

**ANALISIS REGULASI PEMBERLAKUAN BANDAR UDARA GATOT SOEBROTO
DI KABUPATEN WAY KANAN UNTUK PENYELENGGARAAN
PENERBANGAN SIPIL (*CIVIL ENCLAVE*)**

Skripsi

Oleh

**M. RIZKI EKA PERMANA
2252011073**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

ABSTRAK

ANALISIS REGULASI PEMBERLAKUAN BANDAR UDARA GATOT SOEBROTO DI KABUPATEN WAY KANAN UNTUK PENYELENGGARAAN PENERBANGAN SIPIL (*ENCLAVE CIVIL*)

Oleh

M. Rizki Eka Permana

Penyelenggaraan bandar udara sipil di wilayah pangkalan udara militer (*Civil Enclave*) merupakan salah satu opsi yang ditempuh pemerintah untuk mengakselerasi pembangunan nasional yang dihadapkan dengan keterbatasan yang ada. Dan hal ini sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Penerapan konsep kerjasama penggunaan bersama tentunya berimplikasi kepada dua kepentingan yaitu kepentingan ekonomi dan kepentingan pertahanan dalam hal ini latihan dan penerbangan militer.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis regulasi atau kerangka hukum yang menjadi dasar pemberlakuan Lanud Gatot Soebroto sebagai bandar udara *enclave* sipil dan untuk mengidentifikasi kerja sama pengoperasian bandara antara Lanud Gatot Soebroto dan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Hubungan Udara. Metode yang digunakan adalah pendekatan hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan melalui studi kepustakaan. Kemudian untuk mengetahui keadaan faktual di lapangan maka dilakukan penelitian empiris melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi resmi dari kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Regulasi Pemberlakuan Lanud Gatot Soebroto sebagai *enclave* sipil telah mencakup operasional Lanud sebagai Pangkalan Operasi dan telah sesuai dengan aturan. Kebijakan ini diatur berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hal ini memiliki dampak yang baik sehingga menuntut instansi terkait agar saling mendukung. Kerja sama antara TNI AD dengan Kementerian Perhubungan dalam pemberlakuan Lanud Gatot Soebroto sebagai *enclave* sipil sudah sesuai dengan perjanjian yang dilaksanakan para pihak, sehingga mempunyai pengaruh baik langsung maupun tidak langsung terhadap eksistensi TNI AD di bandara.

Kata Kunci: Regulasi, Landasan Udara, Penerbangan Sipil.

ABSTRACT

REGULATORY ANALYSIS OF THE IMPLEMENTATION OF GATOT SOEBROTO AIRPORT IN WAY KANAN REGENCY FOR CIVIL AVIATION OPERATIONS (CIVIL ENCLAVE)

By

M. Rizki Eka Permana

The operation of civil airports within military airbases (Civil Enclaves) is an option pursued by the government to accelerate national development in the face of existing limitations. This is in accordance with Law of the Republic of Indonesia Number 1 of 2009 concerning Aviation. The implementation of this joint-use cooperation concept naturally carries implications for two key interests, namely economic interests and defense interests, specifically military training and aviation.

The purpose of this research is to analyze the regulations or legal framework that form the basis for the designation of Gatot Soebroto Army Airfield (Lanudad) as a civil enclave airport and to identify the airport operation cooperation between Gatot Soebroto Army Airfield and the Airport Organizing Unit (UPBU) of the Directorate General of Civil Aviation. The method used is a normative legal approach with a statutory approach through literature study. Furthermore, to determine the factual conditions in the field, empirical research was conducted through interviews, observations, and official documentation from the Airport Organizing Unit (UPBU) office.

The research results indicate that the Regulation on the Designation of Gatot Soebroto Army Airfield as a civil enclave has covered the operational aspects of the airfield as an Operational Base and complies with the regulations. This policy is regulated based on Law of the Republic of Indonesia Number 1 of 2009 concerning Aviation. This brings positive impacts that require the relevant agencies to support one another. The cooperation between the Indonesian Army (TNI AD) and the Ministry of Transportation in the designation of Gatot Soebroto Army Airfield as a civil enclave complies with the agreement executed by the parties, thereby exerting both direct and indirect influences on the existence of the Indonesian Army at the airport.

Keywords: Regulation, Airfield, Civil Aviation.

**ANALISIS REGULASI PEMBERLAKUAN BANDAR UDARA GATOT SOEBROTO
DI KABUPATEN WAY KANAN UNTUK PENYELENGGARAAN
PENERBANGAN SIPIL (*CIVIL ENCLAVE*)**

Oleh

M. RIZKI EKA PERMANA

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

**Bagian Hukum Administrasi Negara
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

HALAMAN PERSETUJUAN

**Judul Skripsi : ANALISIS REGULASI PEMBERLAKUAN
BANDAR UDARA GATOT SOEBROTO DI
KABUPATEN WAY KANAN UNTUK
PENYELENGGARAAN PENERBANGAN
SIPII (CIVIL ENCLAVE)**

Nama Mahasiswa : M. Rizki Eka Permana

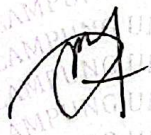
Nomor Pokok Mahasiswa : 2252011073

Bagian : Hukum Administrasi Negara

Fakultas : Hukum

MENYETUJUI

Komisi Pembimbing


Nurmayani, S.H., M.H.

NIP. 1961121919880320002


Agung Budi Prastyo, S.H., M.H.

NIP. 198404042019031010


Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara


Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H.

NIP. 198403212006042001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Nurmayani, S.H., M.H.** 

Sekretaris/Anggota : **Agung Budi Prastyo, S.H., M.H.** 

Penguji Utama : **Ati Yuniati, S.H., M.H.** 

2. Dekan Fakultas Hukum:



Dr. M. Fakhri, S.H., M.S.
NIP. 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 22 April 2026

LEMBAR PERNYATAAN

Saya Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Rizki Eka Permana
Nomor Pokok Mahasiswa : 2252011073
Bagian : Hukum Administrasi Negara
Fakultas : Hukum

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul: “**Analisis Regulasi Pemberlakuan Bandar Udara Gatot Soebroto Di Way Kanan Untuk Pemberlakuan Penerbangan Sipil (Civil Enclave)**” benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 39 Peraturan Rektor Universitas Lampung Nomor 19 tahun 2020 tentang Peraturan Akademik.

Bandar Lampung, 15 Juni 2026



M. Rizki Eka Permana
NPM 2252011073

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap M. Rizki Eka Permana, lahir di Way Kanan pada tanggal 01 Maret 2003. Sebagai anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Roni Hidayat dan Ibu Umiyati,

Penulis memulai pendidikan formal pada tahun 2008 di SDN 20 Martapura dan lulus pada tahun 2014. Kemudian, pada tahun 2014 penulis melanjutkan pendidikan di SMPN 1 Martapura dan lulus pada tahun 2017. Penulis melanjutkan pendidikan menengah atas di SMA Negeri 3 Martapura dan lulus pada tahun 2020.

Pada tahun 2022, penulis resmi diterima sebagai mahasiswa program Sarjana (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Lampung dengan jalur Seleksi Mandiri Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SMMPTN) dengan konsentrasi Hukum Administrasi Negara. Selama menjalani masa perkuliahan, penulis aktif berpartisipasi dalam organisasi Himpunan Mahasiswa Hukum Administrasi Negara untuk periode 2025–2026. Di sisi lain, penulis juga terlibat dalam kegiatan pengabdian kepada masyarakat melalui program Kuliah Kerja Nyata (KKN) yang dilaksanakan di Desa Sumur, Kecamatan Ketapang, Kabupaten Lampung Selatan selama 40 hari, yakni pada bulan Januari hingga Februari 2025. Sebagai salah satu persyaratan untuk mendapat gelar Sarjana Hukum, penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

MOTTO

“Allah Tidak Akan membebani seseorang melainkan sesuai Kesanggupan”

(Al-Quran Surah Al-Baqarah ayat 286)

"Keberhasilan bukanlah milik orang pintar. Keberhasilan milik mereka yang terus berusaha”

(B. J. Habibie)

“Kegagalan juga menyenangkan, hidup dengan kepercayaan bahwa cobaan itu berguna untuk menempa diri sendiri”

(Jiraya)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucap puji syukur kepada Allah SWT, atas Rahmat dan Hidayah-Nya yang telah memberikan kekuatan, kesabaran, kesehatan dan rezeki Kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menjadi sumber inspirasi dalam segala hal, maka dengan ketulusan dan kerendahan hati serta setiap perjuangan dan jerih payah yang ada, saya persembahkan sebuah karya ini kepada:

Ayah dan Ibu Tercinta

(Bapak Kapten Cpn Roni Hidayat dan Ibu Umiyati)

Yang telah membesarkanku dengan sabar dan penuh kasih sayang serta selalu mendoakanku agar senantiasa diberikan kemudahan dan kelancaran dalam setiap kehidupan dan langkahku.

Adik-adikku Tersayang

(Zaskia Nur Indah Ramadhita, Aleisya Syahira Alfathunissa, dan Almh. Queenzha Zeanna Aurelia)

yang selalu memberikanku semangat dan mendoakan kelancaran yang kuperjakan.

Dengan kerendahan hati, penulis menyerahkan skripsi ini sebagai ungkapan terima kasih dan penghargaan tertinggi kepada kedua orang tua, yang selalu menjadi penopang dan sumber inspirasi. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan berkah dan kebahagiaan kepada kalian, sekaligus menjadikan skripsi ini sebagai langkah awal menuju perjalanan yang penuh prestasi dan keberkahan. Semoga Tuhan Allah SWT senantiasa melimpahkan kasih, berkat, dan karunia-Nya untuk kita semua.

SANWACANA

Puji syukur selalu penulis panjatkan kepada Allah SWT atas berkat dan karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan penulisan tugas akhir dengan judul “ANALISIS REGULASI PEMBERLAKUAN BANDAR UDARA GATOT SOEBROTO DI KABUPATEN WAY KANAN UNTUK PENYELENGGARAAN PENERBANGAN SIPIL (*CIVIL ENCLAVE*)” sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini tentu tidak terlepas dari bimbingan, bantuan, petunjuk dan masukan dari berbagai pihak. Dengan ini, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Ibu Nurmayani, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I, yang telah meluangkan waktu memberikan bimbingan dan dorongan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Agung Budi Prastyo, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II dan Sekretaris Bagian Hukum Administrasi Negara, yang telah meluangkan waktu memberikan bimbingan dan dorongan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
3. Ibu Ati Yuniati, S.h., M.H., selaku Dosen Pembahas I, yang telah meluangkan waktu memberikan bimbingan dan dorongan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
4. Bapak Rifka Yudhi, S.H., I., M.H., selaku Dosen Pembahas II yang telah meluangkan waktu memberikan bimbingan dan dorongan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Lampung;

5. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
6. Ibu Marlia Eka Putri AT, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung, yang telah memberikan dorongan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi di fakultas hukum universitas lampung;
7. Semua Dosen Pengajar di Bagian Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum Universitas Lampung, yang dengan penuh dedikasi telah membagikan ilmu yang berguna bagi penulis;
8. Terimakasih kepada Bapak Letkol CPN I Putu Arry PB Pratuana, S. Hub. Int, selaku dengan komandan lanudad Gatot Soebroto yang telah meluangkan waktunya untuk dapat diwawancarai dan membantu penelitian sampai memperoleh data untuk penyusunan skripsi ini;
9. Terimakasih kepada Bapak Andrianus Mooy, selaku Kepala Satuan Pelayanan Bandara Gatot Soebroto yang telah meluangkan waktunya untuk dapat diwawancarai dan membantu penelitian sampai memperoleh data untuk penyusunan skripsi ini;
10. Seluruh keluargaku tercinta, teristimewa untuk keluargaku yang kusayangi dan kukasihi: Bapak Kapten Cpn Roni Hidayat dan Ibu Umiyati, Zaskia Nur Indah Ramadhita, Aleisya Syahira Alfhunissa, Almh. Queenzha Zeanna Aurelia, dan segenap keluarga besar saya. Terima kasih untuk selalu saling menerima dan memaafkan di titik terendah dalam hidup kita. Khususnya kepada orang tuaku tersayang, terima kasih sudah selalu menyemangatiku di saat keadaan terendah, mendidikku dan mengajarkan arti kehidupan.
11. Terimakasih kepada Octami Karunia Suganda yang selalu memberikan semangat, keceriaan, tempat berkeluh kesah dan mendukung penulis mengejar cita-cita.
12. Terimakasih kepada temanku Hasan, Farhan, Hadis dan Sodry yang selalu membantu permasalahan dalam pengerjaan skripsi;
13. Kepada Keluarga White House yang selalu memberikan dukungan, apresiasi dan motivasi kepada saya.

