

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bab I pasal 1 dinyatakan bahwa: Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.¹

Mencermati pengertian tersebut maka Bandar Udara, terutama Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta merupakan objek vital nasional yang memiliki nilai strategis. Karena segala aspek kegiatan dan permasalahannya baik yang positif maupun negatif akan membawa implikasi yang luas terhadap kredibilitas masyarakat, bangsa dan kondisi suatu Negara. Dengan demikian bahwa Bandar Udara merupakan salah satu etalase Negara yang memberikan cermin peradaban dan budaya serta kemajuan berbagai aspek kehidupan masyarakat bangsa dan Negara tersebut. Oleh karena itu situasi dan kondisi Bandar Udara suatu Negara sering kali menjadi salah satu barometer penilaian citra bangsa negara tersebut.²

Bandar Udara sebagai objek vital nasional apabila ditinjau dari aspek sosial ekonomi, merupakan sarana vital bagi kelancaran lalu lintas manusia dan barang, sehingga kalau mengganggu akan berdampak langsung pada stabilitas

¹Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

²“Bandara-Soekarno-Hatta”, <http://www.liputan6.com>., diakses tanggal 15 Mei 2016

perekonomian negara. Apabila ditinjau dari aspek keamanan, Bandar Udara rentan atas terjadinya gangguan kamtibmas, baik dalam bentuk kejahatan maupun bentuk-bentuk gangguan ketertiban lainnya. Oleh karena itu, perlunya memberikan perhatian khusus atas situasi dan kondisi pengamanan dan keamanan di Bandar Udara, terutama Bandara Udara Internasional Soekarno Hatta.³

Permasalahan pengamanan dan keamanan Bandar Udara perlu dilihat dari 2 (dua) aspek penting yang saling berkaitan dengan konsepsi segala upaya, pekerjaan dan kegiatan pemeliharaan atas:⁴

1. Keamanan dan Keselamatan penerbangan, karena Bandar Udara merupakan tempat aktifitas moda transportasi udara / penerbangan, baik bagi lingkup domestik maupun internasional.
2. Keamanan dan ketertiban masyarakat, karena Bandar Udara merupakan tempat kegiatan *public* dan berbagai kepentingan Negara.

Beberapa jenis gangguan keamanan di Bandara Soekarno-Hatta diantaranya berupa ancaman bom melalui telepon. Bahkan pada tanggal 27 April 2003 di terminal 2F Bandar udara Soekarno-Hatta terjadi ledakan bom yang menimbulkan tidak kurang dari 8 orang korban luka-luka berat. Selain itu juga terjadi aksi unjuk rasa yang dilakukan serombongan tukang ojek dan menutup beberapa pintu utama jalur masuk ke arah Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. Peristiwa tersebut terjadi pertengahan tahun 2004 penyebabnya adalah kegagalan negosiasi pengelola bandar udara dengan perwakilan tukang

³“Antisipasi Teror Keamanan andara-Soetta Diperketat“, <http://nasional.republika.co.id.>, diakses tanggal 15 Mei 2016.

⁴Yaddy Supriadi, *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*, Tangerang: Telaga Ilmu Indonesia, 2012, hlm 62.

ojek. Pengelola bermaksud mengurangi jumlah pengojek dengan memberi stiker khusus pada tukang ojek resmi bandar udara. Duduk perkaranya tergolong sederhana tetapi dampaknya bisa sangat luar biasa dan hampir terasa bagi kepentingan nasional maupun internasional.⁵

Kemudian pernah terjadi bentuk gangguan keamanan lain di Bandara tahun 2015 adalah kasus pencurian barang-barang dalam bagasi dan kendaraan yang di parkir di sekitar bandara serta kasus pencurian lampu pendaratan yang terdapat di sepanjang *taxiway*.⁶ Bisa dibayangkan jika lampu-lampu itu tidak ada dan pesawat mendarat pada malam hari tentu kesulitan yang nyata bagi pilot untuk mengatur harus mendarat memakai panduan apa jika alur lampu pendarat tidak ada.

