

YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM (YLPI) DAERAH RIAU

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK

**PERAN AVIATION SECURITY DALAM PENCEGAHAN KEJAHATAN DI BANDAR UDARA
(STUDI PADA AVSEC BANDAR UDARA SULTAN SYARIF KASIM II PEKANBARU)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu
Bidang Ilmu Sosial Program Studi Kriminologi
Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau



ARIE PERDANA

NPM : 177510175

**PROGRAM STUDI KRIMINOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2021

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN TIM PENGUJI SKRIPSI

Nama : Arie Perdana
Npm : 177510175
Jurusan : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Penelitian : Peran *Aviation Security* Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru)


Format sistematika dan pembahasan masing-masing materi usulan penelitian ini telah dipelajari dan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan normatif dan kriteria metode ilmiah, oleh karena itu dinilai layak serta dapat disetujui untuk memperoleh gelar sarjana.

Pekanbaru, 7 April 2021

Turut Menyetujui


Program Studi Kriminologi

Ketua



Fakhri Usmita, S.Sos.,M.Krim

Pembimbing



Riky Novarizal, S.Sos.,M.Krim

PERSETUJUAN TIM PENGUJI

Nama : Arie Perdana
Npm : 177510175
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Starata Satu (S1)
Judul Skripsi : peran *aviation security* dalam pencegahan kejahatan di bandar udara (studi pada avsec bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru).

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan – ketentuan metode penelitian ilmiah, oleh karena itu tim penguji ujian komprehensif Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana.

Pekanbaru, 25 Mei 2021

Ketua



Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim

Sekretaris



Fakhri Usmita, S.Sos., M. Krim

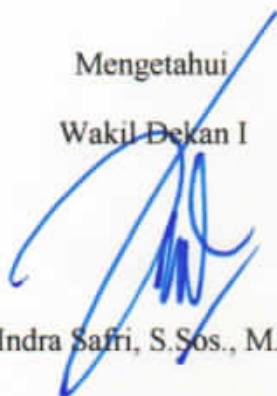
Anggota



Dr. Kasmanto Rinaldi, SH., M. Si

Mengetahui

Wakil Dekan I



Indra Safri, S.Sos., M.Si

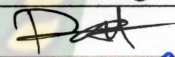
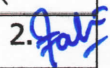

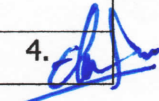
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

=====

BERITA ACARA UJIAN KONPREHENSIF SKRIPSI

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Nomor: 672 /UIR-FS/KPTS/2021 tanggal 28 April 2021 maka dihadapan Tim Penguji pada ini, Kamis tanggal 29 April 2021 jam 09.00 – 10.00 Wib, bertempat di ruang sidang Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Pekanbaru telah dilaksanakan ujian konprehensif skripsi atas mahasiswa:

N a m a : Arie Perdana
NPM : 177510175
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi : **Peran Aviation Security Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru).**
Nilai Ujian : Angka : " 86.7 " ; Huruf : " A "
Keputusan Hasil Ujian : Lulus / Tidak Lulus / Ditunda
Tim Penguji :

No	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim.	Ketua	1. 
2.	Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim.	Sekretaris	2. 
3.	Dr. Kasmanto Rinaldi . SH.,M.Si	Anggota	3. 
4.	M. Zulherawan. M.Si	Notulen	4. 

Pekanbaru, 29 April 2021
An. Dekan

Indra Safri, S.Sos, M.Si
Wakil Dekan I Bid. Akademik

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 672 /UIR-FS/KPTS/2021
TENTANG TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Menimbang : 1. Bahwa untuk mengevaluasi tingkat kebenaran penerapan kaidah dan metode penelitian ilmiah dalam naskah Skripsi Mahasiswa maka dipandang perlu untuk diuji dalam forum ujian komprehensif.
2. Bahwa Tim Penguji dimaksud perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor: 20 Tahun 2003 Tentang Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor: 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi;
3. SK. Mendiknas RI Nomor 045/U/2002 tentang Kurikulum Inti Pendidikan Tinggi;
4. SK Rektor UIR Nomor: 344/UIR/KPTS/2015 tentang Kurikulum Fisipol UIR;
5. SK Rektor UIR Nomor: 391/UIR/KPTS/2020, tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan Fakultas dan Direktur Pascasarjana UIR masa bakti 2020-2024.

Memperhatikan : Rekomendasi Ketua Jurusan/Ketua Program Studi dan Wakil Dekan Bidang Akademik (WD.I) tentang Usulan Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : 1. Dosen Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa atas nama yang tersebut dibawah ini :

Nama : Arie Perdana
N P M : 177510175
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi : **Peran Aviation Security Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru).**

Struktur Tim :

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim | Sebagai Ketua merangkap Penguji |
| 2. Fakhri Usmita, S.Sos., M | Sebagai Sekretaris merangkap Penguji |
| 3. Dr. Kasmanto Rinaldi . SH.,M.Si | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 4. M. Zulherawan . M.Sc | Sebagai Notulen |
2. Tim Penguji melaksanakan tugas dan mengisi serta menandatangani berkas ujian sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan Fakultas.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 29 April 2021
Dekan,

Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si.
NPK 0802102337

Tembusan Disampaikan Kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR
2. Yth. Sdr. Ka. Biro Keuangan UIR
3. Yth. Ketua Prodi Kriminologi
4. A r s i p (sk.penguji.kri.baru)

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Arie Perdana
NPM : 177510175
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Kriminologi
Judul Skripsi : Peran Aviation Security Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru)

Naskah skripsi ini telah diberlakukan perbaikan dan penyempurnaan oleh mahasiswa yang bersangkutan sesuai dengan koreksi dan masukan dari tim penguji dan dinilai telah memenuhi persyaratan administratif dan akademis, oleh karena itu dapat di sahkan sebagai suatu karya ilmiah

Pekanbaru, 7 Juni 2021

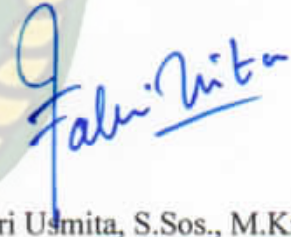
An. Tim Penguji

Ketua

Sekretaris



Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim



Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim

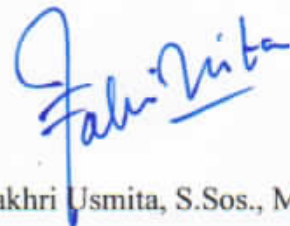
Turut Menyetujui

Wakil Dekan I

Ketua Program Studi Kriminologi



Indra Safri, S.Sos., M.Si



Fakhri Usmita, S.Sos., M.krim

KATA PENGANTAR

Penulisan dari karya ilmiah ini dimaksud tidak lain adalah untuk memenuhi salah satu penyusunan skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Pekanbaru, adapun dengan mengangkat penelitian yang berjudul **“Peran Aviation Security Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru)”**.

Adapun dalam proses penyelesaian usulan penelitian yang penulis lakukan telah banyak memperoleh bimbingan, motivasi, semangat, dan serta pengarahan yang penulis dapat dari berbagai pihak, maka dari itu penulis ingin menyampaikan dan mengungkapkan rasa syukur serta terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. Syafrinaldi, SH., MCL, Sebagai rektor Universitas Islam Riau yang memberikan kesempatan kepada penulis dalam menimba ilmu di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
2. Dr. Syahrul Akmal Latief, M.Si sebagai Dekan dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
3. Bapak Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim sebagai ketua program studi dari ilmu kriminologi yang sudah memberikan kesempatan kepada diri penulis dalam belajar dan menimba ilmu di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
4. Bapak Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim yang berperan sebagai pembimbing dan salah satu Pelatih Sepakbola PS.UIR yang bersedia dan berkenan meluangkan waktu yang dimilikinya untuk melakukan dan

memberikan bimbingan, arahan kepada diri penulis selama dalam waktu menyelesaikan usulan penelitian ini.

5. Teruntuk seluruh dosen dan kepegawaian Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau, terkhusus pada program studi ilmu kriminologi yang telah memberikan ilmu dan membimbing penulis selama duduk dibangku perkuliahan.
6. Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada pihak PT. Angkasa Pura II kantor cabang bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru & pihak Assistant Manager Avsec bandar udara Sultan Syarif Kassim II yang telah mengizinkan penulis melakukan penelitian di kawasan bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru.
7. Karya ilmiah ini juga tidak lupa penulis persembahkan untuk kedua Orang tua, yang telah memberi dorongan semangat, kasih sayang, menghidupi penulis, dan selalu bekerja keras. Tidak lupa pula rasa terima kasih dan syukur penulis tuangkan dalam skripsi ini teruntuk mamaku Deni Maria Yulia yang selalu mendoakan dan menyemangati serta bapakku Syafruddin yang bertanggung jawab dan bekerja keras untuk keluarga, dan adikku Dheisyah Almira Ramadhani.
8. Teruntuk kakek Edward Agus dan tante Reni Gustina, ST yang selalu mendukung penulis selama masa-masa kuliah baik secara finansial, motivasi, dan dorongan lainnya.

9. Ir. H. Firdaus Agus, MP selaku Kakek dan dosen dari Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang selalu memberi masukan dan support selama duduk dibangku perkuliahan.
10. Teruntuk sahabatku Ivan Fadhilah, Ivan Nodi Pratama, Raditya Prawiratama, Teguh Visa Fano yang memberi dorongan dan masukan selama penulisan karya ilmiah ini.
11. Untuk semua teman-teman seperjuangan kriminologi yang tidak dapat disebutkan satu persatu terimakasih atas semua warna dalam kehidupan serta pengalaman yang penulis rasakan selama duduk dibangku perkuliahan.
12. Terimakasih juga kepada seluruh rekan-rekan tim sepakbola PS. Universitas Islam Riau yang telah menerima dan mengizinkan saya bergabung menjadi bagian dari tim serta mendapatkan pengalaman dan memberi motivasi, saran selama penulis duduk dibangku perkuliahan dan menulis penelitian ini hingga selesai.
13. Ucapan terimakasih juga disampaikan kepada Anis fotocopy yang menjadi langganan dan suport selama masa kuliah penulis.

Pada akhirnya penulis berharap mendapat ilmu yang bermanfaat Selama duduk dibangku perkuliahan dan ridho dari Allah SWT, serta rasa syukur dapat menyelesaikan penulisan karya ilmiah ini semoga bermanfaat bagi diri penulis maupun bagi pembaca.

Pekanbaru, 15 April 2021

Arie Perdana



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR ISI

	Halaman
PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING	i
PERSETUJUAN TIM PENGUJI	ii
BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF	iii
PENGESAHAN SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH	xiv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	15
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	15
1.3.1 Tujuan Penelitian	15
1.3.2 Kegunaan Penelitian	15
BAB II STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PEMIKIRAN	18
2.1 Sudi Kepustakaan	18
2.1.1 Peran	18
2.1.2 Kejahatan	19
2.1.3 Pencegahan	21
2.1.4 Bandar Udara	22
2.1.5 <i>Aviation Security</i>	27
2.2 Kajian Penelitian Terdahulu	28

2.3 Landasan Teori	31
2.3.1 Teori Pencegahan Kejahatan (<i>Crime Prevention</i>)	31
2.4 Kerangka Pemikiran	34
2.5 Konsep Operasional	35
BAB III METODE PENELITIAN	36
3.1 Tipe Penelitian	36
3.2 Metode Penelitian	36
3.3 Lokasi Penelitian	37
3.4 Subyek Penelitian	38
3.5 Jenis dan Sumber Data	39
3.5.1 Data Primer	39
3.5.2 Data Sekunder	39
3.6 Teknik Pengumpulan Data	40
3.6.1 Observasi	40
3.6.2 Wawancara	40
3.6.3 Dokumentasi	40
3.7 Teknik Analisa Data	40
3.8 Jadwal dan Waktu Penelitian	41
BAB IV Deskripsi Lokasi Penelitian	42
4.1 Sejarah Singkat Berdiri Perusahaan	42
4.2 Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru	43
4.4 Informasi Yang Relevan Dengan Judul Penelitian	47
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	53
5.1 Persiapan dan Pelaksanaan Penelitian	53
5.1.1 Persiapan Penelitian	53
5.2 Pelaksanaan Penelitian	54
5.3 Identitas Narasumber	55

5.4 Data Hasil Wawancara	56
5.5 Pembahasan	65
BAB VI PENUTUP	65
6.1 Kesimpulan	65
6.2 Penutup	66
DAFTAR KEPUSTAKAAN	67
LAMPIRAN	71



Dokumen ini adalah Arsip Miik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR TABEL

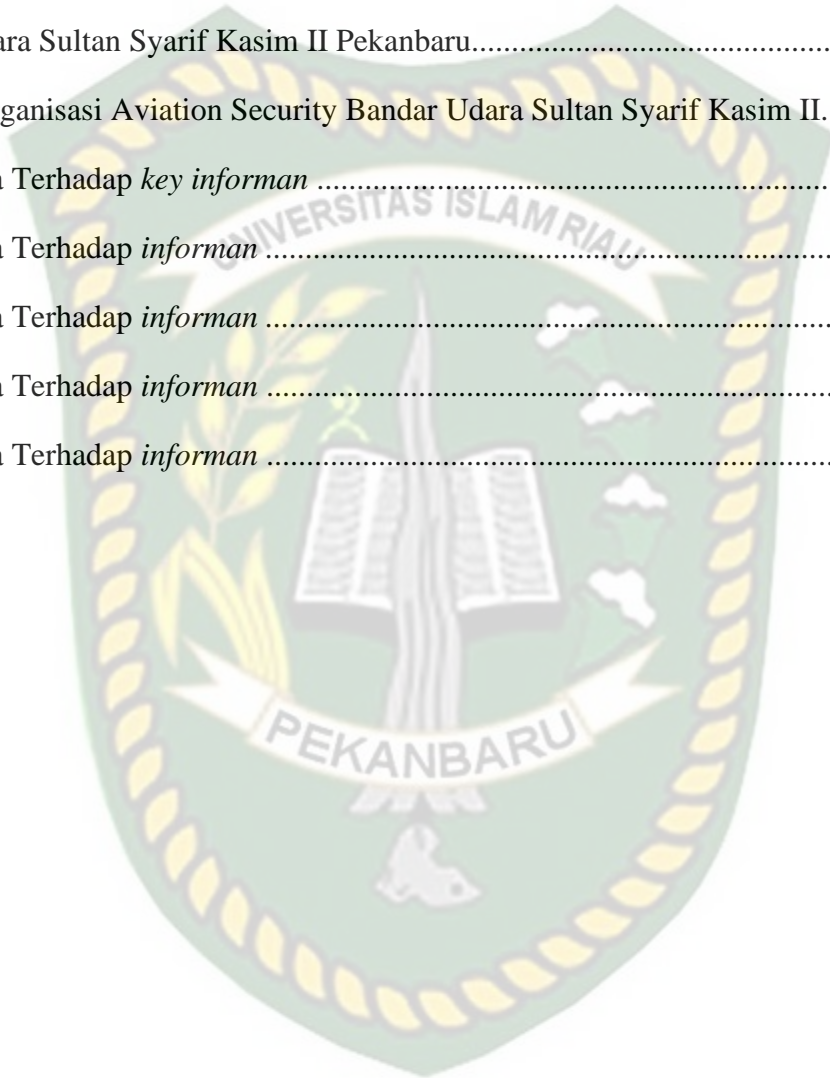
Tabel

1.1 Jumlah Penumpang Yang Diangkut Maskapai Nasional	3
1.2 Bandar Udara Yang Dikelola Oleh PT. Angkasa Pura I	5
1.3 Bandar Udara Yang Dikelola Oleh PT. Angkasa Pura II	6
1.4 Jenis Kejahatan Yang Terjadi Di Bandar Udara	11
1.5 Kejahatan Yang Terjadi di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Tahun 2020.....	12
2.2 Kajian Penelitian Terdahulu	28
3.1 Narasumber Dalam Penelitian	37
4.1 Regulasi <i>Aviation Security</i>	47
5.1 Pelaksanaan Wawancara Terhadap Narasumber.....	55
5.2 Identitas Narasumber.....	56

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR

2.1 Kerangka pemikiran peran <i>Aviation Security</i> Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kassim II).....	33
4.1 Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru.....	44
4.2 Struktur Organisasi <i>Aviation Security</i> Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II.....	46
5.1 Wawancara Terhadap <i>key informan</i>	58
5.2 Wawancara Terhadap <i>informan</i>	60
5.3 Wawancara Terhadap <i>informan</i>	61
5.4 Wawancara Terhadap <i>informan</i>	63
5.5 Wawancara Terhadap <i>informan</i>	64



SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian Komprehensif yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Arie Perdana

NPM : 177510175

Jurusan : Kriminologi

Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)

Judul UP : Peran Aviaton Security Dalam Pencegahan Kejahatan di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru)

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian konprehensif ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat dengan ini saya menyatakan :

1. Bahwa naskah UP Ini adalah benar hasil karya saya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dengan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian karya ilmiah.
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administrasi, akademik, dan keuangan yang melekat benar-benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas dan Universitas.
3. Bahwa apabila ditemukan dan terbukti secara sah bahwa saya dinyatakan melanggar atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut diatas, maka saya menyatakan bersedia menerima sanksi dan konsekuensi pembatalan hasil ujian konprehensif yang telah saya ikuti serta sanksi yang telah sesuai dengan ketentuan Fakultas dan Universitas serta hukum negara republik Indonesia.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa ada tekanan dari pihak mana pun.

