

TANGGUNG JAWAB PT ANGKASA PURA I DALAM PENGELOLAAN BANDARA EL TARI KUPANG DALAM PERSPEKTIF OTONOMI DAERAH

Des Djada Koro, Dhey Wego Tadeus, Saryono Yohanes

Program pascasarjana Universitas Nusa Cendana Kupang NTT
email: desdjada.koro@yahoo.co.id

Abstract

The aspect of this research are 1. Responsibility in managing the International Airport of El Tari Kupang 2),) The role NTT Province in managing the the international airport of El Tari in Local Autonomy Perspective 3). Economic aspect doing by PT Angkasa Pura I in managing The International Airport of El Tari Kupang. The result of this research shows that 1). PT Angkasa Pura I has responsible in managing the international airport of El Tari Kupang. 2) The role NTT Province in managing the the international airport of El Tari more specially for the out of the airport area. His task for doing about take of and landing the aircraft area because this area is very dangerous for the airplane in taking and landing to airport. 3). PT Angkasa Pura I has another economic activity in the air port eg. in waiting room, in parking area such as restaurant activity, trolley borrowing. Another activity such as cargo, parking of the air line and packeging.

Keywords : Responsibility, Autonomy Perspectives, Dengerous good

Abstrak

Aspek-aspek penelitian adalah 1). Tanggung jawab PT. Angkasa Pura II dalam pengelolaan Bandar Udara El Tari Kupang, 2). Kedudukan Provinsi NTT sebagai daerah otonom berkaitan dengan pengelolaan Bandar Udara El Tari Kupang. 3). Aspek ekonomi sebagai usaha penunjang di lingkungan Bandara El Tari Kupang menurut standar ICAO. Hasil penelitian menemukan 1). PT Angkasa Pura I dalam mengelola Bandara El Tari telah sesuai dengan standar ICAO. Semua unsur manajemen PT Angkasa Pura I, berpartisipasi aktif dalam mengidentifikasi, mengurangi dan menghilangkan *hazard*, sesuai dengan kebijakan dan keselamatan yang telah ada. 2). Peran Pemerintah Provinsi NTT tidak menampakkan wujud yang nyata tetapi hanya berperan terhadap hal-hal yang berada di luar area bandara namun memiliki sifat penting misalnya menjaga kawasan lingkungan kerja bandar udara yang dipergunakan untuk kepentingan kegiatan operasi penerbangan maupun penyelenggaraan bandar udara. 3). PT Angkasa Pura I memiliki usaha sampingan baik dalam area bandara (ruang tunggu) maupun di luar pagar bandara misalnya restoran, kantin dan parkir.

Kata Kunci : Pertanggungjawaban, Perspektif Otonomi Daerah, Barang Berbahaya.

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang

Bandar Udara El Tari Kupang termasuk merupakan salah satu dari 15 Bandar Udara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I yang telah ditingkatkan statusnya menjadi bandara internasional regional memiliki potensi ekonomis di masa datang

karena berada di bagian Selatan Indonesia yang berdekatan dengan negara-negara Pacific Selatan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2010 menetapkan bahwa Bandara El Tari Kupang sebagai bandara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri. Semenjak

berstatus menjadi Bandara Internasional maka Bandara El Tari Kupang memiliki kewajiban internasional sebagaimana yang telah ditetapkan di dalam Konvensi ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang mengatur tentang Penerbangan Sipil.

Berdasarkan pola penataan bandar udara, maka Bandar Udara El Tari Kupang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I tampaknya lebih bersifat komersial, sedangkan kegiatan pemerintah yang dalam hal ini kegiatan Pemerintah Provinsi NTT sepertinya tidak tampak dalam pengelolaan Bandara El Tari Kupang. Namun demikian berdasarkan Undang Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah, Pemerintah Provinsi NTT mempunyai peranan untuk mengelola bandar dimaksud. Peranan Pemerintah Provinsi tersebut dalam bentuk melakukan pembinaan yang menyatu dengan pengelolaan bandara yang bertujuan agar penyelenggaraan penerbangan berlangsung selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur serta berdaya guna.

Pelaksanaan pembinaan oleh Pemerintah Provinsi NTT terhadap pengelolaan Bandara El Tari ini, dalam pelaksanaannya tidak terlalu menampakkan sesuatu yang secara kasat mata terlihat. Hal ini karena, domain Bandara El Tari mencakup 3 lembaga kekuasaan yang sama kuatnya yakni pihak Angkasa Pura I sebagai pengelola swasta (aspek komersil), Pihak Tentara Nasional Indonesia (yang dalam hal ini TNI Angkatan Udara dan Angkatan Laut RI) sebagai pemilik Bandara dan pihak Pemerintah Provinsi NTT sebagai pemilik wilayah daerah otonom.