Kerawanan di Soekarno-Hatta ditambah runyam lagi dengan adanya jalan tol yang menghubungkan Tol Sedyatmo dengan kota Tangerang yang menembus jantung bandar udara yang dikenal dengan jalan M1. Hal ini sangat rawan karena di daerah tersebut merupakan *Restricted Public Area* (RPA) yang terdapat *fuel storage*, gedung sentral operasi Garuda Indonesia, pelintasan *taxiway*. Jalan MI semula hanya untuk internal kegiatan bandar udara, sekarang dibuka untuk umum dengan konsekuensi akan menambah kemacetan, terutama jam sibuk, yang dapat mengganggu jadwal penerbangan.⁷

Dengan demikian bahwa kawasan Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta memiliki Potensi Gangguan (PG) atau Faktor Korelatif Kriminogen (FKK), Ancaman Gangguan (AG), atau Police Hazard (PH) Gangguan Nyata

⁵“*Manajemen Risiko Keamanan Bandara*”, <https://polmas.wordpress.com>., diakses tanggal 4 Agustus 2016.

⁶Frans Agung Setiawan, “*Pertumbuhan Industri Penerbangan Harus Ditopang Sistem Pengamanan yang Andal*”, <http://www.mapcomm.co.id>., diakses tanggal 15 Mei 2016.

⁷*Ibid*

(GN) atau Ancaman Faktual (AF) yang perlu ditanggulangi. Seyogyanya kondisi dan sistem pengamanan dan keamanan Bandar Udara dewasa ini perlu dievaluasi, guna menemukan kekurangan dan mencari solusi perbaikannya.⁸

Dengan memperhatikan situasi kondisi kawasan Bandar Udara yang memiliki ancaman keamanan, berupa Potensi Gangguan, Ancaman Gangguan Keamanan, dan Gangguan Nyata tadi, maka antara aspek pemeliharaan kewanaman dan keselamatan penerbangan dengan aspek pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat satu dengan yang lainnya saling terkait dan tidak dapat dipisahkan. Pola pengamanan dan pemeliharaan kewanaman agar situasi dan kondisi di Bandar Udara tersebut tetap kondusif, tidak bisa dilepaskan dari segala usaha, pekerjaan, kegiatan dan tindakan: Preemtif sebagai upaya penangkalan PG/PH : Preventif sebagai upaya pencegahan atas timbulnya AG/PH dan Represif sebagai upaya penegakan hukum terhadap GN/AF yang berupa bentuk pelanggaran hukum atas segala ketentuan peraturan Perundang - Undangan yang terjadi dikawasan Bandar Udara.⁹

Pola pengamanan dan pemeliharaan keamanan di kawasan Bandar Udara Soekarno Hatta (Publik area, area khusus dan tempat-tempat lainnya), agar :

1. Terjaminnya keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Terpeliharanya kondusifitas kamtibmas dikawasan Bandar Udara.
3. Terjaminnya kenyamanan, terbebasnya kekawatiran dan ketakutan dari masyarakat pengguna jasa Bandar Udara dan moda transportasi udara.

⁸Aminarno Budi Pradana, *Sistem Pengawasan Penerbangan Sipil*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012, hlm. 42.

⁹*Ibid*

4. Terbangun dan terpeliharanya kepercayaan masyarakat internasional kepada dunia penerbangan nasional.¹⁰

Menurut Pasal 327 ayat (1) dan (3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dinyatakan:¹¹

Ayat (1) : Badan Usaha Bandar Udara atau unit penyelenggara Bandar Udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan Bandar Udara di setiap Bandar Udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional. Ayat (3): Badan usaha Bandar Udara Unit penyelenggara Bandar Udara bertanggungjawab terhadap pembiayaan keamanan Bandar Udara.

