

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pada saat ini penerbangan merupakan salah satu moda transportasi yang sudah banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini dapat terjadi dikarenakan kebutuhan masyarakat akan transportasi untuk jarak jauh sudah cukup tinggi terlihat dari jumlah penumpang setiap penerbangan dalam maupun luar negeri. Selain itu harga dari moda transportasi penerbangan sudah terjangkau oleh masyarakat di Indonesia. Penerbangan tidaklah hanya sebuah moda transportasi biasa.

Jasa pengangkutan udara merupakan jasa angkutan untuk orang maupun barang yang meliputi pengangkutan melalui jalur udara dan dapat digunakan untuk kepentingan privat atau pribadi maupun kepentingan umum.¹ Transportasi udara merupakan alat transportasi yang mutakhir dan tercepat, dengan jangkauan yang luas karena memiliki beberapa kelebihan, yaitu antara lain :

1. Faktor kecepatan, relatif lebih cepat dibandingkan dengan moda angkutan lain, karena pada transportasi udara menggunakan pesawat terbang yang memiliki kecepatan.
2. Keuntungan kedua dari angkutan udara adalah bahwa jasanya dapat diberikan untuk mejangkau daerah-daerah terpencil yang tidak terjangkau oleh moda

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi, Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm.75.

angkutan lain misalnya daerah-daerah pegunungan yang tidak dapat dijangkau oleh transportasi darat.

3. Untuk angkutan yang jaraknya jauh angkutan udara lebih efisien dari segi waktu dan kuantitas daya angkut dapat membawa penumpang dan barang yang berjarak relatif jauh dan banyak.
4. Adanya keteraturan jadwal dan frekuensi penerbangan.

Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk suatu perjalanan atau lebih dari suatu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.² Adanya transportasi udara mempermudah masyarakat dalam menjalankan kegiatannya baik dalam hal penggunaannya maupun dalam pengiriman barang. Beberapa tahun belakangan, industri penerbangan Indonesia berkembang dengan cukup pesat.

Peningkatan pesat dalam bisnis penerbangan ini sayangnya tidak dibarengi dengan peningkatan sarana dan prasarana terutama dalam hal keamanan yang merupakan hal yang sangat vital, baik secara kuantitas maupun kualitas.

Tidak selamanya angkutan udara dapat terselenggara dengan baik, sebab tidak menutup kemungkinan pula terjadinya hal-hal yang buruk yang terjadi di bandar udara terkait dengan keamanan, seperti yang terjadi di bandar udara

² Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, hlm. 20.

Sulatan Syarif Kasim Pekanbaru Riau. Pada tanggal 07 april 2015 Seorang pria bernama Mario Steven Ambarita yang berusia 21 Tahun Asal Pekanbaru telah sehari-hari mengincar pesawat Garuda sebagai sarana pergi ke Jakarta (menumpang secara ilegal). Dia Berhasil menyusup di ruang roda pesawat Garuda Indonesia GA 177 rute Pekanbaru-Jakarta. Mario berhasil menyusup masuk ke lingkungan bandar udara tanpa terdeteksi oleh sistem pengamanan dan para penjaga bandar udara dan pada akhirnya pria tersebut dapat masuk ke ruang roda pesawat (*main wheel*), ruangan yang seharusnya sama sekali tidak boleh ada manusia atau benda yang berada di ruang tersebut karena ruang tersebut dianggap sebagai daerah fatal dari sebuah pesawat terbang. Mario mengaku bahwa 10 hari terakhir, ia mengamati Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru. Ia mempelajari cara menyelundup pesawat dari internet, *Facebook* dan media sosial lainnya. Dia naik ke rongga tidak melalui *apron* (tempat parkir pesawat), tetapi ia menyelinap di ujung landasan yang biasanya pesawat berhenti 5 menit pada saat pesawat berangkat *taxying*. Motif pelaku ini karena ingin bertemu dengan Presiden Indonesia Bapak Jokowi.³

Dari peristiwa penyusupan tersebut, apakah terjadi kesenjangan antara PT. Angkasa Pura II dengan Otoritas bandar udara karena sistem pengamanan bandar udara tersebut kurang diperhatikan sehingga Mario dapat dengan mudah menyusup ke area bandar udara? Peristiwa penyusupan tersebut apabila tidak

³ <http://news.detik.com/berita/2882301/akhirnya-mario-si-penyusup-naik-pesawat-garuda-dengan-legal> , diakses pada tanggal 24 Januari tahun 2016 pada pukul 16.00.

ditangani dengan serius oleh instansi terkait maka akan ada kasus penyusupan-penyusupan lainnya dimasa yang akan datang dan tidak menutup kemungkinan akan membahayakan Dunia penerbangan Indonesia .

