

Analysis of Cargo and Postal Security Procedures at YIA's Regulated Agent

Syifa Fauziah^{1*}, Jefri Irawan Purnomo²

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Indonesia

ABSTRACT: The national and international regulations set out to control the transport of cargo by air is the statement of the 2017 prime minister of transportation (international civil aviation organization) in a few annex, and yet there are still several incidents of contraband that escaped inspection and ended up in the air, as this text aims to study the factors that led up to it. The writer used a qualitative method in the study, with a descriptive qualitative data in which the data expressed in the form of statements or words that describe the good work of circumstances, processes, events and other events during research in the field. The researcher concluded that in the implementation of cargo security of cargo has been done well by regulated agents as the cargo examination department and has been implemented according to applicable rules. Researchers found another factor that became a regulated agent staff constraint in conducting cargo checks, namely the delay of goods that came to the regulated agent this is due to the sender who did not ship the goods to the agent (EMPU) on time so that the agent also late submitting goods to RA.

Keywords : Cargo, Regulated Agent, Cargo and Post Pasification

Corresponding Author: jeffreyirawan68009@gmail.com

Analisis Prosedur Pengamanan Kargo dan Pos di *Regulated Agent* YIA

Syifa Fauziah^{1*}, Jefri Irawan Purnomo²

Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Indonesia

ABSTRAK: Peraturan nasional dan internasional yang telah dibuat untuk meregulasi pengangkutan kargo menggunakan pesawat udara adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2017, namun demikian masih terjadi beberapa insiden barang terlarang yang lolos pemeriksaan hingga akhirnya terangkut pesawat, oleh karena tulisan ini bertujuan untuk meneliti faktor-faktor yang menyebabkan hal tersebut. Metode penelitian yakni kualitatif, dengan jenis data kualitatif deskriptif dimana data yang dituangkan dalam bentuk pernyataan atau kata-kata yang mendeskripsikan hasil penelitian baik berupa keadaan, proses, peristiwa atau kejadian dan lainnya selama peneliti melakukan penelitian di lapangan. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dalam pelaksanaan kegiatan pengamanan kargo telah dilakukan dengan baik oleh *Regulated Agent* selaku badan pemeriksa kargo dan telah dilaksanakan sesuai aturan yang berlaku. Peneliti menemukan faktor lain yang menjadi kendala staff *Regulated Agent* dalam melakukan pemeriksaan kargo, yaitu keterlambatan barang yang datang ke tempat pemeriksaan (*Regulated Agent*) hal ini disebabkan karena pengirim yang tidak mengirimkan barangnya ke agen Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU) tepat waktu sehingga agen juga terlambat mengirimkan barang ke RA.

Kata kunci : Kargo, *Regulated Agent*, Pengamanan Kargo dan POS

Submitted: 10 June; Revised: 22 June; Accepted: 26 June

Corresponding Author: jeffreyirawan68009@gmail.com

PENDAHULUAN

Latar belakang

Perkembangan zaman yang semakin pesat, dengan dukungan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin canggih, industri penerbangan menjadi semakin lebar bidangnya, tidak hanya menerbangkan manusia dari tempat satu ke tempat lain, kini hewan dan barang dengan berat ratusan ton dapat diangkut menggunakan angkutan udara. Hal ini membuat mobilitas manusia yang semakin cepat dan juga pendistribusian barang dengan cakupan wilayah yang lebih luas.

(Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2017 Tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Serta Rantai Pasok, 2017) dalam pasal 1 angka 4 menjelaskan bahwa "Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara". Berdasarkan pengertian di atas angkutan udara merupakan alat perpindahan barang ataupun manusia dari tempat satu ke tempat yang lain. Angkutan udara memiliki peran penting dalam sebuah negara terutama negara kepulauan seperti Indonesia karena barang dapat didistribusikan hingga ke wilayah pelosok dengan waktu yang relatif cepat. Hal ini sangat bermanfaat karena tidak semua barang dapat diangkut menggunakan armada darat ataupun laut, mengingat kedua moda transportasi tersebut memerlukan waktu yang cukup lama untuk mendistribusikan barang terutama barang-barang yang mudah sekali busuk atau kadaluarsa.

Barang-barang kargo yang diangkut bisa berasal dari barang industri, perdagangan dan sektor lainnya. Peningkatan kargo ini selaras dengan banyaknya angkutan udara yang memfasilitasi kegiatan pengiriman kargo menjadi lebih mudah dan lancar. Pembangunan bandar udara menjadi penting untuk mendukung kelancaran mobilitas arus barang maupun penumpang. Tidak seperti kapal dan kendaraan darat lainnya, pesawat udara lebih efisien dalam hal waktu.