Sehubungan dengan penelitian ini, difokuskan pada pelaksanaan pengelolaan yang dilakukan oleh pihak PT Angkasa Pura I dengan memperhatikan peranan pemerintah Pusat yang dalam hal ini oleh Departemen Perhubungan RI dan juga peranan Pemerintah Provinsi NTT dalam konteks Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah. Hal ini menjadi penting karena berkaitan dengan pengelompokan bandara dan pesawat udara, apakah digunakan untuk kepentingan

komersil atau untuk kepentingan militer. Meskipun diakui bahwa Bandar Udara El Tari juga digunakan untuk kepentingan militer. Selain itu, Bandara El Tari Kupang telah masuk sebagai bandara internasional, maka harus juga mengikuti aturan dari berbagai Konvensi internasional tentang penerbangan sipil yang berlaku.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Metode pendekatan yang adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konsep (*conceptual approach*) dan pendekatan sistim hukum (*systematical approach*). Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Adapun aspek-aspek yang diteliti dalam penelitian ini adalah 1) Tanggung jawab PT. Angkasa Pura II dalam pengelolaan Bandar Udara El Tari Kupang, terutama dalam mengimplementasikan Peraturan Pemerintah Nomor 71 tahun 1996 tentang Kebandarudaraan, yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan. 2). Kedudukan Provinsi NTT sebagai daerah otonom berkaitan dengan pengelolaan Bandar Udara El Tari Kupang. 3). Aspek ekonomi sebagai usaha penunjang di lingkungan Bandara El Tari Kupang telah sesuai standar ICAO. Teknik Pengolahan bahan hukum yang digunakan adalah Inventarisasi Bahan Hukum, Klasifikasi Bahan Hukum, Sistematika Verifikasi Bahan Hukum dan Interpretasi Bahan Hukum. Seluruh bahan hukum yang telah diolah kemudian dianalisis secara deduktif ke induksi.

3. Kerangka Teori

a. Tanggung Jawab Dalam Bidang Angkutan Udara

Masalah tanggung jawab sangat erat kaitannya dengan kewajiban, di mana hal ini berasal dari hakekat pengangkutan udara sebagai suatu perjanjian. Istilah tanggung jawab itu sendiri mempunyai arti "*responsibility*" dan "*liability*". Istilah yang pertama mengacu pada tanggung jawab untuk melaksanakan tugas, sedangkan yang ke dua untuk

¹ E. Suherman, 2000, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961 – 1995)* Bandung, Mandar Maju, hlm. 167.

mengganti kerugian yang diderita suatu pihak karena tindakan pihak lain.¹

Penulis kemudian mencoba memaparkan kewajiban dan tanggung jawab menurut sumbernya, yaitu dari peraturan internasional, kemudian menyempit ke peraturan nasional, kemudian lebih sempit lagi yaitu kewajiban dan tanggung jawab yang berasal dari kewajiban pengelolaan bandar udara.

Pembahasan yang berkaitan dengan ketentuan Hukum internasional ini karena pengelolaan bandara harus sesuai dengan standar penerbangan sipil internasional (*standardize*), sebagaimana yang telah digariskan di dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil. Pembahasan ini penting karena suatu bandar udara akan mendapatkan beberapa sertifikasi kelayakan penerbangan/udara yang dikeluarkan oleh negara yang sekaligus diakui oleh dunia penerbangan internasional. Keharusan ini akan menjadi lebih penting lagi tat kala suatu bandar udara telah menjadi suatu bandara internasional atau bandar udara regional di suatu daerah atau wilayah.

Pengaturan mengenai angkutan udara pertama kali dirumuskan pada tahun 1910 di Kota Paris atau yang dikenal sebagai *Paris Convention 1910*. Menurut K. Martono², pada dasarnya konvensi tersebut sebenarnya bermaksud untuk meletakkan dasar-dasar pengaturan penerbangan internasional, khususnya di bidang teknis dan operasional, untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan internasional karena banyaknya penerbangan yang berkembang di Eropa ke berbagai negara.