14. Terimakasih kepada teman-teman seperjuangan KKN Desa Sumur Kecamatan Ketapang, Lampung Selatan, terimakasih atas pengalaman pengabdian kepada masyarakat yang luar biasa selama 30 hari, berbagai cerita, pengalaman baru mulai dari kesedihan maupun kebahagiaan, penulis berharap kebahagiaan dan kesuksesan adalah masa depan kita semua;
15. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini, terimakasih atas semua bantuan, dukungan, dan doa yang telah diberikan;

Semoga Allah SWT memberikan balasan atas jasa dan budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Akhir kata, penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi, sedikit harapan semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan perlindungan dan kebaikan bagi kita semua. Aamiin.

Bandar Lampung, 15 Juni 2026

Penulis,

M. Rizki Eka Permana

NPM 2252011073

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	v
MENGESAHKAN	vi
LEMBAR PERNYATAAN	vii
RIWAYAT HIDUP	viii
MOTTO	ix
PERSEMBAHAN	x
SANWACANA	xi
DAFTAR ISI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	4
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Kewenangan	6
2.1.1 Definisi Kewenangan	6
2.1.2 Unsur-unsur Kewenangan	7
2.1.3 Jenis Jenis Kewenangan	8
2.1.4 Sumber Kewenangan	8
2.2 Penerapan Hukum	10
2.2.1 Definisi Penerapan Hukum	10
2.2.2 Karakteristik Penerapan Hukum	12
2.3 Perhubungan Udara	13
2.3.1 Definisi Transportasi Udara	13

2.3.2 Dasar Hukum Pengangkutan Udara	14
2.3.3 Lalu Lintas Perhubungan Udara	17
2.3.4 Fasilitas Teknik Perhubungan Udara	22
2.4 Bandar Udara <i>Enclave</i> Sipil.....	25
2.4.1 Dasar Hukum Bandar Udara <i>Enclave</i> Sipil	25
2.4.2 Definisi Bandar Udara <i>Enclave</i> Sipil.....	27
2.4.3 Fungsi Bandar Udara <i>Enclave</i> Sipil	31
BAB III METODE PENELITIAN	33
3.1 Jenis Dan Pendekatan Penelitian	34
3.2 Tipe Penelitian	34
3.3 Pendekatan Masalah	34
3.4 Sumber Data	35
3.4.1 Data Primer	35
3.4.2 Data Sekunder	36
3.5 Metode Pengumpulan Data.....	37
3.5.1 Metode Pengolahan Data.....	38
3.6 Analisis Data	38
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	40
4.1.1 Kondisi Geografis Kabupaten Way Kanan.....	40
4.1.2 Keadaan Administrasi Kabupaten Way Kanan	41
4.1.3 Sejarah singkat Bandara Gatot Soebroto	43
4.2 Regulasi Pemberlakuan Bandar Udara Gatot Soebroto Menjadi <i>Enclave</i> Sipil.....	46
4.2.1 Pengaturan Pemberlakuan Bandar Udara Gatot Soebroto Menjadi <i>Enclave</i> Sipil.....	46
4.2.2 Penetapan Status <i>Enclave</i> Sipil Bandara Gatot Soebroto.....	49
4.2.3 Harmonisasi Regulasi Sipil dan Militer.....	53
4.3 Kerjasama pengoperasian Bandara antara Lanud Gatot Soebroto dan Unit Pelayanan Bandar Udara (UPBU)	56
4.3.1 Konstruksi Perjanjian Kerja Sama Para Pihak	56
4.3.2 Manajemen Operasional Bandara Gatot Soebroto	59
4.3.3 Koordinasi Keamanan Dan Keselamatan penerbangan.....	62
BAB V PENUTUP	66

5.1 Kesimpulan.....	66
5.2 Saran	67
DAFTAR PUSTAKA.....	69

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor penerbangan sipil memegang peran yang sangat krusial sebagai pilar utama konektivitas nasional sekaligus stimulator roda perekonomian di Indonesia. Keberadaan transportasi udara memberikan efisiensi yang signifikan dari segi ruang dan waktu bagi mobilisasi individu maupun komoditas barang. Nilai kemanfaatan tersebut dapat meluas secara eksponensial tergantung pada jenis muatan serta durasi perjalanan, sehingga berkontribusi nyata bagi akselerasi pembangunan pada domain sosial, ekonomi, dan politik. Dalam konteks Indonesia sebagai negara kepulauan, ketersediaan sarana bandar udara yang representatif menjadi urgensi yang bersifat mutlak demi menggaransi kelancaran distribusi logistik dan pergerakan manusia, sekaligus memicu pemerataan pembangunan wilayah.¹ Kendati demikian, realisasi pembangunan infrastruktur bandar udara yang baru kerap dihadapkan pada realitas prosedural yang kompleks, kebutuhan alokasi anggaran yang sangat masif, serta linimasa pengerjaan yang memakan waktu lama.

Guna mengatasi hambatan struktural tersebut, pemerintah menempuh langkah taktis melalui optimalisasi aset pertahanan nasional demi pemenuhan kepentingan publik. Formulasi kebijakan ini diimplementasikan dengan mendayagunakan infrastruktur Pangkalan Udara (Lanud) militer yang telah eksis untuk mengakomodasi aktivitas penerbangan komersial. Skema operasional ini dikonseptualisasikan sebagai *enclave* sipil (kantong sipil), yakni penetapan area tertentu di dalam yurisdiksi pangkalan udara militer yang secara legal diizinkan

¹ Meikol Benned, dll, Optimalisasi Pesawat Cargo Perintis dan Tol Laut Terhadap Distribusi Logistik Nasional, *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, vol. 17, no. 2, 66-80, 2020, hal. 67.

untuk penyelenggaraan penerbangan sipil komersial.² Fenomena pemanfaatan bersama ini jamak diterapkan pada sejumlah pangkalan udara militer di Indonesia. Secara historis, instalasi penerbangan militer milik TNI Angkatan Udara, TNI Angkatan Laut, maupun TNI Angkatan Darat pada awalnya diposisikan murni untuk menyokong sistem pertahanan negara. Namun, tuntutan dinamika zaman dan lonjakan kebutuhan moda transportasi udara mendorong integrasi fungsi pangkalan tersebut untuk sektor sipil. Perlu digarisbawahi bahwa skema penggunaan bersama ini sama sekali tidak mengeliminasi fungsi esensial dari pangkalan tersebut sebagai instrumen militer dalam menjaga kedaulatan negara.³ Salah satu instalasi pertahanan yang mengadopsi perluasan fungsi-fungsi kebandarudaraan ini adalah Landasan Udara Angkatan Darat (Lanudad) Gatot Soebroto.

Dalam perkembangannya, fasilitas penerbangan di Lanudad Gatot Subroto dioperasikan secara terpadu untuk melayani rute penerbangan komersial domestik. Operasional Bandara Gatot Subroto berada di bawah tata kelola Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) dan berstatus sebagai *enclave* sipil selama masa damai. Dengan kata lain, aspek manajerial Bandara Gatot Subroto wajib tunduk pada hukum penerbangan sipil sekalipun kedudukan fisiknya berada di dalam komando pangkalan militer. Sebaliknya, ketika negara berada dalam status darurat militer atau konfrontasi bersenjata, kendali operasional Bandara Gatot Subroto secara otomatis bertransformasi menjadi *enclave* militer. Implikasinya, seluruh otoritas pengelolaan bandara akan beralih sepenuhnya di bawah komando regulasi hukum militer serta prioritas pertahanan negara.

Landasan hukum mengenai penggunaan bersama fasilitas kebandarudaraan dan pangkalan udara telah diakomodasi melalui Pasal 257 hingga Pasal 259 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Berdasarkan klausul tersebut, dalam situasi tertentu, bandar udara sipil dapat dialihfungsikan sebagai pangkalan udara militer, dan sebaliknya, pangkalan udara

² Arista Atmadjati, *Manajemen operasional bandar udara*, Yogyakarta: Deepublish, 2014, hal. 9.

³ Bambang Yudianto, Kerja Sama Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut Juanda dan Bandar Udara Internasional Juanda dalam Mendukung Sistem Pertahanan Semesta, *Strategi Perang Semesta*, vol. 3, no. 3, 2017, hal. 3.

militer dapat dioptimalkan secara kolektif sebagai bandar udara sipil.⁴ Kebijakan integrasi fungsi ini wajib dilaksanakan dengan mengalkulasi proyeksi kebutuhan moda transportasi, aspek keselamatan, kepatuhan keamanan, kelancaran lalu lintas udara, serta stabilitas pertahanan nasional dengan tetap menyandarkan pada koridor hukum yang berlaku. Meskipun demikian, instrumen hukum yang menjadi payung regulasi penggunaan bersama ini dinilai masih bersifat generalis dan belum menguraikan mekanisme teknis pelaksanaan kerja sama secara terperinci.

Fakta tersebut mendasari urgensi penyusunan kesepakatan formal yang berfungsi sebagai pemandu bagi para pihak dalam menjalankan kemitraan di masa depan. Langkah ini diproyeksikan untuk memitigasi potensi friksi ataupun kendala operasional, baik pada aktivitas penerbangan sipil maupun operasional militer. Orientasi utamanya mengarah pada eskalasi mutu pelayanan bagi masyarakat yang memanfaatkan jasa Bandara Gatot Subroto. Konsekuensinya, terdapat dua kepentingan yang kontradiktif namun berada dalam satu ruang fisik yang sama, sehingga memerlukan manajemen koordinasi yang komprehensif, khususnya pada aspek utilisasi fasilitas. Dalam konjunktur darurat seperti eskalasi huru-hara maupun perang, maka kepentingan militer wajib diposisikan sebagai prioritas utama. Namun, dalam kondisi normal, orientasi komersial Ditjen Hubud selaku representasi kepentingan sipil harus mendapatkan atensi utama. Dinamika ini telah dijumpai melalui dokumen *Memorandum of Understanding* (MoU) atau nota kesepahaman antara Ditjen Hubud dengan TNI Angkatan Darat, yang substansinya menitikberatkan pada mekanisme penggunaan darurat demi mendahului kepentingan negara. Kerangka hubungan tersebut sejalan dengan dalil teori regulasi, di mana instrumen aturan khusus yang diproduksi oleh kedua belah pihak diarahkan untuk membangun relasi yang harmonis, proporsional, serta adaptif terhadap nilai, budaya, dan norma masyarakat setempat guna mendorong pembangunan ekonomi berkelanjutan demi kualitas lingkungan hidup yang lebih baik.⁵

⁴ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 257-259, ayat 1-2.

⁵ Dian Mulyana, Analisis Regulasi Pemberlakuan Lanud Husein Sastranegara Sebagai Enclave Sipil Terhadap Operasi Udara, *Strategi Pertahanan Udara*, vol. 4, no. 3, 2018, hal. 4.

Berdasarkan seluruh pemaparan di atas, urgensi pelaksanaan penelitian ini menjadi sangat mendasar. Kajian eksploratif dan mendalam perlu diarahkan pada struktur regulasi yang melegitimasi konversi fungsi Lanudad Gatot Subroto menjadi *enclave* civil, serta bagaimana corak implementasi yuridis tersebut memengaruhi konstelasi operasional penerbangan secara menyeluruh. Dengan latar belakang tersebut, selanjutnya dilaksanakan penelitian dengan judul: **“ANALISIS REGULASI PEMBERLAKUAN BANDAR UDARA GATOT SOEBROTO DI KABUPATEN WAY KANAN UNTUK PENYELENGGARAAN PENERBANGAN SIPIL (*CIVIL ENCLAVE*)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah diuraikan sebelumnya, identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana regulasi pemberlakuan bandar udara Gatot Soebroto menjadi bandara *Enclave* Sipil?
2. Bagaimana kerja sama pengoperasian bandar udara antara pihak Landasan Udara Angkatan Darat (Lanudad) Gatot Soebroto dan Unit Pelaksana Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Hubungan Udara?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian ini bertujuan untuk mengunci fokus analisis agar tetap terarah dan tidak keluar dari konteks problematika yang diteliti. Pembatasan ruang lingkup ini dilakukan guna menjamin kedalaman analisis yang selaras dengan target pencapaian penelitian. Adapun ruang lingkup penelitian ini meliputi:

1. Kajian mengenai regulasi atau kerangka hukum positif yang melandasi legalitas penetapan status Bandar Udara Gatot Soebroto sebagai bandar udara *enclave* sipil.
2. Kajian mengenai kerja sama pengoperasian Bandar udara antara pihak Landasan Udara Angkatan Darat (Lanudad) Gatot Subroto dan Unit Pelaksana Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Hubungan Udara.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, penelitian ini berorientasi untuk mencapai beberapa target tujuan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis mengenai kondisi regulasi serta kerangka hukum yang menjadi dasar pemberlakuan bandar udara Gatot Soebroto sebagai bandar udara *enclave* sipil.
2. Untuk mengidentifikasi kerja sama pengoperasian bandar udara antara pihak Landasan Udara Angkatan Darat (Lanudad) Gatot Soebroto dan Unit Pelaksana Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Hubungan Udara.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis. Manfaat tersebut dapat dirinci sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan memperkaya khazanah pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam ruang lingkup Hukum Administrasi Negara, studi kebijakan publik, serta diskursus keamanan nasional mengenai permodelan tata kelola bandara berstatus *enclave* sipil di Indonesia.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak Landasan Udara Angkatan Darat (Lanudad) Gatot Subroto dan Unit Pelaksana Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Hubungan Udara terkait dalam mengidentifikasi potensi tumpang tindih, kekosongan hukum, atau area yang memerlukan perbaikan dalam pengelolaan bandar udara *enclave* sipil lainnya di Indonesia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kewenangan

2.1.1 Definisi Kewenangan

Kewenangan memegang posisi sebagai fondasi primordial bagi setiap legalitas tindakan ataupun perbuatan yang dilakukan oleh aparatur pemerintah. Prinsip ini selaras dengan doktrin asas legalitas dalam ranah Hukum Administrasi Negara, yang mengonstruksikan bahwa setiap otoritas publik wajib menyandarkan keputusan atau tindakannya pada payung hukum positif yang berlaku. Secara etimologis, istilah kewenangan berakar dari kata wewenang yang merepresentasikan hak sekaligus kekuasaan legal untuk mengeksekusi suatu tindakan. Eksistensi kewenangan, yang secara umum mengonversikan akumulasi beberapa wewenang spesifik, merupakan manifestasi kekuasaan normatif terhadap kelompok masyarakat tertentu atau kendali yuridis atas domain urusan pemerintahan yang spesifik.⁶ Sektor kewenangan atau wewenang ini menempati urgensi yang sangat fundamental dalam kajian Hukum Administrasi Negara, mengingat seluruh implementasi penyelenggaraan urusan publik wajib bersumber dari legalitas wewenang yang didelegasikan secara sah.⁷

Merujuk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, batasan kewenangan diartikan sebagai kompetensi hukum yang melekat pada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan serta penyelenggara negara lainnya untuk bertindak dalam koridor hukum publik. Selaras dengan hal tersebut, H. D. Stout sebagaimana dikutip oleh Ridwan HR

⁶ Prajudi Atmosudirjo, *Teori Kewenangan*, Jakarta: Rineka Cipta, 2001, hal. 6.

⁷ Yusri Munaf, *Hukum Administrasi Negara*, Pekanbaru: Marpoyan Tujuh, 2016, hal. 52.

mendefinisikan kewenangan sebagai totalitas instrumen regulasi yang mengatur tata cara perolehan sekaligus pemanfaatan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik dalam jalinan hubungan hukum publik.⁸

Secara substansial, konsepsi wewenang memiliki keterkaitan makna yang sangat erat dengan instrumen kekuasaan. Kekuasaan itu sendiri bertindak sebagai elemen yang sangat vital bagi sebuah negara dalam menggerakkan mekanisme birokrasi pemerintahan di samping pemenuhan unsur-unsur konstitusional lainnya.⁹ Menurut pemikiran Miriam Budiardjo, kekuasaan merupakan kapasitas yang dimiliki oleh individu maupun kolektif untuk mengintervensi sekaligus mengarahkan orientasi perilaku pihak lain agar selaras dengan kehendak serta tujuan yang diusung oleh subjek, kelompok, atau negara tersebut. Konsep kekuasaan ini pada dasarnya mengintegrasikan dua dimensi sekaligus, yakni dimensi politik dan dimensi hukum, sedangkan ranah kewenangan secara eksklusif hanya mengadopsi dimensi hukum.¹⁰ Dalam terminologi teoretis, istilah kewenangan (*authority*) memiliki garis batas yang berbeda dengan konsep wewenang (*competence*). Jika kewenangan diposisikan sebagai bentuk kekuasaan formal yang diproduksi langsung oleh lembaran peraturan perundang-undangan, maka wewenang bertindak sebagai rincian atau spesifikasi teknis dari ruang lingkup kewenangan tersebut.¹¹

2.1.2 Unsur-unsur Kewenangan

Menurut pemikiran Nur Basuki Winarno dan Lukman Hakim, konsepsi kewenangan secara inheren mengintegrasikan tiga elemen konstitutif utama, yaitu:

1. Konformitas hukum yang mengindikasikan keberadaan parameter atau standardisasi wewenang, baik yang bersifat generalis maupun spesifik.

⁸ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008, hal. 110.

⁹ Refo Rivaldo Fransiscus Pangaribuan, Toar Neman Palilingan dan Feiby S. Mewangkang, Pembagian kekuasaan dalam sistem pemerintahan di Indonesia, *Lex Administratum*, vol. 11, no. 5, 2023, hal. 23.

¹⁰ Shabrina Rizkiyanti dan Saeful Mujab, Kekuasaan Dan Wewenang Dalam Perspektif Sistem Pemerintahan, *Konsensus: Jurnal Ilmu Pertahanan, Hukum dan Ilmu Komunikasi*, vol. 1, no. 4, 82-93, 2024, hal. 1.

¹¹ Tedi Sudrajat, *Hukum birokrasi pemerintah: Kewenangan dan jabatan*, Jakarta Timur: Sinar Grafika, 2022, hal. 54.

2. Dasar hukum yang berkolerasi dengan doktrin bahwa setiap manifestasi kekuasaan aparatur negara wajib memiliki basis legalitas yang konkret.
3. Dampak dari implementasi kekuasaan yang diorientasikan secara yuridis untuk mengendalikan serta mengarahkan perbuatan hukum dari subjek hukum.

2.1.3 Jenis Jenis Kewenangan

Apabila ditinjau dari karakteristik dasarnya, klasifikasi kewenangan dapat dipetakan ke dalam tiga kategori, yakni kompetensi yang bersifat terikat, fakultatif atau pilihan, serta kewenangan bebas. Karakterisasi tersebut memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan ranah kompetensi lembaga eksekutif dalam memproduksi dan mengundang instrumen keputusan (*besluiten*) atau ketetapan-ketetapan administrasi negara (*beschikking*), sehingga dalam doktrin hukum dikenal adanya tipologi ketetapan yang bersifat terikat dan ketetapan bebas.¹² Selaras dengan hal tersebut, Philipus M. Hadjon mengonseptualisasikan bahwa perolehan kewenangan pemerintahan bersumber dari tiga mekanisme yuridis, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Otoritas atribusi pada umumnya dikonstruksikan secara langsung melalui skema pembagian kekuasaan negara yang diamanatkan oleh konstitusi atau Undang-Undang Dasar. Sementara itu, kompetensi delegasi dan mandat merupakan bentuk kekuasaan pemerintahan yang lahir dari mekanisme pelimpahan atau transfer wewenang.¹³

2.1.4 Sumber Kewenangan

Sebagai sebuah negara yang mengadopsi prinsip hukum, asas legalitas menempati posisi sentral sebagai pilar utama sekaligus pedoman fundamental dalam setiap artikulasi penyelenggaraan kekuasaan negara dan roda pemerintahan, khususnya

¹² Dzikry Gaosul Ashfiya, Diskursus Pergeseran Konsep Diskresi Pasca Undang-Undang Cipta Kerja Dan Pengujiannya Pada Peradilan Tata Usaha Negara, *Jurnal Hukum Peraturan*, vol. 6, no. 1, 57-88, 2023, hal. 62.

¹³ Septiany, M, Pelaksanaan Kewenangan Auditor Badan Pemeriksa Keuangan Dalam Pengawasan Pelaksanaan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Prespektif SiyasaH Maliyah (*Studi Kasus Pelaksanaan APBD Provinsi Bengkulu Tahun 2020 (Doctoral dissertation, UIN Fatmawati Sukarno Bengkulu)*), 2024, hal. 19.

pada yurisdiksi yang menganut sistem hukum kontinental.¹⁴ Terkait dengan hal tersebut, Philipus M. Hadjon mengonseptualisasikan bahwa eksistensi kompetensi pemerintahan dapat ditelusuri dari tiga akar asal-usul, yakni melalui mekanisme atribusi, delegasi, serta mandat. Ruang lingkup kewenangan atribusi pada umumnya dikonstruksikan secara konstitusional melalui skema kategorisasi kekuasaan negara yang termaktub di dalam UUD 1945. Sebaliknya, bentuk kompetensi delegasi dan mandat merupakan representasi dari kekuasaan pemerintahan yang lahir dari proses pemindahan atau pengalihan.

Terkait dengan tipologi atribusi, delegasi, dan mandat, H.F. Van Wijk serta Willem Konijnenbelt merumuskan batasan teoritis sebagai berikut:

1. Atribusi diposisikan sebagai sebuah tahapan yuridis ketika lembaga pembentuk undang-undang mendistribusikan kekuasaan pemerintahan baru secara langsung kepada organ publik. Pihak pemberi maupun penerima kompetensi atribusi ini memiliki legalitas untuk memproduksi wewenang orisinal atau mengeskalasi cakupan wewenang yang telah eksis.
2. Delegasi mengacu pada proses pengalihan kekuasaan pemerintahan dari suatu instansi publik kepada instansi publik lainnya. Validitas hukum dari tindakan delegasi ini bersyarat pada kepemilikan wewenang atribusi oleh pihak mendelegasikan, disertai klausul pernyataan pelimpahan yang tertuang secara eksplisit.
3. Mandat secara etimologis berakar dari kosakata Latin *mandare* yang bermakna memerintahkan. Konsepsi mandat dengan demikian lebih menitikberatkan pada dimensi penugasan, bukan pada skema pengalihan kompetensi. Mandat diartikan sebagai bentuk penyerahan tugas dari lembaga atau pejabat administrasi yang lebih tinggi kepada struktur di bawahnya, dengan catatan bahwa beban tanggung jawab dan akuntabilitas hukum tetap melekat pada pihak pemberi mandat. Secara prinsipil, delegasi

¹⁴ Ellydar Chaidir, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Depok: Rajawali Pers, 2020, Hal. 15.

wajib dimaknai sebagai wujud pelimpahan wewenang, sedangkan mandat diidentifikasi sebagai bentuk penugasan.¹⁵

2.2 Penerapan Hukum

2.2.1 Definisi Penerapan Hukum

Terminologi implementasi dapat diartikan sebagai bentuk aplikasi nyata atau pelaksanaan dari suatu konsensus kesepakatan dan keputusan hukum.¹⁶ Senada dengan hal tersebut, lema implementasi di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia juga didefinisikan sebagai wujud pelaksanaan atau penerapan.¹⁷ Atas dasar pendekatan kebahasaan tersebut, konsepsi ini dapat diartikan sebagai bentuk pengejawantahan seluruh produk peraturan perundang-undangan yang telah dirancang secara sistematis oleh otoritas yang berwenang untuk dijalankan sesuai dengan khittah normatifnya. Menurut pandangan Soerjono Soekanto, penegakan atau pelaksanaan hukum merupakan substansi proses penyelarasan antara doktrin nilai-nilai hukum dengan realitas tindakan konkret demi mewujudkan tujuan hakiki dari hukum itu sendiri. Manifestasi berlakunya hukum positif secara riil tercermin dari sejauh mana regulasi tersebut terintegrasi dalam praktik kehidupan masyarakat.¹⁸

Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier memberikan batasan mengenai implementasi sebagai bentuk eksekusi dari suatu keputusan kebijakan fundamental, yang umumnya dituangkan dalam wujud undang-undang, namun dapat pula termanifestasi dalam bentuk instruksi eksekutif yang strategis maupun keputusan lembaga peradilan. Pada umumnya, instrumen keputusan tersebut memuat identifikasi problematik yang hendak diintervensi, menetapkan target atau sasaran

¹⁵ Sri Nurhari Susanto, Metode Perolehan Dan Batas-Batas Wewenang Pemerintah, *Administrative Law and Governance Journal*, vol. 3, no. 3, 430-441, 2020, hal. 436.

¹⁶ M. Husaini, Siti Raudah dan Marizka Amaliya, Implementasi Progam Perluasan Jangkauan Umkm Di Kabupaten Balangan, *SENTRI: Jurnal Riset Ilmiah*, vol. 2, no. 6, 2134-2139, 2023, hal. 2139.

¹⁷ *Ibid*, hal. 2140.

¹⁸ Nabilah Apriani dan Nur Shofa Hanafiah, Telaah Eksistensi Hukum Adat pada Hukum Positif Indonesia dalam Perspektif Aliran Sociological Jurisprudence, *Jurnal Hukum Lex Generalis*, vol. 3, no.3, 231-246, 2022, hal. 233.

yang ingin dicapai secara rigid, serta merumuskan pelbagai modalitas untuk menstrukturkan tata cara proses pelaksanaannya.