Menurut data statistik global, "*Following somewhat slow growth in the early 2010's, the global volume of air freight increased rapidly in recent years with freight volumes reaching 55.9 million metric tons in 2020*" (Salas, 2022). Dari data di atas dapat dikatakan bahwa setelah pertumbuhan yang lambat pada awal tahun 2010an volume angkutan udara global meningkat pesat dalam beberapa tahun terakhir dengan volume angkutan mencapai 55,9 juta metrik ton pada tahun 2020.

"Bandara baru yang berada di wilayah Kulon Progo yakni Bandar Udara Yogyakarta International Airport atau yang biasa disingkat dengan YIA sesuai

dengan kode three letter code IATA, telah melayani kargo dengan rata-rata perhari adalah 30,32 ton untuk domestik, dan 0,53 ton per hari untuk kargo internasional. Pada tahun 2020, YIA melayani trafik kargo sebesar 6.571.102 kg. Sejak Januari hingga Februari 2021, YIA telah melayani 1.505.477 kg barang kargo". (Desfika, 2021)

Peningkatan volume kargo ini juga harus di barengi dengan kecakapan yang lebih tinggi dan fasilitas-fasilitas penunjang untuk memperlancar arus masuk kargo agar screening barang dapat dilakukan dengan efektif, sehingga tidak ada barang berbahaya yang dapat lolos dari pemeriksaan. "Pengaturan mengenai pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara telah ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2017 dan juga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2019 sebagai bentuk perubahan beberapa pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (Supply Chain) Kargo Dan Pos yang Diangkut Dengan Pesawat Udara". (PM No.59 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas 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, 2019)

Regulated Agent

"*Regulated Agent* adalah badan hukum Indonesia berupa agen kargo, *freight forwarder* atau bidang lainnya yang disertifikasi Direktur Jenderal yang melakukan 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"(Widyastuti, 2021). Dalam hal ini Regulated Agent yang dimaksud adalah PT. Buana Citradjaya Dirgantara.

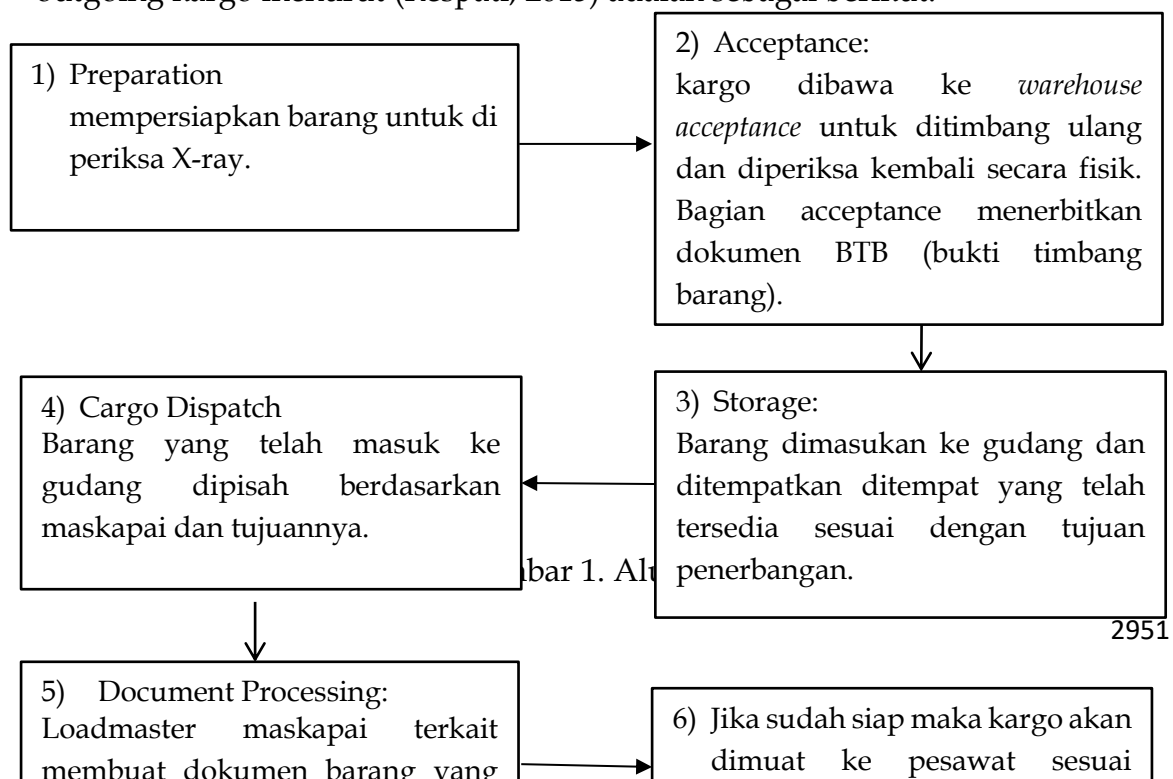
Tujuan dari kajian ini adalah sebagai alat untuk mengetahui apakah regulasi yang dibuat apakah efektif sebagai instrumen pengontrol keamanan dalam proses pengiriman kargo udara dan dilaksanakan dengan baik oleh pelaksana. Serta untuk mengetahui apa saja kendala yang di hadapi petugas pengamanan kargo di lapangan, agar dapat ditemukan solusi untuk membantu menyelesaikan permasalahan yang ada di lapangan yang mengganggu proses pengamanan dan penanganan kargo.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi kargo menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2017 Tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Serta Rantai Pasok, 2017) adalah “setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan”. Proses kegiatan pengamanan kargo memerlukan prosedur pelaksanaan agar kegiatan terlaksana secara runtut serta mudah diawasi, menurut Ardiyos dalam (Irawan & Wijaya, 2018) menerangkan bahwa “Prosedur adalah suatu bagian sistem yang merupakan rangkaian tindakan yang menyangkut beberapa orang dalam satu atau beberapa bagian yang ditetapkan untuk menjamin agar suatu kegiatan usaha atau transaksi dapat terjadi secara berulang kali dan dilaksanakan secara seragam”. Kegiatan pengiriman barang, ekspor, impor/ ataupun ekspedisi dalam negeri membutuhkan alur kegiatan yang jelas, prosedur dan peraturan-peraturan yang berguna untuk melindungi kegiatan, barang dan pihak-pihak terkait dengan mempertegas dan memperjelas keewajiban dan hak dari masing-masing pihak yang terkait dalam melakukan kegiatan tersebut. Pelaksanaan kegiatan ekspedisi dilakukan secara sistematis agar kegiatan dapat berjalan dengan teratur dan aman serta tidak kacau. Pengiriman barang melalui jalur udara memiliki beberapa syarat, tidak semua barang dapat diangkut menggunakan angkutan udara (pesawat) hal ini untuk menghindari hal-hal yang dapat merugikan atau membahayakan nyawa, materi dan lain lain.