Konvensi ini tidak berhasil mengesahkan konvensi yang mengatur penerbangan internasional karena masih adanya perbedaan pendapat di antara peserta, di mana peletakkan dasar hukum penerbangan internasional baru dimulai pada Konvensi Paris 1919 yang sebenarnya, isinya adalah Konvensi Paris 1910, yang kemudian di dalam perkembangannya Konvensi Paris 1919 dicabut karena adanya Konvensi Chicago 1944. Kemudian pada tahun 1929 ditandatangani Konvensi Warsawa tentang Ketentuan Pengangkutan Udara Internasional. Dalam Konvensi ini mulai diatur mengenai hak dan kewajiban serta tanggung jawab

pengangkut, termasuk tanggung jawab penyelenggara penerbangan yakni suatu bandar udara.

Berbagai Konvensi yang berkaitan dengan masalah kewajiban dan tanggung jawab udara kemudian menyusul seiring dengan makin menduniannya angkutan udara. Konvensi yang berhubungan dengan aspek hukum publik, khususnya mengenai kewajiban dan tanggung jawab untuk menyelenggarakan suatu penerbangan berdasarkan prosedur keamanan dan keselamatan (*responsibility*) dimulai dengan Konvensi Chicago 1944, di mana di dalamnya memuat pembentukan ICAO. Secara tersirat disimpulkan bahwa ICAO harus menangani juga masalah keamanan penerbangan, Pasal 64 menyebutkan :

"The organization may, with respect of air matter, within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangement with any general organization set up by nations of the world to preseve peace".

Dari paparan pasal di atas, daptlah dikatakan bahwa perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, yang tunduk pada Konvensi ini juga mempunyai kewajiban dan tanggung jawab dalam bidang hukum publik, yakni turut berperan dalam menyelenggarakan keamanan penerbangan internasional untuk menciptakan perdamaian. Hal ini terlihat dari banyaknya kewajiban yang harus dilaksanakan sehubungan dengan tindakan untuk mencegah dan menanggulangi masalah keamanan penerbangan, seperti kewajiban mendata identitas penumpang, kewajiban memberikan pelatihan bagi petugas keamanan bandar udara sampai dengan mengadakan pemeriksaan (*screening*) terhadap penumpang termasuk melewati melalui *x - ray*.

b. Otonomi Daerah dan Kewenangannya

Istilah otonomi mempunyai makna atau kemandirian (*zelfstandiheid*) tetapi bukan kemerdekaan (*onafhankelijkheid*). Kebebasan yang terbatas atau kemandirian adalah wujud pemberian kesempatan yang harus di-pertanggungjawabkan. Dalam pemberian tanggung jawab terkandung dua unsur yaitu:

² K. Martono dan Usman Melayu, 1996, *Perjanjian angkutan Udara di Indonesia*, Bandung, Mandar Maju, hlm., 3 dan 4.

- 1) Pemberian tugas dalam arti sejumlah pekerjaan yang harus diselesaikan serta kewenangan untuk melaksanakannya.
- 2) Pemberian kepercayaan berupa kewenangan untuk memikirkan dan menetapkan sendiri bagaimana menyelesaikan tugas itu.³

Di sisi yang lain, Bagir Manan,⁴ menyatakan, otonomi adalah kebebasan dan kemandirian (*vrijheid* dan *zelfstandigheid*) satuan pemerintahan lebih untuk mengatur dan mengurus sebagai urusan pemerintahan. Urusan pemerintahan yang boleh diatur dan diurus secara bebas dan mandiri itu menjadi atau merupakan urusan rumah tangga satuan pemerintahan yang lebih rendah tersebut. Kebebasan dan kemandirian merupakan hakekat isi otonomi.

Kebebasan dan kemandirian dalam otonomi bukan kemerdekaan (*onafhankelijkheid, independence*). Kebebasan dan kemandirian itu adalah kebebasan dan kemandirian dalam ikatan kesatuan yang lebih besar. Dari segi hukum tata negara khususnya, teori bentuk negara, otonomi adalah subsistem dari negara kesatuan (*unitary state, eenheidsstaat*). Otonomi adalah fenomena negara kesatuan. Segala pengertian (*begrip*) dan isi (*materie*) otonomi adalah pengertian dan isi negara kesatuan. Negara kesatuan merupakan landasan atas dari pengertian dan isi otonomi.⁵

Sementara Bhenyamin Hoessein⁶ mengartikan otonomi hampir paralel dengan pengertian “demokrasi”, yaitu pemerintah oleh, dari dan untuk rakyat di bagian wilayah nasional suatu negara melalui lembaga-lembaga pemerintahan yang secara formal berada di luar pemerintah pusat bahkan otonomi dapat diberi arti luas atau dalam arti sempit.