Instrumen peraturan merupakan produk akhir dari formulasi suatu kebijakan publik yang dikristalisasikan ke dalam bentuk produk hukum. Fase operasionalisasi suatu regulasi berjalan melintasi serangkaian tahapan yang terstruktur, dimulai dari proses pengesahan secara yuridis, tingkat penerimaan dan kepatuhan kelompok sasaran terhadap keputusan tersebut, dampak riil yang dilahirkan dari *output* kebijakan, hingga langkah-langkah korektif atau upaya penyempurnaan terhadap regulasi terkait. Oleh karena itu, otoritas publik dalam memproduksi aturan hukum wajib melakukan pengkajian komprehensif guna memitigasi potensi dampak destruktif bagi ekosistem masyarakat. Langkah preventif ini bertujuan agar produk legislasi yang dilahirkan tidak memicu resistensi sosial atau merugikan hak-hak publik, sehingga orientasi politik hukum yang dikonstruksikan harus mampu menyeimbangkan antara proses legislasi (*lawmaking process*) dan fase pelaksanaan (*law implementation*).

Van Metander dan Van Horn mengidentifikasi adanya enam variabel determinan yang memengaruhi efektivitas kinerja implementasi kebijakan,¹⁹ yaitu:

1. Keberadaan standar dan sasaran kebijakan yang eksplisit serta terukur demi menghindari ambiguitas interpretasi di tingkat aparaturnya;
2. Aspek sumber daya yang mencakup kapasitas manusia selaku subjek eksekutor kebijakan, ketersediaan modalitas material, serta kesiapan sumber daya metodologis;
3. Pola hubungan antarorganisasi yang tecermin melalui kualitas koordinasi serta jalinan kemitraan antarinstansi;
4. Karakteristik lembaga pelaksana yang meliputi konfigurasi struktur birokrasi, sistem norma, serta model relasi kerja;

¹⁹ Ratna Puspita Sari dan Amy Yayuk Sri Rahayu, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Mal Pelayanan Publik, *Perspektif*, vol. 10, no. 1, 230-238, 2021, hal. 235.

5. Kecenderungan disposisi para implementor yang mencakup derajat responsivitas, kondisi objektif, serta intensi kerja;
6. Dinamika lingkungan eksternal pada ranah sosial dan politik.

2.2.2 Karakteristik Penerapan Hukum

George C. Edwards III merumuskan sejumlah variabel determinan yang menentukan efektivitas pelaksanaan suatu kebijakan, yang meliputi aspek komunikasi (*communication*), ketersediaan sumber daya (*resources*), kecenderungan disposisi (*disposition*), serta konfigurasi struktur birokrasi (*bureaucratic structure*).²⁰ Di sisi lain, kerangka teori yang dikembangkan oleh Mazmanian dan Sabatier memetakan karakteristik keberhasilan penegakan hukum ke dalam tiga pilar utama²¹ yaitu:

1. Dimensi karakteristik problematik atau tingkat kerumitan teknis, di mana kadar kesulitan dari suatu isu hukum akan menentukan tingkat kemudahan atau hambatan dalam mengoperasionalkan regulasi terkait. Dimensi ini juga mencakup tingkat heterogenitas kelompok sasaran yang dipicu oleh adanya kesenjangan pemahaman antarsubjek hukum terhadap substansi norma, rasio jumlah target sasaran dibandingkan dengan total populasi karena penegakan hukum cenderung sulit dieksekusi apabila ruang lingkupnya mengikat seluruh populasi tanpa kecuali, serta skala transformasi sosial yang ditargetkan oleh kebijakan tersebut;
2. Dimensi karakteristik kebijakan atau regulasi, yang mengintegrasikan kejelasan serta kedalaman materi muatan aturan guna menyederhanakan proses interpretasi dan eksekusi di lapangan. Unsur ini mensyaratkan kebijakan untuk memiliki basis doktrin teoretis yang sah serta teruji, ketersediaan alokasi anggaran finansial yang memadai untuk mengawal jalannya program kerja sebagai perpanjangan tangan dari peraturan, serta

²⁰ Evander Kaendung, Fanley Pangemanan dan Gustaf Undap, Implementasi Kebijakan Tentang Rencana Induk Teknologi Informasi dan Komunikasi di Kota Manado, *Governance*, vol. 1, no. 2, 2021, hal.4.

²¹ Ika Nur Rachma dan Nina Widowati, Implementasi kebijakan pemerintah tentang program kota tanpa kumuh (Kotaku) di Kelurahan Mangunharjo Kecamatan Tugu Kota Semarang, *Journal of Public Policy and Management Review*, vol. 9, no. 2, 211-230, 2020, hal. 8.

jalanan integrasi dan sokongan mutualisme antarinststitusi eksekutor. Deviasi atau kegagalan program kerja kerap berakar dari lemahnya koordinasi vertikal maupun horizontal di antara lembaga yang terlibat, kepastian serta konsistensi dari norma hukum yang ada, hingga derajat integritas serta komitmen aparat terhadap visi dasar kebijakan terkait.;

3. Dimensi lingkungan kebijakan, yang mencakup konjunktur sosial ekonomi masyarakat serta dinamika perkembangan inovasi teknologi. Selain itu, pilar ini melibatkan legitimasi atau dukungan publik terhadap arah kebijakan, kecenderungan sikap dari basis kelompok pemilih, serta level konsistensi aparaturnya dalam mengawal keberlakuan peraturan tersebut di dalam realitas sosial.

2.3 Perhubungan Udara

2.3.1 Definisi Transportasi Udara

Sektor transportasi dipahami sebagai suatu rangkaian operasional yang mencakup pemindahan atau pengangkutan komoditas logistik maupun individu dari titik pemberangkatan menuju titik destinasi. Mobilitas ini bertindak sebagai instrumen yang sangat vital bagi pemenuhan pelbagai kebutuhan hidup manusia melalui rekayasa posisi spasial objek serta subjek hukum, yang pada gilirannya menstimulasi aktivitas transaksi perekonomian. Elemen dasar dari konseptualisasi transportasi ini bertumpu secara eksklusif pada eksistensi pergerakan dinamis dari lokasi asal ke lokasi sasaran.

Berdasarkan rumusan Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958, pesawat udara dibatasi sebagai segala jenis instrumen teknis yang memiliki kemampuan untuk memproduksi daya angkat melalui medium udara. Sementara itu, dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1962, pesawat udara dikategorikan sebagai moda transportasi yang memiliki kapabilitas bergerak dari permukaan daratan ataupun wilayah perairan menuju ruang atmosfer atau angkasa, maupun arah sebaliknya.

Apabila ditinjau dari sudut pandang makroekonomi sebagaimana dipublikasikan dalam Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia (2012), moda transportasi udara diposisikan sebagai kausalitas sekaligus implikasi dari akselerasi pertumbuhan

ekonomi. Sektor ini mengonstruksikan sebuah lingkaran kebajikan (*virtuous circle*), di mana kemajuan ekonomi akan memicu lonjakan permintaan pasar terhadap penyediaan jasa penerbangan, yang kemudian menstimulasi ekspansi ekonomi yang jauh lebih masif secara berkesinambungan.²²

Fenomena pertumbuhan ekonomi tersebut memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan karakteristik geopolitik wilayah Indonesia. Sebagai gambaran nyata, operasionalisasi industri ekstraktif serta sektor pertambangan minyak yang menjadi pilar utama penopang produk domestik bruto nasional sangat bergantung pada tingkat efisiensi logistik dan keandalan moda transportasi udara jika dikomparasikan dengan rumpun industri lainnya.

2.3.2 Dasar Hukum Pengangkutan Udara

Secara kebahasaan, terminologi pengangkutan berakar dari lema angkut yang mengandung makna memuat, memindahkan, serta mendistribusikan komoditas. Konseptualisasi pengangkutan ini merepresentasikan keseluruhan aktivitas menaikkan dan membawa barang ataupun individu, termasuk tata cara teknis pemuatan dan pengiriman, sehingga di dalam istilah tersebut melekat esensi pergerakan spasial dari titik asal menuju titik eksternal. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan dipahami sebagai sebuah siklus operasional yang mengintegrasikan aktivitas pemuatan objek ke dalam wahana transportasi, proses mobilisasi menuju destinasi menggunakan alat angkut, hingga tahapan akhir berupa penurunan atau pembongkaran objek tersebut dari sarana transportasi, baik yang menasar pada kategori penumpang maupun barang dagangan.²³

Dalam pandangan Sution Usman Aji dkk., aktivitas pengangkutan diartikan sebagai bentuk perpindahan posisi geografis yang melibatkan komoditas maupun manusia,

²² Aditama Winanda Padmakusumah, *Perancangan Fasilitas Edukasi Transportasi Udara Berbasis Teknologi Imersif di Kota Bandung* (Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia), 2023, hal. 2.

²³ Abdulkadir Muhammad, *Loc. Cit*, hal. 13.

di mana mobilisasi tersebut bersifat fundamental demi mewujudkan sekaligus mengeskalisasi nilai utilitas serta efisiensi dari objek yang dipindahkan.²⁴

Menurut pemikiran Purwostutjipto, pengangkutan pada hakikatnya berbentuk kesepakatan timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri secara yuridis untuk menyelenggarakan mobilisasi barang dan/atau manusia dari lokasi pemberangkatan menuju lokasi tertentu secara aman, sedangkan pihak pengirim memiliki kewajiban hukum untuk memenuhi pembayaran biaya angkutan.²⁵ Eksplanasi tersebut memberikan penegasan bahwa esensi pengangkutan adalah proses perpindahan barang dan/atau jasa dari titik awal menuju titik sasaran. Elemen konstitutif dari aktivitas ini mengintegrasikan tiga aspek utama, yaitu:

1. keberadaan objek yang diangkut;
2. ketersediaan moda pengangkutan; serta
3. keberadaan sarana dan prasarana yang menyokong aktivitas pengangkutan tersebut.

Pelaksanaan pengangkutan didasarkan pada pertimbangan bahwa nilai dari barang atau jasa tersebut akan mengalami peningkatan ketika berada di lokasi tujuan. Akumulasi nilai tersebut harus melebihi total biaya operasional yang dikeluarkan, yang mana fenomena ini dikenal sebagai nilai tempat (*place value*) dan nilai waktu (*time value*). Menurut Muchtaruddin Siregar, kedua dimensi nilai tersebut hanya dapat diraih apabila barang atau jasa terkait mampu dimanfaatkan secara presisi sesuai dengan kebutuhan waktu. Dengan kata lain, aktivitas pengangkutan menghasilkan sebuah produk kemanfaatan bagi masyarakat yang diidentifikasi sebagai jasa angkut.²⁶

Pesawat terbang bertindak sebagai sarana utama dalam ekosistem transportasi udara. Pada konteks ini, artikulasi mengenai batasan konseptual antara pesawat

²⁴ Sigit Sapto Nugroho, dan Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Solo: Pustaka Iltizam, 2019, hal. 11.

²⁵ Wawan Susilo, Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat, *IUS: Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum*, vol. 2, no. 1, 41-50, 2015, hal. 50.

²⁶ Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta: Lembaga Penerbit FH UI, 1981, hal. 6.

udara dan pesawat terbang perlu diuraikan secara komprehensif, mengingat dalam realitas praktis sering kali dijumpai kerancuan pemahaman yang menyamakan antara terminologi pesawat udara dengan pesawat terbang atau kapal udara.

Klausul Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan) mengonstruksikan pesawat udara (*aircraft*) sebagai segala bentuk mesin atau instrumen teknis yang memiliki kapabilitas untuk terbang di lapisan atmosfer yang dipicu oleh adanya gaya ansambel daya angkat dari reaksi udara, namun dikecualikan dari reaksi udara yang memantul terhadap permukaan bumi yang diutilisasi dalam aktivitas penerbangan.

Dalam industri kedirgantaraan, selain terminologi pesawat udara, dikenal pula klasifikasi pesawat terbang (*aeroplane*). Ketentuan Pasal 1 angka 4 UU Penerbangan memberikan batasan bahwa pesawat terbang merupakan jenis pesawat udara yang memiliki bobot lebih berat dari udara, dilengkapi dengan konfigurasi sayap tetap, serta mampu mengudara dengan memanfaatkan daya dorong atau tenaga mandiri.²⁷

Merujuk pada ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, konsep penerbangan didefinisikan sebagai suatu kesatuan sistem terpadu yang mengintegrasikan pemanfaatan ruang udara, pesawat udara, fasilitas bandar udara, moda angkutan udara, navigasi penerbangan, aspek keselamatan dan keamanan, kelestarian lingkungan hidup, serta ketersediaan sarana penunjang dan fasilitas umum lainnya. Selanjutnya, Angkutan Udara dikonseptualisasikan sebagai setiap bentuk aktivitas kedirgantaraan dengan mendayagunakan pesawat udara demi memobilisasi penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu atau beberapa kali perjalanan dari satu bandar udara menuju bandar udara lainnya, yang mana klasifikasinya dikategorikan menjadi Angkutan Udara Niaga dan Angkutan Udara Bukan Niaga.