Hal tersebut tentunya menjadi pelajaran untuk dunia penerbangan, dan khususnya bagi dunia penerbangan Indonesia, terutama dalam hal keamanan bandar udara dan keamanan penumpang pesawat itu sendiri. Apabila peristiwa tersebut kembali terjadi, tidak menutup kemungkinan bahwa dunia penerbangan Indonesia akan menjadi sangat berbahaya baik untuk perekonomian Nasional maupun untuk keamanan Nasional. Dari peristiwa tersebut dapat diprediksi akan membahayakan penerbangan dan dapat terjadi kerugian khususnya untuk penumpang, dan bentuk tanggungjawab apa yang akan diberikah oleh PT.Angkasa Pura II terhadap penumpang apabila kasus tersebut sampai memakan korban jiwa karena telah membahayakan bandar udara dan membahayakan penerbangan Nasional. Berdasarkan latar belakang penelitian yang diuraikan diatas, penulis akan membahasnya dalam bentuk skripsi dengan judul **“TanggungJawab Pihak PT. Angkasa Pura II (Persero) Bandar Udara Sultan Syarif Kasim Pekanbaru Atas Masuknya Penyusup Ke Roda Pesawat Garuda GA 177.”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian dan latar belakang tersebut, penulis menarik suatu perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kewenangan antara PT. Angkasa Pura II dengan Otoritas bandar udara dalam pelaksanaan dan pengawasan terkait peristiwa penyusup yang masuk ke roda pesawat Garuda GA Nomor 177 ?
2. Bagaimana tanggung jawab PT. Angkasa Pura II terhadap kerugian yang dapat timbul apabila terjadi penyusupan yang menimbulkan kecelakaan dikaitkan dengan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam pengawasan ?
3. Upaya apakah yang dapat dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II untuk mengantisipasi resiko kecelakaan terkait pengawasan terhadap bandar udara ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui, memahami, mengkaji dan menganalisis kewenangan antara PT. Angkasa Pura II dengan Otoritas bandar udara dalam pelaksanaan dan pengawasan terkait peristiwa penyusup yang masuk ke ruang roda (*main wheel*) pesawat Garuda GA Nomor 177.
2. Untuk mengetahui, memahami, mengkaji dan menganalisis tanggungjawab PT. Angkasa Pura II terhadap kerugian yang dapat timbul apabila terjadi penyusupan yang menimbulkan kecelakaan dikaitkan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam pengawasan.
3. Untuk mengetahui, memahami, mengkaji dan menganalisis Upaya yang dapat dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II untuk mengantisipasi resiko kecelakaan terkait pengawasasn terhadap bandar udara.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis sebagai berikut :

1. Kegunaan Teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu hukum, terutama pada khususnya bidang ilmu hukum perdata .
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya referensi dan literatur kepustakaan hukum perdata mengenai Hukum Penerbangan.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lebih lanjut.

2. Kegunaan Praktis

- a. Bagi PT. Angkasa Pura II terkait adanya penyusup diharapkan dapat mengevaluasi sistem pengamanan bandar udara agar bandar udara tersebut menjadi lebih aman.
- b. Bagi Otoritas bandar udara diharapkan dapat memberikan pengetahuan serta masukan terhadap PT.Angkasa Pura II dalam menerapkan keamanan diwilayah bandar udara agar tidak terjadi kembali peristiwa penyusupan penyusup yang masuk ke ruang roda pesawat.

- c. Bagi masyarakat diharapkan dapat lebih mengetahui mengenai keamanan di wilayah bandar udara.