Pekanbaru, Juni 2021

Pelaku Pernyataan

Arie Perdana

Peran Aviation Security Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru)

ABSTRAK

Oleh : Arie Perdana

Kriminologi merupakan cabang ilmu yang sangat unik, karena tidak hanya membahas tentang kejahatan yang terjadi akan tetapi juga membahas tentang bagaimana reaksi yang ditimbulkan oleh kejahatan. Pembahasan ilmu kriminologi ini juga berkaitan terhadap pencegahan kejahatan yang terjadi di bandar udara, *Aviation security* adalah gabungan dari sumber daya manusia, prosedur (regulasi), kemudian fasilitas pendukung, dimana ketiga komponen tersebut ditujukan untuk mencegah terjadinya kejahatan di dunia penerbangan. Kejahatan yang terjadi pada dunia penerbangan diantaranya adalah meliputi kejahatan seperti pencurian barang dan bagasi, penyelundupan, penumpang gelap, tindak asusila, sabotase, pemalsuan identitas, tentu saja dengan terjadi kejahatan seperti hal tersebut pihak *aviation security* mengatasinya sesuai dengan cara yang tetap dan tetap berdasarkan standar operasional serta regulasi yang berlaku. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana upaya yang dilakukan pihak *aviation security* dalam pencegahan kejahatan di bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru ?. penelitian ini adalah bersifat kualitatif yang bertujuan menggambarkan seperti apa suatu keadaan pada bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru. Melalui penganalisaan maka diperoleh jawaban dari rumusan masalah dalam penelitian ini, dengan menggunakan teori pendekatan strategi pencegahan kejahatan maka diketahuilah apa saja bentuk upaya-upaya dari *aviation security* dalam pencegahan kejahatan di bandar udara.

Kata Kunci : *Aviation Security*, Bandar Udara, Kejahatan, Pencegahan

The Role Of Aviation Security In Crime Prevention In Airports

(Study Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru Airport)

ABSTRACT

By : Arie Perdana

Criminology is a very unique branch of science, because it not only discusses the crimes that occur but also discusses how the reactions caused by crimes. The discussion of criminology is also related to the prevention of crimes that happen at airports. Aviation security is a combination of human resources, procedures (regulations), then supporting facilities, where the three components are aimed at preventing crime in the world of aviation. Crimes in the world of aviation include crimes such as theft of goods and baggage, smuggling, stowaway, immoral acts, sabotage, falsification of identity, of course, with crimes like this, aviation security handles them in a fixed and standard way operational and applicable regulations. The formulation of the problem in this study is how the efforts made by aviation security in preventing crime at Sultan Syarif Kasim II Airport in Pekanbaru? This research is a qualitative research which aims to describe what a situation is like at Sultan Syarif Kasim II Airport Pekanbaru. By analysis, the answers to the formulation of the problem in this study are obtained, by using the theory of a crime prevention strategy approach, it is necessary to know what forms of aviation security efforts to prevent crime at airports are known.

Key word : Airport, Aviation Security, Crime, Prevention

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Modernisasi merupakan bagian perubahan sosial yang direncanakan dan merupakan proses transformasi dari bentuk atau suatu arah menuju pada perubahan yang meningkat atau lebih baik dalam berbagai macam aspek kehidupan yang berlangsung. Di zaman yang sudah memasuki pada fase zaman modern saat ini pertumbuhan populasi manusia terus meningkat setiap tahunnya yang tersebar diseluruh belahan dunia manapun, begitu pula dengan teknologi dan sarana transportasi yang ada dan tersedia sekarang dimana sarana transportasi yang bermacam-macam mulai dari sarana transportasi darat seperti (kendaraan mobil, sepeda motor, kereta api, dll), sarana transportasi air (kapal), sarana transportasi udara (pesawat terbang) dengan adanya sarana transportasi maka akan memudahkan pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya dengan upaya menghemat waktu dan tenaga.

Menurut Tamin (200 : 1) berkaitan dengan kebutuhan layanan transportasi yang bersifat kualitatif serta memiliki ciri- ciri dan kegunaan yang berbeda beda berdasarkan fungsi, waktu, frekuensi, tujuan dan kargo yang diangkut selama perjalanan.

Sarana transportasi turut andil dan memiliki peran yang penting mendorong pertumbuhan dan peningkatan ekonomi dikarenakan perkembangan

Dari sarana dan prasarana transportasi merupakan komponen atau aspek yang turut andil dalam keberhasilan pembangunan nasional. Khususnya dalam industri dunia penerbangan yang tumbuh dan berkembang dengan pesat di Indonesia dikarenakan negara kesatuan republik Indonesia adalah negara dengan kepulauan terbesar di dunia dengan memiliki lebih dari 17.000 pulau, dan yang merupakan pulau utama Indonesia adalah pulau Sumatera, pulau Jawa, pulau Kalimantan, pulau Sulawesi, dan pulau Papua.

Dikarenakan hal itulah sarana transportasi udara berkembang dengan pesat di negara Indonesia dan masyarakat pun cenderung memilih moda sarana transportasi udara menggunakan pesawat terbang, dikarenakan memiliki beberapa keuntungan di banding menggunakan sarana transportasi darat dan air adalah mendapat keuntungan seperti efisiensi waktu dengan perbandingan jarak tempuh yang sama dibanding sarana transportasi darat dan air, serta kemudahan akses yang didapat dan kenyamanan juga merupakan faktor lain dari banyaknya peminat menggunakan moda sarana transportasi udara (Riauonline.co.id diakses 30 Oktober 2020).

Dengan banyaknya pengguna dan peminat sarana moda transportasi udara merupakan suatu bentuk atau pertanda kemajuan bagi bangsa dan negara, Berikut adalah grafik pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia :

TABEL 1.1 : Jumlah Penumpang Yang Diangkut Maskapai Nasional

AIRLINES	2016			2017			2018		
	DOM	INTL	TOTAL	DOM	INTL	TOTAL	DOM	INTL	TOTAL
GARUDA INDONESIA	19,973,260	4,291,439	24,264,699	19,601,133	4,833,194	24,434,327	19,216,605	4,752,424	23,969,029
INDONESIA AIR ASIA	1,327,913	3,097,6980	4,425,593	1,087,946	3,273,758	4,361,704	1,357,853	3,308,813	4,666,666
LION AIR	30,925,106	1,483,395	32,208,501	33,131,053	2,234,970	35,366,023	33,456,657	2,950,920	36,407,577
SRIWIJAYA AIR	8,403,053	276,832	8,679,885	9,745,162	283,936	10,029,098	9,594,888	498,057	10,092,945
WINGS AIR	4,902,728	-	4,902,728	5,896,727	-	5,896,727	6,447,383	38,839	6,486,222
TRIGANA AIR	499,282	-	499,282	686,641	-	686,641	685,373	-	685,373
CITILINK INDONESIA	11,079,426	-	11,079,426	12,229,188	-	12,229,188	14,858,903	220,299	15,079,202
BATIK AIR	7,479,833	169,924	7,649,757	10,079,902	499,012	10,578,914	11,820,793	817,129	12,637,922

NAM AIR	2,424,335	31,512	2,455,847	2,437,318	25,622	2,462,940	3,130,389	10,945	3,141,334
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	960,274	990,831	1,951,105	1,033,969	1,256,037	2,290,006	830,947	902,141	1,733,088
EXPRESS AIR	462,279	35,633	497,912	461,499	25,522	487,121	388,456	689	389,145
TRANSNUSA AVIATION	67,664	-	67,664	25,126	42,327	67,453	331,781	-	331,781
SUSI AIR	32,659	-	32,659	19,058	45,586	64,644	41,260	-	41,260
KALSTAR AVIATION	846,553	-	846,553	455,942	-	455,942	-	-	-
TOTAL	89,384,365	10,377,246	99,761,611	96,890,664	12,520,064	109,410,728	102,161,288	13,500,256	115,661,544

DOM : Domestik

INTL : Internasional

Sumber : Aannual Report INACA & Statistik Angkutan Udara Kementrian Perhubungan 2020

Meningkatnya grafik pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia dari tahun ke tahun hal ini juga tidak terlepas dari pelayanan jasa yang tersedia di bandar udara.

Bandar udara adalah merupakan kawasan di daratan ataupun di perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat (*Landing*) dan lepas landas (*take-off*), naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Dephub, 2017).

Dikarenakan luasnya negara Indonesia dan merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dalam pengelolaan bandar udara di bagi menjadi dua pengelola yaitu PT. Angkasa Pura I yang bertugas mengelola seluruh bandar udara yang berada di wilayah bagian tengah dan bagian timur negara republik Indonesia sedangkan PT. Angkasa Pura II bertugas mengelola seluruh bandar udara yang berada di dalam kawasan barat negara republik Indonesia.

TABEL 1.2 : Bandar Udara Yang Dikelola Oleh PT. Angkasa Pura I

1.	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	Bali	DPS
2.	Bandar Udara Internasional Juanda	Surabaya	SUB
3.	Bandar Udara Internasional Sultan Hasanudin	Makassar	UPG
4.	Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman	Balikpapan	BPN

5.	Bandar Udara Internasional Frans Kaisepo	Biak	BIK
6.	Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi	Manado	MDC
7.	Bandar Udara Internasional Syamsudin Noor	Banjarmasin	BDJ
8.	Bandar Udara Internasional Ahmad Yani	Semarang	SRG
9.	Bandar Udara Internasional Adisutjipto	Yogyakarta	JOG
10.	Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo	Surakarta	SOC
11.	Bandar Udara Internasional Lombok	Lombok Tengah	LOP
12.	Bandar Udara Internasional Pattimura	Ambon	AMQ
13.	Bandar Udara Internasional El Tari	Kupang	KOE

Sumber: (Modifikasi Penulis 2020)

TABEL 1.3 : Bandar Udara Yang Dikelola Oleh PT. Angkasa Pura II

1.	Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda	BTJ	Aceh
2.	Bandar Udara Internasional Kualanamu	KNO	Medan
3.	Bandar Udara Internasional Minangkabau	PDG	Padang
4.	Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II	PKU	Pekanbaru
5.	Bandar Udara Internasional Sultan Thaha	DJB	Jambi
6.	Bandar Udara Internasional	DTB	Tapanuli

	Sisingamangaraja XII		
7.	Bandar Udara Internasional Raja Haji Fisabilillah	TNJ	Tanjung Pinang
8.	Bandar Udara Internasional Depati Amir	PGK	Bangka Belitung
9.	Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badarudin II	PLM	Palembang
10.	Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta	CGK	Tangerang
11.	Bandar Udara Internasional Halim Perdana Kusuma	HLP	Jakarta
12.	Bandar Udara Internasional Husein Sastra Negara	BDO	Bandung
13.	Bandar Udara Internasional Supadio	PNK	Pontianak
14.	Bandar Udara Internasional Banyuwangi	BWX	Banyuwangi

Sumber: (Modifikasi Penulis 2020)

Besarnya jumlah jasa angkutan penerbangan dari tahun demi tahun tentu memiliki konsekuensi terhadap meningkatnya keamanan dan keselamatan penerbangan, bandar udara merupakan gerbang bagi pergerakan manusia dan barang untuk melakukan perpindahan dari tempat ke tempat yang lainnya serta bandar udara (*Airport*) merupakan objek vital. Yang dikatakan objek vital karena didalamnya terdapat banyak pergerakan atau mobilitas yang dilakukan termasuk kegiatan ekonomi yang turut dalam sumbangsih terhadap sumber pendapatan negara.

Dengan sedemikian pentingnya suatu bandar udara yang termasuk dalam kategori objek vital negara (nasional) berdasarkan keputusan Presiden (Keppres)

No.63 Tahun 2004 Tentang pengamanan objek nasional Pasal 1 Ayat 1 yang mendefinisikan objek nasional adalah : Kawasan/Lokasi bangunan/instalasi dan/atau usaha yang menyangkut hajat hidup orang banyak, kepentingan negara dan/atau sumber pendapatan negara yang bersifat strategis.

Pasal 2 yang menyebutkan objek vital nasional adalah : Objek vital nasional yang bersifat strategis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 Ayat 1 harus memenuhi salah satu, sebagian atau seluruh ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Menghasilkan kebutuhan pokok sehari-hari.
- b. Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan bencana terhadap kemanusiaan dan bangunan.
- c. Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan kekacauan transportasi dan komunikasi secara nasional.
- d. Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan terganggunya penyelenggaraan pemerintahan negara.

Terlepas dari bandara adalah objek vital negara (nasional) yang memberikan pelayanan terhadap publik, (Tjiptono 2014 : 268) yang dimaksud dengan pelayanan adalah upaya yang berfokus pada pemenuhan kebutuhan serta keinginan konsumen dan ketetapan penyampaiannya mengimbangi ekspektasi konsumen.

Maka dari itu dalam pengoperasiannya perlu diperhatikan dari aspek keamanannya demi menciptakan suatu keadaan dan aktivitas penerbangan yang berjalan dengan baik oleh pihak pengelolanya dikarenakan keamanan adalah suatu

hal yang mendasar (*fundamental*). Namun tidak dipungkiri pula dengan memasuki zaman yang modern maka tindak kejahatan yang terjadi pun terus terjadi dan berkembang, hal ini ditandai dengan semakin meningkat pola kehidupan masyarakat semakin hebat pula metode teknik dan cara tindakan kejahatan yang dilakukan oleh pelaku kejahatan.

Peristiwa kejahatan adalah merupakan permasalahan sosial yang terjadi ditengah masyarakat dan tidak ada kejahatan yang sama sekali terpisah dari lingkungan masyarakat itu sendiri. Ditempat umum khususnya di sarana transportasi umum sering terjadi tindak kejahatan yang merugikan korban dari tindak kejahatan tersebut baik itu terjadi pada sarana transportasi darat , transportasi air , bahkan transportasi udara.

Khususnya pada transportasi udara atau dalam dunia penerbangan dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pencegahan , penanggulangan dan menjaga keselamatan penerbangan dunia, maka dibentuklah badan khusus atau juga yang disebut organisasi penerbangan sipil internasional ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dibentuk berdasarkan konvensi penerbangan sipil internasional yang ditanda tangani di Chicago pada tanggal 4 Desember 1944 yang dibentuk oleh 52 negara di Chicago, Indonesia bergabung menjadi anggota ICAO pada juni tahun 1950.