Sedangkan menurut pasal 328, Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 :

Ayat (1) :Setiap otoritas Bandar Udara atau Unit penyelenggara Bandar Udara bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian program keamanan Bandar udara. Ayat (2): Untuk melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada Ayat (1), otoritas Bandar Udara atau Unit penyelenggara Bandar Udara membentuk Komite Keamanan Bandar Udara. Ayat (3): Komite Keamanan Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan Bandar Udara.

Dari amanat Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tersebut, tersirat bahwa banyak pihak yang terlibat dalam system pengamanan dan pemeliharaan keamanan Bandar Udara. Kemudian dalam penjelasan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 di alenia kedua, dalam pengelolaan penerbangan tentunya berkaitan juga dengan penyelenggaraan pengamanan dan keamanan Bandar Udara, mengharuskan memperhatikan peraturan perundang-undangan lainnya, baik undang-undang nasional maupun undang-undang internasional. Dengan diundang-undangkannya undang-undang ini, berbagai ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan nasional dan internasional sepanjang

¹⁰Sakti Adji Adisasmita, *Penerbangan dan Bandar Udara*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012, hlm.72.

¹¹Pasal 327 ayat (1) dan (3) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

tidak bertentangan tetap berlaku dan merupakan peraturan yang saling melengkapi.

Sebagaimana dikemukakan bahwa segala upaya pekerjaan dan kegiatan pengamanan dan penganggulangan keamanan Bandar Udara (Preemtif, Prevantif dan Represif) diatas, selaras dengan yang diamanatkan pasal 1 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, sebagai berikut: Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.

Selanjutnya dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil dalam Bab II Definisi, disebutkan:¹²

No. (3): Pengamanan (*Security Control*) adalah gabungan sumberdaya manusia, fasilitas dan materil serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. No. (4) :Upaya pengamanan adalah upaya pencegahan terhadap penyusupan senjata, bahan peledak, atau bahan-bahan lainnya yang mungkin digunakan untuk melakukan tindakan gangguan melawan hukum. No. (18) :Program pengamanan adalah langkah - langkah kegiatan yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil terhadap tindakan gangguan melwan hukum.

Menyimak dari hal-hal tersebut diatas bahwa kawasan Bandar Udara sebelum pembuatan undang-undang telah diprediksi adanya ancaman keamanan dan keselamatan penerbangan maupun gangguan keamanan ketertiban masyarakat, yang harus diantisipasi dan ditanggulangi, dimana penanggulangannya memerlukan keterlibatan berbagai pihak, sesuai tugas, fungsi dan wewenang masing-masing yang diamanatkan oleh undang-undang.

¹²Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil

Tanggungjawab Polri dalam pengamanan dan keamanan Bandar udara Soekarno Hatta sebagaimana penjelasan dialenia kedua Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan diatas, mengandung arti bahwa ketentuan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 juga tetap memperhatikan berlakunya ketentuan undang-undang yang mengatur tentang fungsi, peran serta kewenangan instansi/komponen penyelenggara Negara lain, termasuk diamanatkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia. Selanjutnya dalam penyelenggara kegiatan pengamanan dan keamanan secara umum, Kepolisian Negara Republik Indonesia mendapat amanat, sebagaimana dinyatakan dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yaitu:

Pasal 2:

Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintah Negara dibidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Pasal 5:

Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat Negara yang berperan memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakan hukum serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharannya keamanan dalam negeri.

Pasal 6 ayat (1) :

Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan peran dan fungsi Kepolisian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan 5 meliputi seluruh wilayah Negara Republik Indonesia.

Pasal 14 ayat (1) :

"Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas: pada huruf (f) melaksanakan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap Kepolisian Khusus, Penyidikan Pegawai Negeri Sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa.

Amanat tersebut merupakan penjabaran dari amanat Undang-Undang Dasar 1945 (Perubahan Kedua) BAB XII Pasal 30 ayat (4) yaitu: "Kepolisian

Negara Republik Indonesia sebagai alat menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakan hukum".