E. Kerangka Pemikiran

Permasalahan tentang keamanan di PT. Angkasa Pura II Bandar Udara Sultan Syarif Kasim terkait kasus menyusupnya penyusup ke ruang roda pesawat Garuda GA 177 dapat dikaji dari aspek hukum keperdataan dengan mengkaji analisis hukum secara teoritis. Teori adalah suatu sistem yang tersusun oleh berbagai abstrak yang berinterkoneksi satu sama lain atau berbagai ide yang memadatkan dan mengorganisasi pengetahuan tentang dunia. Teori adalah sarana yang ringkas untuk berfikir tentang dunia dan bagaimana dunia itu bekerja.⁴ Kerangka teori merupakan kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, teori, tesis mengenai sesuatu kasus atau permasalahan (*problem*), yang menjadi bahan perbandingan, pegangan teoritis yang mungkin disetujui ataupun tidak disetujui.⁵

Teori itu bukanlah pengetahuan yang sudah pasti, tetapi harus dianggap sebagai petunjuk, analisis dari hasil penelitian yang dilakukan, sehingga merupakan eksternal bagi penelitian ini.⁶ Teori adalah suatu penjelasan yang berupaya untuk menyederhanakan pemahaman mengenai suatu fenomena atau

⁴ HR. Otje Salman S dan Anton F Sutanto, *Teori Hukum*, Refika Aditama, Bandung, 2005, hlm. 22.

⁵ M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hlm. 27 dan 80.

⁶ Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Edisi Ketiga, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1997, hlm.10.

teori juga merupakan simpulan dari rangkaian berbagai fenomena menjadi sebuah penjelasan yang sifatnya umum.⁷

Keberadaan teori dalam dunia ilmu pengetahuan sangat penting karena teori merupakan konsep yang akan menjawab suatu masalah. Teori oleh kebanyakan ahli dianggap sebagai sarana yang memberi rangkuman bagaimana memahami suatu masalah dalam setiap bidang ilmu pengetahuan.⁸

Negara Republik Indonesia merupakan Negara hukum yang berlandaskan Pancasila, dan dijelaskan dalam alinea ke-4 Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 sebagai berikut:

"Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintah negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, kemanusiaan yang adil dan beradab, persatuan Indonesia, dan kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia."

Indonesia adalah Negara hukum dan tidak hanya berdasarkan kekuatan hukum belaka. Hal ini berarti Negara Indonesia menjunjung tinggi Hak Asasi

⁷ Mukti Fajar dan YuliantoAchmad, *Dualisme Penelitian Hukum. Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hlm. 134.

⁸ Marwan Mas, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2004, hlm. 113.

Manusia, dan menjamin warga Negaranya bersamaan dengan kedudukannya, di dalam hukum dan pemerintahan, serta wajib menjunjung tinggi hukum dan pemerintahan itu tanpa terkecuali. Hukum adalah keseluruhan aturan hidup yang bersifat memaksa untuk melindungi kepentingan manusia di dalam masyarakat. Hukum bertujuan untuk mendapat keadilan, menjamin adanya kepastian hukum dimasyarakat, serta mendapatkan kemanfaatan atas dibentuknya hukum tersebut.

Secara formal, Pancasila merupakan dasar pemikiran dalam suatu kegiatan penerbangan di Indonesia, ekonomi Indonesia disesuaikan dengan pandangan masyarakat di Indonesia, sehingga dirumuskannya sistem penerbangan yang berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Dimana dalam Pancasila tersebut manusia menemukan keseimbangan antara hidup sebagai pribadi, dan hidup sebagai anggota masyarakat. Sebagaimana yang tertera dalam sila ke-2, dan ke-5. Sila ke-2 menyatakan bahwa kemanusiaan yang adil dan beradab merupakan hubungan antara calon penumbang dan pihak pengelola penerbangan harus berdasarkan kemanusiaan yang adil dan beradab. Sila ke-5 menyatakan bahwa keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia bahwa PT. Angkasa Pura II harus menjaga keseimbangan antara hak dan kewajiban dan menghormati hak-hak orang lain.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan terdapat asas-asas dan tujuan dalam penerbangan yaitu :

1. Memberikan manfaat yang sebesar besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga Negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan Negara.
2. Asas usaha bersama Asas manfaat, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat dan kekeluargaan, maksudnya adalah penyelenggaraan usaha disbanding penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
3. Asas adil dan merata, bahwa penyelenggaraan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.
4. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, penyelenggaraan penerbangan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna jasa, antara individu dan masyarakat, serta antara kepentingan Nasional dan Internasional.
5. Asas kepentingan umum, penyelenggaraan penerbangan, penerbangan harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.
6. Asas keterpaduan, penyelenggara penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antar moda transportasi.