Di negara Indonesia sendiri dalam pengamanan penerbangan berdasarkan UU No.1 tahun 2009 / Penerbangan Pasal 1 ayat 1 : Penerbangan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara,

bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas umum lainnya.

Bandar udara international Sultan Syarif Kasim II yang terletak di Provinsi Riau tepatnya di kota Pekanbaru adalah bandar udara yang berdiri dibawah naungan badan usaha milik negara (BUMN).

Dalam upaya penyelenggaraan terciptanya suatu kondisi penerbangan yang masuk dalam kategori aman di suatu bandar udara PT Angkasa Pura II selaku pihak pengelola Bandar Udara yang berada di wiliayah barat Indonesia memberdayakan sumber daya manusia untuk pelaksanaan tugas atau penyelenggaraan kemanan dan keselamatan penerbangan maka dipergunakanlah sumber daya manusia yang telah dilatih dan memiliki keahlian khusus dalam penyelenggaraan tugas pengamanan tersebut yang disebut dengan *Aviation Security* (AVSEC).

Avsec adalah personel keamanan penerbangan sipil yang telah memiliki lisensi / surat kecakapan personel (SKP) untuk melindungi penerbangan nasional dan inrenasional dari tindakan melawan hukum agar tercipta keselamatan dan keamanan penerbangan. Dikarenakan hal tersebut ntuk menunjang faktor-faktor keselamatan dan keamanan penerbangan di suatu bandar udara maka PT. Angkasa Pura II selaku pihak pengelola menempatkan sumber daya manusia yang handal dan cakap serta bertanggung jawab atas tugas di bidang keamanan penerbangan sesuai dengan peraturan yang berlaku peraturan direktorat jendral perhubungan udara : SKEP/160/VII/2008, sertifikat kecakapan personel

bandar udara memiliki empat area terbatas diantaranya adalah:

- Publik area (publik area adalah dimana semua orang dapat memasuki atau mengakses kawasan tersebut).
- Daerah terbatas (adalah kawasan dimana hanya orang yang memiliki tiket pesawat yang akan melakukan *Check-in* sebelum penerbangan dan orang tertentu yang memiliki tanda pengenal atau kartu pas Bandar Udara).
- Daerah keamanan terbatas (adalah kawasan yang hanya boleh dimasuki atau diakses oleh penumpang pesawat udara yang telah memiliki boarding pass setelah melakukan *Check-in* dan orang yang memiliki kartu pas bandar udara).
- Steril area (kawasan termasuk seperti apron atau parkir pesawat udara).

Adapun jenis-jenis kejahatan yang pernah terjadi di dunia penerbangan Indonesia adalah sebagai berikut yang penulis rangkum dalam bentuk tabel :

Tabel 1.4 : Jenis Kejahatan Yang Terjadi Di Bandar Udara

No.	Kasus Kejahatan Yang Terjadi	Lokasi / Tahun	Sumber
1.	Pencurian barang dan kargo berisikan smartphone berjumlah sebanyak 16 Koli yang dikirm dari Bandar Udara Soekarno-Hatta menggunakan jasa ekspedisi tujuan Bandar Udara Kualanamu.	Bandar udara Soekarno-Hatta / 2019.	https://www.google.com/amp/s/metro tempo.co/amp/1268662/pencurian-di-bandara-soetta-polisi-tangkap-4-pelaku-di-medan

2.	Penyelundupan satwa liar yang digagalkan petugas Avsec saat melakukan pemeriksaan menggunakan mesin X-Ray.	Bandar udara Depati Amir / 2020.	https://news.detik.com/berita/d-5035782/petugas-gagalkan-penyelundupan-paket-satwa-liar-di-bandara-pangkalpinang
3.	Pemalsuan Identitas yang bisa disalahgunakan, percaloan tiket.	Bandar udara Soekarno Hatta / 2015.	https://m.merdeka.com/peristiwa/pemalsu-identitas-di-bandara-soekarno-hatta-dibekuk.html
4.	Penumpang gelap atau penumpang yang melakukan penerbangan tanpa memiliki dokumen yang sah untuk melakukan suatu penerbangan.	Bandar udara Sultan Syarif Kasim II / 2015.	https://m.merdeka.com/peristiwa/jadi-penumpang-gelap-mario-alami-pendarahan-dan-tubuh-membiru.html

Sumber: (Modifikasi Penulis, 2020)

Tabel 1.5 Kejahatan Yang Terjadi Di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pada Tahun 2020

No.	Waktu Kejadian	Jenis Kejahatan	Pelaku
1.	April	Penyelundupan Narkotika	3 Orang
2.	Mei	Penyelundupan Narkotika	2 Orang
3.	Juni	Penyelundupan Narkotika	4 Orang
4.	Juli	Penyelundupan Narkotika	3 Orang
5.	September	Penyelundupan Narkotika	3 Orang
6.	Oktober	Penyelundupan Narkotika	1 Orang
7.	November	Penyelundupan Narkotika	1 Orang

8.	Desember	Penyelundupan Narkotika	2 Orang
----	----------	-------------------------	---------

Sumber: Aviation Security Bandar Udara Sultan Syarif Kasim 2021

Tabel diatas menunjukkan beberapa kejadian yang pernah terjadi di dunia penerbangan negara Indonesia, maka dari itu penerbangan harus memiliki standar keamanan yang baik karena hal tersebut merupakan aspek yang *fundamental*. Dengan berdasarkan adanya regulasi dan ketentuan khusus yang dikeluarkan oleh *Intenational Civil Aviation Organizatin* (ICAO) tentang upaya menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan maka Pemerintah negara Indonesia pun mengeleuarkan regulasi khusus agar personel keamanan wewenang yang telah percayakan. Tantangan *Aviation Security* yang memiliki peran dalam menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan pada zaman yang sudah modern sekarang adalah tantangan yang sangat besar dan tidak bisa dianggap sebagai hal sepele karena hal ini adalah menyangkut banyak aspek baik itu keselamatan, keamanan, nyawa, dan sukses serta lancarnya suatu penerbangan.

Personel *Aviation Security* pada umumnya mempunyai tugas dalam pengamanan dan keselamatan penerbangangan seperti melakukan pemeriksaan terhadap penumpang dan barang bawaan penumpang yang akan memasuki area *check-in* atau daerah terbatas di kawasan bandar udara dan setelah melakukan pemeriksaan terhadap penumpang dan barang bawaan penumpang sesuai dengan standar operasional (SOP) yang berlaku dan memastikan bahwa penumpang yang akan melanjutkan penerbangan dengan pesawat udara telah steril atau dikategorikan aman.

Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Adapun tatacara pemeriksaan setiap orang yang memasuki kawasan bandar udara adalah sebagai berikut setiap orang boleh memasuki publik area, selanjutnya setiap orang dan barang bawaan yang akan masuk kedalam kawasan daerah terbatas akan diberlakukan pemeriksaan oleh petugas *Aviation Security* baik itu pemeriksaan yang diberlakukan secara manual maupun menggunakan alat bantu, yang dilakukan pada *security check point I* adapun alat bantu pemeriksaan personel *Aviation Security* berupa *walk throught metal detector (WTMD)*, *hand held metal detector (HHMD)*, *explosive detector (ED)*, *X-ray machine*, *cctv*, *perimeter fence*. Tahap selanjutnya setiap orang yang akan memasuki daerah Keamanan terbatas dan steril area akan diberlakukan pemeriksaan kembali di tempat *security check Point II* pemeriksaan yang dilakukan sama dilakukan serupa seperti pemeriksaan pada *security check Point I*.

Hal ini merupakan sesuai dengan slogan yang dimiliki oleh *Aviation Security* itu sendiri yaitu *no search no fly*, slogan ini merupakan bentuk dari keseriusan PT. Angkasa Pura yang dibawah naungan direktorat jendral perhubungan udara (Dirjenhubud) dalam upaya menciptakan penerbangan yang aman dan nyaman bagi para khalayak ramai yang menggunakan fasilitas penerbangan udara atau bandar udara.

Berdasarkan hal tersebut, maka penulis akan melakukan penelitian yang dituangkan dalam sebuah karya tulis yang berjudul : Peran *Aviation Security*

Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada AVSEC Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas dirumuskan mengenai Bagaimana upaya pencegahan kejahatan yang dilakukan *Aviation Security* (AVSEC) yang berlangsung di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II ?

1.2.1 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

Untuk mengetahui bagaimana Peran *Aviation Security* (AVSEC) bandar udara Sultan Syarif Kasim II dalam keamanan dan keselamatan Penerbangan.

2. Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini agar dapat dipergunakan sebagai memperkaya, menambah atau sebagai pengembangan kajian ilmu kriminologi terhadap bagaimana peran dan sistem keamanan bandara dan penerbangan di Indonesia yang diselenggarakan oleh sumber daya manusia yang telah menjadi bagian dari *Aviation Security* dalam upaya pencegahan kejahatan yang terjadi di suatu bandar udara. Penelitian ini juga diharapkan bermanfaat sebagai tempat menerapkan ilmu pengetahuan yang peneliti dapatkan selama berda duduk dibangku perkuliahan.

b. Kegunaan Akademis

Dalam Penelitian Ini agar dapat dijadikan khususnya bagi mahasiswa program studi kriminologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau sebagai acuan atau referensi. Serta penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana informasi dan pengembangan bagi pihak yang kelak melakukan penelitian dibidang yang sama guna mendapat pengetahuan lebih mendalam dan berguna bagi penulis serta akademis lainnya.

c. Kegunaan Praktis

Praktis dari penelitian ini untuk dapat memperoleh identifikasi dan pengetahuan bagaimana tugas serorang *Aviation Security* dalam upaya pencegahan kejahatan Di Bandar Udara demi keselamatan dan keamanan berlangsungnya suatu penerbangan. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang terkait dalam penelitian ini diantaranya :

1. Bagi masyarakat / khalayak umum , menambah ilmu pengetahuan dan wawasan serta masukan bagaiman sistem keamanan suatu penerbangan hingga diharapkan bisa menjadi bagian kooperatif dengan petugas keamanan bandar udara.
2. Bagi peneliti diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat sebagai cara mengamalkan penelitian dalam rangka menyelesaikan pendidikan dan merupakan salah satu syarat untuk memperoleh

gelar Strata Satu (S1) pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB II

STUDI KEPUSTAKAAN

2.1 Studi Kepustakaan

2.1.1 Peran

Menurut (Soekanto, 2002 : 243) penjelasan tentang peran adalah status, kedudukan, apabila seseorang melakukan suatu kewajiban yang sesuai dengan tanggung jawab yang dimilikinya, maka dari itu ia disebut menjalankan peran. Berkaitan dengan hal tersebut yang dimaksud dengan status adalah suatu kewajiban dan hak yang dimiliki seseorang apabila melakukan suatu hak-hak dan kewajiban-kewajiban sesuai dengan kedudukan yang dimilikinya, maka dari itu ia menjalankan suatu fungsi. Pada dasarnya yang disebut dengan peran dapat dimaknai perbuatan atau perilaku yang dilakukan karena adanya suatu jabatan tertentu. Yang menjadi keterkaitan suatu kepribadian manusia dapat mempengaruhi dijalankan suatu peran oleh suatu pimpinan tingkat atas, menengah, maupun bawahan yang mempunyai peran yang sama. Adapun syarat-syarat peran mencakup tiga hal penting yaitu :

1. Peran tersebut meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan tempat atau posisi seseorang didalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan bermasyarakat.
2. Peran adalah suatu konsep perilaku apa yang dapat dilaksanakan oleh individu-individu dalam masyarakat sebagai organisasi.

3. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Serta peran juga berkaitan dengan hal yang bernama tanggung jawab, menurut Suryadi (dalam Sudibyo dkk, 2013:103) yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah merupakan suatu bentuk hal yang dilakukan oleh manusia secara sadar yang termasuk dalam ruang lingkup perbuatan atau tingkah laku yang dilakukan secara sadar atau disengaja maupun hal yang dilakukan secara tidak sengaja, dan tanggung jawab juga dapat diartikan sebagai berbuat dengan sebagai perwujudan kesadarannya akan suatu kewajiban yang dimiliki.

2.1.2 Kejahatan

Secara umum kejahatan terjadi oleh ulah manusia yang dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya atau memuaskan nafsunya sehingga lalai atau tidak sama sekali peduli pada kepentingan orang lain.

Menurut Adang, (2013:178) dilihat dari sudut pandang kriminologi kejahatan adalah pelaku yang ditetapkan atau diputus oleh pengadilan, suatu perbuatan yang melanggar aturan dan norma, deskriminalisasi, populasi pelaku yang ditahan, dan suatu perbuatan yang dapat menimbulkan reaksi sosial.

Berikut adalah defenisi kejahatan oleh berbagai ahli kriminologi :

1. W.A Bonger

Kejahatan dapat dikategorikan sebagai tindakan anti sosial yang dilakukan secara sadar serta mendapat reaksi dari negara berupa pemberian

penderitaan dan kemudian, sebagai reaksi oleh rumusan hukum (*Legal defenition*).

2. Sutherland

Kejahatan merupakan perbuatan/perilaku yang terlarang dianggap merugikan oleh negara, upaya dalam pencegahan dan pemberantasannya merupakan reaksi dari negara dengan hukuman (*punishment*).

3. Richard Quinney

Kejahatan termasuk dalam rumusan perilaku yang dimiliki manusia diciptakan oleh yang memiliki wewenang disuatu masyarakat secara terorganisasi dan politis, dan dari rumusan perilaku tersebut menghasilkan kejahatan dengan kata lain kejahatan adalah segala sesuatu hal yang diciptakan.

4. Howard Becker

Kejahatan atau perilaku menyimpang adalah bukan bentuk suatu kualitas perbuatan/tindakan, kejahatan adalah akibat dari label/cap terhadap terjadinya perilaku tersebut.

5. Austin Turk

Secara hukum yang dirumuskan sebagai kejahatan adapun sebagian besar atau mayoritas orang yang melakukannya, maka dari itu berdasarkan penghubung atau penahanan yang tidak efektif dan relevan tidak dapat menjelaskan kejahatan, dan hanya merupakan bentuk dari labeling/cap penjahat semata.

2.1.3 Pencegahan

Pencegahan merupakan proses, tindakan untuk mencegah, cara menahan agar sesuatu hal tidak terjadi, dengan kata lain pencegahan adalah tindakan dan berkaitan serta identik dengan perbuatan atau perilaku (KBBI Diakses 2 Desember 2020).

Menurut Angel (dalam Dermawan, 2013:30) pencegahan kejahatan adalah bentuk perlindungan yang ditujukan pada masyarakat dari tindakan kejahatan serta harus diwujudkan dengan tindakan yang mantap melawan kejahatan tersebut.

Menurut Darmawan, (2013:14) pencegahan kejahatan secara umum diterapkan atau diaplikasikan sebagai upaya yang dilakukan untuk mengontrol dan menekan perilaku kejahatan (*crime*), dalam pelaksanaan pencegahan kejahatan ditujukan pada usaha-usaha sebelum terjadinya tindak melawan hukum atau kejahatan dengan menekan serta mempersempit adanya peluang terjadinya tindak kejahatan, dengan kata lain pencegahan adalah kontrol terhadap tindakan kejahatan yang nyata dan secara langsung.

Menurut Hechter, (dalam Dermawan, 2013:15) mengemukakan defenisi dari pencegahan kejahatan adalah secara formal yang meliputi antisipasi, penilaian dan pengenalan suatu resiko kejahatan dan disertai dengan tindakan antisipatifnya dengan tujuan mengurangi atau menghilangkan angka kejahatan.