Selain itu, dalam arti luas, otonomi mencakup pula tugas pembantuan (*medebewind, coadministration*), sebab otonomi maupun tugas pembantuan sama-sama mengandung kebebasan dan kemandirian. Pada otonomi, kebebasan dan kemandirian itu penuh meliputi baik asas maupun cara

menjalankannya, sedangkan pada tugas pembantuan, kebebasan dan kemandirian hanya terbatas pada cara menjalankannya.

B. Hasil dan Pembahasan

1. Tanggung Jawab PT Angkasa Pura Dalam Penyelenggaraan Bandar Udara El Tari Kupang

PT Angkasa Pura I, telah memiliki Manual Sistem Keselamatan yang dibuat untuk memenuhi Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan No KM 20 tahun 2009 tentang *Safety Management System* dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 139 tentang Bandar Udara (*CASR Part 139*).

Manual yang ada diberikan kemungkinan untuk senantiasa diamandemen jika memang diperlukan agar dapat mempertahankan keakuratan isinya dan dilakukan oleh *Safety Management System, Quality Management & Costemer service Department*. Diharapkan agar para *Safety Management System, Quality Management & Costemer service Department* dapat memastikan bahwa pejabat/petugas yang terkait dengan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan harus menandatangani catatan amandemen sebagai pernyataan bahwa yang bersangkutan memahami amandemen tersebut. Hal ini penting karena apa yang dialami di lapangan yang oleh para petugas belum tentu sesuai dengan sistim petunjuk manual yang telah ada tetapi juga dapat menunjukkan pemahaman yang memadai terhadap Manual Sistim Manajemen Keselamatan dalam mengimplemen-tasikannya di lapangan.

Berdasarkan Manual Sistem Keselamatan, maka diharapkan melalui manajer PT Angkasa Pura I Cabang Bandara El Tari sebagai “*Accountable Executive*” akan selalu menyediakan bandar udara

³ *Ibid.* hlm., 128.

⁴ Terkutib dalam Juanda, *Hukum Pememrintahan ... Ibid.*, hlm., 129.

⁵ *Ibid.*

⁶ Terkutib dalam Juanda, *Ibid.*, hlm. 124.

yang memenuhi standar keselamatan. Dengan demikian semua tingkatan manajemen operasional bertanggung jawab untuk menciptakan keamanan dan keselamatan di bandara tersebut. Tegasnya, seluruh personil yang bekerja atau bertugas di Bandara El Tari ini harus berpartisipasi aktif dalam sistem Manajemen Keselamatan dan berperan aktif dalam mengidentifikasi, mengurangi dan menghilangkan *hazard*,⁷ sesuai dengan kebijakan dan keselamatan yang telah ada.

2. Peranan Pemerintah Provinsi NTT dalam Penyelenggaraan Penerbangan di Bandara El Tari Kupang

Aspek keselamatan (*safety*) terhadap penerbangan merupakan hal yang sangat penting dan prinsip dalam dunia penerbangan. Dunia penerbangan adalah pekerjaan yang sangat beresiko tinggi (*high risk*). Semua crew (*pilot, flight attendence, atau flight engineer*) diwajibkan untuk mematuhi semua ketentuan atau regulasi yang telah ditetapkan oleh CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*), demi keselamatan penerbangan dan pengelola bandar udara itu sendiri.

Menurut Indrata,⁸ Manajer Operasional & Teknik Bandara El Tari Kupang (6/6/2014) bahwa tingkat kecelakaan pesawat udara ketika berada di Bandar udara dan sekitarnya dapat terjadi terutama pada saat tinggal landas dan atau pada saat pendekatan (*approach*) dan sampai pendaratan (*landing*). Menurut data, kecelakaan pada saat tinggal landas mencapai 13 – 19 % dari total kecelakaan pesawat udara. Sedangkan pada saat mendarat sejak pendekatan (*approach*) sampai mendarat (*landing*) mencapai 81 – 87 % dari total kecelakaan pesawat udara. Memang diakui bahwa pada saat terbang istilah "*cruising level*" dapat juga terjadi kecelakaan pesawat udara, tetapi jumlahnya sangat kecil sehingga prosentasenya dapat diabaikan.