Sektor angkutan udara niaga merupakan aktivitas transportasi udara yang diorientasikan bagi kepentingan publik dengan memungut biaya komersial. Sebaliknya, angkutan udara bukan niaga diposisikan sebagai aktivitas transportasi

²⁷ Ridwan Khairandy, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII press, 2013, hal. 374.

udara yang diutilisasi secara eksklusif demi mengakomodasi kepentingan internal guna menyokong kegiatan operasional bisnis utama di luar sektor transportasi udara. Ranah angkutan udara niaga kemudian dipetakan kembali ke dalam beberapa klaster, yakni angkutan niaga dalam negeri, angkutan niaga luar negeri, dan angkutan niaga perintis.

Operasionalisasi angkutan udara domestik dipahami sebagai wujud kegiatan transportasi udara komersial yang memfasilitasi pergerakan penerbangan dari satu bandar udara asal ke bandar udara destinasi yang seluruh cakupan wilayahnya berada di dalam batas kedaulatan teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebaliknya, Angkutan Udara Internasional dikonseptualisasikan sebagai aktivitas penerbangan komersial yang menjembatani mobilisasi pesawat dari pangkalan udara domestik menuju bandar udara di luar batas kedaulatan hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia, ataupun rute sebaliknya.²⁸

Subjek pengangkut diposisikan sebagai badan usaha angkutan udara niaga, institusi pemegang legalitas izin kegiatan penerbangan non komersial yang menyelenggarakan aktivitas angkutan udara komersial berdasarkan ketentuan undang-undang ini, serta entitas berbadan hukum di luar perusahaan angkutan udara niaga yang mengikatkan diri ke dalam instrumen perjanjian kontrak pengangkutan udara komersial.

2.3.3 Lalu Lintas Perhubungan Udara

Setiap armada penerbangan wajib dipersenjatai dengan perangkat penunjuk arah guna mengantisipasi terjadinya deviasi rute selama operasional di udara. Komponen indikator yang terintegrasi di dalam ruang kokpit menyajikan pelbagai data vital untuk pemanduan, mulai dari orientasi arah kompas hingga ketinggian vertikal pesawat. Atas dasar itu, proses inspeksi terhadap akurasi instrumen penunjuk arah ini menuntut standardisasi yang sangat cermat serta pengawasan yang ketat.

Mobilitas yang mengutamakan efisiensi waktu serta proteksi keamanan tingkat tinggi telah bertransformasi menjadi salah satu kebutuhan mendasar tatanan

²⁸ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 1, ayat 14 dan 15.

masyarakat modern. Berdasarkan regulasi keselamatan penerbangan komersial yang tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/113/VI/2002, eksistensi perangkat pendaratan presisi, instrumen pemandu rute, serta sistem pemantauan mutlak diperlukan untuk memfasilitasi maskapai maupun penerbang dalam mengontrol fase pendaratan (*landing*), lepas landas (*take off*), hingga saat menjelajah di angkasa. Salah satu manifestasi infrastruktur tersebut adalah *Instrument Landing System (ILS)*, yakni teknologi pemandu pendaratan non visual yang memandu kapten penerbang sepanjang tahapan pendekatan hingga roda pesawat menyentuh landasan pacu. Fasilitas ini umumnya dioptimalkan ketika jarak pandang mata mengalami penurunan drastis sehingga menghalangi pandangan langsung ke arah area kebandarudaraan.²⁹

Sistem otomatisasi dalam unit *Air Traffic Control (ATC)* merupakan sebuah konfigurasi operasional yang rumit dengan fungsi menjaga keteraturan koridor udara, menggaransi jarak aman antar armada, serta mengeliminasi potensi kecelakaan berupa benturan fisik di langit.³⁰ Selaras dengan lompatan inovasi teknologi, para ilmuwan hukum mendefinisikan hukum udara sebagai sekumpulan regulasi domestik dan global yang mengikat hak kepemilikan pesawat, navigasi dirgantara, niaga pengangkutan udara, serta seluruh perikatan hukum publik maupun privat yang lahir dari aktivitas penerbangan nasional dan internasional. Demi mengejawantahkan fungsi pengawasan tersebut, peran personel pemandu lalu lintas udara menjadi elemen sentral dalam memanajementi dinamika arus penerbangan, terhitung sejak komunikasi pertama dibuka oleh awak pesawat hingga roda pesawat berhenti di bandara tujuan.

Di samping itu, efisiensi operasional ini membutuhkan topangan infrastruktur yang kokoh, sarana pendukung yang memadai, serta keselarasan aturan hukum dengan standardisasi yang dirilis oleh *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional tersebut secara berkala memperbarui klausul ketentuannya demi merespons pertumbuhan volume penerbangan dan

²⁹ Ukkasyah Sabbit Aqdamana Lubis, Sosialisasi Airfield Lighting System (AFL) berbasis Virtual Tour sebagai Alat Bantu Pendaratan Visual di Bandar Udara bagi Siswa SMA/SMK, *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*, vol. 4, no. 2, 84-91, 2024, hal. 5.

³⁰ Primadi Candra Susanto, dll, Peranan Air Traffic Control Untuk Keselamatan Penerbangan Di Indonesia, *AVIASI jurnal ilmiah kedirgantaraan*, vol. 17, no.1, 2020, hal. 4.

pemutahiran teknologi kedirgantaraan. Guna menjamin kelancaran pelayanan lalu lintas udara, setiap pesawat yang beroperasi dan bandar udara yang aktif wajib dibekali dengan jaringan komunikasi yang andal. Fasilitas interaksi tersebut difungsikan sebagai jembatan komunikasi antara petugas pemandu dengan pilot di kokpit, serta koordinasi internal antara unit ATC dengan elemen kebandarudaraan lainnya maupun dengan otoritas pengawas di bandara eksternal.

Seluruh dinamika operasional pemanduan arus penerbangan dikomandoi secara terpusat melalui ruang *Air Traffic Control*. Manajemen internal pada ruang pengawas lalu lintas udara tersebut diklasifikasikan ke dalam empat pos pelayanan strategis, meliputi:

1. *Data Analyzing Room*
2. *En-route Control Unit*
3. *Pilot Unit*
4. *Terminal Control Unit*

Pada ruang *Air Traffic Control* tersebut, para personel pemandu lalu lintas udara (*Air Traffic Controller*) mengemban tanggung jawab penuh untuk mengamati serta mengarahkan trajektori pergerakan dari seluruh armada dirgantara yang terpantau di ruang angkasa.[1] Dalam mengeksekusi fungsi pengawasan ini, para petugas memantau mobilitas pesawat udara melalui instrumen visualisasi *Air Traffic Control Display*. Secara umum, klasifikasi Pelayanan Lalu Lintas Udara Terkontrol (*Air Traffic Control Service*) dipetakan ke dalam tiga klaster fungsional yaitu:

1. *Area Control Service*: Bentuk pelayanan navigasi yang didedikasikan bagi penerbang yang tengah berada pada fase jelajah rute (*en-route flight*), dengan prioritas utama pada kategori penerbangan terkontrol (*controlled flights*). Otoritas eksekutor yang menyelenggarakan fungsi ini dikelola oleh unit *Area Control Centre (ACC)*.
2. *Approach control service*: Jenis pelayanan navigasi yang diberikan kepada armada pesawat yang memposisikan diri di ruang udara perimeter bandar

udara, baik yang sedang melaksanakan prosedur pendekatan pendaratan maupun armada yang baru saja lepas landas. Pelayanan ini diprioritaskan bagi operasional penerbangan yang mengadopsi aturan penerbangan instrumen atau *Instrument Flight Rules* (IFR). Unit penanggung jawab pos ini disebut *Approach Control Office* (APP).

3. *Aerodrome Control Service*: Layanan pemanduan yang menyoar armada pesawat di area landasan maupun zona perimeter terdekat kebandarudaraan (*vicinity of aerodrome*), di mana aktivitas pengawasan dieksekusi secara langsung dari atas menara pemantau (*Control Tower*). Unit pelaksana tugas ini diidentifikasi sebagai *Aerodrome Control Tower* (ADC).³¹

Setiap fasilitas kebandarudaraan dipastikan memiliki infrastruktur bangunan *Air Traffic Control* (ATC) yang memegang peran vital sebagai episentrum koordinasi demi menjamin keselamatan dan efisiensi pergerakan pesawat terbang. Menara pengawas atau bangunan ATC tersebut dirancang sebagai struktur permanen dengan fungsi utama untuk memantau titik-titik krusial di dalam maupun di sekeliling bandar udara yang masuk dalam perimeter pengawasan hukum guna menegakkan jaminan keselamatan penerbangan.

Personel *Air Traffic Controller* (ATC) bertindak sebagai penyedia layanan navigasi yang meregulasi pergerakan di ruang udara, khususnya moda pesawat terbang, dengan orientasi utama mengeliminasi risiko kedekatan antararmada yang dapat memicu insiden tabrakan. ATC memikul tanggung jawab sentral sebagai pengatur lalu lintas udara dengan fungsi esensial memelihara jarak aman antarpesawat (*making separation*).³² Di samping penegakan jarak aman tersebut, ATC juga bertugas mengurai sumbatan arus lalu lintas udara (*traffic flow*), memberikan asistensi teknis bagi penerbang yang menghadapi situasi kedaruratan (*emergency*), serta menyuplai pasokan data aktual yang dibutuhkan oleh pilot, seperti pemutakhiran kondisi meteorologi (*weather information*), informasi pergerakan lalu lintas udara (*traffic information*), hingga data pemandu rute (*navigation*

³¹ Primadi Candra Susanto, *Op. Cit*, hal 4.

³² Nurul Ulfah dan Elisabeth Endang Prokosawati, Analisis Stress Kerja Petugas Air Traffic Controller terhadap Tingkat Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat, *Reslaj: Religion Education Social Laa Roiba Journal*, vol 4 no. 5, 1278-128, 2022, hal. 1280.

information). Terlepas dari kompleksitas tanggung jawab yang dipikul, otoritas pengendalian yang dimiliki ATC dibatasi oleh demarkasi yurisdiksi tertentu, yakni instrumen kendali darat dan kendali udara. Ruang lingkup kendali darat mencakup totalitas pergerakan armada di area sisi udara (*airside*) bandar udara. Sementara itu, cakupan kendali udara mengikat pada fase kedatangan (*arrivals*), pendekatan instrumen (*instrument approach*), pendekatan visual (*visual approach*), lepas landas, pendaratan, serta proses transisi pelimpahan wewenang kontrol dari satu pangkalan udara menuju pangkalan udara lainnya.³³

Selain dihadapkan pada cakupan yurisdiksi pengawasan yang sangat luas, personel ATC diwajibkan untuk menegakkan seluruh regulasi secara presisi demi tercapainya target pelayanan lalu lintas udara. Kendati demikian, tingginya beban stres kerja yang melekat pada profesi ATC diidentifikasi sebagai variabel yang memicu timbulnya kekeliruan manusiawi yang berpotensi melahirkan insiden penerbangan.

Peneliti lain mengonfirmasikan bahwa manifestasi tugas ATC diorientasikan untuk mengantisipasi benturan antararmada, mencegah tabrakan pesawat dengan objek penghalang (*obstructions*), serta memformulasikan alur lintas udara yang aman, akseleratif, dan teratur bagi pesawat yang berada di area landasan maupun yang tengah melintas pada jalur udara yang telah ditetapkan. Dalam mengeksekusi misi tersebut, eksistensi petugas ATC menjadi elemen mutlak dalam mengendalikan dinamika arus penerbangan, terhitung sejak komunikasi pertama dibuka oleh awak pesawat hingga armada berhasil mendarat secara sempurna di bandara tujuan. Pada perspektif makro, kerangka pemodelan sistem ATC yang diterapkan saat ini memosisikannya sebagai instrumen universal yang fleksibel untuk mensimulasikan sekaligus mengendalikan ekosistem transportasi udara dalam pelbagai skenario realistik.

³³ Aminarno Budi Pradana, *Sistem Pengawasan Lalu Lintas Penerbangan Sipil*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2023, hal. 14.