2.1.4 Bandar Udara

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 : Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Panghesty, (2019:2) yang dimaksud dengan bandar udara adalah obyek vital dimana didalamnya terdapat pergerakan atau mobilitas manusia serta barang baik itu antar pulau, kota, negara dan sebagai kegiatan pendapatan negara.

Bandar Udara dikatakan sebagai obyek vital berdasarkan Keppres No.63 tahun 2004, pengamanan obyek vital nasional : Pasal 1 Ayat 1 obyek vital nasional adalah kawasan/lokasi, bangunan/instalasi dan/atau usaha yang menyangkut hajat hidup banyak orang, kepentingan negara dan/atau sumber pendapatan negara yang bersifat strategis.

Pasal 2 Ayat 1 sebagaimana yang disebutkan dalam pasal 1 ayat 1 yang dimaksud bersifat strategis adalah harus memenuhi sebagian atau salah satu ciri ciri sebagai berikut :

1. Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan bencana terhadap kemanusiaan dan pembangunan.
2. Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan kekacauan transportasi dan komunikasi secara nasional.

3. Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan terganggunya penyelenggaraan pemerintahan negara.

Menurut Bongga, (2009:2) bandar udara merupakan kawasan atau tempat pesawat udara *landing* mengangkut atau menurunkan penumpang *pax* dan barang, pemeliharaan atau perbaikan dan juga ekspedisi bahan bakar serta kegiatan lainnya. Yang dikatakan bandar udara dapat memberi pelayanan atau mampu melakukan aktivitas yang berkaitan dengan perhubungan udara sesuai dengan standar operasionalnya baik itu didarat maupun perairan dan juga dapat menjamin aspek keamanan, keselamatan penggunaannya, kelancaran dan keteraturan penerbangan.

Adapun letak geografis suatu Bandar udara akan dipengaruhi oleh aspek sebagai berikut :

1. Atmosfer dan meteorologi
2. Tipe pengembangan sekitarnya
3. Kemudahan untuk diakses
4. Ketersediaan lahan
5. Halangan sekeliling
6. Keekonomisan biaya konstruksi
7. Ketersediaan utilitas
8. Keeratan (*proximity*) dengan permintaan aeronotika

Adapun kriteria Bandar Udara berdasarkan Undang-Undang sebagai berikut :

1. UU No.1 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 34

Bandar udara umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.

2. UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 35

Bandar udara khusus adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang usaha pokoknya.

3. UU No.1 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 36

Bandar udara domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani penerbangan dalam negeri.

4. UU No.1 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 37

Bandar udara internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan keluar negeri.

a. Fasilitas Pokok Bandar Udara

Menurut atmajati (2014 : 4) suatu bandar udara harus memiliki fasilitas pokok salah satunya adalah landasan pacu yang berfungsi sebagai tempat mendarat dan lepas suatu pesawat udara.

Berdasarkan peraturan direktorat jendral perhubungan udara SKEP/77/VI/2005 yang dimaksud dengan fasilitas pokok bandar udara adalah :

1.Fasilitas sisi udara :

- a. Fasilitas landasan pacu (*Runway*)

Fasilitas ini berupa perkerasan yang disiapkan untuk setiap pesawat melakukan kegiatan pendaratan (*Landing*) dan lepas landas (*Take-off*).

b. *Taxiway*

Adalah bagian dari fasilitas sisi bandar udara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landasan pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft, apron*.

c. *Apron*

Fasilitas peralatan parkir pesawat udara yang disediakan sebagai tempat pesawat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

d. Fasilitas *Obstruction Restriction*

Fasilitas ini dioperasikan berdasarkan jenis runway yang ada dan dibedakan menjadi tiga klasifikasi yaitu *non-instrumen, non-precision approach kategori*.

e. Fasilitas Drainase

Merupakan bagian yang penting dari sisi udara yang mana memastikan sisi udara tetap aman apabila terjadinya perubahan cuaca.

2. Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara:

a). Fasilitas bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dimulai dari keberangkatan dan kedatangan. Dan hal itu meliputi tiga bagian didalam terminal:

1. Fasilitas keberangkatan

- a. *Check in counter* adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan.
- b. *Check in area* adalah area yang dibutuhkan untuk menampung check in counter.
- c. Rambu/marka terminal Bandar Udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai petunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang pada terminal.
- d. Fasilitas *Custom Imigration Quarantina / CIQ* (Bandar udara Internasional), ruang tunggu, tempat duduk, dan fasilitas umum lainnya (toilet, telepon, dsb) adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal keberangkatan.

2. Fasilitas Kedatangan

- a. Ruang kedatangan adalah ruang yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan.
- b. *Bagage conveyor belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang.
- c. Rambu/marka terminal Bandar Udara, *Fasilitas Custom Imigration Quarantine / CIQ* (Bandar udara Internasional) dan fasilitas umum lainnya (toilet, telepon, dsb) adalah kelengkapan terminal yang harus disediakan yang jumlah dan luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh Bandar udara tersebut.

b). Fasilitas bangunan terminal barang (kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar dan muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

a. Fasilitas bangunan operasi yang meliputi :

1. Gedung operasional antara lain : PKP-PK, Menara kontrol, stasiun, meteorologi, Gedung NDB, Gedung VOR dan gedung VDE.
2. Bangunan teknik penunjang yang terdiri dari *power house* dan stasiun bahan bakar merupakan fasilitas yang terkait dengan jaminan kelangsungan operasional bandar udara dari aspek kelistrikan dan pergerakan pesawat.
3. Bangunan administrasi dan umum terdiri dari kantor keamanan dan rumah dinas Bandara serta bangunan kantin dan tempat ibadah.

c). Fasilitas penunjang Bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang, juga termasuk jembatan, drainase, turap dan pagar serta taman.

2.1.5 Aviation Security

Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 12 personel penerbangan, yang selanjutnya disebut personel, adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.

Menurut Mardiansyah, (2016:1) yang dimaksud dengan *aviation security* adalah sumber daya manusia atau personel yang telah melaksanakan program

pendidikan serta wajib memiliki *license* atau (STKP) surat tanda kecakapan personel yang ditugaskan diberi wewenang dalam menjamin dan menjaga suatu keadaan keselamatan dan kemandirian suatu penerbangan. Negara Indonesia PT. Angkasa Pura selaku pengelola bandar udara membentuk *aviation security* bertujuan sebagai unit satuan kerja sebagai pengamanan bandar udara demi pengamanan bandar udara, *aviation security* dalam menjalankan tugasnya dibekali dengan aturan khusus, peralatan keamanan yang memadai serta layak digunakan, dan menjalankan tugas dengan standar operasional regulasi yang berlaku bertaraf nasional maupun internasional.

2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelitian terdahulu penulis berharap dapat menjadikan referensi dan tolak ukur sebagai perbandingan dalam penulisan penelitian yang penulis lakukan ini, serta dapat memperhatikan kekurangan dan kelebihan terhadap penelitian ini. Adapun kajian penelitian terdahulu penulis masukkan dalam bentuk tabel sebagai berikut :

Tabel 2.1 Kajian Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian	Penulis / Tahun	Hasil
1.	Peran <i>Aviation Security</i> Dalam Rangka Menangkal Upaya Kejahatan Penerbangan (Studi Pustaka Di Maskapai Penerbangan).	Setiadi / 2018	Peran <i>Aviation Security</i> dalam mengamati, meneliti, memelihara, pemeriksaan penumpang, dan barang bawaan penumpang yang merupakan suatu kewajiban

			<p>dimiliki pada bidang penerbangan. <i>Aviation Security</i> melakukan pekerjaan baik dilingkungan bandar udara maupun maskapai penerbangan dilaksanakan sesuai dengan standar operasional dengan keahliannya diisyaratkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara.</p>
2.	<p>Kajian Yuridis Kriminologis Terhadap Kejahatan Pencurian dan Perusakan Bagasi Penumpang Pesawat Di Bandara Internasional Soekarno-Hatta Dihubungkan Dengan KUHP JO UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan</p>	Mardiansyah / 2016	<p>Kasus pembobolan bagasi penumpang dilakukan bervariasi antara lain diduga adanya kerjasama oknum petugas di area <i>X-Ray</i> dan porter di <i>groundhandling</i> bandara melalui pembongkaran barang secara paksa, pencurian barang melalui jasa pengiriman kargo, keterlibatan petugas keamanan dan <i>master loading</i> dan lain sebagainya.</p>
3.	<p>Upaya Penanggulangan kejahatan Pencurian Barang Penumpang Pada Bagasi Pesawat Di Bandara Radin Inten II</p>	Novan / 2017	<p>Tindak pidana pencurian yang marak terjadi di bandara Indonesia adalah pencurian bagasi pesawat. Permasalahan dalam penelitian ini bagaimanakah</p>

			<p>penanggulangan kejahatan pencurian barang penumpang pada pesawat bandara Radin Inten II dan apa saja yang menjadi faktor-faktor penghambat dalam upaya penanggulangan kejahatan pencurian barang penumpang pada pesawat.</p>
	<p>Kinerja Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Di Bandara Juwata Tarakan</p>	<p>Agustini, Hariyanto / 2016</p>	<p>Aspek keselamatan penerbangan merupakan salah satu elemen yang penting yang harus dijalankan secara konsisten dan komprehensif didalam industri dunia penerbangan. Untuk itu diperlukan pengkajian terhadap kinerja keselamatan di bandar udara.</p>
4.	<p>Kinerja Peralatan Keamanan Bandara Adisutjipto Yogyakarta</p>	<p>Ardhia / 2012</p>	<p>Pengawasan keamanan disuatu Bandar Udara , terhadap penumpang, barang dan kendaraan sebaiknya dimulai sejak dari area publik yang setiap orang masih bebas keluar masuk tanpa harus menunjukkan kartu tanda pengenal (Pas Bandar Udara) hal ini</p>

		diperlukan untuk lebih terciptanya situasi aman bagi setiap penumpang maupun siapapun yang melakukan kegiatan di wilayah Bandar Udara.
--	--	--

Sumber : Modifikasi Penulis 2020

2.3 Landasan Teori

2.3.1 Teori Pencegahan Kejahatan (*Crime Prevention*)

Menurut Darmawan, (2013:23) pelaku tindak kejahatan pada umumnya seperti kebanyakan orang, dapat memotivasi dirinya sendiri dan belajar melalui pengalaman yang telah dialami apabila sukses maka akan menambah kepercayaan diri melakukan tindak kejahatan, berlaku sebaliknya apabila memiliki pengalaman yang tidak baik atau gagal maka dapat mengurangi kepercayaan diri serta motivasi. Bila dapat menekan atau mempersempit peluang terjadinya tindak kejahatan maka dari itu memungkinkan penurunan potensial kejahatan.

Menurut pendapat dari Kaufman dan Hertzman, (dalam Dermawan, 2013:24) pencegahan kejahatan yang dilakukan terprogram yang dilaksanakan oleh instansi maupun organisasi pencegahan kejahatan dibentuk oleh pemerintah memiliki tujuan sebagai pengelolaan, perencanaan, pelaksanaan penekanan kejahatan.

Marc Ancel, (dalam Darmawan, 2013:30) *Social Defence* atau yang lebih dikenal dengan pengamanan masyarakat tidak hanya berfokus pada pelaku akan

tetapi memfokuskan juga pada kecenderungan terjadinya pengendalian kejahatan dengan membuat dan menerapkan kebijakan.

Lindsay & McGillis (dalam Dermawan, 2013 :16) Dengan tujuan mempersempit ruang dan peluang terjadinya suatu kejahatan di bandar udara dengan diberlakukannya penekanan dan penyempitan terhadap target peluang potensial terjadinya kejahatan dan tidak menguntungkan bagi pelaku kejahatan maka diberlakukan upaya yang meliputi :

1. Upaya penghilangan beberapa faktor resiko, dengan mengurangi banyak dan besarnya potensi kerugian yang akan terjadi.
2. Diberlakukannya penyebaran beberapa resiko melalui langkah-langkah dengan penerapan keamanan yang meliputi keamanan fisik, keamanan elektronik, prosedural, dengan tujuan menangani, menghalangi, menangkal, serta mendeteksi tindak kejahatan yang akan terjadi.

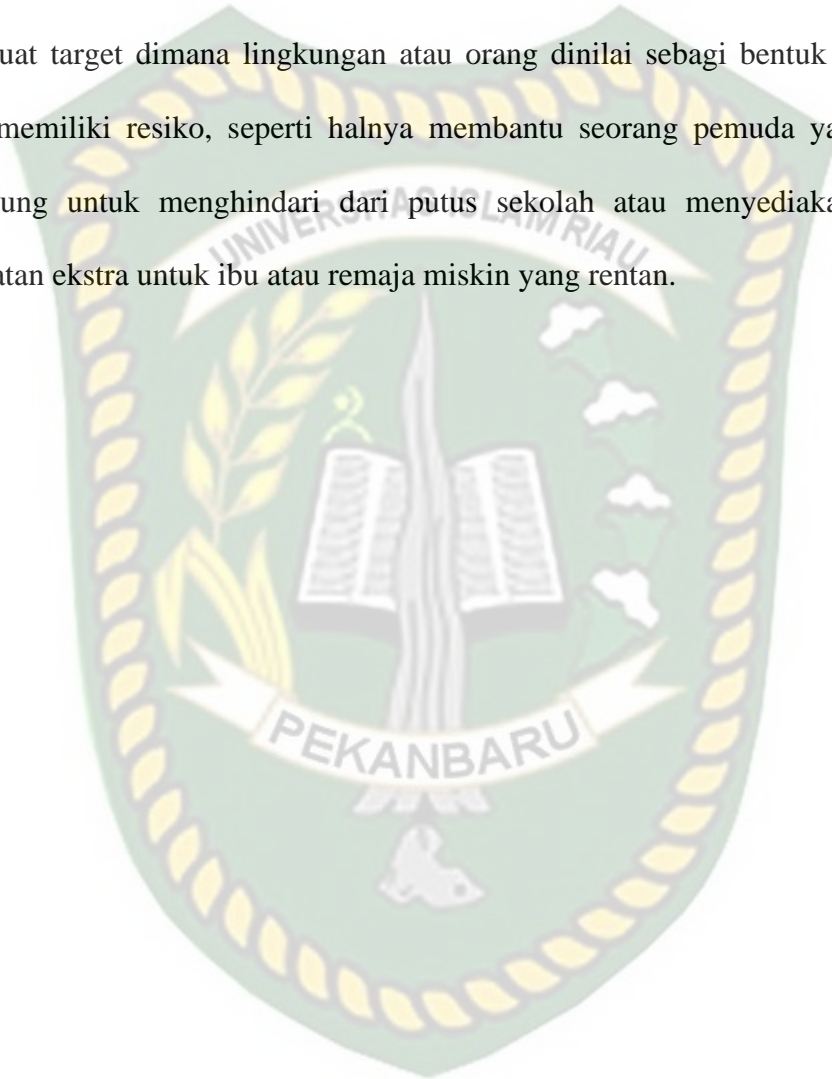
Menurut pendapat Allison, (dalam Dermawan, 2013:14) bahwa kontrol langsung terhadap kejahatan hanya dalam ruang lingkup upaya yang mempersempit ruang dan peluang akan timbulnya tindak kejahatan, dan kontrol ini tidak mencakup upaya seperti pengawasan, pelatihan, pendidikan bagi pemulihan, penangkapan yang dilakukan oleh pihak kepolisian, dibawa ke pengadilan, hukuman penjara, hukuman percobaan, dan pembebasan bersyarat.

