdul Madjid bias menampung hingga dua juta penumpang tiap tahunnya. Hanya terdapat satu terminal di Bandar udara ini yang terbagi untuk area penerbangan domestik dan internasional. Meskipun fasilitas di Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid termasuk simple, tetapi tetap mengikuti standar internasional.

Diketahui beberapa kendala terhadap kargo yang menjadi keluhan pengguna jasa yaitu seperti sewa kargo dan biaya tinggi di beberapa gudang bandar udara, serta layanan pemeriksaan keamanan barang dan pos yang juga berbiaya tinggi. Selain itu, masih terjadi ketidak cermatan penanganan bongkar muat di Bandar udara yang mengakibatkan barang rusak atau salah kirim. Kegiatan pengiriman maupun penerimaan barang kargo yang terjadi di dalam gudang memiliki prosedur-prosedur yang harus diterapkan baik untuk seorang petugas kargobahkan juga untuk pengirim barang/kargo. Oleh sebab itu, peningkatan keamanan harus dilakukan dan diterapkan serta penambahan fasilitas penunjang untuk kargo harus memadai dan sesuai dengan keadaan yang ada. Peraturan mengenai keamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara.

Tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2017 Pasal 7 yaitu mengenai *Regulated Agent*. Didalam Pasal 7 PM 53 Tahun 2017 dijelaskan bahwa *Regulated Agent* bertanggung jawab terhadap keamanan kargo dan pos sejak diterima dari

pengirim (*shipper/consignor*) sampai dengan diserahkan kepada Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing. Pada Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok yang bertugas sebagai *Regulated Agent* adalah Angkasa Pura Logistik (APLog) yang bekerjasama dengan Perusahaan Swasta yaitu PT. Khrisna Multi Sarana Indonesia LOP yang berlokasi di Jl. Bandara Int. Lombok, Tanak Awu, Pujut, Kabupaten Lombok Tengah. *Regulated Agent* PT. KMSI LOP adalah perusahaan yang bergerak dibagian keamanan kargo dan pos khususnya kargo udara, memiliki peralatan yang sudah disertifikasi oleh Kementerian Perhubungan Udara, perusahaan ini juga sudah memiliki ijin operasional dari Kementerian Perhubungan Indonesia. Untuk itulah berdasarkan permasalahan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul "Analisis Standarisasi Keamanan Kargo dan Pos Berdasarkan Pasal 7 PM 53 Tahun 2017 di Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok".

METODE PENELITIAN

Pelaksanaan suatu penelitian tentu memiliki suatu tujuan. Untuk mencapai tujuan tersebut maka dibutuhkan metode atau teknik yang sesuai dengan apa menjadi permasalahan, agar hasilnya dapat dipertanggung jawabkan. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif untuk mengetahui standarisasi keamanan kargo di PT Angkasa Pura Logistik dan PT.KMSI LOP selaku *Regulated Agent* Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Waktu penelitian yaitu saat dimana peneliti melakukan penelitian terhadap yang menjadi fokus dari yang diteliti, tepatnya pada tanggal 11 Oktober 2021. Penelitian dilakukan di PT. KMSI LOP Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis data kualitatif. Menurut Widoyoko (2016:23), data kualitatif merupakan data yang menunjukkan kualitas/mutu sesuatu yang ada, baik keadaan, proses, peristiwa/kejadian dan lainnya yang dinyatakan dalam bentuk pernyataan atau berupa kata-kata. Data yang dibutuhkan dalam penelitian dapat dikumpulkan atau diperoleh dari berbagai sumber data. Menurut Widoyoko (2016:25), pengertian sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data yang diperoleh. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan sekunder.

1. Data Primer. Menurut Sugiyono (2016:225) data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Sumber data primer didapatkan melalui observasi secara langsung, pengamatan secara langsung di lapangan, wawancara staff dari *Regulated Agent*.
2. Data Sekunder. Data sekunder menurut Widoyoko (2016:23), data sekunder ini diantaranya adalah dokumen-dokumen yang terkait dalam penanganan dan pengamanan kargo serta referensi lain dari jurnal dan internet

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Data Wawancara

Wawancara pada penelitian ini dilakukan dengan petugas PT. Khrisna Multi Sarana Indonesia (KMSI). Peneliti mewawancarai salah satu narasumber atas nama Lalu Rahmat Naksyabandi dengan jabatan *Quality Control* pada PT. KMSI LOP. Narasumber mengatakan "*standarisasi pengiriman kargo dan pos melalui PT. KMSI LOP, yang pertama adalah pemeriksaan dokumen seperti SMU (surat muatan udara), Surat karantina (special cargo), kalau untuk jenazah itu surat keterangan dari Rumah Sakit seperti formalin dan penyakit tidak menular. Kalau untuk export barang harus ada pemberitahuan export barang yang dikeluarkan*