Berdasarkan data tersebut di atas maka di Bandar Udara El Tari Kupang maupun di sekitarnya harus bebas dari segala bentuk penghalang untuk menjamin kelematan penerbangan sesuai dengan ketentuan pasal 28 Undang Undang Nomor 15 tahun

1992, yang menyatakan bahwa "dilarang berada di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan-kegiatan lain di dalam maupun di sekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan. Untuk itu sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 1986 tentang Penyediaan dan Penggunaan Tanah Serta Ruang Udara di Sekitar Bandar telah menetapkan bahwa "untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan serta penempatan fasilitas navigasi penerbangan, penetapan batas-batas keselamatan penerbangan, pengelolaan tanah di dalam bandar udara, pembagian beberapa kawasan yang membatasi penggunaan lahan di bawahnya".

Menurut Indrata (6/6/2014) di Bandara El Tari Kupang "kawasan-kawasan di sekitar bandar udara dan sekitarnya ini telah ditetapkan oleh pemerintah. Kawasan-kawasan tersebut antara lain Kawasan pendekatan dan tinggal landas, Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, Kawasan di atas permukaan horizontal dalam, Kawasan di bawah permukaan kerucut dan permukaan transisi dan lain-lain".

Lebih lanjut beliau menambahkan bahwa "tanah-tanah di bawah operasi penerbangan tersebut pada prinsipnya diperbolehkan untuk dipergunakan tetapi harus memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan yang ditetapkan menteri perhubungan. Persyaratan tersebut berbeda-beda antara satu bandar udara dengan bandar udara lainnya.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 32 tahun 1994 tentang Batas-Batas Keselamatan Operasi Penerbangan di Sekitar Bandar Udara El Tari Kupang antara lain telah diatur batas-batas kawasan penerbangan di sekitar Bandar Udara El Tari Kupang. Batas - batas tersebut yakni terdiri dari kawasan pendekatan dan lepas landas. Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, kawasan di bawah permukaan transisi, kawasan di bawah permukaan horisontal dalam kawasan di bawah kerucut, kawasan di sekitar penempatan alat navigasi penerbangan yang ditetapkan berdasarkan persyaratan kategori I Nomor Kode 4 Annex 14

⁷ Hazard menurut Manuskrip Sistem Manajemen Keselamatan Bandara El Tari Kupang, diartikan sebagai suatu keadaan, objek atau kegiatan yang berpotensi menyebabkan luka terhadap orang, kerusakan terhadap peralatan atau struktur, kehilangan materi, atau pengurangan kemampuan untuk melaksanakan fungsi yang telah ditetapkan.

⁸ Lihat Struktur Organisasi PT. Angkasa Pura I, Bandar El Tari Kupang, Juni 2014.

Konvensi Chicago 1944 yang telah disahkan sebagai hukum nasional.

Semua kawasan pendekatan dan lepas landas, kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, kawasan di bawah permukaan horizontal dalam, Kawasan di bawah permukaan kerucut digambarkan dalam bentuk garis-garis yang menghubungkan titik tertentu sehingga mudah ditemukan lokasinya.

Dalam keputusan di atas di samping mengatur berbagai kawasan juga diatur mengenai peralatan navigasi penerbangan yang dipergunakan serta penempatannya untuk Bandar Udara El Tari Kupang di Kupang. Adapun alat-alat navigasi yang telah ada di Bandara El Tari Kupang menurut Indrata (6/6/2014) bahwa alat navigasi penerbangan yang dipergunakan antara lain adalah *Non-Directional Beacon (NDB)*, *Very High Frequency Omni Range/Distance Measuring Equipment (DME)*, *Instrument Landing System (ILS)* yang terdiri dari *Localizer*, *Glide Path*, *Middle Marker* dan *Outer marker*, radar dan *Approach Lighting System (ALS)*. Penempatan alat navigasi penerbangan tersebut juga digambarkan dalam lampiran keputusan tersebut dalam bentuk garis-garis yang menghubungkan titik tertentu'.

Dalam kaitannya dengan keselamatan penerbangan telah pula ditetapkan batas ketinggian sebagai penghalang di bandar udara. Menurut pasal 18 Keputusan menteri tersebut dikatakan bahwa tidak diperkenankan untuk mendirikan, mengubah atau melestarikan bangunan serta tidak diperkenankan menanam atau memelihara benda tumbuh di dalam kawasan operasi penerbangan yang terdapat di dalam kawasan pendekatan dan lepas landas, kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, kawasan di bawah transisi, kawasan di bawah permukaan horizontal dalam, kawasan di bawah permukaan kerucut dan kawasan penempatan alat navigasi penerbangan.