7. Asas tegaknya hukum, bahwa Undang-Undang penerbangan mewajibkan pemerintah untuk menegakan dan menjamin kepada setiap warga Negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan.
8. Asas kemandirian, adalah penyelenggaraan penerbangan harus bersendikan pada kepribadian Bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan diri sendiri, mengutamakan kepentingan Nasional dalam penerbangan, dan memperhatikan muatan yang wajar dalam angkutan udara.
9. Asas keterbukaan dan anti monopoli, artinya penyelenggara usaha dibidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
10. Asas berwawasan lingkungan hidup, maksudnya penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya pelestarian fungsi lingkungan hidup.
11. Asas kedaulatan Negara adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
12. Asas kebangsaan, adalah penyelenggaraan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang *pluralistik* dengan menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

13. Asas kenusantaraan, bahwa setiap penyelenggaraan penerbangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan penyelenggaraan penerbangan yang dilakukan oleh daerah merupakan bagian dari system penerbangan Nasional yang berdasarkan Pancasila.

Keamanan dan keselamatan merupakan kewajiban dari pihak pengelola bandar udara dan pihak maskapai penerbangan, keamanan penumpang dalam penerbangan berhak mendapatkan haknya untuk mendapatkan ganti rugi apabila mengalami kerugian. Keselamatan, keamanan dan kenyamanan bandar udara telah diatur secara tegas dalam ketentuan umum Pasal 1 butir (45) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa :

“Otoritas bandar udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.”

Perlindungan terhadap keamanan dan kenyamanan di kawasan bandar udara tersebut telah secara tegas terlindungi oleh konstitusi Hukum Indonesia dan diatur dalam Pasal 227 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa :

- 1) “Menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di bandar udara;
- 2) Memastikan terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, kelancaran, dan kenyamanan di bandar udara;
- 3) Menjamin terpilihnya pelestarian lingkungan bandar udara;

- 4) Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang dianggap tidak dapat diselesaikan oleh instansi lainnya;
- 5) Melaporkan kepadapimpinan tertingginya dalam hal pejabat instansi di bandar udara, melalaikan tugas dan tanggungjawabnya serta mengabaikan dan/atau tidak menjalankan kebijakan dan peraturan yang ada di bandar udara dan;
- 6) Melaporkan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab kepada menteri.”

Kelalaian pihak pengelola bandar udara Sultan Syarif Kasim Pekanbaru Riau telah bertentangan atau melanggar Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan tepatnya Pasal 421 dan Pasal 432 Undang-Undang Penerbangan, Pasal 421 dan Pasal 432 Undang-Undang Penerbangan telah menjelaskan secara tegas bahwa :

Dalam Pasal 412 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa :

- 1) “Setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.100.000.000.00 (seratus juta rupiah).
- 2) Setiap orang membuat halangan (*obstacle*), dan atau melakukan kegiatan lain dikawasan oprasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000.000.00 (satu miliar rupiah).”

Dan di dalam Pasal 432 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa :

“Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.500.000.000.00 (lima ratus juta rupiah).”

F. Metode Penelitian

Metode merupakan suatu cara atau teknik yang dilakukan dalam proses penelitian. Penelitian merupakan suatu upaya yang dijalankan untuk memperoleh fakta-fakta dan prinsip-prinsip untuk mewujudkan kebenaran.⁹

1. Spesifikasi penelitian

Penelitian ini menggunakan spesifikasi penelitian *deskriptif analitis*¹⁰ yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan atau gejala dari objek yang diteliti tanpa maksud untuk mengambil kesimpulan yang berlaku umum.

2. Metode pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian adalah metode pendekatan Yuridis-Normatif, yaitu pendekatan atau penelitian hukum dengan menggunakan pendekatan/teori/konsep dan metode analisis yang termasuk dalam disiplin ilmu yang dogmatis.¹¹ Penelitian ini dititik beratkan pada

⁹ Mardalis, *Metode Penelitian Suatu Proposal*, Bumi Aksara, Jakarta, 1989, hlm.24.

¹⁰ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm.11.