Mengemukakan pendapat dari Gilling dan Hasting, (dalam Dermawan 2013:42) strategi pencegahan kejahatan yang sering disebut sebagai pencegahan primer, pencegahan sekunder, pencegahan tertier yang tergantung pada area

intervensi diterapkan. Namun dalam penelitian ini difokuskan pada pencegahan kejahatan yang bersifat sekunder, yang dimaksud dengan Pencegahan sekunder adalah pencegahan kejahatan yang digambarkan sebagai suatu kebijakan yang membuat target dimana lingkungan atau orang dinilai sebagai bentuk atau pihak yang memiliki resiko, seperti halnya membantu seorang pemuda yang kurang beruntung untuk menghindari dari putus sekolah atau menyediakan perawatan kesehatan ekstra untuk ibu atau remaja miskin yang rentan.

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

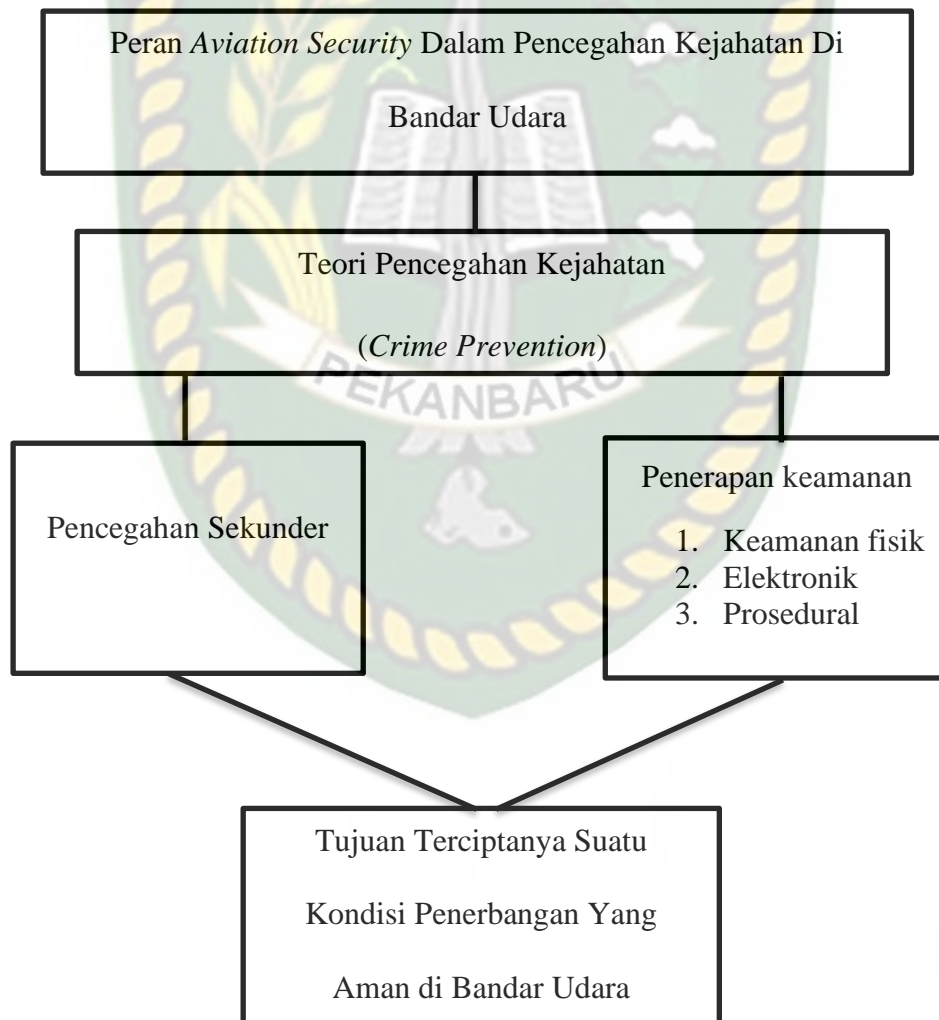
Perpustakaan Universitas Islam Riau



2.4 Kerangka Pemikiran

Dalam penulisan penelitian ini untuk menjelaskan keterkaitan antara variabel yang akan disimpulkan dalam kerangka pemikiran dan digambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran peran *Aviation Security* Dalam Pencegahan Kejahatan Di Bandar Udara (Studi Pada Avsec Bandar Udara Sultan Syarif Qasim II Pekanbaru)



Sumber: Modifikasi Penulis 2020

2.5 Konsep Operasional

Penulis menjelaskan beberapa definisi operasional penelitian yang berkaitan dengan konsep :

1. Peran adalah apabila seseorang memiliki jabatan atau kedudukan maka ia akan menjalankan tugasnya sesuai dengan wewenang yang ia miliki.
2. Pencegahan adalah suatu tindakan mencegah agar sesuatu hal tidak terjadi.
3. Kejahatan adalah perilaku atau kegiatan yang dilarang yang dapat merugikan masyarakat apabila dilakukan maka akan mendapat reaksi atau sanksi.
4. *Aviation Security* adalah sumber daya manusia atau personel yang telah memiliki surat tanda kecakapan personel yang bertugas di bidang keamanan Bandar Udara.
5. Bandar Udara adalah tempat terjadinya pergerakan naik dan turunnya penumpang, barang, kargo dan pos menggunakan pesawat udara, tempat mendarat (*landing*) dan lepas Landas (*take-off*) Pesawat Udara

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini berbentuk dalam bentuk deskriptif, dengan bertujuan untuk membuat gambaran secara sistematis, akurat, serta faktual yang berkaitan erat dengan fenomena penelitian yang penulis lakukan pada dasarnya sebuah penelitian sosial yang dilakukan untuk memahami berbagai hal berkaitan dengan dinamika kehidupan sosial masyarakat.

Menurut Iskandar, (2008:102) menggambarkan atau deskriptif dapat digunakan untuk merangkum hasil dari pengamatan yang didapat dalam penelitian dan menyimpulkan data-data atau hasil penelitian yang diperoleh sebagai gambaran umum.

Berdasarkan pendapat Moeleong, (2007:11) yang dimaksud dengan penelitian deskriptif adalah penekanan terhadap data yang dibuat dalam bentuk penggambaran, pemaparan kata-kata, serta bukan berbentuk angka-angka. Dan hasil dari penelitian deskriptif ini adalah menggambarkan secara baik.

3.2 Metode Penelitian

Untuk memperoleh bukti-bukti dan analisa yang kuat dan secara mendalam maka dari itu penulis menggunakan metode penelitian kualitatif, dengan menggunakan metode penelitian kualitatif tersebut dapat menjelaskan gambaran dari permasalahan yang didalam penelitian ini dengan mudah.

Menurut Taylor dan Bogdan, (dalam Sutinah 2005:166) penelitian kualitatif adalah menghasilkan data secara deskriptif yang meliputi kata-kata lisan dan yang tertulis, meliputi tingkah laku atau perbuatan yang dapat dilakukan pengamatan terhadap subjek penelitian.

Menurut pendapat Iskandar, (2009:11) penelitian kualitatif dapat dilakukan dalam kondisi alamiah dan yang bersifat temuan. penelitian kualitatif peneliti atau penulis adalah *key instrument*, penelitian kualitatif berhakikat melakukan pengamatan terhadap orang yang melakukan interaksi dengan mereka, memahami bahasa dan perilaku serta tafsiran tentang pengamatan sekitar, serta melakukan kontak deng subjek dan objek yang meliputi fokus penelitian guna mendapat informasi, memahami, pandangan dan pengalaman yang didapatkan guna data yang diperoleh dan diperlukan.

3.3 Lokasi Penelitian

Dikarenakan penelitian yang penulis gunakan adalah metode penelitian kualitatif deskriptif maka dari itu untung pelaksanaan lokasi atau objek penelitian penulis tetapkan di bandar udara Internasional Sultan Syarif Kassim II Pekanbaru, adapun alasan penulis menetapkan lokasi atau objek penelitian ditempat tersebut dikarenakan disetiap harinya bandar udara tersebut beroperasi dan didalamnya terdapat praktek penerbangan berlangsung dan Personel *Aviation Security* yang melaksanakan tugasnya sebagai petugas yang bertanggung jawab atas pengamanan dibidang penerbangan.

3.4 Subyek Penelitian

Adapun dalam menentukan subyek penelitian key informan dan informan sebagai narasumber dalam penelitian ini adalah orang yang memiliki wewenang serta informasi yang memadai secara relevan sesuai dengan pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Narasumber dalam penelitian

No	Narasumber	Key informan	Informan
1.	Chief Avsec Bandar udara Sultan Syarif Kassim II	1	-
2.	Personel Basic Avsec Bandar udara Sultan Syarif Kassim II	-	2
3.	Personel Junior Avsec Bandar udara Sultan Syarif Kassim II	-	2
Jumlah		1	5

Sumber : Modifikasi Penulis, 2020

3.5 Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Menurut Iskandar, (2009:252) data primer merupakan data yang didapat, diperoleh berdasarkan hasil wawancara dan observasi . Data primer yang penulis

dapat dalam penelitian ini adalah merupakan hasil dari wawancara terhadap pihak terkait yaitu personel *Aviation Security* yang bertugas di Bandar udara Internasional Sultan Syarif Kassim II.

2. Data Sekunder

Penulis melakukan penggalian informasi atau sumber yang berkaitan dan sesuai dengan topik penelitian melalui referensi seperti Jurnal, Buku, Undang-Undang, artikel, dokumen serta penelitian terdahulu yang memiliki kaitan dengan topik permasalahan yang penulis angkat dalam penelitian ini.

Menurut Iskandar, (2009:253) data sekunder adalah data-data yang diperoleh selanjutnya dan pengumpulan data yang dalam bentuk dokumentasi dan berbentuk penelaahan dokumen pribadi, dokumen kelembagaan, dan dokumen yang bersifat resmi, serta referensi pendukung yang berguna pada fokus pokok masalah penelitian.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini pengumpulan data adalah salah satu instrumen penting dikarenakan penelitian ini tidak lengkap apabila tidak disertai oleh data pendukung. Menurut Suyanto dan Sutinah, (2005:172) penelitian kualitatif adalah penelitian yang saling berkaitan sehingga setiap proses penelitian yang meliputi pengumpulan data, data yang dioalah, dan penganalisaan data yang dilakukan saat proses penelitian berlangsung.

1. Observasi

Menurut Marshal dan Rossman, (dalam Suyanto dan Sutinah 2005:172) observasi (*observation*) atau pengamatan adalah pengdeskripsian berkaitan dengan tingkah laku dan kejadian yang berkaitan dengan rangkaian penelitian.

2. Wawancara

Menurut Marshal dan Rossman, (dalam Suyanto dan Sutinah 2005:172) wawancara merupakan rangkaian pengumpulan data atas dasar percakapan yang dilakukan terhadap narasumber penelitian. Dan dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara terhadap personel *Aviation Security* bandar udara Sultan Syarif Kasim II.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah ditujukan agar penulis mendapat data langsung dari tempat penelitian berlangsung dan meliputi buku-buku yang relavan, peraturan-peraturan, serta laporan kegiatan, dan data yang relavan didalam penelitian.

Menurut Hornby, (dalam Satori dan Komariah 2009:146) dokumentasi adalah berasal dari kata dokumen dalam bahasa latin *document meaning something written or printed, to be used as a record or evidence.*

3.7 Teknik Analisa data

Menurut Suyanto dan Sutinah, (2005:173) teknik analisa data adalah semua data yang didapat berupa kata-kata, dokumentasi, dan pendukung lainnya

di analisa dan disederhanakan agar mudah dipahami dan bukan data yang bersifat angka-angka.

Dalam penulisan karya ilmiah ini Setelah penulis mendapatkan data pendukung adapun langkah yang selanjutnya adalah melakukan pengelompokan data serta analisa, dan penyusunan secara sistematis tentang hal pokok permasalahan yang berkaitan dengan penelitian yang di lakukan.



1.8 Jadwal dan waktu penelitian

Tabel 3.1 Jadwal dan waktu pelaksanaan penelitian

No	Jenis Kegiatan	Bulan Dan Minggu Pada Tahun 2020-2021																												
		Agustus - Desember				Januari				Februari				Maret				April				Mei								
1.	Persiapan dan Penyusunan UP	X	X	X	X																									
2.	Seminar UP					X																								
3.	Revisi UP						X	X																						
4.	Penelitian dan Analisa Data									X	X	X	X																	
5.	Penyusunan Skripsi													X	X	X	X													
6.	Konsultasi dan Revisi Skripsi														X	X	X	X												
7.	Ujian Komprehensif																					X								
8.	Revisi Skripsi																						X	X	X					
9.	Pengesahan Skripsi																												X	

Sumber : Modifikasi Penulis 2020

BAB IV

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

4.1 Sejarah Singkat Berdirinya Perusahaan

PT Angkasa pura II (Persero) yang disingkat menjadi AP2 atau AP II merupakan bentuk dari badan usaha milik negara yang bergerak pada bidang yang mengelola dan pengusahaan bandar udara yang berada di wilayah barat negara Indonesia. Didirikan pada tanggal 13 Agustus 1984 di Jakarta, Indonesia adapun yang menjadi kantor pusat PT Angkasa pura adalah bandar udara internasional Soekarno-Hatta, Tangerang, Banten, Indonesia. Dan mengelola pengoperasian bandar udara di wilayah barat Indonesia sebanyak 19 cabang bandar udara serta memiliki anak perusahaan yang meliputi Garuda angkasa, angkasa pura solusi, Angkasa ura propertindo, Angkasa pura kargo, Angkasa pura aviasi.

Dalam kiprahnya mengelola Bandar udara yang ada di Indonesia PT Angkasa pura II mengalami beberapa kali perubahan, Pada awalnya PT Angkasa pura II merupakan perusahaan umum yang memiliki nama perum pelabuhan udara Jakarta Cengkareng dan pada tanggal 19 Mei 1986 berubah menjadi perum Angkasa pura II berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 26 tahun 1986. Dan selanjutnya pada tanggal 17 Maret 1992 melalui peraturan pemerintah Nomor 14 tahun 1992 perum Angkasa pura II berubah menjadi perusahaan perseroan (persero), seiring dengan meningkatnya pertumbuhan penerbangan yang ada di Indonesia maka dari itu pada 18 November 2008 Angkasa pura II kembali mengalami perubahan resmi menjadi PT Angkasa pura II (Persero).

Perjalanan kiprah PT Angkasa pura II menunjukkan trend yang positif dengan menunjukkan kemajuan dan peningkatan usaha dalam bisnis kebandar udaraan dapat dilihat dengan bertambahnya berbagai sarana dan prasarana serta peningkatan pelayanan pada bandar udara wilayah barat yang dikelola oleh PT Angkasa pura II, dan berhasil meraih berbagai penghargaan dari banyak instansi yang merupakan bentuk kepercayaan dan apresiasi bagi masyarakat sebagai pengguna layanan sarana bandar udara.

4.2 Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru

Tak kan melayu hilang di bumi, bumi bertuah negeri beradat begitulah seuntai kalimat dari tokoh legenda melayu yang bernama Hangtuah, bandar udara Sultan Syarif Kasim II berlokasi di kota Pekanbaru provinsi Riau ini merupakan bandar udara yang bernuansa akan adat melayu.

Dikenal dengan singkatan (SSK II) yang merupakan bandar udara peninggalan sejarah pada zaman kemerdekaan, pada saat zaman itu bandar udara disebut dengan sebutan landasan udara yang terdiri dari insfratuktur ataupun material landasan berupa pengerasan tanah, dan dalam pengoperasiannya digunakan juga sebagai pangkalan militer dengan panjang landasan kurang lebih dari 800 meter.

Pada masa awal kemerdekaan negara kesatuan republik Indonesia tepatnya pada tahun 1950 landasan pacu bandar udara ini diperpanjang volume dan ukurannya menjadi 1.500 meter, pada tahun 1967 landasan pacu pada Bandar udara ini mulai dilakukan pengerasan dan pengaspalan *runway*, *taxiway*, dan

apron dengan penambahan tebal sebanyak 7cm serta dengan tambahan panjang landasan pacu sepanjang 500 meter.