Setiap penggunaan air, tanah maupun udara di kawasan tersebut di atas tidak boleh menimbulkan gangguan terhadap isyarat-isyarat navigasi penerbangan atau hubungan komunikasi antara petugas bandar udara dengan pesawat udara, menyulitkan penerbangan untuk membedakan antara

lampu-lampu bandar udara dengan lampu lainnya; yang dapat menyebabkan silau pada mata penerbang yang akan mempergunakan bandar udara: mengurangi jarak pandang di sekitar bandar udara: mengundang datangnya burung atau serangga atau dengan cara lain yang dapat membahayakan atau mengganggu pendaratan pesawat udara atau lepas landas atau pergerakan pesawat udara yang akan mempergunakan bandar udara.

Menurut General Manajer Bandara El Tari Kupang, yang diwakili oleh *The Head of Procurement Section*, Hanung Krenagama Ahmadi, (6/6/2014) bahwa tanah yang sekarang digunakan untuk membangun bandara, sertifikat kepemilikannya terbagi 2 yaitu milik TNI Angkatan Udara dan ada yang dimiliki oleh PT. Angkasa Pura I. Masyarakat di sekitar Bandara El Tari Kupang diberikan izin untuk mendayagunakan lahan kosong yang ada, tetapi hal tersebut tidak diatur secara legal formal.

Lebih lanjut H.K. Ahmadi menyatakan bahwa kenyataan sekarang, di bagian ujung Timur di luar pagar lingkaran dalam bandara, kepada masyarakat diberikan izin untuk menanam jagung, kacang tanah, singkong dan lain sebagainya. Kebijakan ini diberikan agar kawasan yang kosong dapat dimanfaatkan. Apalagi bila dibiarkan kosong maka dapat menjadi padang penggembalaan atau sarana penggembalaan yang justru akan sangat membahayakan bagi penerbangan bila ikatan dari binatang yang ada terputus talinya. Dengan adanya lahan pertanian yang terolah secara otomatis kawasan sebelah barat bandara tersebut tereliminir dari hewan peliharaan masyarakat.

Biasanya penanaman jagung dan tanaman kebutuhan lainnya, tidak berlangsung sepanjang tahun, sekitar 3-4 bulan saja atau sekali tanam karena hasilnya hanya untuk dikonsumsi saja. Oleh pihak PT. Angkasa Pura I, disampaikan kepada mereka bahwa pembersihan lahan tidak dilakukan dengan cara membakar. Namun, bila dibakar, agar selalu dijaga oleh para penggarap sehingga kobaran api dan asap agar dapat diminimalisir. Jika akibat angin yang kencang dan api tersebut merambat ke bagian lingkaran dalam bandara maka akan segera dipadamkan oleh

unit Pemadam kebakaran PT. Angkasa Pura I dan penggarap tersebut akan dinasihati, dan diberi ahun tentang aturan tentang keamanan dan keselamatan penerbangan (artinya diselesaikan secara kekeluargaan). Pola penyelesaian yang demikian karena PT Angkasa Pura I menyadari bahwa kebun masyarakat itu telah ada sebelum adanya bandara. Artinya bahwa di sekitar lingkaran luar bandara, telah ada pemukiman masyarakat, yang kemudian beberapa bagiannya diambil alih atau dibeli oleh PT. Angkasa Pura I.

3. Usaha Penunjang di Bandar Udara

Bandar Udara El Tari Kupang dimiliki oleh TNI Angkatan Udara dan PT. Angkasa Pura I, tetapi dikelola oleh PT Angkasa Pura I untuk kepentingan penerbangan sipil. Oleh karena itu, pada bandar udara yang sama ada kepentingan militer dan kepentingan sipil yang perlu dikelola dengan koordinasi yang memadai, terutama dalam aspek pemanfaatannya. Menurut Indrata, Manajer Operasi dan teknik (6/6/2014), apabila dalam keadaan darurat seperti terjadinya huru-hara dan perang, maka kepentingan militer didahulukan. Tetapi jika dalam keadaan normal, kepentingan sipil yang diperhatikan, karena basis PT Angkasa Pura I adalah komersial. Lebih dari itu sudah ada Mou atau nota kesepakatan antara PT Angkasa Pura I dengan Pihak TNI Angkatan Udara dan TNI Angkatan Laut. Mou itu dikenal dengan istilah "slot time" yaitu pada saat latihan terbang oleh militer, tidak boleh diisi oleh pesawat sipil. Paling lama antara 1 bulan atau 3 minggu sebelum kegiatan latihan terbang dimulai, ada pemberitahuan kepada PT Angkasa Pura I sehingga bisa dilakukan koordinasi dengan maskapai penerbangan sipil untuk mensterilkan lapangan dan tidak diisi oleh pesawat komersial. Akibat adanya pola baku yang demikian, maka akan sangat sulit terjadi benturan kepentingan.