Alur Outgoing Kargo

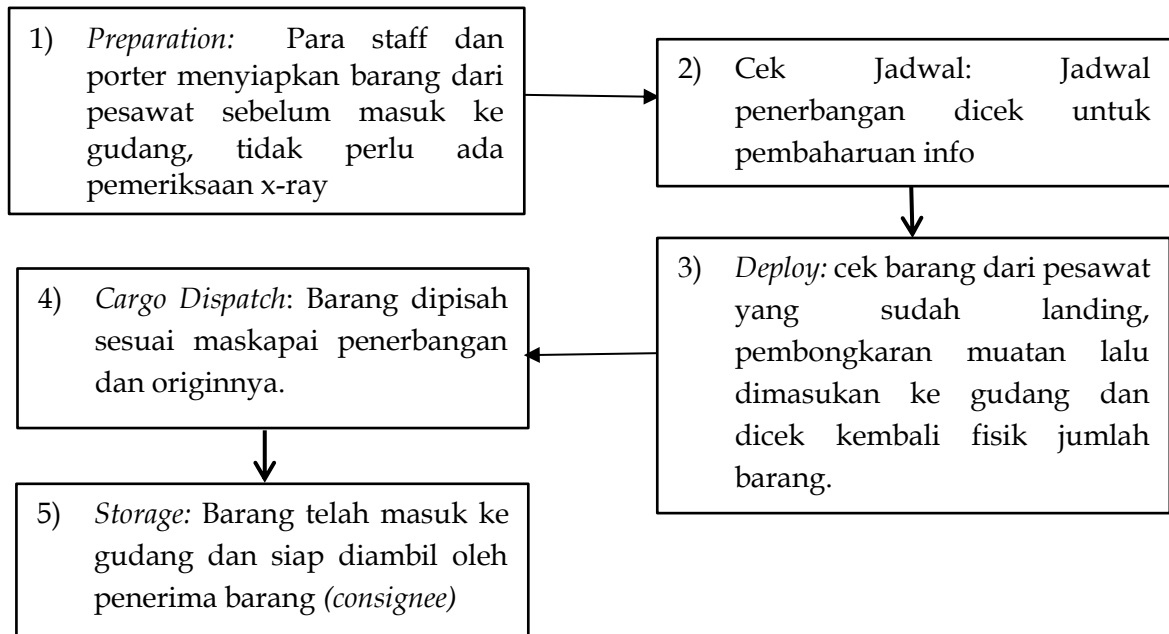
“Outgoing merupakan sebuah kegiatan dimana barang diterima dari agen/shipper dan kemudian untuk di proses menuju muat ke pesawat”. Alur outgoing kargo menurut (Respati, 2015) adalah sebagai berikut:



Sumber : (Respati, 2015)

Alur Incoming Cargo

“Incoming adalah kegiatan sebaliknya dari outgoing yaitu kegiatan dimana barang dibongkar di pesawat terbang, kemudian disimpan di gudang untuk menunggu diambil penerimanya/*consignee*”. proses dalam incoming (Respati, 2015) adalah sebagai berikut:



Gambar 2. Alur Incoming Cargo

Sumber : (Respati, 2015)

Menurut kajian (Anggraeni, 2014), “ICAO menerapkan beberapa aturan untuk menjaga keamana serta keselamatan sebuah penerbangan juga bandar udara sipil dari tindakan melawan hukum. Pada pembentukan dari ICAO tersebut pada tahun 1994 di Chicago lahir beberapa lampiran Annex dari Annex 1 hingga Annex 18. Dimana kemanan sendiri diatur dalam Annex 17 dan Annex 18. Annex 17 mengatur tentang tata cara pengamanan penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Dan Annex 18 mengatur tentang pengangkutan badan dan/atau barang berbahaya yang diangkut menggunakan pesawat udara sipil”.

Bunyi standar ICAO Annex 17 standard 4.6.7 yaitu :

“Each Contracting State shall ensure that cargo and mail that has been confirmed and accounted for shall then be issued with a security status which shall accompany, either in

an electronic format or in writing, the cargo and mail throughout the secure supply chain."

"Setiap Negara Peserta harus menjamin bahwa kargo dan surat yang telah dikonfirmasi dan terhitung kemudian harus dikeluarkan dengan status keamanan yang memadai, baik dalam format elektronik atau tertulis, kargo dan pos diseluruh rantai pasok harus aman". (International Civil Aviation Organization, 2002) dalam (Anggraeni, 2014)

Secara umum Langkah-langkah keamanan dalam proses penerimaan kargo dan pos telah diatur sebagaimana dimaksud dalam (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2017 Tentang Pengamanan Kargo Dan Pos Serta Rantai Pasok, 2017) dalam pasal 13 dan 14 harus melakukan:

- 1) Pemeriksaan dokumen
- 2) Pemeriksaan visual kemasan kargo
- 3) Penimbangan berat kargo dan pos
- 4) Pemeriksaan manual

METODOLOGI

Penelitian ini dilakukan di PT. Buana Citradjaya Dirgantara yaitu perusahaan pada bidang jasa layanan pengamanan kargo cabang Bandar Udara Yogyakarta International Airport (YIA).

Pengumpulan data dapat dilakukan dengan observasi (pengamatan), interview (wawancara), dokumentasi, dan gabungan keempatnya. (Sugiyono, 2019) Pengumpulan data dalam penulisan ini menggunakan teknik sebagai berikut:

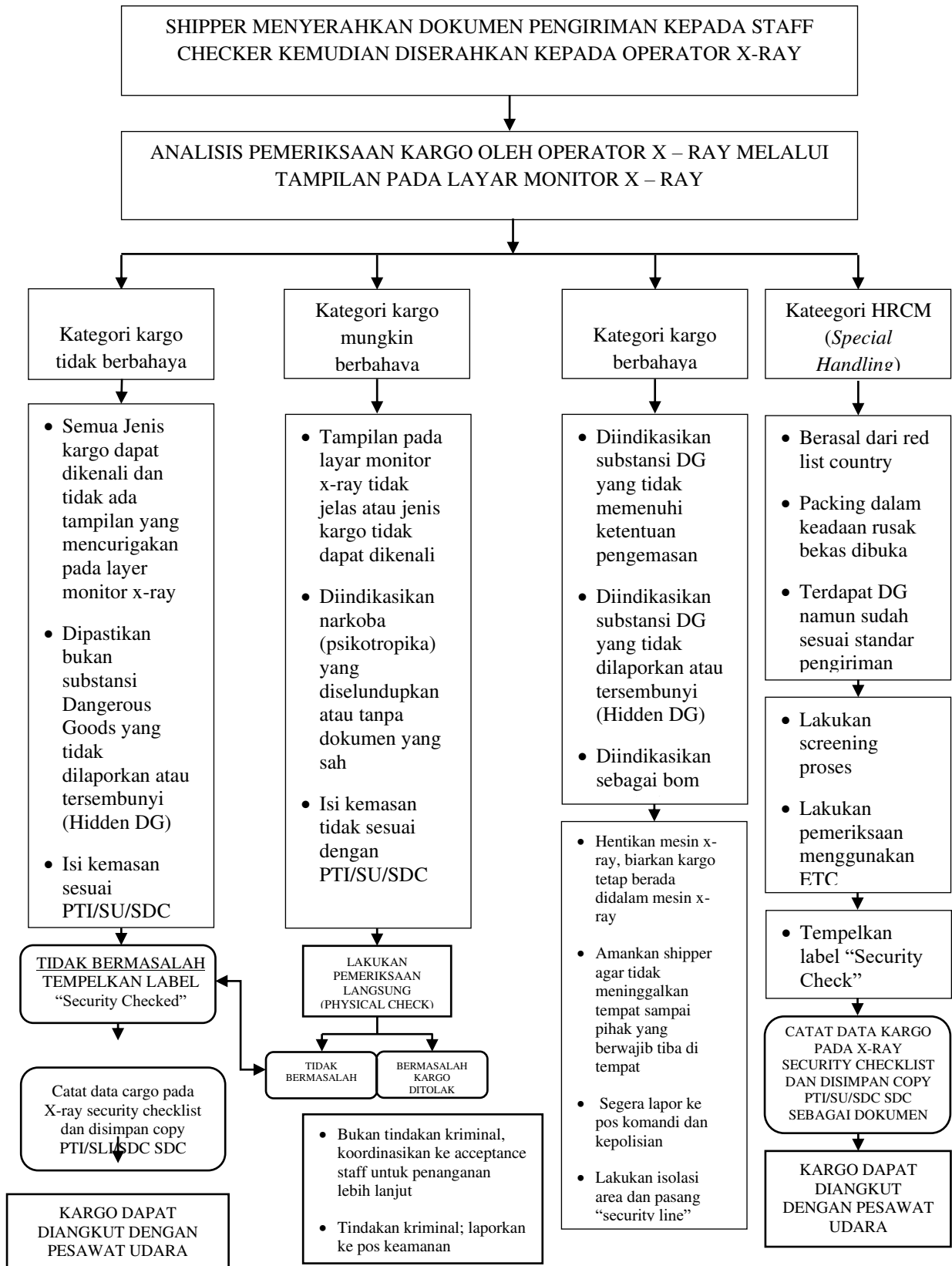
- a. Wawancara dengan para personil yang terlibat dalam kegiatan pengamanan kargo,
- b. Observasi mengamati fenomena yang muncul dalam berbagai aktivitas perkargoan dengan tujuan untuk mendeskripsikan dan mencatat fenomena yang terjadi dalam kegiatan sehari-hari di tempat penelitian, dan
- c. Dokumentasi, yakni mempelajari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

Teknik analisis data dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif. Analisis data bertujuan untuk membuat data yang terkumpul lebih sederhana untuk diolah dan dianalisa. Menurut (Sugiyono, 2019) "penelitian kualitatif merupakan data yang diperoleh dari berbagai sumber dengan menggunakan

teknik pengumpulan data yang bermacam-macam (triangulasi), dan dilakukan secara terus menerus sampai datanya jenuh”.

HASIL PENELITIAN

Dari data yang diperoleh dalam penelitian, kegiatan pengamanan kargo telah dilakukan sesuai dengan peraturan-peraturan yang ada yakni PM 53 Tahun 2017 dan SOP perusahaan sebagai berikut:



Gambar 3. Alur Pemeriksaan Kargo dan Pos

Sumber: SOP Pemeriksaan Kargo dan Pos di PT. Buana Citradjaya Dirgantara

Gambar diatas adalah penjelasan sistematis untuk alur pemeriksaan kategori barang tidak berbahaya, barang mungkin berbahaya, barang berbahaya dan barangyang membutuhkan penanganan khusus.