Awal dari pengoperasian bandar udara yang berada di kota Pekanbaru ini dimulai pada tahun 1960, pemerintah kota Pekanbaru memulai pengoperasian bandar udara ini dengan mengganti nama dari landasan udara menjadi bandar udara simpang tiga yang pengoperasiannya dimulai terhitung dari tanggal 1 September 1985. Debut bandar udara simpang tiga bergabung dengan manajemen yang dikelola oleh PT Angkasa ura II adalah pada tanggal 1 April 1994.

Gambar 4.1 Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru

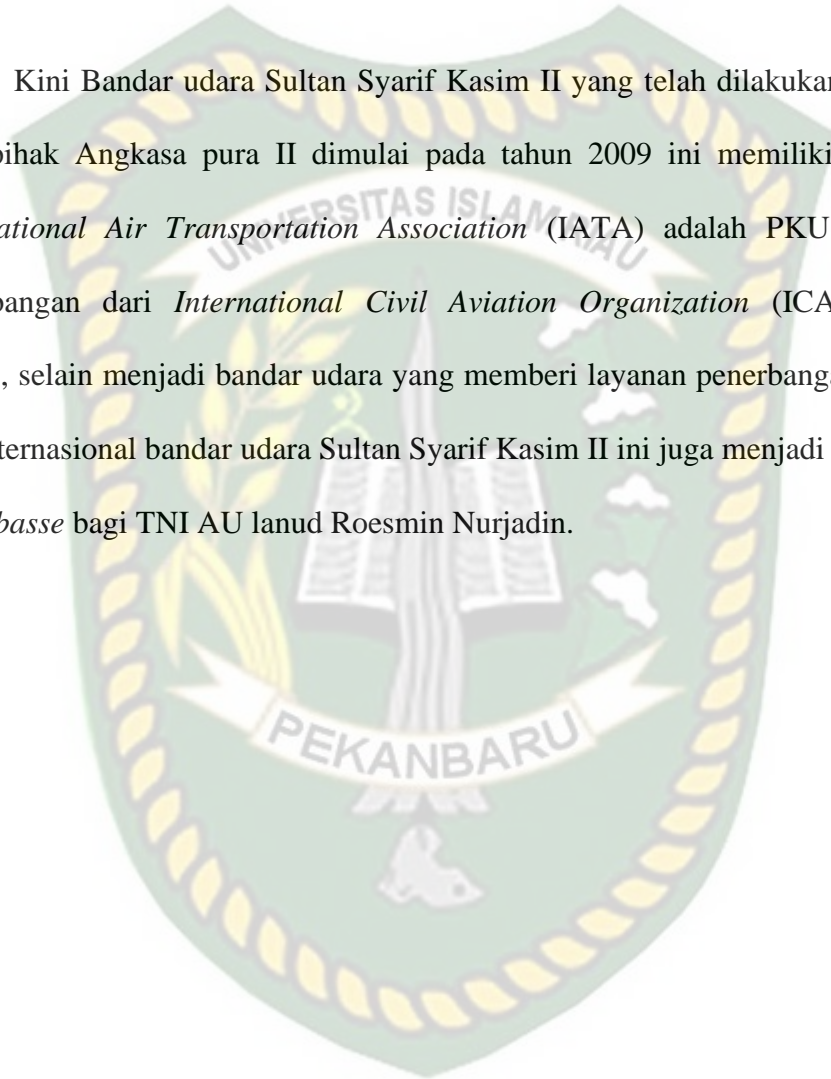


Sumber : Modifikasi Penulis 2021

Berdasarkan dengan keputusan Presiden No.Kep 473/OM.00/1988-AP II tanggal 4 April 1998 Bandar udara simpang tiga resmi berganti nama menjadi bandar udara Sultan Syarif Kasim II dan diresmikan oleh Abdurrahman Wahid

pada tanggal 29 April 2000. Bandar udara Sultan Syarif Kasim II terletak di Jalan Bandara SSK II, kelurahan Maharatu, Kec. Marpoyan Damai, Kota Pekanbaru, Riau.

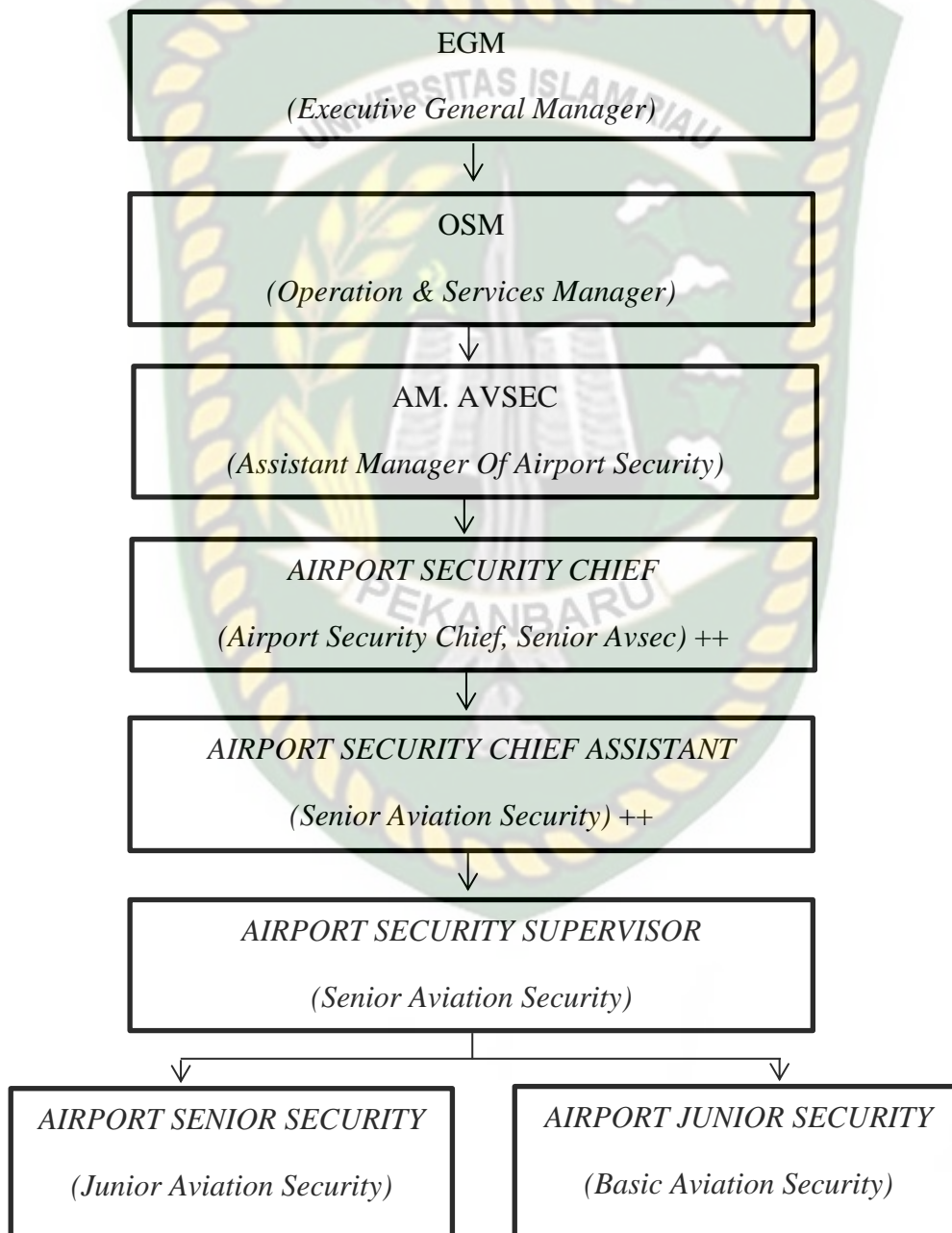
Kini Bandar udara Sultan Syarif Kasim II yang telah dilakukan perluasan oleh pihak Angkasa pura II dimulai pada tahun 2009 ini memiliki kode dari *International Air Transportation Association* (IATA) adalah PKU dan kode penerbangan dari *International Civil Aviation Organization* (ICAO) adalah WIBB, selain menjadi bandar udara yang memberi layanan penerbangan nasional dan internasional bandar udara Sultan Syarif Kasim II ini juga menjadi rumah atau *Homebasse* bagi TNI AU lanud Roesmin Nurjadin.



4.3 Struktur Organisasi *Aviation Security* Bandar Udara Sultan Syarif Kasim

II

Gambar 4.2 Struktur Organisasi *Aviation Security* Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II



Sumber : Modifikasi Penulis 2021

Dalam struktur keorganisasian *aviation security* bandar udara internasional Sultan Syarif Kasim II pekanbaru adapun jumlah sumber daya manusia atau personel adalah berjumlah 117 orang personel yang terdiri dari:

1. 22 orang personel senior *aviation security*
2. 65 orang personel junior *aviation security*
3. 30 orang personel basic *aviation security*

4.4 Informasi Yang Relevan Dengan Judul Penelitian

Adapun yang menjadi informasi yang relevan atau berkaitan dengan judul penelitian peran *aviation security* dalam pencegahan kejahatan di bandar udara ini adalah dalam bentuk regulasi-regulasi, aturan, sumber hukum, Suryaningsi (2018 :148) sumber hukum adalah segala sesuatu hal yang menyangkut atau menimbulkan aturan-aturan dan apabila aturan itu dilanggar maka akan mendapatkan sanksi atau hukuman yang tegas bagi siapa saja yang menjadi pelanggarnya.

Personel *aviation security* memiliki landasan hukum khusus sesuai dengan tanggung jawabnya dalam menjalankan tugas menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan dari tindak melawan hukum yang dituangkan dalam regulasi internasional maupun nasional adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1 Regulasi *Aviation Security*

INTERNASIONAL		
1.	ICAO - Annex 17	<i>Safe guarding international civil aviation againts</i>

		<i>acts unlawful interference.</i>
2.	ICAO – Doc 8973	<i>Security manual for safe guarding international civil aviation againts acts unlawful interference.</i>
3.	ICAO – Doc 8920	<i>Supression on unlawful seizure aircraft (Hague 16 Desember 1970).</i>
4.	ICAO – Doc 8966	<i>Supression on unlawful acts againts the safety of civil aviation (Montreal, 23 September 1971).</i>
5.	ICAO – Annex 18	<i>The safe transport dangerous goods by air.</i>
6.	ICAO – Doc 9824/905 – an	<i>Thecnical instruction for the safe transport dangerous goods by air.</i>
7.	ICAO – Doc 9571	<i>Marking of plastic explosive for purpose of detection (Montreal, 1 Maret 1991).</i>
8.	ICAO – Doc 9960	<i>Supression of unlawfull act realitig to international civil aviation (Beijing, 10 September 2010).</i>
NASIONAL		
1.	UU No.1 Tahun 2009	Penerbangan.
2.	UU No. 2 Tahun 1976	Ratifikasi konvensi ICAO.
3.	UU No. 4 Tahun 1976	Perubahan dan penambahan pada pasal KUHP bertalian dengan berlakunya ketentuan perundang-undangan pidana, kejahatan penerbangan terhadap sarana dan prasarana penerbangan.
4.	PP No.3 Tahun 2001	Keamanan dan keselamatan penerbangan.
5.	PM 33 Tahun 2013	Pengendalian jalan masuk (<i>access control</i>) ke daerah keamanan terbatas di bandar udara.
6.	PM 53 Tahun 2013	Pengamanan kargo dan pos serta rantai pasok (<i>supply chain</i>) kargo dan pos yang diangkut dengan

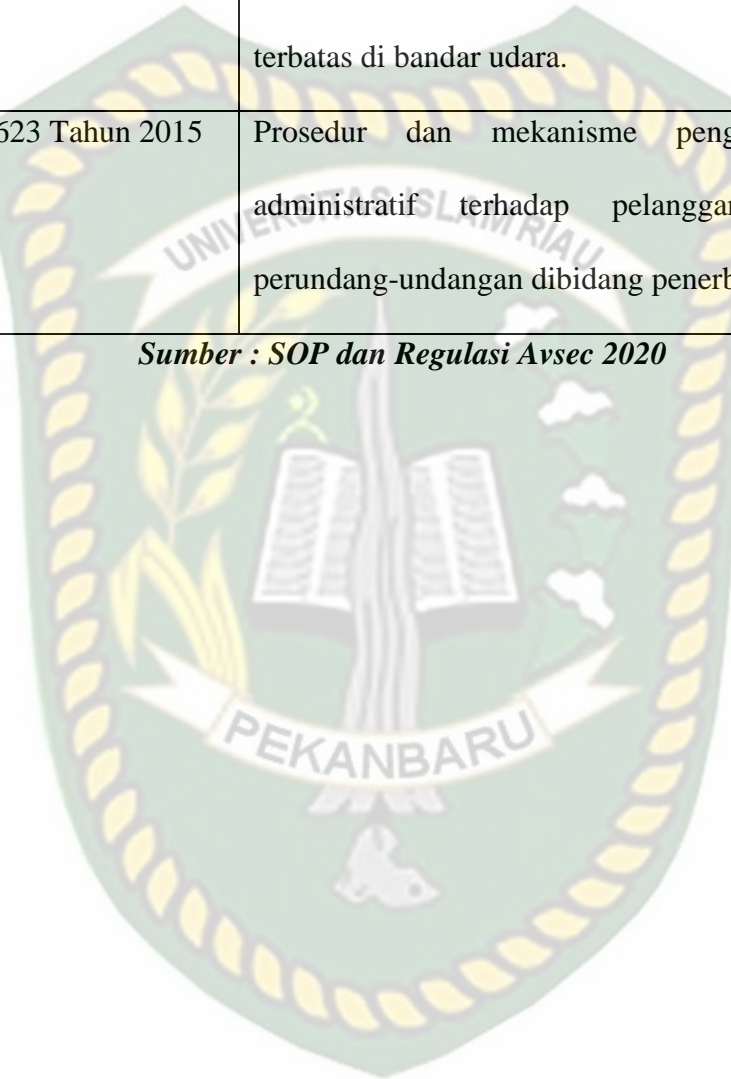
		pesawat udara.
7.	PM 57 Tahun 2018	Perubahan atas PM 92 tahun 2015, tentang program pengawasan keamanan penerbangan nasional.
8.	PM 58 Tahun 2016	Perubahan atas PM 90 tahun 2013, tentang keselamatan pengangkutan barang berbahaya menggunakan pesawat udara.
9.	PM 78 Tahun 2017	Pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran undang-undang dibidang penerbangan.
10.	PM 80 Tahun 2017	Program keamanan penerbangan nasional.
11.	PM 90 Tahun 2013	Keselamatan pengangkutan barang berbahaya menggunakan pesawat udara.
12.	PM 92 Tahun 2015	Program pengawasan keamanan penerbangan nasional.
13.	PM 94 Tahun 2016	Perubahan atas PM 137 tahun 2015 tentang program pendidikan dan pelatihan kemanan penerbangan nasional.
14.	PM 137 Tahun 2015	Program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional.
15.	PM 140 Tahun 2015	Program penanggulan keadaan darurat keamanan penerbangan nasional.
16.	PM 167 Tahun 2015	Perubahan atas PM 33 tahun 2013 tentang pengendalian jalan masuk (<i>access control</i>) ke daerah kemanan terbatas di bandar udara.