Berdasarkan paparan di atas maka ke depannya, pihak PT Angkasa Pura I meminta kepada pihak Pemerintah Provinsi untuk mencari area baru bandara agar dapat dipakai hanya untuk kepentingan sipil saja. Hal ini penting, agar kepentingan militer dan sipil dapat berjalan seiring dan tidak mengabaikan

yang lain di dalam kondisi apapun dan bagaimanapun. Pencarian area baru ini menurut rencana dilakukan survei pada wilayah Bolok dan Selamu, sambil memperhatikan pertimbangan Menteri Perhubungan yang dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara. Selain itu kepadatan arus penumpang baik yang datang maupun yang akan berangkat setiap tahunnya menunjukkan trend yang meningkat, Pada tahun 2013, jumlah penumpang yang memanfaatkan bandara ini sebanyak 2,3 juta jiwa.

Di atas telah disebutkan bahwa Bandar udara di samping sebagai pusat kegiatan operasi penerbangan, titik simpul antar moda transportasi juga merupakan pusat kegiatan ekonomi. Untuk itu selain PT Angkasa Pura juga mengusahakan kegiatan ekonomi yang lainnya sebagai usaha yang penunjang kebandarudaraan, seperti restoran, service cleaning service pertokoan untuk kepentingan penumpang, usaha taksi dan termasuk usaha parkir yang berada di luar pagar bandara tetapi masih dalam kompleks kebandarudaraan. Selain itu ada pula usaha ekonomi yang bersentuhan langsung dengan kegiatan penerbangan. Usaha-usaha tersebut diatur di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 87 tahun 1987 tentang Usaha Penunjang Kegiatan Penerbangan di Bandar Udara, tanggal 8 September 1990. Dalam Keputusan tersebut dijelaskan tentang jenis-jenis usaha dan tata cara pengajuan bahkan juga memuat sanksi bagi yang melanggarnya.

C. Simpulan dan Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam penyelenggaraan bandar udara maka fasilitas yang harus ada sebagai bagian "yang harus ada" adalah *Runway* atau landas pacu, *Apron* atau tempat parkir pesawat. yang dekat dengan *terminal building*, *Air Traffic Controller* berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi *radio control* dan radar. Selain itu pemindai bagasi sinar X, *counter check-in*, (*CIQ*, *Custom - Immigration - Quarantine*) untuk bandar udara internasional, dan ruang tunggu (*boarding lounge*) serta *Curb*, adalah tempat penumpang naik-

turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal. Dalam bidang pengusaha bandar udara, pemerintah membagi Indonesia dalam dua wilayah masing-masing untuk wilayah bagian barat dan wilayah bagian timur. Untuk wilayah bagian barat diusahakan oleh PT. Angkasa Pura II sedangkan untuk Indonesia Bagian Timur diusahakan oleh PT Angkasa Pura I.

Untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar El Tari Kupang, telah ditetapkan batas-batas Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, kawasan di bawah permukaan transisi, kawasan di bawah permukaan horisontal dalam kawasan di bawah kerucut, kawasan di sekitar penempatan alat navigasi penerbangan yang ditetapkan berdasarkan persyaratan kategori I Nomor Kode 4 Annex 14 Konvensi Chicago 1944 yang telah disahkan sebagai hukum nasional. Atas dasar itu maka semua bangunan yang berada di sekitar lingkungan kerja bandar udara (misalnya pada *area take of and landing* pesawat udara, termasuk di sekitar bandar udara) harus memperoleh izin dari pemerintah daerah setelah memperoleh rekomendasi dari Departemen Perhubungan Cq. Direktorat Jendral Perhubungan Udara. Hal ini bertujuan untuk menjamin keselamatan dan penerbangan yang sekaligus untuk mencegah terjadinya gugatan dari pihak ke tiga yang menderita kerugian akibat izin yang diberikan oleh pemerintah daerah. Untuk itu pola penegakkan hukum yang demikian hanya bisa terlaksana bila pihak pengelola bandar udara juga mengkoordinasikannya dengan pihak pemerintah daerah yang dalam hal ini Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur. Bandar udara dikatakan sebagai pusat kegiatan operasi penerbangan, titik simpul antar moda transportasi juga merupakan pusat kegiatan ekonomi, tetapi, di bandar udara juga terdapat berbagai kegiatan usaha yang dilakukan baik oleh Koperasi, usaha catering, restoran dan usaha penyewaan pertokoan, sebagai penunjang kegiatan di bandar udara. Usaha-usaha tersebut diatur di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 87 tahun 1987 tentang Usaha Penunjang Kegiatan