2.3.4 Fasilitas Teknik Perhubungan Udara

Sebagai instrumen kebandarudaraan dirancang secara spesifik guna memberikan pelayanan yang adaptif terhadap kebutuhan para pengguna jasa pada setiap fasilitas bandara. Secara struktural, komponen bandar udara diklasifikasikan ke dalam dua klaster sistem utama, meliputi:

1. Fasilitas Sisi Darat (*Landside Area*) merupakan Zona darat pada lingkungan bandara merupakan kawasan kebandarudaraan yang posisinya tidak bersentuhan secara langsung dengan aktivitas operasional penerbangan.³⁴ Sisi darat ini mengintegrasikan jaringan jalur akses masuk maupun keluar bandara, fasilitas kantong parkir, serta gedung terminal yang memegang peran sebagai demarkasi pembatas antara wilayah darat dan wilayah udara. Rangkaian fasilitas sisi darat ini mencakup:
 - a. Bangunan terminal penumpang.
 - b. Bangunan terminal kargo
 - c. Menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*).
 - d. Bangunan operasional penerbangan.
 - e. Jalan masuk (*access road*)
 - f. Fasilitas penunjang bandara: jalan dan parkir kendaraan.
2. sisi udara suatu bandar udara merupakan bagian integral dari kawasan bandara beserta seluruh infrastruktur pendukungnya yang dikategorikan sebagai zona non publik. Implikasinya, setiap individu, muatan barang, serta kendaraan yang hendak melintasi area ini diwajibkan melalui prosedur pemeriksaan keamanan yang ketat dan/atau mengantongi dokumentasi izin khusus. Komponen sisi udara ini melingkupi *runway* (landas pacu), *taxiway* (landasan penghubung), *holding bay* (ruang tunggu armada untuk penyelesaian kendala teknis yang diposisikan berdekatan dengan *taxiway*), serta *apron* (pelataran parkir pesawat udara).

³⁴ Ilham Ramadhan dan Eny Sri Haryati, Analisis Kendala Sisi Darat (landside) oleh Petugas Pelayanan Terminal (Terminal Service Officer) Di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Nusa Tenggara Barat, *Student Research Journal*, vol.1, no. 4, 402-412, 2023, hal. 404.

Berdasarkan ketentuan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP.374/XII/1999 mengenai standar rancang bangun dan/atau rekayasa fasilitas serta peralatan bandar udara, proyeksi kebutuhan dimensi luas terminal penumpang dikalkulasikan secara proporsional dengan volume pergerakan penumpang. Standardisasi kapasitas ruangan secara umum dihitung memanfaatkan satuan luas per individu penumpang, sebagaimana diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP.77/VI/2005 mengenai Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. Fasilitas bangunan terminal penumpang dikonseptualisasikan sebagai infrastruktur fisik yang disediakan untuk memfasilitasi totalitas aktivitas penumpang, terhitung sejak fase keberangkatan hingga fase kedatangan.³⁵

Rincian mengenai fasilitas keberangkatan serta kedatangan penumpang diuraikan sebagai berikut:

a. Fasilitas Keberangkatan

1. *Check-in counter* bertindak sebagai fasilitas penunjang untuk validasi tiket pesawat yang berkolerasi dengan manajemen keberangkatan. Ketersediaan jumlah unit ini ditentukan oleh volume penumpang pada akumulasi jam sibuk yang diakomodasi oleh bandar udara terkait.
2. *Check-in area* merupakan zona spasial yang dialokasikan bagi penempatan meja pelaporan penumpang. Dimensi luas area ini dipengaruhi secara langsung oleh kepadatan kuantitas penumpang pada waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
3. Rambu/marka terminal bandara berupa pesan visual serta papan informasi yang difungsikan sebagai pemandu arah sekaligus pengatur sirkulasi pergerakan penumpang di area terminal.
4. Fasilitas *Customs, Immigration, and Quarantine (CIQ)* yang diperuntukkan bagi bandar udara internasional, ruang tunggu domestik, fasilitas tempat duduk, serta sarana publik lainnya seperti

³⁵ Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP.77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.

toilet dan jaringan telepon merupakan utilitas yang wajib tersedia di terminal keberangkatan. Volume dan kapasitasnya disesuaikan dengan fluktuasi jumlah penumpang pada jam sibuk di bandara tersebut.

5. Fasilitas *hall* keberangkatan yang berfungsi sebagai ruang akomodasi bagi seluruh aktivitas yang bertautan dengan persiapan keberangkatan calon penumpang, di mana area ini dilengkapi dengan fasilitas *kerb* keberangkatan, ruang tunggu, kursi penumpang, serta *utilitas* toilet umum.

b. Fasilitas Kedatangan

1. Ruang kedatangan merupakan area interior yang disediakan untuk menampung para penumpang yang diturunkan dari pesawat pasca menyelesaikan perjalanan udara. Dimensi luas ruangan ini ditentukan oleh kalkulasi volume penumpang pada masa sibuk yang dilayani oleh bandar udara terkait. Struktur fasilitas ini dilengkapi dengan *kerb* kedatangan serta *baggage claim area* (area pengambilan bagasi).
2. *Baggage conveyor belt* merepresentasikan sarana mekanis yang diutilisasi untuk memfasilitasi proses pengambilan barang bawaan penumpang. Spesifikasi panjang dan tipe perangkat ini sangat bergantung pada rasio penumpang waktu sibuk yang diakomodasi oleh bandara tersebut.
3. Rambu atau marka terminal bandara, instrumen *Customs, Immigration, and Quarantine* (CIQ) untuk klasifikasi bandar udara internasional, serta sarana umum pendukung lainnya merupakan kelengkapan mutlak terminal kedatangan yang wajib disediakan, baik dari segi kuantitas maupun dimensi luasannya.

2.4 Bandar Udara *Enclave* Sipil

2.4.1 Dasar Hukum Bandar Udara *Enclave* Sipil

Merujuk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, konsep bandar udara didefinisikan sebagai suatu wilayah di daratan dan/atau perairan dengan demarkasi batas tertentu yang diutilisasi sebagai tempat pendaratan dan lepas landas pesawat udara, mobilisasi naik turun penumpang, aktivitas bongkar muat kargo, serta titik perpindahan intramoda maupun antarmoda transportasi, di mana kawasannya diperlengkap dengan infrastruktur jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas utama dan fasilitas pendukung lainnya.³⁶

Berdasarkan klausul Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 mengenai Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara, fungsi utama dari bandar udara adalah untuk mengawal kelancaran, keamanan, dan keteraturan arus pergerakan pesawat udara, logistik, dan/atau pos, serta menyokong keselamatan penerbangan, bertindak sebagai lokasi peralihan moda transportasi, sekaligus stimulator roda perekonomian di tingkat regional maupun nasional.³⁷

Dalam perspektif PT Angkasa Pura I, bandar udara diposisikan sebagai lapangan udara yang mengintegrasikan seluruh bangunan dan peralatan kebandarudaraan yang memenuhi standar kelengkapan minimum demi menggaransi ketersediaan sarana angkutan udara bagi kepentingan publik. Sementara itu, berdasarkan Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), bandar udara dikonseptualisasikan sebagai area spasial tertentu di daratan maupun perairan, termasuk bangunan, instalasi, dan perangkat teknis di dalamnya, yang dialokasikan

³⁶ Muhammad Caesar Akbar, M. Yusuf Iqbal dan Tiara Agiska, Manajemen Prinsip Bandar Udara, *Modeling: Jurnal Program Studi PGMI*, vol. 11, no. 2, 413-425, 2024, hal. 420.

³⁷ Adinda Ghita Rhamadhani dan Sri Sutarwati, Analysis of Differences in Handling of Hajj Flights with Regular Flights on the Apron Unit Movement Control at The Airport International Adi Soemarmo, *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, vol. 5, no. 3, 1149-1159, 2024, hal. 1151-1152.

baik secara parsial atau menyeluruh untuk mengakomodasi fase kedatangan, keberangkatan, serta pergerakan armada pesawat udara.³⁸

Tata kelola penyelenggaraan aktivitas di lingkungan bandar udara telah diatur secara rigid dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sebagaimana dituangkan di dalam Pasal 232 yang meliputi aspek-aspek berikut:³⁹

1. Kegiatan pengusahaan bandar udara terdiri atas:
 - a. Pelayanan jasa kebandarudaraan.
 - b. Pelayanan jasa terkait bandar udara.
2. Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan:
 - a. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara.
 - b. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos;
 - c. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
 - d. Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
3. Pelayanan jasa terkait bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi kegiatan:
 - a. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat
 - 1) udara di bandar udara, terdiri atas:
 - 2) penyediaan hanggar pesawat udara;
 - 3) perbengkelan pesawat udara;
 - 4) pergudangan;
 - 5) katering pesawat udara;
 - 6) pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*);

³⁸ Annex 14 Konvensi Chicago 1944

³⁹ Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 232.

- 7) pelayanan penumpang dan bagasi; serta
 - 8) penanganan kargo dan pos.
- b. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas:
- 1) penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel;
 - 2) penyediaan toko dan restoran;
 - 3) penyimpanan kendaraan bermotor;
 - 4) pelayanan kesehatan;
 - 5) perbankan dan/atau penukaran uang; dan;
 - 6) transportasi darat.
- c. jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi perusahaan bandar udara, terdiri atas:
- 1) penyediaan tempat bermain dan rekreasi;
 - 2) penyediaan fasilitas perkantoran;
 - 3) penyediaan fasilitas olah raga;
 - 4) penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan;
 - 5) pengisian bahan bakar kendaraan bermotor; dan;
 - 6) periklanan.

2.4.2 Definisi Bandar Udara *Enclave Sipil*

Konsepsi *civil enclave* (kantong sipil) dimaknai sebagai pemanfaatan sebagian area dari pangkalan udara milik instansi militer untuk menunjang operasionalisasi pesawat udara sipil serta industri pelayanan penerbangan sipil yang bertautan. Berdasarkan komparasi data empiris, karakteristik *enclave sipil* yang jamak diimplementasikan di negara-negara seperti India, Sri Lanka, dan Pakistan menunjukkan kemiripan dengan tipologi di Indonesia. Pada yurisdiksi tersebut, infrastruktur pangkalan udara yang digunakan hampir seluruhnya merupakan fasilitas peninggalan era Perang Dunia II yang kemudian dialokasikan untuk mengakomodasi arus lalu lintas penerbangan domestik.

Di berbagai negara, bandar udara berstatus *enclave* sipil memberlakukan regulasi pembatasan jam operasional malam hari (lazimnya dihitung setelah momen matahari terbenam), di mana armada sipil dilarang keras untuk melakukan aktivitas penerbangan. Pada periode pagi hari, jadwal penerbangan komersial wajib menyesuaikan diri dengan tata kelola kedirgantaraan setempat, mengingat sebagian besar alokasi waktu cadangan di pagi hari diprioritaskan untuk pemenuhan agenda latihan penerbangan militer. Otoritas pemanduan lalu lintas udara pada struktur *enclave* sipil umumnya diserahkan di bawah kendali angkatan bersenjata, atau dikelola melalui integrasi personel gabungan antara kru sipil dan militer. Bahkan di beberapa negara, aspek jaminan keamanan serta keselamatan penerbangan diposisikan sebagai domain tanggung jawab eksklusif dari personel militer.

Pada yurisdiksi lain, badan pengawas keamanan sipil seperti Administrasi Keamanan Transportasi di Amerika Serikat tetap memegang otoritas penuh atas seluruh sistem pengamanan penerbangan komersial. Dalam tataran praktis, sudah menjadi konvensi umum bahwa institusi militer berhak menerima pasokan pendapatan dari pemanfaatan layanan ATC oleh maskapai sipil apabila mereka bertindak sebagai pemilik sekaligus operator fasilitas tersebut. Kendati demikian, di sejumlah negara masih dijumpai ketidakjelasan regulasi mengenai pihak mana yang wajib memikul beban belanja modal untuk proyek pemutakhiran infrastruktur, seperti pekerjaan perluasan dimensi landas pacu.

Terminologi “*enclave* sipil” tergolong jarang diutilisasi dalam regulasi kedirgantaraan di Amerika Serikat, walaupun dalam realitasnya terdapat sejumlah operasional penerbangan yang berbagi penggunaan fasilitas militer dan sipil. Berdasarkan dokumen resmi Federal Aviation Administration, fenomena integrasi ini dikategorifikasikan sebagai skema penggunaan bersama bandar udara beserta fasilitas pendukungnya.⁴⁰ Salah satu representasi riil dari model ini adalah Northwest Florida Regional Airport, sebuah fasilitas terpadu yang mendayagunakan infrastruktur landas pacu serta layanan ATC milik pangkalan udara militer Eglin Air Force Base. Contoh lainnya adalah Bandara Internasional

⁴⁰ Helmi Yudiyansyah dan Zenita Kurniasari, Analisis I Ketersediaan Fasilitas Petugas Apron Movementi Controli Dalam Mendukung Operasional Di Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang, *Jurnal Kajian dan Penalaran Ilmu Manajemen*, vol. 1, no. 3, 96-103, 2023, hal. 97.