Berkaitan dengan hal tersebut diatas, menurut Keputusan Presiden Nomor 63 Tahun 3004 tentang Pengamanan Obyek Vital Nasional :

Pasal 4 ayat (1): " Pengelola Obyek Vital Nasional bertanggung jawab atas penyelenggaraan pengamanan Obyek Vital Nasional masing-masing berdasarkan prinsip pengamanan internal";

Pasal 4 ayat (2) : Kepolisian Negara Republik Indonesia berkewajiban memberi bantuan pengamanan terhadap Obyek Vital Nasional.

Pasal 5 ayat (1) : Ayat (1) Pengelola obyek Vital Nasional bersama Kepolisian Negara Republik Indonesia menentukan konfigurasi standar pengamanan masing-masing Obyek Vital Nasional yang meliputi kekuatan personil beserta sarana prasarana pengamanannya;

Pasal 5 ayat (2) : Pengelola Obyek Vital Nasional dalam menyelenggarakan pengamanan internal harus memenuhi standar kualitas atau kemampuan yang ditetapkan, dengan Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia serta mempertimbangkan masukan dari Departemen / Instansi terkait dan ketentuan Internasional yang berlaku;

Pasal 5 ayat (3) : Pengelola Obyek Vital nasional bersama Kepolisian Negara Republik Indonesia melaksanakan secara periodik audit sistem pengamanan yang ada sesuai Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 6 : Kepolisian Negara Republik Indonesia mengerahkan kekuatan pengamanan Obyek Vital Nasional berdasarkan kebutuhan dan perkiraan ancaman dan/ atau gangguan yang mungkin timbul.

Pasal 7 : Dalam melaksanakan pengamanan Obyek Vital Nasional, Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat meminta bantuan kekuatan Tentara Nasional Indonesia sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Memperhatikan yang dikemukakan diatas, permasalahan dalam menjamin pengamanan dan keamanan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, perlunya disusun:

1. Regulasi serta *Standart Operation Procedure* (SOP) sebagai payung hukum dengan memperhatikan eksistensi Komite Kemanan Bandar Udara,
2. Formulasi program yang terdeskripsi secara jelas, termasuk eksistensi dan keterlibatan institusi serta *stakes holder* yang terlibat didalamnya,
3. Pertelaan tugas, fungsi dan perannya.

Dari permasalahan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang nantinya akan dituangkan dalam skripsi dengan judul: **"TANGGUNG JAWAB POLRI DALAM PENGAMANAN OBJEK VITAL BANDARA UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO HATTA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN"**. (Hasil Rekap Polresta Bandara Soekarno Hatta Tahun 2015)

B. Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian ini maka perlu dipertanyakan apakah yang menjadi masalah dalam penelitian yang akan dikaji lebih lanjut untuk menemukan suatu pemecahan masalah yang telah diidentifikasi tersebut. Dengan demikian Identifikasi masalah adalah menganalisa gejala-gejala bisa terjadinya suatu perbuatan dalam hal ini peristiwa hukum yang tidak sesuai berdasarkan perundang-undangan yang ada.

2. Rumusan Masalah

Bertitik tolak dari latar belakang masalah dan identifikasi masalah, maka dapat dirumuskan masalah, sebagai berikut :

- a. Faktor-faktor apa yang menjadi hambatan pelaksanaan tanggungjawab Polri dalam pengamanan Bandara Udara Soekarno Hatta?
- b. Bagaimana tanggungjawab Polri dalam pengamanan Bandara Udara Soekarno Hatta?