Penerbangan di Bandar Udara, tanggal 8 September 1990.

Berdasarkan simpulan di atas, maka dapat disampaikan saran bahwa PT Angkasa Pura I sebagai pengelola Bandar Udara El Tari Kupang diharapkan untuk mendakan pembenahan-pembenahan terhadap fasilitas di bandar udara agar keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar ini lebih terjamin baik. Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur sebagai pemilik lahan Bandar Udara El Tari Kupang, perlu lebih proaktif melakukan tindakan yang perlu bila ada keluhan ataupun permintaan yang perlu segera dibenahi berkaitan dengan permasalahan di sekitar kawasan bandara misalnya pada area *landing and take of air line* terutama berkaitan dengan pembangunan gedung yang menghalangi pergerakan pesawat masuk dan keluar bandara tersebut. Berbagai usaha ekonomi yang berkaitan dengan penunjang kegiatan kebandarudaraan di Bandar Udara El Tari Kupang hendaklah tetap memperhatikan kebersihan dan ketertiban agar dapat menjamin terlaksananya pelayanan publik yang menggairahkan perekonomian Provinsi Nusa Tenggara Timur.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdurrasyid, Priyatna, 1972, *Kedaulatan Negara di di Ruang Udara*, Jakarta: Pusat penelitian Hukum Angkasa
- Hambali, Yasidi, 1994, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- HR Ridwan, 2003, *Hukum Administrasi Negara* , Yogyakarta: UII Press
- Juanda, 2004, *Hukum Pemerintah Daerah*, Bandung: Alumni.
- Kantaatmaja, Mieke Komar, 1988, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bandung: Remadja Karya.
- Kantaatmaja, Mieke Komar, 1994, *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*, Bandung: Mandar Maju.

Manan, Bagir, 1994, *Hubungan Antara Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Manan, Bagir, 2005, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum Yogyakarta: Ull.

Martono K. , 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Bandung: Mandar Maju.

Martono K., Ketentuan - Ketentuan Asuransi Penerbangan Dalam UURI Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, *Makalah* disampaikan pada Forum Diskusi Nasional Hukum Penerbangan dan Asuransi Penerbangan, Surabaya, 2-5 Nopember 1993.

Martono K., & Sudiri Amad, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Martono K., 2001, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Bandara*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, .

Number, Fredy, 2011, *Transportasi Perubahan Iklim; Ontribusi Transportasi Indonesia Dalam Rangka Mengurangi Emisi Gas Rumah Kaca*, Jakarta: Bhuana Ilmu Populer.

Saefullah, Wiradipradja E. dkk. , 1988, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Bandung: Remadja Karya.

Saefullah, Wiradipradja E. dkk., 1995, *Tanggung Jawab Dalam Hukum Angkutan Udara*, Jakarta: UI Pres.

Sodiro, Amad, 2011, *Ganti Rugi Kepada Penumpang Dalam Kecelakaan Pesawat Udara; Studi Kasus Indonesia, Disertasi*, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta, tidak diterbitkan.

Soekanto, Soerjono & Sri Mamudji, 1986, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Rajawali

Soekanto, Soerjono, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press

Suherman E, 2000, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah)*, Bandung: Mandar Maju.

Syarif, Hidayat dan Benyamin Hoessein, *Desentralisasi dan Otonomi Daerah*

Dalam Paradigma Baru Otonomi Daerah, P2P LIPI.

Syarifin, Pipin dan Dedah Jubaedah, 1990, *Hukum Pemerintahan Daerah*, Jakarta: Pustaka Balai Quraisy,

Yaukani HR, *et.al*, 2002, *Otonomi Daerah Dalam Negara Kesatuan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Undang Undang

Undang Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan.

Undang Undang Nomor 15 tahun 1995, tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 4 tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

The Convention on International Civil Aviation, Axxnexes 1 to 18