Charleston yang memanfaatkan jalur landas pacu dan sistem pelayanan navigasi dari Charleston Air Force Base. Kedua bandara komersial tersebut tetap mengelola dan mengoperasikan gedung terminal penumpang serta jalur *taxiway* mereka secara mandiri. Dalam konjunktur dan situasi tertentu, pangkalan udara militer dapat dioptimalkan secara kolektif sebagai tempat penerbangan sipil yang diidentifikasi sebagai bandar udara *enclave* sipil. Karakteristik dari bandara *enclave* sipil ini merujuk pada instalasi kebandarudaraan yang pengoperasiannya berjalan berdampingan secara simultan dengan fungsi pangkalan udara.⁴¹

Secara definitif, bandar udara *enclave* sipil (*civil enclave airport*) merupakan fasilitas penerbangan komersial yang kedudukan geografisnya berada di dalam perimeter pangkalan udara militer. Kondisi ini mengimplikasikan bahwa aktivitas penerbangan sipil mengeksekusi operasionalnya di atas landas pacu dan infrastruktur yang secara legal dimiliki oleh institusi militer. Model integrasi fungsi kebandarudaraan ini telah menjadi sebuah instrumen yang lumrah diterapkan oleh banyak negara di dunia. Fenomena ini muncul sebagai respons logis ketika terjadi lonjakan permintaan masyarakat terhadap moda transportasi udara yang berimplikasi pada kebutuhan ekspansi infrastruktur bandara. Namun, proyek pembangunan bandar udara baru sering kali tidak dapat berjalan secara maksimal akibat hambatan keterbatasan lahan, keterbatasan anggaran fiskal, serta resistensi faktor lingkungan, sehingga diperlukan alternatif solusi berupa pendayagunaan pangkalan udara untuk penerbangan komersial. Di Amerika Serikat, langkah ini dijumpai melalui mekanisme konsensus kerja sama antara Federal Aviation Administration (FAA) dengan Department of Defense guna mengatur batasan akses pesawat sipil di pangkalan militer. Konsep integrasi ini dikenal dengan istilah *Civil Use of Military Aerodromes* (CUMA).

Implementasi doktrin CUMA terbukti mampu mengurai problem pertumbuhan transportasi udara di kawasan Eropa, khususnya pada negara-negara dengan luas wilayah terbatas yang memiliki kuantitas bandara sipil relatif sedikit. Guna

⁴¹ *Ibid*, hal. 98.

memaksimalkan penerapan skema ini di Eropa secara efektif dan efisien, dirumuskan lima pilar pengaturan sebagai berikut:

- a. *Institutional arrangement*, yaitu pembentukan suatu instrumen badan nasional yang mengoordinasikan jalinan kerja sama antara sektor sipil dan militer dengan pembagian kompetensi serta tanggung jawab yang jelas demi menjamin kelancaran implementasi penggunaan bersama.
- b. *Legal arrangement*, yaitu penyusunan landasan hukum formal berupa ikatan perjanjian kerja sama yang meregulasi pembagian peran, batas tanggung jawab, serta hukum acara kemitraan antara otoritas penerbangan sipil yang direpresentasikan oleh *Civil Aviation Authority (CAA)* dengan pihak militer yang diwakili oleh *Ministry of Defense*.
- c. *Financial arrangement*, yaitu perumusan klausul skema pembiayaan antara kedua belah pihak terkait dengan operasionalisasi CUMA di suatu pangkalan udara. Komponen pembiayaan ini mengikat pada variabel biaya instalasi perangkat yang dibutuhkan, biaya operasional harian, serta estimasi biaya perawatan dan servis lapangan terbang yang diutilisasi secara kolektif.
- d. *Technical arrangement*, yakni pembetulan regulasi teknis mengenai zonasi sisi darat dan sisi udara yang dapat digunakan secara komunal. Sisi darat menitikberatkan pada desain pemanfaatan fasilitas pangkalan udara termasuk infrastruktur penunjangnya agar selaras dengan standarisasi penerbangan sipil internasional. Sementara pada sisi udara, diperlukan regulasi khusus mengenai tata kelola ruang udara di sekitar bandar udara (*aerodrome*) yang disesuaikan dengan tipologi pelayanan lalu lintas udara (*air traffic services*).
- e. *Operational Arrangement*, yaitu formulasi pengaturan operasional penerbangan yang membagi porsi kapasitas ruang udara serta alokasi *slot* penerbangan bagi maskapai sipil maupun armada militer. Di dalam doktrin CUMA, melekat sebuah klausul aturan prioritas (*priority rules*) yang menegaskan bahwa aktivitas penerbangan militer tidak boleh mengalami restriksi akibat pergerakan penerbangan komersial.

Kebijakan integrasi fungsi pada suatu bandar udara atau pangkalan udara wajib dilaksanakan dengan mengalkulasi empat indikator utama, yaitu: (1) proyeksi kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara; (2) aspek keselamatan, kepatuhan keamanan, dan kelancaran arus penerbangan; (3) stabilitas keamanan dan pertahanan nasional; serta (4) harmonisasi peraturan perundang-undangan. Dalam kondisi damai, pangkalan udara yang dioptimalkan bersama sebagai bandar udara wajib tunduk pada seluruh ketentuan hukum penerbangan sipil.[3] Ruang lingkup pengawasan serta pengendalian tata ruang keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama dieksekusi oleh otoritas bandar udara setelah mengantongi legalitas izin dari instansi terkait. Ketetapan mengenai status bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama tersebut wajib disahkan melalui Keputusan Presiden.⁴²

2.4.3 Fungsi Bandar Udara *Enclave Sipil*

Pangkalan udara yang berkedudukan sebagai wilayah teritorial TNI Angkatan Udara merupakan sebuah subsistem strategis yang memegang peran sebagai elemen penopang utama kekuatan dirgantara, baik yang bertautan secara langsung dengan penyelenggaraan operasi udara, pergerakan operasi darat, penyediaan sokongan logistik, serta pemeliharaan alat utama sistem persenjataan udara, maupun bertindak sebagai pos komando bagi kesatuan-kesatuan militer yang ditempatkan di dalam perimeter pangkalan tersebut.

Pada hakikatnya, Bandar Udara *Enclave Sipil* mengintegrasikan dua fungsi konstitutif utama:

1. Fungsi pertama adalah sebagai sebagai suatu zona spasial di daratan dan/atau perairan dengan demarkasi batas tertentu yang diutilisasi sebagai tempat pendaratan serta lepas landas armada pesawat sipil komersial, pergerakan naik turun penumpang, aktivitas bongkar muat komoditas barang, sekaligus titik peralihan intramoda maupun antarmoda transportasi. Demi

⁴² Dedy Setiawan dan Bambang Eko, Penggunaan Bandar Udara Dalam Mendukung Latihan Dan Operasi Penerbangan TNI AU. *Jurnal TNI Angkatan Udara*, vol. 2, no. 4, 2023, hal. 3

menyelenggarakan fungsi perdana tersebut, kawasan *Enclave* Sipil diperlengkap dengan pelbagai infrastruktur jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketersediaan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

2. Fungsi kedua yang dimiliki bandara tersebut adalah kedudukannya sebagai pangkalan udara militer. Dalam konteks ini, pangkalan udara difungsikan secara eksklusif untuk mengakomodasi urgensi pertahanan dan kedaulatan negara oleh angkatan bersenjata, yang dalam yurisdiksi nasional diselenggarakan oleh Tentara Nasional Indonesia.⁴³

⁴³ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1, ayat 40.

BAB III METODE PENELITIAN

Berdasarkan kodifikasi Kamus Besar Bahasa Indonesia, metode penelitian dikonseptualisasikan sebagai suatu mekanisme pencarian kebenaran beserta prinsip dasar dari fenomena alam, dinamika sosial, serta aspek kemanusiaan yang disandarkan pada disiplin keilmuan yang relevan. Metode ilmiah sendiri diposisikan sebagai sebuah rangkaian prosedural yang terstruktur secara rigid, di mana tahapannya mengintegrasikan perumusan tesis dugaan awal, pengenalan serta identifikasi problematika, penghimpunan data empiris, pengolahan data, hingga artikulasi konklusi mengenai validitas penerimaan atau penolakan terhadap hipotesis yang diajukan.⁴⁴ Aktivitas penelitian diartikan sebagai sebuah manifestasi kegiatan ilmiah yang berorientasi pada penggalian serta pengkajian sumber informasi demi meraih hakikat kebenaran dari suatu fenomena atau peristiwa hukum yang terjadi.⁴⁵

Metode penelitian bertindak sebagai instrumen strategis yang diutilisasi demi merealisasikan target ilmiah, di mana pengaplikasian metode tersebut diproyeksikan untuk memformulasikan jalan keluar yang solutif atas suatu permasalahan. Pasca determinasi problematik berhasil diidentifikasi, tahapan krusial berikutnya adalah menetapkan model pendekatan masalah beserta spesifikasi metodologi yang hendak diterapkan, yang mana ruang lingkungannya melingkupi teknik pelacakan, penghimpunan, penelaahan, hingga pengolahan data.

⁴⁴ I Gede AB wiranata dan yennie Agustin MR, *Sampel dan Teknik sampel dalam penelitian*, Bandar Lampung: Anugrah Utama Rahaja, 2018, hal. 7.

⁴⁵ I Gede AB Wiranata, *Metodologi Penelitian dan Penulisan Ilmiah di Bidang Hukum*, Bandar Lampung: Zam Zam Tower, 2017, hal. 38.

Dalam domain yurisprudensi, metode penelitian hukum dipahami sebagai rumpun keilmuan yang mempelajari tata cara penyelenggaraan kajian hukum secara sistematis.⁴⁶

3.1 Jenis Dan Pendekatan Penelitian

Jenis metodologi yang diterapkan di dalam kajian ini mengadopsi model penelitian hukum normatif empiris yang diselaraskan dengan topik bahasan. Sementara itu, modalitas pendekatan masalah yang diutilisasi guna mengurai isu hukum dalam penelitian ini mengintegrasikan unsur pendekatan perundang-undangan, pendekatan studi kasus, serta pendekatan teoritis.

3.2 Tipe Penelitian

Sesuai dengan rumusan problematika pada pokok bahasan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka tipologi penelitian ini didesain menggunakan model penelitian deskriptif. Kajian deskriptif merupakan format penelitian yang diorientasikan untuk menyajikan visualisasi data yang komprehensif mengenai suatu fenomena hukum atau realitas sosial, dengan cara menguraikan karakteristik dari fakta-fakta empiris yang bertautan langsung dengan pokok permasalahan yang tengah diteliti.⁴⁷ Melalui pendekatan ini, penelitian diharapkan mampu menyuplai pasokan informasi secara utuh terkait analisis kerangka regulasi atas pemberlakuan Lanud Gatot Subroto sebagai *enclave* sipil terhadap dinamika operasi udara, sekaligus memetakan pola hubungan kerja sama pengoperasian bandara antara pihak Lanud Gatot Soebroto dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU).

3.3 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah dikonseptualisasikan sebagai alur proses pemecahan atau resolusi konflik hukum melalui tahapan-tahapan metodologis yang telah ditetapkan

⁴⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hal. 57.

⁴⁷ *Ibid*, hal. 50.

guna mencapai target esensial dari sebuah penelitian. Istilah penelitian merupakan serapan konsep dari diksi bahasa Inggris yaitu *research*, yang dikonstruksikan dari morfem *re* (kembali) dan *to research* (mencari). Atas dasar terminologi tersebut, aktivitas penelitian pada hakikatnya merepresentasikan suatu manifestasi dari tindakan pencarian yang berkesinambungan. Instrumen pendekatan masalah dalam kajian ini menyandarkan pada metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Prosedur pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) ini dioperasionalkan dengan cara mengkaji serta menelaah totalitas produk hukum dan regulasi positif yang berkaitan erat dengan isu hukum yang diteliti, yakni seputar legalitas pemberlakuan Lanudad Gatot Subroto sebagai *enclave* sipil terhadap konstelasi operasi udara serta formulasi perjanjian kerja sama tata kelola bandara antara Lanudad Gatot Subroto dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU).

3.4 Sumber Data

Keberadaan sumber data memegang posisi yang sangat krusial dalam penyelenggaraan suatu penelitian. Instrumen ini dikonseptualisasikan sebagai subjek asal dari mana pelbagai data penelitian dapat diperoleh.⁴⁸ Dalam pelaksanaan kajian ini, peneliti mendayagunakan klasifikasi data yang bersumber dari bahan hukum sekunder. Data sekunder merupakan sekumpulan materi hukum yang bersumber dari produk perundang-undangan, kaidah yurisprudensi, dokumentasi hukum, literatur ilmiah, serta pelbagai bentuk bahan hukum tertulis lainnya. Ruang lingkup data hukum sekunder tersebut memayungi komponen sebagai berikut:

3.4.1 Data Primer

Data primer mempunyai kedudukan sebagai materi utama yang dihimpun secara langsung dari sumber orisinal melalui kegiatan penelitian lapangan, dengan orientasi untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai realisasi serta implikasi yuridis dari regulasi penempatan Lanudad Gatot Subroto sebagai

⁴⁸ *Ibid*, hal. 60.

enclave sipil. Langkah penghimpunan data primer ini dioperasionalkan memanfaatkan metode wawancara mendalam (*in depth interview*) bersama para narasumber kunci yang memiliki keterkaitan fungsional secara langsung dalam linimasa regulasi maupun operasional kebandarudaraan. Komponen narasumber tersebut mengintegrasikan representasi otoritas dari Komando Lanud Gatot Subroto serta unsur pimpinan dari Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) yang bertugas.