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan

Berdasarkan rumusan permasalahan yang telah dikemukakan diatas maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat terhadap pelaksanaan tanggungjawab Polri dalam pengamanan Bandara Udara Soekarno Hatta.
- b. Untuk mengetahui tanggungjawab Polri dalam pengamanan Bandara Udara Soekarno Hatta.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki manfaat teoritis dan praktis adapun kedua kegunaan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Secara Teoritis

Manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan sumbangan pemikiran dalam pengembangan ilmu hukum khususnya dalam hukum pidana mengenai pengamanan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta secara preventif dan represif.

b. Secara Praktis

Manfaat penelitian ini memberikan masukan kepada aparat penegak hukum untuk menanggulangi dan menjaga keberlakuan suatu kaedah hukum. Disamping itu dapat mengantisipasi implikasi tindakan keamanan dan ketertiban masyarakat. Selanjutnya penelitian ini juga diharapkan dapat bermanfaat bagi para pihak yang terkait dengan kegiatan pengamanan bandar udara dalam mengambil beberapa rangkaian kebijakan.

D. Kerangka Teoritis, Kerangka Konseptual, Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teoritis

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan beberapa teori, diantaranya:

a. Teori Viktimologi¹³

Viktimologi merupakan suatu ilmu yang mempelajari tentang korban (*victim*) termasuk hubungan antara korban dan pelaku, serta interaksi antara korban dan sistem peradilan yaitu, polisi, pengadilan, dan hubungan antara pihak-pihak yang terkait serta didalamnya juga menyangkut hubungan korban dengan kelompok-kelompok sosial lainnya dan institusi lain seperti media, kalangan bisnis, dan gerakan sosial.¹⁴

b. Teori Kriminologi¹⁵

¹³Bambang Waluyo, *Viktimologi Perlindungan Korban dan Saksi*, Jakarta: Sinar Gravika, 2011, hlm. 14

¹⁴Siswanto Sunarso, *Viktimologi Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, hlm. 52

¹⁵Topo Santoso & Eva Achjani Zulfa, *Kriminologi*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2001, hlm.9

Teori kriminologi memperhatikan tidak hanya kepada para pelaku kejahatan, tetapi mulai memperhatikan pula orang-orang selain penjahat, khususnya korban kejahatan yang dirugikan oleh suatu tindak pidana. Korban adalah seseorang yang telah menderita kerugian sebagai akibat kejahatan dan/atau rasa keadilannya secara langsung telah terganggu sebagai akibat pengalamannya sebagai sasaran kejahatan.

Peranan korban dalam sistem peradilan pidana sangat menentukan dalam hal pembuktian, mengingat korban seringkali memiliki kualitas sebagai saksi (saksi korban) di samping saksi-saksi yang lain sebagai alat bukti yang sah dalam pemeriksaan perkara pidana.

c. Teori Jhon Austin (Hukum Internasional)¹⁶

John Austin, hukum internasional itu bukanlah hukum melainkan sekadar aturan-aturan moral positif (*rules of positive morality*). Dengan demikian bahwa Hukum Internasional bukanlah merupakan kaidah atau norma hukum, melainkan hanya merupakan etika dan norma kesopanan internasional saja. Pandangannya ini didasarkan pada pemahamannya tentang hukum pada umumnya. Hukum dipandang sebagai perintah, yakni perintah dan pihak yang menguasai kepada pihak yang dikuasai. Pihak yang menguasai atau disebut penguasa, memiliki

¹⁶J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta: PT Sinar Grafika, 2010, hlm. 3.

kedudukan yang lebih tinggi dibandingkan dengan pihak yang dikuasai.