oleh bea cukai". "Kemudian untuk pemeriksaan barang dilakukan melalui mesin X-Ray, random check (dilakukan secara manual), menggunakan ERD (alat untuk exclusive raise detector/ pendeteksi bahan peledak). Jadi, untuk pemeriksaan barang tidak dilihat dari visual x-ray saja tetapi barang tersebut dibuka langsung. Untuk spesial kargo, ada namanya dangerous goods dengan melakukan pemeriksaan khusus. Setelah dilakukan pemeriksaan di RA barang dan dokumen kemudian dilakukan pengantaranmenuju warehouse dengan menggunakan mobil box. Terlebih dahulu disegel dan diséal yang memiliki nomor seri, dicatat dalam hand over untuk dilakukan serah terima dari Avsec dengan pihak warehouse. Ada istilah escort yaitu security pengawalan untuk pengantaran barang dari RA menuju warehouse. Harus dikawal oleh escort, itu merupakan bentuk-bentuk pengamanan yang dilakukan oleh RA". Security warehouse akan melakukan pemeriksaan ulang terhadap kondisi segel dan seal. Apabila terjadi kerusakan, maka barang harus dikembalikan ke RA". "Tahapan selanjutnya setelah dilakukan pengecekan oleh security warehouse, Petugas warehouse akan melakukan pelaporan ke pesawat atau maskapai. Pertama, yang dilampirkan adalah manifest. Kedua, melampirkan NOTOC (notification to captain) jika ada muatan special cargo seperti lobster, sarang burung walet, dan lain sejenisnya yang meliputi deskripsi isi, jumlah, dan berat barang special cargo. Setelah itu, kapten akan menandatangani lampiran tersebut. Untuk general cargo hanya membutuhkan manifest saja". "Narasumber mengatakan adanya hambatan dalam melakukan penanganan kargo dan pos di PT. KMSI LOP. Hambatan atau kendala biasanya terjadi yaitu pertama, dilakukan oleh pengirim barang, karena tidak melengkapi dokumennya, seperti apabila ada kiriman tumbuhan dari pengirim hanya melampirkan nomor SMU (Surat Muatan Udara) saja dan PTI (pemberitahuan tentang isi). Setelah diperiksa di mesin X-ray, ternyata isinya tumbuhan tetapi yang pengirim tulis di PTI adalah "paket", jadi tidak sesuai antara dokumen dan isi barang tersebut dan itu harus di koreksi untuk disesuaikan dengan actual barangnya". Kedua, terlambatnya pengiriman barang menuju Regulated Agent oleh pengirim barang sehingga mempengaruhi waktu pemeriksaan yang dilakukan oleh Regulated Agent, karena pemberian waktu oleh maskapai kepada Regulated Agent PT. KMSI LOP hanya selama 2 jam untuk melakukan pemeriksaan barang, kemudian menyerahkan kepada maskapai yang bersangkutan. Karena dengan hal itu menyebabkan data-data hasil pemeriksaan menjadi kurang valid. "Upaya terhadap hambatan atau kendala tersebut adalah yang pertama, petugas memberitahukan langsung kepada setiap pengirim barang untuk melengkapi dokumen dan menyesuaikan antara keterangan dan isi barang tersebut. Kedua, petugas juga memberitahu kepada setiap pengirim barang agar lebih cepat dalam pengiriman barang ke Regulated Agent, karena mengingat waktu yang diberikan oleh maskapai sangat terbatas. Ketiga, meminta kepada pihak maskapai untuk memberikan kompensasi waktu lebih lama agar pemeriksaan barang lebih teliti dan akurat mengingat keamanan pada barang tersebut".

Observasi Penelitian 11 Oktober 2021

Hasil dalam observasi ini merupakan data primer yang mendukung penelitian yang dilakukan dalam hal pengamanan kargo dan pos yang dilakukan Regulated Agent PT. KMSI LOP. Adapun pengamatan terhadap kegiatan pengamanan kargo ini antara lain seperti pada tabel dibawah ini:

Tabel 1. Hasil Observasi di Lapangan

No.	Aspek Pengamatan	Indikator	Terlaksana	
			Ya	Tidak
1.	Kegiatan Awal Orientasi	1. Mengucapkan salam pembuka 2. Menjabat tangan narasumber		

		3. Memperkenalkan diri 4. Menyampaikan maksud dan tujuan wawancara atau topic wawancara 5. Menjelaskan latar belakang penelitian	✓	
2.	Kegiatan Inti	1. Menyiapkan daftar pokok pertanyaan yang akan ditanyakan sesuai pokok wawancara yang akan diajukan untuk wawancara 2. Menyiapkan peralatan untuk wawancara berupa catatan wawancara dan atau alat perekam 3. Melakukan wawancara 4. Mengajukan pertanyaan secara sistematis 5. Mengajukan pertanyaan secara jelas, singkat, dan santun	✓	
3.	Pendekatan	1. Melaksanakan tujuan yang ingin dicapai 2. Menjalin komunikasi yang baik dengan staff PT.KMSI LOP dan petugas Angkasa Pura Logistik 3. Melakukan kegiatan yang dapat menambah wawasan mengenai hal yang diteliti 4. Melakukan penelitian dengan waktu yang telah direncanakan dan disepakati	✓	
4.	Studi Dokumentasi	1. Mengambil data yang diperlukan untuk bahan tambahan penelitian 2. Mengumpulkan data keluar masuknya kargo dan pos	✓	
5.	Kegiatan Akhir Penelitian	1. Berpamitan kepada pihak yang terlibat serta bersedia membantu dalam proses pengumpulan data 2. Mengucapkan salam dan terima kasih	✓	