Hasil Observasi

Tabel 1. Hasil Observasi Lapangan

No	Aspek yang Diamati	Pelaksanaan	
		Terlaksana	Tidak Terlaksana
1.	Petugas memeriksa dokumen kelengkapan barang sebelum melakukan pemeriksaan lanjutan.	√	
2.	Pemeriksaan dilanjutkan dengan melakukan pemeriksaan kemasan untuk memastikan tidak ada kebocoran dan lain-lain	√	
3.	Pemeriksaan dokumen telah dilakukan maka proses dilanjutkan dengan pemeriksaan fisik secara visual untuk memeriksa isi konten	√	
4.	Petugas melanjutkan pemeriksaan dengan menggunakan mesin x-ray jenis <i>single view</i> atau <i>multi view</i>	√	
5.	Pemeriksaan manual dilakukan dengan menggunakan pendeteksi bahan peledak apabila pemeriksaan sebelumnya menggunakan x-ray terindikasi barang berbahaya atau <i>Dangerous Good</i> yang disusupkan dalam koli barang <i>general cargo</i> .	√	
6.	Apabila ditemukan barang <i>prohibited</i> maka petugas akan bertanya kepada agen isi dari barang tersebut dan meminta agen untuk membongkar isi	√	

No	Aspek yang Diamati	Pelaksanaan	
		Terlaksana	Tidak Terlaksana
	barang tersebut untuk memastikan isi barang.		
7.	Temuan barang berbahaya atau terlarang akan diamankan atau dikembalikan kepada agen dan diterbitkan formulir barang dicurigai (<i>suspected item form</i>) sebagai bukti temuan.	√	
8.	Setiap orang yang bekerja di <i>Regulated Agent</i> yang akan masuk ke daerah area terbatas wajib melalui pemeriksaan keamanan menggunakan <i>Walk Through Metal Detector (WTMD)</i> , <i>Hand Held Metal Detector</i> serta mengeluarkan benda-benda bawaan yang dapat menimbulkan alarm.	√	
9.	Pemberian label " <i>security checked</i> " untuk tiap barang yang telah melalui pemeriksaan dan dinyatakan aman.	√	
10.	Pemberian marking pada barang-barang tertentu yang diperlukan	√	
.	<i>Regulated Agent</i> memiliki fasilitas-fasilitas pemeriksaan seperti:	√	
11.	a. Dua jenis mesin x-ray dengan jenis <i>single</i> dan <i>multi view</i>		
	b. 1 (satu) unit pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Detector</i>)	√	
	c. 1 (satu) unit detektor logam genggam (<i>Hand Held Metal Detector</i>)	√	
	d. 1 (satu) set peralatan <i>Combine Test Piece (CTP)</i> untuk pengujian mesin x-ray	√	
	e. 1 (satu) unit kaca detector <i>mirror object test piece (OTP)</i> untuk pengujian gawang detektor logam		√
	f. Fasilitas pengamanan barang berbahaya.	√	

Sumber: Hasil observasi

Berdasarkan tabel hasil observasi diatas terdapat 11 prosedur dan persyaratan teknis yang sudah terlaksana yakni:

- 1) Petugas telah melakukan pemeriksaan dokumen barang untuk melakukan kesesuaian barang dengan dokumennya
- 2) Petugas melakukan pemeriksaan kemasan untuk mengecek kelaikan kemasan barang serta mengecek kebocoran.
- 3) Petugas mengecek kesesuaian isi barang dengan yang tercantum dalam dokumen.
- 4) Petugas melakukan pemeriksaan barang dengan menggunakan mesin x-ray jenis single view atau multi view.
- 5) Petugas telah melakukan pemeriksaan sekunder atau lanjutan menggunakan pendeteksi bahan peledak jika setelah melakukan pemeriksaan menggunakan x-ray diindikasikan barang mencurigakan, dangerous goods yang tidak tercantum dalam dokumen dll.
- 6) Petugas tidak memproses pemeriksaan barang yang tidak dapat diangkut menggunakan pesawat, dan akan dikembalikan kepada agen. Dalam hal barang indikasi *dangerous goods* yang tidak tercantum dalam dokumen maka petugas akan memproses barang sampai agen melengkapi dokumen yang diperlukan, jika tidak sanggup melengkapi dokumen yang diperlukan maka barang akan dikembalikan kepada agen.
- 7) Dalam hal temuan barang-barang terlarang, petugas akan menerbitkan suspected item form.
- 8) Petugas akan memeriksa setiap personil yang bekerja di *Regulated Agent* yang akan masuk ke daerah area terbatas wajib menggunakan *Walk Through Metal Detector (WTMD)*, *Hand Held Metal Detector* serta mengeluarkan benda-benda bawaan yang dapat menimbulkan alarm.
- 9) Petugas akan menempelkan label security checked pada barang yang telah melalui proses pemeriksaan dan telah dinyatakan aman.
- 10) Petugas memberikan tanda marking pada barang kargo yang memang perlu diberi marking seperti tanda fragile dan lain-lain.
- 11) Perusahaan memiliki fasilitas yang berfungsi normal yang dibutuhkan dalam melakukan pemeriksaan yakni dua mesin x-ray dengan jenis single view dan multi view.
- 12) Memiliki 1 unit pendeteksi bahan peledak.