2. Kerangka Konseptual

Landasan konseptual menjelaskan hal-hal yang berkaitan dengan konsep yang digunakan dalam penulisan skripsi. Konsep merupakan bagian yang penting dari rumusan teori yang diartikan sebagai kata yang mengatakan abstraksi yang digeneralisasikan dalam hal-hal yang khusus yang lazim disebut dengan *defenisi* operasional. Dalam penelitian ini terdapat tiga variabel yaitu; pertama: Tanggung jawab Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kedua: Pengamanan Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta dan Ketiga: Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dari ketiga variabel tersebut akan dijelaskan pengertian dari masing-masing sebagai berikut:

- a. Polri adalah segala hal ikhwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga Polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan, Kepolisian dimaksud sebagai salah satu fungsi pemerintah negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.¹⁷
- b. Keamanan dan ketertiban masyarakat adalah suatu kondisi dinamis masyarakat sebagai salah satu persyaratan terselenggaranya proses pembangunan nasional dalam rangka

¹⁷Pasal 1 angka (1) dan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

tercapainya tujuan nasional yang ditandai oleh terjaminnya keamanan, ketertiban dan tegaknya hukum serta terbinanya ketentraman yang mengandung kemampuan membina serta mengembangkan potensi dan kekuatan masyarakat dalam menangkal, mencegah dan menanggulangi segala bentuk pelanggaran hukum dan bentuk-bentuk gangguan lainnya yang dapat meresahkan masyarakat.

- c. Keamanan dalam negeri adalah suatu keadaan yang ditandai dengan terjaminnya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum serta terselenggaranya perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.
- d. Pengamanan (*security*) adalah gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan materil serat prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari gangguan melawan hukum.¹⁸
- e. Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antara moda transportasi.¹⁹
- f. Daerah Terbatas (*Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu di dalam Bandar udara maupun di luar Bandar udara dan kepentingan pengamanan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara dan kepentingan lainnya dan untuk masuk daerah tersebut

¹⁸*Airport Security Program (ASP) Bandar Uadara Soekarno Hatta*, 2006, hlm. 12

¹⁹Pasal 1 angka (11) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

dilakukan pemeriksaan keamanan sesuai ketentuan yang berlaku.²⁰

- g. Daerah Steril (*Striel Area*) adalah daerah tertentu di dalam bandar udara yang diperuntukkan untuk penumpang yang akan naik pesawat udara setelah dilakukan pemeriksaan pengamanan penerbangan.²¹

3. Kerangka Pemikiran

Pengaturan dapat dideskripsikan bahwa ada beberapa kategori gangguan keamanan bandar udara berupa tindakan melawan hukum. Disamping peraturan perundang-undangan dimaksud ada beberapa faktor yang berpengaruh terhadap gangguan ketertiban lalu lintas penerbangan dengan menggunakan sarana bandar udara yakni:

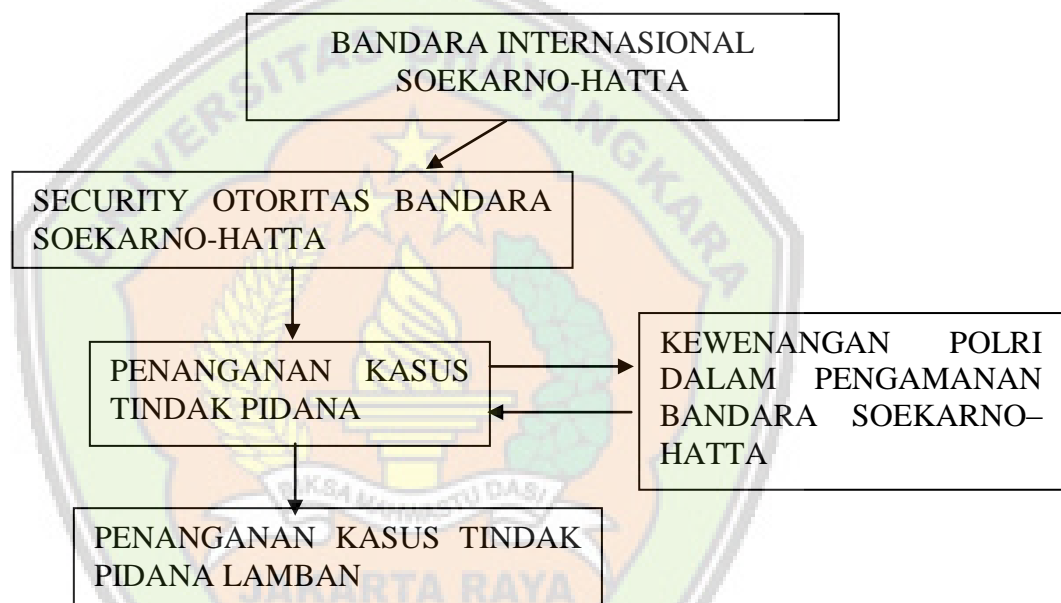
1. penegakan hukum bagi pelaku kejahatan yang menggunakan sarana bandar udara sebagai tempat untuk melakukan aksi kejahatan terutama di wilayah daerah terbatas (*restriscted area*) dan daerah steril (*sterille area*).
2. menyangkut kewenangan antar lembaga yang diberi wewenang untuk melakukan kegiatan pengamanan di bandar udara.