Sumber : Hasil Observasi Peneliti

Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Standarisasi Keamanan Kargo dan Pos Berdasarkan Pasal 7 PM 53 Tahun 2017 Di Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Penelitian ini dilakukan pada tanggal 11 Oktober 2021. Hasil penelitian ini diperoleh dari observasi, wawancara dan dokumentasi serta data yang sudah direduksi kemudian akan dianalisis dan dilakukan pembahasan.

KESIMPULAN

Proses pengiriman kargo dan pos pada PT. KMSI LOP dengan mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 53 Tahun 2017, mulai dari pemeriksaan dokumen saat penerimaan kargo, penimbangan barang, pengelompokan barang-barang sesuai dengan *airwaybill* yang sama, pemeriksaan utama, pemeriks random, pemberian *labelsecurity checked* pada barang. Syarat pengirimana barang/cargo dan pos yaitu dilengkapi dengan SMU (surat muatan udara), Surat karantina (*special cargo*), dan untuk jenazah harus ada surat keterangan dari Rumah Sakit seperti formalin dan penyakit tidak menular. Petugas *warehouse* melakukan pelaporan ke pesawat, pertama yang dilampirkan adalah manifest. Kedua, melampirkan NOTOC (*notification to captain*) jika ada muatan *special cargo*, untuk *general cargo* hanya membutuhkan manifest saja. Kemudian untuk *export* barang harus ada pemberitahuan *export* barang yang dikeluarkan oleh bea cukai.

Hambatan atau kendala yang dihadapi di lapangan, pertama para pengirim tidak melengkapi dokumen atas barang yang dikirim. Kedua, terlambatnya pengiriman barang menuju *Regulated Agent* oleh pengirim barang sehingga mempengaruhi waktu pemeriksaan yang dilakukan oleh *Regulated Agent*. Ketiga, pemberian waktu oleh maskapai kepada *Regulated Agent* PT. KMSI LOP hanya selama 2 jam untuk melakukan pemeriksaan

barang. Kemudian, upaya dalam mengatasi hambatan tersebut yaitu petugas memberitahukan langsung kepada setiap pengirim barang untuk melengkapi dokumen dan menyesuaikan antara keterangan dan isi barang dan setiap pengirim barang agar lebih cepat dalam pengiriman barang ke *Regulated Agent*, serta meminta kepada pihak maskapai untuk memberikan kompensasi waktu lebih lama agar pemeriksaan barang lebih teliti dan akurat mengingat keamanan pada barang tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, Yohana Dwi. 2014. Efektivitas Kebijakan Regulated Agent Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara NO KP. 152 Tahun 2012 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos Menurut Standart Internatinal Civil Aviation. Skripsi. Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Universitas Brawijaya Fakultas Hukum. Malang.
- Fauzta, Faza. 2013. Pelakasanaan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 152 Tahun 2012 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos Yang diangkut Dengan Pesawat Udara. Jurnal Ilmiah. Fakultas Hukum. Universitas Brawijaya. Malang.
- ICAO Annex 17, Edisi 9, 2011. Safeguarding International Civil Aviation Againts Acts of Unlawful Interferences
- Lastriyah, Lastriyah. 2018. Analisis Praktik Gadai Tanah Pertaian Sistem Oyotan Di Desa Ngemplak Kecamatan Windusari Kabupaten Magelang (Perspektif Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah). Universitas Muhammadiyah Magelang Fakultas Agama Islam.
- Majid, Suharto Abdul., dan Warpani, Eko Probo D. (Ed). 2009. Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan. Jakarta : Rajawali Pers.
- Membayar Pengguna Jasa Kargo Udara (Shipper) Di Bandar Udara Soekarno Hatta – Cengkareng.
- Peraturan Menteri Perhubungan NO PM 53 Tahun 2017 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 153 Tahun 2015 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo Dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara.
- Sahlan, Muh Aslam, S.A Adisamitha, S.H Aly, 2015. Analisis Prediksi Permintaan Kargo Udara Pada Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. 1(3).
- Sugiyono. 2017. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta, CV.
- Sujarweni, V. Wiratna. 2014. Metode Penelitian. Lengkap, Praktis, dan Mudah
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Yuliana, Dina. 2013. Tingkat Pelayanan Regulated Agent dan Kemauan