PT. BUANA CITIRADAYA BERKANTARA		Citilink	
REJECTED ITEM REPORTING FORM			
LOCATION : PT. BUANA CITIRADAYA BERKANTARA - VIA	SHIPPER NAME : JOVIAL / MAR	INCIDENT DATE : 05 OKTOBER 2021	INCIDENT TIME : 03.26 WIB
SHIPPER ADDRESS : YOGYAKARTA	SMU NUMBER : 888-48879234	AIRLINES : CITILINK	DESTINATIONS : BPN
INSPECTION RESULT :			
DG CLASSIFICATION : UN3090 CLASS 3	ISIAKTUAL : INDIKASI PARFUM SPRAY AEROSOLS	X-RAY OPERATOR : WIRI ALFIANTORO	PETUGAS DG : ANTON
PTI / DESCRIPTIONS : GARMENT CITAKAN ELEKTRONIK SPARE PARTS	REMARKS : BARANG DIKEMBALIKAN KE PENGIRIM		ACTION TAKEN : REJECTED/VOID

Gambar 4. Form Temuan Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*)
 Sumber: Dokumentasi peneliti

Barang-barang berbahaya yang ditemukan akan diinspeksi oleh petugas DG dan akan diterbitkan berita acara serta form laporan temuan barang setiap bulannya. Barang-barang *Dangerous Goods* yang tidak memenuhi standar pengiriman baik dari kemasan yang tidak sesuai regulasi atau dari kelengkapan dokumen yang kurang maka tidak dapat dikirim menggunakan pesawat. Petugas Regulated Agent akan mengembalikan barang kepada agent.

PEMBAHASAN

Regulated Agent adalah sebuah badan usaha yang diberi izin oleh Direktur Jenderal untuk melakukan kegiatan pengamanan kargo dan pos di bandara. Dalam izin usahanya *Regulated Agent* harus memenuhi beberapa persyaratan anatar lain izin uaha, luas lahan sekuang-kurangnya 500m², personil, serta program keamanan kargo dan pos dan SOP.

Hasil observasi menunjukkan secara umum bahwa persyaratan serta prosedur pengaman kargo telah terlaksana dengan baik, akan tetapi ada beberapa kendala yang dihadapi oleh *Regulated Agent* yaitu tidak adanya alat tes gawang detektor (*Walk Through Metal Detector*) dan pendeteksi metal (*Hand Held Metal Detector*), serta kendala yang lain bahwa agen / pengirim kargo kadang telat mengirimkan barang menuju RA (*Regulated Agent*)

Implementasi Peraturan Menteri perhubungan NO PM 53 Tahun 2017 secara umum telah terlaksana dengan baik oleh pihak *Regulated Agent*, mulai dari pemeriksaan dokumen saat penerimaan kargo dari agen, penimbangan barang, pengelompokkan barang-barang sesuai dengan airwaibill yang sama, pemeriksaan utama, pemeriksian lanjutan secara manual, pemberian label *security checked* pada barang yang telah dinyatakan aman, serta penolakan

pemeriksaan untuk barang-barang berbahaya, prasarana berupa angkutan (truk) yang dilengkapi dengan GPS untuk tujuan keamanan, serta segel pintu belakang truk dengan kunci segel plastik solid (*seal*).

Kendala yang dihadapi *Regulated Agent* adalah tidak memiliki fasilitas 1 set *Object Test Piece* (OTP) untuk pengujian gawang detektor dan Hand Held Metal Detector. Kendala lainnya adalah terlambatnya pengiriman barang menuju *Regulated Agent* oleh pengirim barang / agen sehingga mempengaruhi waktu pemeriksaan yang akan dilakukan oleh RA, hal ini dikarenakan RA hanya diberi waktu oleh maskapai selama 2 jam untuk melakukan pemeriksaan barang untuk selanjutnya diserahkan kepada maskapai yang bersangkutan.

Solusi yang dilakukan oleh RA untuk mengatasi kendala berupa tidak memiliki OTP (*Object Test Piece*) adalah dengan memanggil teknisi dari luar yang memiliki alat OTP (*Object Test Piece*) untuk melakukan pengujian keefektifan gawang detektor. Pengiriman barang yang terlalu terlambat menuju RA maka barang akan dikembalikan agar selanjutnya untuk diganti airwabil dengan jadwal penerbangan selanjutnya yang tersedia.