17.	SKEP/40/III/2010	Petunjuk dan tata cara pelaporan kejadian-kejadian serius dan kecelakaan di bandar udara.
18.	SKEP/42/III/2010	Petunjuk dan tata cara keamanan penerbangan sipil 193-03 manajemen bahaya hewan liar di bandar udara dan sekitarnya.
19.	SKEP/43/III/2007	Penanganan LAG (<i>liquid, aerosol, gel</i>) yang dibawa penumpang ke kabin pesawat udara pada penerbangan internasional.
20.	SKEP/95/IV/2008	Juru teknis penanganan petugas pengamanan dalam penerbangan (<i>inflight security officer/air marshal</i>) pesawat udara niaga berjadwal asing.
21.	SKEP/100/VII/2007	Petunjuk teknis penanganan penumpang pesawat udara sipil yang membawa senjata api beserta peluru dan tata cara pengawalan tahanan dalam penerbangan sipil.
22.	SKEP/100/XI/1985	Peraturan dan tata tertib bandar udara.
23.	SKEP/140/VI/1999	Persyaratan dan prosedur pengoperasian kendaraan di sisi udara.
24.	SKEP/160/VII/2008	Sertifikat kecakapan personel pengamanan penerbangan sipil.
25.	SKEP/2765/XII/2010	Tata cara pemeriksaan keamanan penumpang. Personel pesawat udara dan barang yang diangkut menggunakan pesawat udara.

26.	KP 26 Tahun 2014	Lisensi personel pengangkutan barang berbahaya (<i>dangerous goods</i>)
27.	KP 120 Tahun 2017	Pedoman penyusunan program pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan internal.
28.	KP 128 Tahun 2017	Program dan tata cara pengawasan investigasi keselamatan pengangkutan barang berbahaya menggunakan pesawat udara.
29.	KP 129 Tahun 2017	Petunjuk teknis pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan.
30.	KP 138 Tahun 2018	Sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan.
31.	KP 139 Tahun 2019	Pemeriksaan dan pengujian operasi fasilitas keamanan penerbangan.
32.	KP 241 Tahun 2014	Pedoman pengoperasian, pemeliharaan barang berbahaya.
33.	KP 247 Tahun 2015	Komite nasional keamanan penerbangan (KNKP)
34.	KP 301 Tahun 2016	Perubahan atas KP 412 Tahun 2014 tentang juru teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara.
35.	KP 412 Tahun 2014	Juru teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara.
36.	KP 481 Tahun 2012	Lisensi personel fasilitas keamanan penerbangan.
37.	KP 546 Tahun 2015	Program pendidikan personel pengangkutan barang berbahaya.

38.	KP 571 Tahun 2015	Pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara.
39.	KP 601 Tahun 2015	Standar untuk tinggi pagar daerah keamanan terbatas di bandar udara.
40.	KP 623 Tahun 2015	Prosedur dan mekanisme pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang penerbangan.

Sumber : SOP dan Regulasi Avsec 2020





Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1 Persiapan dan Pelaksanaan Penelitian

Adapun yang dilakukan oleh peneliti sebelum penelitian ini berlangsung maka dilakukanlah tahap-tahap persiapan yang meliputi hal berikut :

5.1.1 Persiapan Penelitian

a. Studi pendahuluan

Studi pendahuluan yang peneliti lakukan yaitu berupa wawancara tidak terstruktur yang dilakukan terhadap narasumber dalam penelitian ini yang meliputi personel *chief aviation security*, *junior aviation security*, *basic aviation security* bandar udara Sultan Syarif Kasim II yang menjadi narasumber dalam penelitian ini. Tahapan selanjutnya adalah dengan melakukan dokumentasi serta penggunaan data yang didapat dilapangan selama penelitian ini berlangsung, dan referensi-referensi dari buku yang saling berkaitan dengan fenomena yang terjadi didalam penelitian ini serta dituangkan menjadi bahan yang akan dibahas pada bagian bab V ini.

b. Penyusunan pedoman dalam wawancara

Sebelum penelitian ini berlangsung dan peneliti melakukan wawancara terhadap instrumen kunci yaitu *key informan* terlebih dahulu peneliti mengambil langkah berupa aturan-aturan atau pedoman dalam berlangsungnya wawancara

yang berdasarkan kaidah dan tujuan penelitian, tinjauan dalam penelitian, serta yang meliputi pertanyaan-pertanyaan penelitian, dan studi pustaka. Adapun yang menjadi pedoman dalam wawancara penelitian ini adalah dengan mengajukan pertanyaan awal berupa pertanyaan umum seperti nama narasumber, jabatan narasumber, lisensi yang dimiliki oleh narasumber. Adapun pertanyaan yang diajukan tersebut adalah dilakukan guna mendapatkan suasana yang baik dan lebih *relax* ketika dimulainya sesi tanya jawab atau wawancara terhadap narasumber penelitian.

5.2 Pelaksanaan penelitian

Pelaksanaan penelitian yang dilakukan ini adalah dimulai dengan pemilihan subjek dan objek yang tepat dan berkaitan dengan judul penelitian, yaitu dengan cara peneliti langsung melakukan penelitian ke lapangan yang berlokasi di bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru. Wawancara yang peneliti lakukan terhadap lima orang subjek penelitian *key informan* dan *informan* maka dari itu diperoleh jawaban-jawaban dari pertanyaan penelitian dan data penelitian yang mengarah pada judul penelitian ini guna menjadi acuan oleh peneliti.

Dalam penelitian yang menggunakan metode penelitian kualitatif ini guna mendapatkan data ataupun keterangan maka ditetapkanlah waktu pelaksanaan wawancara terhadap narasumber yang disusun dalam bentuk tabel sebagai berikut :

Tabel 5.1 Pelaksanaan Jadwal Wawancara Terhadap Narasumber

No.	Nama / Jabatan	Tempat dan Waktu Pelaksanaan Wawancara
1.	Nazal Rauf (<i>Chief Aviation Security</i>)	Kantor <i>Aviation Security</i> Bandar Udara SSK II, 25 Februari 2021
2.	Phabela Rizal (<i>Junior Aviation Security</i>)	Kantor <i>Aviation Security</i> Bandar Udara SSK II, 25 Februari 2021
3.	Yulia Maiza R (<i>Junior Aviation Security</i>)	Kantor <i>Aviation Security</i> Bandar Udara SSK II, 25 Februari 2021
4.	Pratama Yudha (<i>Basic Aviation Security</i>)	Terminal Bandar Udara SSK II, 3 Maret 2021
5.	Yunanda W.G (<i>Basic Aviation Security</i>)	Terminal Bandar Udara SSK II, 3 Maret 2021

Sumber: Modifikasi Penulis 2021

5.3 Identitas Narasumber

key informan dan *informan* merupakan salah satu instrumen penting dalam berlangsungnya penelitian ini guna mendapat data-data dan keterangan yang berguna dan dibutuhkan, hal ini cukup rasional dikarenakan berdasarkan keterkaitan dan kebutuhan dalam berlangsungnya penelitian ini.

Penelitian ini termasuk dalam kategori studi pencegahan kejahatan dan menyangkut suatu permasalahan yang dibahas maka dari itu melibatkan beberapa orang yang menjadi narasumber baik itu *key informan* maupun *informan* yang peneliti wawancarai adalah sebagai berikut :

Tabel 5.2 Identitas Narasumber

No.	Nama	Gender	Status	Lisensi
1.	Nazal Rauf	L	<i>Chief Aviation Security</i>	<i>Senior Avsec (Lisence Dangerous Goods)</i>
2.	Phabela Rizal	P	<i>Admin Aviation Security</i>	<i>Junior Avsec</i>
3.	Yulia Maiza R	P	<i>Admin Aviation Security</i>	<i>Junior Avsec</i>
4.	Pratama Yudha	L	<i>Airport Junior Security</i>	<i>Basic Avsec</i>
5.	Yunanda W.G	L	<i>Airport Junior Security</i>	<i>Basic Avsec</i>

Sumber : Modifikasi Penulis 2021

5.4 Data Hasil Wawancara

Hasil dari wawancara guna menjawab pertanyaan-pertanyaan pada penelitian selain dari data-data yang didapat langsung dilakukan terhadap *key informan* dan *informan* terlebih dahulu dipilih dan ditentukan oleh peneliti melalui kriteria-kriteria yang mendekati dengan hal yang di bahas dalam penelitian ini sesuai dengan rumusan masalah yang akan dicapai.

1. Nazal Rauf

Sebagai seorang *chief aviation security* Nazal Rauf menjelaskan dengan secara rinci dan baik bagaimana tugas seorang *aviation security* perannya dalam pengamanan dan pencegahan kejahatan atau tindak melawan hukum yang dalam cakupan wilayah bandar udara Sultan Syarif Kasim II.

”... Aviation security itu menurut peraturan yang ada defenisinya adalah gabungan antara sumber daya manusia, prosedur atau regulasi yang ada kemudian fasilitas pendukung dimana ketiga komponen ini digabungkan memiliki tujuan untuk mencegah terjadinya tindak kejahatan di dunia penerbangan. Kejahatan yang terjadi di bandar udara pada umumnya seperti pencurian, asusila, tindak pidana penyelundupan, penyelundupan narkotika atau pembawaan narkotika tanpa surat izin atau kejahatan berupa pengancaman dan lain sebagainya. Kalau tentang penyelundupan narkotika itu termasuk kedalam peraturan titpan dikarenakan narkotika tidak termasuk dalam kategori yang membahayakan penerbangan, namun adanya kerja sama antara pihak aviation security dengan instansi terkait untuk mencegah terjadinya atau ter-angkutnya narkotika tersebut tanpa izin yang sah. avsec ini berbeda dengan instansi hukum atau keamanan lainnya karena aviation security sifatnya lebih menuju pada prefentive atau pencegahan, semua orang dan barang yang akan memasuki daerah yang mencakup bandar udara (daerah kemanan terbatas) dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh secara terperinci baik menggunakan alat bantu ataupun tidak setelah dilakukan pemeriksaan kita akan mengetahui apakah orang dan barang bawaanya ini dikategorikan aman, mencurigakan, atau berbahaya dan berdasarkan klasifikasi itu kita dapat mengambil tindakan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan, karena aviation security ini memiliki aturan atau regulasi khusus dalam menjalankan tugasnya, dan di bandar udara SSK II ini setiap pos pengamanan akan ditempatkan 2-6

orang personel untuk menjalankan tugasnya. Wilayah atau bata-batas di bandar udara itu terdiri dari publik area, daerah terbatas, daerah keamanan terbatas, dan steril area.

Gambar 5.1 Wawancara Terhadap *Key-informan*



Sumber : Modifikasi Penulis 2021

Dalam wawancara pertama yang dilakukan bersama *chief aviation security* Nazal Rauf menjelaskan apa saja jenis kejahatan yang pernah terjadi di dunia penerbangan atau di bandar udara, serta menjelaskan mekanisme peran *aviation security* dalam pencegahan terjadinya kejahatan atau tindak melawan hukum adalah berbentuk *preventive*. Nazal Rauf juga menjelaskan setiap orang maupun barang yang memasuki kawasan bandar udara (daerah keamanan terbatas) akan

dilakukan pemeriksaan, setelah pemeriksaan dilaksanakan seorang *aviation security* baru dapat mengklasifikasikan dan mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Khusus permasalahan tentang pembawaan atau penyelundupan narkoba pihak *aviation security* melakukan kerja sama dengan instansi terkait seperti kepolisian, BNN.

2. Phabela Rizal

Phabela Rizal adalah seorang personel *airport senior security / aviation security* yang memiliki lisensi junior avsec yang bertugas sebagai admin di kantor *aviation security* di bandar udara Sultan Syarif Kasim II yang terletak di sisi selatan bandar udara.

”... Sama seperti yang dikatakan oleh senior saya pak Nazal Rauf, avsec adalah gabungan sumber daya manusia yang meliputi prosedur, peralatan, dan fasilitas untuk mencegah terjadinya tindak melawan hukum di bandar udara yang meliputi personil, materil, data, adapun tugas yang dijalani oleh *aviation security* adalah demi terciptanya dan menjamin keamanan dan keselamatan suatu keadaan penerbangan dengan menyertakan keteraturan dan efesiensinya penerbangan dari kejahatan atau tindak melawan hukum. Peran *aviation security* disini yang berbentuk *preventive* dengan mengontrol *access control point* dengan giat seperti pemagaran, penjagaan, dan pengawasan di setiap area bandar udara”

Sebagai personel *aviation security* situasi dan kondisi suatu bandar udara atau penerbangan yang dikatakan aman adalah suatu kondisi bandar udara yang

kondusif terbebas dari tindak melawan hukum dengan memaksimalkan pengamanan disetiap lini bandar udara.

Gambar 5.2 Wawancara Terhadap Informan



Sumber : Modifikasi Penulis 2021

3. Yulia Maiza R

Yulia merupakan *aviation security* yang memiliki lisensi junior avsec yang bertugas sebagai salah satu admin *aviation security* di bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru

“... dalam sistem keamanan di bandar udara Sultan Syarif Kasim II sendiri sudah disusun pengamanannya dengan semaksimal mungkin agar berjalan dengan baik dan efektif untuk mencegah terjadinya tindak kejahatan dan

juga mempersempit terjadinya peluang tindak kejahatan. Personel aviation security ditugaskan pada pos-pos yang telah ditetapkan per-regu dan didalam setiap regu tersebut terdapat personel aviation security yang memiliki lisensi mulai dari basic avsec hingga senior avsec selain menjaga pos tertentu atau hobs bagage system (HBS) dan security check point ada juga aviation security yang ditugaskan patroli di dalam bandar udar dan diluar bandara. Jika terjadi suatu tindak melawan hukum atau kejahatan di kawasan bandara maka personel aviation security akan mengambil tindakan sesuai dengan SOP dan regulasi yang berlaku”.

Gambar 5.3 Wawancara Terhadap informan



Sumber : Modifikasi Penulis 2021

4. Pratama yudha

Personel *aviation security* yang memiliki lisensi basic avsec juga tidak luput peneliti lakukan wawancara personel aviation security tersebut adalah Pratama Yudha yang sedang bertugas di terminal bandar udara Sultan Syarif Kasim II tepatnya ditugaskan pada *hobs bagage system* (HBS) / *security check point*.

“... Saya Pratama Yudha ditugaskan disini dua orang bersama teman saya, kalau diibaratkan tugas yang kami jalankan sekarang adalah gerbang pertama dilakukannya pemeriksaan terhadap orang dan penumpang yang akan memasuki bandar udara khususnya daerah keamanan terbatas bang, disini saya bertugas memeriksa orang yang akan memasuki daerah ini apakah dia penumpang maupun orang yang bekerja di bandar udara sini, jika orang tersebut penumpang maka saya akan mengecek dokumen perjalanannya seperti identitas atau pengenal serta tiket yang dimilikinya serta barang bawannya, berbeda halnya dengan orang yang merupakan pekerja di bandar udara sultan syarif kasim II maka kita akan melihat pas atau tanda pengenalnya di bandara sini bang apakah pas nya masih berlaku atau tidak karena pas bandara ini memiliki masa limit dan tidak semua orang yang memiliki pas bisa seenaknya masuk ke daerah yang ada di bandara. Dalam menjalankan tugas avsec juga dilengkapi dengan alat bantu seperti *hand held metal detector* (HHMD), *walk metal detector* (WTMD), pendeteksi bahan peledak yaitu *explosive track detector* (ETD) dan *explosive vapour detector* (EVD)”.

Gambar 5.4 Wawancara Terhadap informan



Sumber : Modifikasi Penulis 2021

5. Yunanda W.G

Yunanda W.G merupakan memiliki lisensi *basic avsec* bertugas di tempat pos yang sama *hobs bagage system (HBS) / security check point*.