¹¹ *Ibid*, hlm, 34.

penggunaan data kepustakaan atau data sekunder yang berupa bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Metode pendekatan yang digunakan dengan mengingat bahwa permasalahan yang diteliti berkisar pada peraturan perundang-undangan yaitu hubungan peraturan yang satu dengan peraturan lainnya serta kaitannya dengan penerapannya dalam praktek.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer ini mencakup peraturan Perundang-Undangan yang meliputi Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 140 Tahun 2015 Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan pustaka yang berisi informasi tentang bahan primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, mengacu pada buku-buku, artikel, berita dari internet, majalah, koran, karya ilmiah dan lain-lain,¹² sehingga dapat membantu untuk menganalisa dan

¹² Ronny Haniijo Soemitro, *Metedologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Semarang, 1988, hlm. 12.

memahami bahan hukum primer dan objek penelitian terkait otoritas Bandar udara.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer, dan bahan hukum sekunder¹³, misalnya bahan-bahan lain yang ada relevansinya dengan pokok permasalahan terkait otoritas Bandar udara yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan sekunder antara lain kamus hukum dan bahan diluar bidang hukum yang dapat menunjang dan melengkapi data penelitian sehingga masalah tersebut dapat dipahami.

3. Tahap penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan melakukan penelitian kepustakaan dan didukung penelitian lapangan, sehingga penelitian dilakukan dalam 2 (dua) tahap yaitu:

a. Penelitian kepustakaan (*liberary research*)

Penelitian kepustakaan bertujuan untuk mengkaji, meneliti, dan menelusuri data sekunder yang berupa :

¹³ *Ibid*

- 1) Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang diperoleh langsung untuk digunakan dalam penelitian ini yaitu :
 - a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
 - b) Undang-Undang Dasar 1945;
 - c) Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan;
 - d) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
 - e) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 140 Tahun 2015 Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional;
 - f) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan pustaka yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan-bahan hukum primer seperti pendapat para ahli atau pakar di bidangnya.
- 3) Bahan hukum tersier berupa kamus, artikel pada majalah atau surat kabar, dan internet digunakan untuk melengkapi dan menjelaskan bahan-bahan hukum primer dan sekunder.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan dilakukan guna mendapatkan data primer dan diperukan untuk menunjang dan melengkapi bahan hukum sekunder yang

di peroleh melalui penelitian kepustakaan, wawancara kepada pihak terkait serta mengumpulkan data dari instansi-instansi yang terkait dengan judul usulan penelitian penulisan hukum yang penulis ambil.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan data sekunder yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹⁴

b. Studi Lapangan

Studi lapangan digunakan untuk mengumpulkan data primer yang diperoleh dari instansi-instansi terkait dengan menggunakan tehnik wawancara mengenai tanggungjawab pihak PT. Angkasa Pura II atas masuknya penyusup yang masuk ke roda pesawat (*main wheel*).

5. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data yang digunakan adalah, dilakukan dengan cara :

a. Data Kepustakaan

Peneliti sebagai instrumen utama dalam pengumpulan data kepustakaan dengan menggunakan alat tulis untuk mencatat bahan-bahan yang diperlukan ke dalam buku catatan, kemudian alat elektronik (*computer*) untuk mengetik dan menyusun bahan-bahan yang telah diperoleh.

¹⁴ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurumetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988, hlm.11-12.

b. Data Lapangan

Melakukan wawancara kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti dengan menggunakan pedoman wawancara terstruktur (*directive interview*) atau pedoman wawancara bebas (*non directive interview*) serta menggunakan alat perekam suara (*voice recorder*) untuk merekam wawancara terkait dengan permasalahan yang akan diteliti.

6. Analisis Data

Sesuai dengan metode pendekatan yang digunakan, maka data-data yang diperoleh untuk penelitian hukum ini selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan analisis Yuridis-Kualitatif dalam arti, bahwa dalam melakukan analisis terhadap data yang diperoleh dengan menekankan pada tinjauan normatif terhadap terkait Otoritas Bandar udara dan peraturan peraturan yang ada sebagai hukum positif yang berlaku seperti Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, sehingga secara sistematis, menyeluruh dan terintergrasi, sehingga hasil akhir akan diperoleh kesimpulan.

7. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan pendukung dalam melengkapi data. Adapun lokasi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Perpustakaan

- 1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung Jalan Lengkong Besar No. 68 Bandung.
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Padjajaran Bandung Jalan Dipati Ukur No. 35 Bandung.

b. Lokasi Lapangan

Jalan Perhubungan Udara Bandara Sultan Syarif Kasim II Simpang Tiga.

Pekanbaru 28284 Riau.