KESIMPULAN

Regulated Agent sebagai tangan panjang maskapai, yang mana tugasnya membantu maskapai dalam melaksanakan pemeriksaan barang-barang yang akan diangkut sesuai dengan kontrak yang telah disepakati. *Regulated Agent* dibentuk untuk tujuan efisiensi penerbangan khususnya dalam hal pemeriksaan kargo, karena tidak mungkin pihak maskapai memeriksa setiap barang yang akan terbang menggunakan pesawat. Oleh karena itu dapat ditarik kesimpulan bahwa keberadaan RA diperlukan untuk tujuan keamanan pengiriman kargo.

Hasil wawancara mengatakan bahwa tidak ada kendala teknis dari dalam *Regulated Agent*, akan tetapi kendala utama adalah dari pihak luar yakni dari pengirim atau agen ketika mengantarkan barang, oleh karena itu akan lebih baik jika pengirim dapat mengirimkan barangnya ke Agen/EMPU lebih awal, agar agen dapat mengirimkan barang ke RA dengan tepat waktu.

SARAN

Regulated Agent belum memiliki Object Test Piece atau alat untuk pengujian *Walk Through Metal Detector* (WTMD). WTMD digunakan untuk pemeriksaan personil/karyawan yang bekerja di dalam *Reguated Agent* sebelum masuk daerah aman. Walaupun tidak berpengaruh secara langsung terhadap proses pemeriksaan kargo, akan lebih baik jika memiliki peralatan yang lengkap.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Bapak Deni Supriyadi selaku Manager Quality Control di PT. Buana Citradjaya Dirgantara sebagai Regulated Agent di Bandar Udara Yogyakarta International Airport.

PENELITIAN LANJUTAN

Peraturan yang digunakan untuk meregulasi kargo akan selalu ada perubahan mengikuti perkembangan yang ada di lapangan, tapi akan selalu ada ketidaksesuaian fakta di lapangan dengan peraturan yang digunakan sebagai pedoman pelaksanaan, oleh karena itu peneliti selanjutnya dapat menggunakan tema\judul penelitian yang sama dengan pembahasan yang lebih baik dan tentu dengan peraturan yang paling baru.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, Y. D. (2014). EFEKTIVITAS KEBIJAKAN REGULATED AGENT BERDASARKAN PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR KP. 152 TAHUN 2012 TENTANG PENGAMANAN KARGO DAN POS MENURUT STANDART INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO) [Universitas Brawijaya]. In *neliti.com*. <https://www.neliti.com/publications/35199/efektivitas-kebijakan-regulated-agent-berdasarkan-peraturan-direktur-jenderal-pe>
- Desfika, T. S. (2021). *Bandara YIA Kulonprogo Didarati Pesawat Terbesar Kedua di Dunia*. Investor.Id. <https://investor.id/business/240482/bandara-yia-kulonprogo-didarati-pesawat-terbesar-kedua-di-dunia>
- Irawan, R., & Wijaya, D. (2018). Prosedur Administrasi Penjualan Pada Usaha Jaya Teknika Jakarta Barat. *Jurnal Perspektif*, 16(1), 26–30. <https://doi.org/https://doi.org/10.31294/jp.v16i1.2495>
- PM No.59 Tahun 2019 tentang Perubahan atas 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, (2019). <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/149239/permenhub-no-59-tahun-2019>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2017 Tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok, 1 (2017).
- Permatasari, Distya Ratih. D N Riza. M R Agustiono. 2019. Analisis Dampak Tidak Adanya Regulated Agent Terhadap Kelancaran Operasional di Terminal Kargo dan Pos Bandar Udara. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP)*.
- Respati, H. A. (2015). Tinjauan Tentang Penanganan Cargo Oleh Porter Bagian Domestik Di PT. M. *Jurnal Industri Elektro Dan Penerbangan*, 5(3), 9–14. <https://jurnal.unnur.ac.id/index.php/indept/article/view/209>
- Salas, E. B. (2022). *Worldwide revenue of cargo airlines from 2004 to 2021*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/564658/worldwide-revenue-of-air-cargo-traffic/>
- Sugiyono, P. . (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, R&D dan Pendidikan*. Alfabeta.

Widyastuti, D. D. (2021). PERAN AGEN TEREGULASI (REGULATED AGENT) DALAM Mendukung KEAMANAN KARGO UDARA. *Jurnal Mitra Manajemen*, 12(2), 61-70.
<https://journal.universitassuryadarma.ac.id/index.php/jmm/article/view/748>