“...Tugas yang avsec disini agar tidak terjadi tindak melawan hukum atau kejahatan, tugas kami disini ya melakukan pemeriksaan awal bang baik itu orang dan barang yang dilakukan dengan dibantu beberapa alat ataupun dilakukan pemeriksaan secara manual, saya akan menambahkan penjelasan teman saya sedikit tentang pemeriksaan yang dilakukan menggunakan alat yaitu juga menggunakan *x-ray machine* alat ini digunakan untuk mendeteksi barang bawaan penumpang menggunakan sinar-x saat dilakukan pemeriksaan menggunakan mesin *x-ray* apabila pada monitor barang bawaan penumpang tersebut berwarna orange berarti

terbuat dari bahan organik seperti dari tumbuhan atau hewan, kalau berwarna hijau berarti barang tersebut terbuat dari an-organik atau organik, jika berwarna biru berarti barang tersebut terbuat dari an-organik dan di mesin *x-ray* tersebut akan tampak jelas siluet dari barang yang dibawa oleh penumpang. Dan fungsi dari HHMD dan WTMB disini adalah untuk mendeteksi bahan logam atau metal yang ada pada tubuh orang yang akan memasuki daerah kamanan terbatas apakah barang itu berbahaya atau tidak, jika membahayakan maka personel avsec akan mengambil tindakan sesuai dengan sop yang berlaku bang. Cctv juga berperan penting disini bang dalam mengontrol akses atau mobilitas semua orang yang ada di bandara, bisa dikatakan avsec ini pekerjaan yang serius dan harus teliti karena menyangkut keamanan dan keselamatan bang.

Gambar 5.4 Wawancara Terhadap informan



Sumber : Modifikasi Penulis 2021

5.5 Pembahasan

Melalui penggunaan pendekatan teori strategi pencegahan kejahatan, pihak *aviation security* telah melakukan upaya-upaya dan tindakan untuk meminimalisir atau menekan peluang terjadinya suatu tindak melawan hukum atau kejahatan di bandar udara. Pencegahan kejahatan yang dilakukan oleh pihak *aviation security* berbentuk preventif dan meliputi pencegahan primer, sekunder, tertier.

Dalam menjalankan tugasnya personel *aviation security* dibekali dengan regulasi khusus dan juga difasilitasi alat bantu demi mencegah terjadinya suatu tindak melawan hukum atau kejahatan diantaranya alat pendeteksi logam seperti *hand held metal detector* (HHMD), *walk through metal detector* (WTMD), pendeteksi bahan peledak *explosive track detector* (ETD) dan *explosive vapour detector* (EVD), mesin x-ray, cctv. Setiap pos pengamanan atau pemeriksaan di bandar udara ditempatkan dua sampai enam orang personel mulai dari senior *avsec* hingga *basic avsec* dalam menjalankan tugasnya.

Bandar udara itu memiliki empat area yang banyak dikunjungi oleh pengguna jasa layanannya :

1. *Public area* : *public area* adalah kawasan atau daerah yang boleh diakses, dimasuki, ditempati oleh siapapun yang menggunakan jasa dari bandar udara.
2. Daerah terbatas : yang dimaksud dengan daerah terbatas adalah kawasan yang hanya boleh dimasuki, diakses oleh orang-orang yang memiliki dokumen perjalanan atau tiket pesawat yang akan melakukan pelaporan

diri atau check-in pada counter maskapai penerbangan, dan orang yang memiliki identitas, tanda pengenal bandar udara. Sebelum memasuki daerah ini orang dan barang akan dilakukan pemeriksaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3. Daerah keamanan terbatas : daerah keamanan terbatas adalah kawasan, daerah, bangunan yang terdapat didalam bandar udara yang hanya boleh dimasuki, diakses oleh orang yang telah atau selesai melakukan check-in pada counter maskapai penerbangan dan memiliki bukti, atau print-out terbaru tiket oleh maskapai penerbangan, dan orang yang memiliki tanda pengenal bandar udara, serta orang yang akan memasuki daerah kembali dilakukan pemeriksaan dirinya dan barang bawanya (*hand baggage*) untuk mengantisipasi terjadinya suatu tindak kejahatan atau melawan hukum.
4. Steril area : daerah, kawasan yang disebut steril area adalah setelah daerah keamanan terbatas yang meliputi parkir pesawat (*apron*), garbarata, *taxiway*, *run way*, pesawat udara yang berada di *apron*.

Dalam penelitian ini adapun teori yang digunakan adalah teori strategi pencegahan kejahatan, dimana bertujuan mencegah dalam bentuk preventive kejahatan-kejahatan didalam dunia penerbangan. Salah satu upaya menekan agar tidak terjadinya suatu tindak kejahatan, maka diterapkan kebijakan salah satunya dimana setiap orang maupun barang yang akan memasuki bandar udara akan dilakukan pemeriksaan sebagai bentuk pencegahan, apabila terjadi suatu tindak kejahatan di bandar udara maka akan ditangani sesuai dengan sop yang berlaku.

Hal berkaitan dengan regulasi yang dimiliki oleh *aviation security* yaitu yang berbunyi dalam peraturan menteri (PM 78 Tahun 2017) Pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran undang-undang dibidang penerbangan, dan SKEP/100/XI/1985 yaitu peraturan dan tata tertib yang berlaku di bandar udara.

Adapun setiap penanganan dan pencegahan terhadap kejahatan di bandar udara sesuai dan berdasarkan standar operasional serta regulasi yang berlaku, adapun pencegahan yang diterapkan dalam kejahatan itu berbeda-beda diantaranya adalah :

1. Pencurian

Pencurian yang terjadi di bandar udara umumnya terjadi pada bagasi atau barang bawaan penumpang yang terjadi pada saat *loading*/ memasukkan kedalam kabin bawah pesawat yang umumnya terjadi dan dilakukan oleh porter yang melakukan tugasnya. Adapun pencegahan yang dilakukan oleh pihak *aviation security* adalah dengan melakukan kontrol menggunakan fasilitas pendukung seperti cctv, pengawasan langsung dan melakukan kerjasama dengan pihak maskapai.

2. Tindak asusila

Dalam kasus asusila ini umumnya terjadi pada saat proses antrian pemeriksaan penumpang, maka dari itu pihak *aviation security* melakukan pemeriksaan terhadap penumpang sesuai dan berdasarkan *gender* masing-masing.

3. Penyelundupan

Dalam kasus tindak pidana penyelundupan ini umumnya terjadi penyelundupan berupa barang, flora dan fauna, narkoba, dll. Dalam pencegahan penyelundupan ini disinilah berfungsinya pemeriksaan orang dan barang yang diberlakukan pada pos *security check point* baik itu dilakukan secara manual maupun menggunakan fasilitas penunjang seperti HHMD, WTMD, X-RAY, tujuan diberlakukannya pemeriksaan orang dan barang yang memasuki wilayah tertentu pada bandar udara salah satunya adalah agar tidak terangkut atau terbawanya barang bawaan yang dilarang oleh hukum yang berlaku disuatu negara.

4. Sabotase, penumpang gelap, penipuan

Dalam kasus kejahatan sejenis ini adapun peran pihak *aviation security* adalah dengan melakukan kontrol terhadap semua mobilitas di semua wilayah suatu bandar udara baik itu diberlakukan secara manual maupun menggunakan prosedur pendukung berupa alat bantu cctv dan *hand talkie*, serta melakukan pemeriksaan setiap orang dan barang yang memasuki batas-batas wilayah tertentu di bandar udara.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Penelitian ini adalah termasuk kedalam penelitian kualitatif deskriptif dimana menggambarkan situasi atau keadaan yang sebenarnya di bandar udara serta dalam metode pengumpulan data menggunakan metode observasi ke lapangan, wawancara, dokumentasi.

Aviation security adalah gabungan sumber daya manusia, prosedur, alat dimana semua komponen ini digabungkan dengan tujuan mencegah terjadinya kejahatan atau tindak melawan hukum di kawasan bandar udara. Mengenai kajian tentang pencegahan kejahatan di bandar udarah hasil dari pembahasan dan wawancara yang telah peneliti lakukan di lapangan tepatnya langsung pada bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru dapat dijelaskan bahwa kejahatan yang pernah terjadi di bandar udara meliputi seperti :

1. Pencurian
2. Tindak asusila
3. Kejahatan Penyelundupan (flora & fauna, narkotika, dll)
4. Sabotase, pemalsuan identitas, penipuan

Dijelaskan bahwa menggunakan teori strategi pencegahan kejahatan yang bersifat prefentive dapat menekan atau mencegah terjadinya peluang tindak kejahatan di bandar udara, dengan upaya-upaya yang dilakukan seperti melakukan

kontrol terhadap setiap mobilitas yang terjadi di bandar udara dengan menggunakan fasilitas-fasilitas penunjang seperti cctv, alat pendeteksi berbahan metal (*hand-held metal detector, walk through metal detector*), serta pendeteksi bahan peledak (*explosive track detector, explosive vafour detector*).

Apabila terjadi tindak kejahatan di bandar udara maka pihak *aviation security* yang bertugas akan mengatasinya dengan standar operasional yang berlaku, pihak *aviation security* juga melakukan kerja sama dengan instansi diluar bandar udara guna mengatasi permasalahan kejahatan-kejahatan yang terjadi di bandar udara (Kepolisian, BNN, Bea Cukai, Dll).

6.2 Saran

Setelah penulis melakukan penelitian ini dengan terjun langsung ke lapangan adapun saran yang ingin penulis sampaikan meliputi hal berikut :

1. Kinerja yang dilakukan oleh pihak *aviation security* dalam pencegahan kejahatan di bandar udara Sultan Syarif Kasim II sudah sangatlah baik, akan tetapi alangkah baiknya lebih lagi dalam melaksanakan tugas lebih efektif lagi atau lebih diperketat pemeriksaan setiap mobilitas yang terjadi di bandar udara.
2. Lebih memperketat pemeriksaan orang dan barang pada *security check point* dikarenakan pada *security check poin* sering terjadi tindakan kejahatan.

3. Diharapkan kepada beberapa orang pihak *aviation security* agar ramah akan tetapi tetap berwibawa dalam pelayanan saat bertugas di bandar udara.
4. Pihak *aviation security* mengsosialisasikan peraturan-peraturan yang ada dengan baik kepada pengguna jasa bandar udara.
5. Pihak *aviation security* melakukan sosialisasi atau kerjasama dengan masyarakat lingkungan sekitar, termasuk universitas terutama Universitas Islam Riau program studi kriminologi dikarenakan salah satu peran atau tugas pihak *aviation security* termasuk dalam kajian ilmu kriminologi terutama dalam pencegahan kejahatan.
6. Diharapkan kerja sama bukan hanya dari pihak *aviation security* akan tetapi juga terhadap pihak masyarakat atau pengguna jasa bandar udara untuk lebih kooperatif dalam kawasan bandar udara demi kenyamanan, keamanan, dan keselamatan kondisi suatu penerbangan di bandar udara.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Adang, Yesmil Anwar. 2010. *Kriminologi*. Bandung : Refika Aditama
- Atmadjati, Arista. 2014. *Manajemen Operasional Bandar udara*. Yogyakarta :
Deeupublish
- Dermawan, Kemal. 2000. *Teori Kriminologi*. Jakarta : Universitas Terbuka
- Dermawan, Kemal. 2013. *Strategi Pencegahan Kejahatan*. Jakarta : Departemen
Fisip UI
- Indonesia National Air Carriers Association. 2019. *Menjelang Setengah Abad
Industri Penerbangan Nasional INACA Berkiprah*
- Iskandar. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta :Gaung Persada
- Lily J. Robert, DKK. 2006. *Teori Kriminologi Konteks & Konsekuensi*. Jakarta :
Pernada Media Grup
- Hamidi. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Malang : UMM Press
- Moeleong, Lexy J. 2016. *Metodelogi penelitian kualitatif*. Bandung : PT. Remaja
Rosdakarya
- PT. FARIN TRAINING CENTER. 2017. *Aviation Security Trainee Manual Book
Initial Basic Aviation Security*. Tangerang
- Santoso, Topo & Eva Zulfa. 2002. *Kriminologi*. Jakarta : Raja Grafindo Persada

- Satori, Djam'an. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta
- Soekanto, Soerjono. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : Rajawali Press
- Sudibyoy, Lies, DKK. 2013. *Ilmu Sosial Budaya Dasar*. Yogyakarta : Andi Yogyakarta
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian*. Yogyakarta ; Alfabet
- Suryaningsi. 2018. *Pengantar Ilmu Hukum*. Samarinda : Mulawarman Press
- Suyanto, Bagong & Sutinah. 2005 *Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan*. Prenadamedia Group
- Tamin, Ofyar Zainudi. 2000 *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung : ITB
- Tjiptono, Fandy. 2014. *Pemasaran Jasa*. Yogyakarta : Penerbit Andi
- Zulkifli, Dkk. 2013. *Buku Pedoman Penulisan Usulan Penelitian, Skripsi dan Kertas Kerja Mahasiswa*. Pekanbaru : Fisipol Uir

JURNAL

- Agustini & Hariyanto. (2016). *Kinerja Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Di Bandara Juwata Tarakan*
- Ardhia, W. (2012) *Kinerja Peralatan Keamanan Di Bandara Adi Sutjipto Yogyakarta*. Hal 1-18

- Bongga, J.D. (2009). *Wujud Rancangan Bandar Udara Internasional Di Yogyakarta Yang Mampu Mewujudkan Dasar Mobilitas Melalui Pengelolaan Waktu Yang Efektif Dan Efisien Dengan Pendekatan Minutes Service*. Hal16-59
- Mardiansyah. (2017). *Kajian Yuridis Kriminologis Terhadap Kejahaan Pencurian Barang Penumpang Pada Bagasi Pesawat Di Bandar Internasional Soekarno-Hatta*. Hal 1-28
- Novan, M. (2017). *Upaya Penanggulangan Kejahatan Pencurian Barang Penumpang Pada Bagasi Pesawat Udara Di Bandara Radin Inten II*. Hal 1-11
- Novita, D, Dkk. (2020). *Kajian Sistem Keamanan Di Security Check Point 2 (Scp) Bandar Udara Internasional Minang Kabau Padang*. Jurnal Ilmiah Aviasi Langit Biru, Vol.13 No.1
- Setiadi, B. (2018). *Peran Aviation Security Dalam Rangka Menangkal Upaya Kejahatan Penerbangan (Studi Pustaka Di Maskapai Penerbangan)*. Vol.15 No.1 Hal.34-46
- Situmorang, C, U. (2017). *Penerapan Aspek Keselamatan Penerbangan Di Bandara X Maskapai Y*. Vol.1 No. 2 Hal 89-99
- Yuliana, D & Wasjud. (2011) *Evaluasi pengamanan penerbangan di bandara ahmad yani semarang*. Vol.37 No.2 Hal 177-185

UNDANG UNDANG

UU No1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

KEPPRES No.63 Tahun 2004 Tentang Pengamanan Objek Vital Nasional

SKEP/77/VI/2005 Tentang fasilitas di Bandar Udara

WEBSITE

<https://www.google.com/amp/s/metro.tempo.co./amp/1268662/pencurian-di-bandara-soetta-polisi-tangkap-4-pelaku-di-medan.> diakses pada 26 November 2020

<https://news.detik.com/berita/d-5035782/petugas-gagalkan-penyelundupan-paket-satwa-liar-di-bandara-pangkalpinang.> Diakses 26 November 2020

[https://m.merdeka.com/peristiwa/pemalsu-identitas-di-bandara-soekarno-hatta-dibekuk.html.](https://m.merdeka.com/peristiwa/pemalsu-identitas-di-bandara-soekarno-hatta-dibekuk.html) Diakses 26 November 2020

[https://m.merdeka.com/peristiwa/jadi-penumpang-gelap-mario-alami-pendarahan-dan-tubuh-membiru.html.](https://m.merdeka.com/peristiwa/jadi-penumpang-gelap-mario-alami-pendarahan-dan-tubuh-membiru.html) Diakses 26 November 2020