Tanggungjawab Polri dalam mengamankan bandar udara pada kegiatan lalu lintas penerbangan, juga bertujuan untuk menjaga pengaruh kerawanan sosial yang terjadi di dalam *security area* bandar udara yang dapat mengganggu kondisi kondusif. Oleh karena itu bahwa keamanan atau *security* merupakan kebutuhan yang sangat urgen bagi

²⁰ *Airport Security Program (ASP), Op. cit*, hlm. 10

²¹ *Ibid*

setiap insan manusia termasuk harta benda yang menjadi objek Bandara Udara Internasional Soekarno Hatta termasuk barang-barang atau benda bawaan penumpang harus dijamin keamanannya sehingga dengan demikian Objek Vital Nasional Bandara Udara Internasional Soekarno Hatta terbebas dari segala gangguan terutama yang berdampak secara sistematis, berdampak luas sehingga mengancam keutuhan bangsa dan negara atau masyarakat banyak.



E. Metode Penelitian

1. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah merupakan proses pemecahan masalah melalui tahapan-tahapan yang telah ditentukan sehingga mencapai tujuan penelitian²². Untuk membahas permasalahan yang terdapat dalam skripsi ini penulis menggunakan pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis empiris yaitu cara prosedur yang dipergunakan untuk

²² Abdulkadir Muhammad *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 112

memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.²³

Penggunaan dari metode yuridis empiris dalam penelitian skripsi ini, yaitu dari hasil pengumpulan dan penemuan data serta informasi melalui studi lapangan di Bandara Internasional Soekarno Hatta terhadap asumsi atau anggapan dasar yang dipergunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian skripsi ini, kemudian dilakukan pengujian secara induktif – verifikatif pada fakta mutakhir yang terdapat di dalam masyarakat. Dengan demikian kebenaran dalam suatu penelitian telah dinyatakan reliable tanpa harus melalui proses rasionalisasi.

Secara oprasional penelitian yuridis normatif dilakukan dengan penelitian kepustakaan, sedangkan pendekatan secara yuridis empiris dilakukan dengan wawancara beberapa narasumber yang berkompeten dan berhubungan dengan penulis skripsi ini, untuk mendapatkan data secara oprasional penelitian empiris dilakukan dengan penelitian lapangan.

2. Jenis dan Sifat Penelitian

a. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh langsung dari penelitian lapangan dari sejumlah narasumber yang menyangkut informasi tentang pelaksanaan pengamanan Objek Vital Bandara

²³ Muktifar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010, hlm.153

Internasional Soekarno Hatta. Kemudian sumber data yang diperoleh dengan melakukan penelitian kepustakaan.

b. Jenis Data

Untuk mengumpulkan data pada penelitian ini, penulis menggunakan tiga jenis Bahan Hukum yaitu:

- 1) Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari hasil penelitian lapangan, diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan penulis dari narasumber yang berhubungan dengan objek permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, yang terdiri dari :
 - a) Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan,
 - b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana,
 - c) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia,
 - d) Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2004 tentang Pengamanan Objek Vital Nasional.
- 2) Data sekunder, yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer yang terdiri dari peraturan-peraturan dan ketentuan antara lain:

- a) Pemerintah Nomor 203 Tahun 2001 tentang Keselamatan Penerbangan Udara,
- b) Peraturan Pemerintah Nomor 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan,
- c) Surat Keputusan Kapolri Nomor Pol: Skep/738/X/2005 tentang Pedoman Sistem Pengamanan Objek Vital Nasional;

3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan data pada penelitian skripsi ini menggunakan studi dokumen, artinya data yang diperoleh melalui penelusuran internet, kepustakaan berupa data sekunder ditabulasi. Kemudian disistematisasikan dengan memilih perangkat-perangkat hukum yang relevan dengan objek penelitian.

Keseluruhan data ini kemudian digunakan untuk mendapatkan landasan teoritis berupa bahan hukum positif, pendapat-pendapat atau tulisan para ahli atau pihak lain berupa informasi baik dalam bentuk formal maupun melalui naskah resmi. Untuk melengkapi data sekunder dalam penelitian ini juga melakukan kegiatan observasi secara langsung ke Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta dan otoritas instansi yang berwenang dalam pengamanan Bandar Udara Soekarno Hatta:

Wakasat Reskrim Polresta Bandara Soekarno-Hatta	: 1 Orang
Kanit Reskrim Polresta Bandara Soekarno-Hatta	: 1 Orang
Ka Polsubsektor Terminal 1	: 1 Orang

Jumlah : 3 Orang

4. Analisis Bahan Hukum

Seluruh data yang sudah diperoleh dan dikumpulkan selanjutnya akan ditelaah dan dianalisis. Analisis data kualitatif dilakukan dengan cara pemilihan pasal-pasal yang berisi kaidah-kaidah hukum yang mengatur tentang tanggung jawab Kepolisian Negara Republik Indonesia di bandar udara Soekarno-Hatta. Baik melalui perangkat hukum penerbangan sipil sebagai indikator kondisi kondusif maupun perangkat hukum yang memberikan legitimasi bagi aparat penegak hukum.

Kemudian membuat sistematika dari pasal-pasal tersebut dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Data yang dianalisis secara kualitatif akan dikemukakan dalam bentuk uraian yang sistematis dengan menjelaskan hubungan antar berbagai jenis data.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan garis besar penulisan yang bertujuan memberiakan gambaran isi sehingga mempermudah pembaca mempelajari isi. Adapun sistematika penulis skripsi ini sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Penulis menguraikan latar belakang masalah, Identifikasi dan rumusan permasalahan, tujuan penelitian, maafaat penelitian, metode penelitian yang meliputi tipe penelitian, jenis dan sumber data, lokasi penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, teknik penarikan kesimpulan dan sistematika penulisan yang merupakan kerangka atau susunan ini penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Penulis menjelaskan pengertian beberapa istilah yang digunakan dalam penulisan, serta menguraikan teori-teori yang menjadi landasan penelitian dan mendukung pemecahan masalah-masalah yang diangkat dalam penelitian.

BAB III HASIL PENELITIAN

Penulis membahas hasil penelitian yang didapatkan dengan jenis penelitian adalah penelitian hukum Yuridis Empiris.

BAB IV PEMBAHASAN DAN ANALISIS HASIL PENELITIAN

Penulis menguraikan hasil penelitian dan analisis permasalahan, meliputi, pengaturan tentang keamanan penerbangan sipil yang termasuk dalam yuridiksi publik pada perundang-undangan nasional dan bagaimana tanggung jawab Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam pengamanan objek vital Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta.

BAB V PENUTUP

Penulis menguraikan kesimpulan dari hasil analisa penelitian dan menyampaikan saran terkait dengan permasalahan tersebut.