3.4.2 Data Sekunder

Data sekunder meliputi bahan hukum primer dan sekunder, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.
2. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2005 tentang Tentara Nasional Indonesia.
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang penerbangan.
6. Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.
7. Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2015 tentang Standardisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara.
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 140 Tahun 2015 tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional.
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

12. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 479 Tahun 2015 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.
13. Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 135 Tahun 2019 tentang Satuan Pelayanan Bandar Udara Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung.
14. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 159 Tahun 2020 tentang Komite Nasional Keamanan Penerbangan.
15. Buku teks hukum pertahanan dan hukum administrasi negara.
16. Artikel ilmiah, jurnal, dan dokumen-dokumen resmi lainnya yang relevan.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Data dikumpulkan melalui:

1. Studi kepustakaan (*library Research*), Kajian kepustakaan merupakan sebuah teknik penjangkauan data yang dioperasionalkan melalui tindakan penelaahan mendalam terhadap buku teks, literatur ilmiah, dokumen catatan, serta laporan berkala yang memiliki keterkaitan logis dengan problematika yang hendak dipecahkan. Prosedur ini ditempuh guna mengonstruksikan fondasi teori, doktrin hukum, maupun pemikiran ilmiah yang telah dikembangkan dalam studi terdahulu.⁴⁹
2. Wawancara mendalam (*in-depth interview*), Mekanisme ini diaplikasikan untuk menggali data primer secara komprehensif dari informan kunci, seperti Komandan Lanudad Gatot Soebroto serta Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara Gatot Soebroto.
3. Observasi lapangan, Tindakan pengamatan langsung di area peninjauan dilakukan guna melihat secara riil potret kondisi aktual serta implementasi dari kebijakan penerbangan sipil di wilayah yang menjadi objek penelitian.

⁴⁹ *Ibid*, hal. 123.

3.5.1 Metode Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan kemudian diolah agar tercipta hasil penelitian yang sesuai dengan pokok masalah yang akan dipecahkan. Metode pengolahan data terdiri dari:

1. Pemeriksaan Data

Pemeriksaan data yaitu proses pemeriksaan data mentah yang dikumpulkan untuk mendeteksi kesalahan dan kelalaian dan untuk memperbaiki bila dimungkinkan. *Editing* dijalankan demi menggaransi bahwa data yang tersedia memiliki derajat akurasi yang tinggi, konsisten terhadap fakta empiris lain yang ditemukan, memenuhi unsur keseragaman, serta terstruktur secara sistematis untuk mempermudah proses penyandian (*coding*). Pemeriksaan data juga berarti meneliti kembali data-data yang telah dikumpulkan untuk dapat mengetahui apakah data yang dimiliki sudah cukup untuk menunjang penelitian sehingga dapat dilakukan proses selanjutnya.⁵⁰

2. Klasifikasi Data

Data yang telah diverifikasi kemudian dikategorisasikan berdasarkan klaster tema atau subbab pembahasan yang telah dirancang, sehingga mempermudah jalannya proses analisis dalam koridor dogmatika hukum.⁵¹

3. Penyusunan Data

Semua data yang telah dikelompokkan akan diorganisir dan disusun secara terstruktur ke dalam tiap pokok bahasan secara terstruktur demi kelancaran fase analisis lanjutan.

3.6 Analisis Data

Pasca keseluruhan bahan hukum berhasil dihimpun dan diproses secara sistematis, tahapan berikutnya adalah mengoperasionalkan teknik analisis kualitatif, yakni model penalaran hukum yang tidak menyandarkan pada formula statistik,

⁵⁰ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006, hal. 42.

⁵¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013, hal. 35.

instrumen ekonometrik, maupun pendekatan kuantitatif lainnya. Batasan metode ini terletak pada karakteristik pengolahan datanya, di mana fase analisis ini bertindak sebagai kelanjutan logis dari siklus pengolahan bahan hukum.⁵² Secara sederhana, penalaran ini dimaknai sebagai aktivitas mengkaji data secara mendalam dengan memberikan dukungan, argumentasi tambahan, ataupun catatan kritis, yang kemudian diakhiri dengan penarikan konklusi mandiri atas temuan riset dengan mengacu pada kerangka teoritis yang telah dipelajari.⁵³

Karakteristik penelitian ini murni bersifat kualitatif mengingat rumpun data dikumpulkan dari multi sumber dengan menerapkan variasi teknik penjaringan serta pemrosesan bahan hukum secara berkesinambungan hingga menyentuh titik jenuh.⁵⁴ Kerangka deskripsinya disajikan secara teratur dan logis agar selaras dengan problematika pokok dalam pembahasan riset ini, sehingga pada bagian akhir dapat dirumuskan kesimpulan yang sah mengenai mekanisme dan implikasi pemberlakuan Lanudad Gatot Subroto sebagai *enclave* sipil bagi konstelasi operasi udara, serta format kemitraan operasional bandara antara Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) dengan pihak Lanudad Gatot Subroto.

⁵² Iqbal Hasan, *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta: Ghalia Ikapi, 2002, hal.82.

⁵³ *Ibid*, hal.97.

⁵⁴ Bambang Sugiyono, 2001, *Op. Cit*, hal.121.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan di dalam penelitian ini, peneliti merumuskan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Regulasi mengenai pengoperasian Lanudad Gatot Soebroto sebagai *Enclave* Sipil telah mencakup tata kelola operasional landasan udara sebagai pangkalan operasi militer aktif. Keberadaan fasilitas kedirgantaraan yang mengemban status ganda sebagai *Enclave* Sipil dan *Enclave* Militer ini menuntut instansi terkait untuk saling mendukung fungsi operasional penerbangan masing-masing. Sinkronisasi tugas tersebut harus diwujudkan melalui penataan kawasan serta jalinan kerja sama yang kondusif antara pihak Kementerian Perhubungan selaku pengelola penerbangan sipil dan institusi TNI AD guna menjamin kelancaran operasi udara demi menegakkan kedaulatan wilayah udara negara.
- 2) Hubungan kemitraan antara TNI AD dan Kementerian Perhubungan dalam pelembagaan Lanudad Gatot Soebroto sebagai *Enclave* Sipil telah berjalan sesuai dengan substansi klausul perjanjian yang disepakati kedua belah pihak. Walau, pemanfaatan bersama pangkalan udara militer dan bandar udara sipil saat ini belum berjalan secara optimal, sehingga memberikan implikasi langsung maupun tidak langsung terhadap eksistensi peran TNI AD di area bandara. Sebagai pangkalan udara militer yang diproyeksikan untuk melayani rute penerbangan domestik dan internasional, Lanudad Gatot Soebroto mutlak harus dilengkapi dengan fasilitas penerbangan yang

memenuhi standar ICAO demi menjamin keselamatan penerbangan. Langkah pengoptimalan tersebut perlu diwujudkan melalui perbaikan sistem alat bantu navigasi, pengadaan fasilitas rumah sakit yang representatif untuk mitigasi kecelakaan pesawat, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia yang profesional. Pelaksanaan regulasi dan kerja sama ini dapat diteruskan secara optimal atau dilakukan peninjauan ulang secara berkala. Implementasi tata kelola kerja sama di Lanud Gatot Soebroto dipimpin langsung oleh Komandan Lanud selaku penanggung jawab utama keamanan dan keselamatan penerbangan sipil bersama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta para pemangku kepentingan (*stakeholder*) terkait melalui instrumen Perjanjian Bersama. Seluruh instansi yang memiliki kepentingan kebandarudaraan mengikatkan diri dalam dokumen perjanjian formal tersebut guna mengeksekusi fungsi pemerintahan maupun pelayanan publik di Bandara Gatot Soebroto.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil pembahasan di atas penulis memiliki beberapa saran sebagai berikut:

- 1) Perumusan regulasi mengenai penetapan status Lanud Gatot Soebroto sebagai *Enclave* Sipil yang menaungi fungsi pangkalan operasi militer memerlukan kepastian aspek legalitas yang kuat di dalam sistem perundang-undangan. Pengaturan status pemanfaatan bersama tersebut tidak boleh hanya bertumpu pada dokumen Perjanjian Kerja Sama (PKS) antar-lembaga, melainkan harus disahkan secara resmi ke dalam hierarki Peraturan Presiden sesuai dengan amanat Pasal 259 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- 2) Upaya penguatan jalinan kemitraan antara institusi TNI AD dan Kementerian Perhubungan dalam operasionalisasi Lanud Gatot Soebroto sebagai *Enclave* Sipil pada dasarnya telah selaras dengan nota perjanjian yang disepakati bersama. Namun, agar implementasi regulasi dan kerja sama pemanfaatan bersama ini dapat berjalan secara optimal di masa depan,

Pemerintah Daerah perlu mengambil langkah taktis. Pemerintah Daerah disarankan untuk mengalokasikan rencana anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) secara khusus guna membangun sarana dan prasarana penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan secara bersama. Langkah pembiayaan daerah ini krusial untuk mengantisipasi lonjakan frekuensi dan kepadatan arus lalu lintas penerbangan sipil yang diproyeksikan terus meningkat di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Atmadjati, A. (2014). *Manajemen operasional bandar udara*. Yogyakarta: Deepublish.
- Chaidir, E., Abadi, M. H., Suparto, S., Bur, A., Ibnuususilo, E., Wira, W., ... & Akbar, A. (2020). *Hukum Tata Negara Indonesia*. Depok: Rajawali Pers.
- Iqbal, H. (2002). *Pokok-pokok materi metodologi penelitian dan aplikasinya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Khairandy, R. (2013). *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*. Yogyakarta: FH UII Press.
- Marzuki, M. (2017). *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Muhammad, A. (2001). *Hukum dan Penelitian Hukum*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia*. Solo: Pustaka Iltizam.
- Peter, M. M. (2010). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Ridwan, H. R. (2011). *Hukum Administrasi Daerah*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Siregar, M. (1974). *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga Penerbit FH UI.
- Sudrajat, T. (2022). *Hukum birokrasi pemerintah: Kewenangan dan jabatan*. Jakarta Timur: Sinar Grafika.
- Sunggono, B. (2007). *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

- Statistik, B. P. (2024). *Kabupaten Way Kanan dalam Angka*. Way Kanan (ID): BPS Kabupaten Way Kanan.
- Sugiyono, Bambang. (2001). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wiranata, I. G. A. (2017). *Metode Penelitian Dan Penulisan Ilmiah Bidang Hukum*. Bandar Lampung: Zam Zam Tower.
- Wiranata, I Gede AB, & Yennie Agustin MR. (2018). *Sampel dan Teknik Sampel Dalam Penelitian*. Bandar Lampung: Anugrah Utama Raharja.

JURNAL

- Akbar, M. C., Iqbal, M. Y., & Agiska, T. (2024). Manajemen Prinsip Bandar Udara. *Modeling: Jurnal Program Studi PGMI*, Vol. 11, No.2, 413-425.
- Andi, A. (2021). Bias Kewenangan Fiktif Positif Pengadilan Tata Usaha Negara Dalam Ranah Perizinan Pasca Terbitnya Undang Undang Cipta Kerja. *Journal of Law and Policy Transformation*, Vol. 6, No. 2, 117-132.
- Ashfiya, D. G. (2023). Diskursus Pergeseran Konsep Diskresi Pasca Undang-Undang Cipta Kerja Dan Pengujiannya Pada Peradilan Tata Usaha Negara. *Jurnal Hukum Peraturan*, Vol. 6, No. 1, 57-88.
- Apriani, N., & Hanafiah, N. S. (2022). Telaah Eksistensi Hukum Adat pada Hukum Positif Indonesia dalam Perspektif Aliran Sociological Jurisprudence. *Jurnal Hukum Lex Generalis*, Vol. 3, No. 3, 231-246.
- Aviasi, S. T. P. (2020). Peranan Air Traffic Control Untuk Keselamatan Penerbangan Di Indonesia, *AVIASI jurnal ilmiah kedirgantaraan*, Vol. 17, No. 1.
- Bened, M., Pahala, Y., Susanto, P. C., & Tajudin, T. (2020). Optimalisasi Pesawat Cargo Perintis Dan Tol Laut Terhadap Distribusi Logistik Nasional. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, Vol. 17, No. 2.
- Haridan, Z., Sulistiyorini, R., & Affandi, M. I. (2023). Dampak rencana operasi Pangkalan Udara Gatot Subroto Way Kanan Menjadi Bandar Udara Komersial Ditinjau Dari Aspek Spasial. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, Vol. 18, No. 2.
- Husaini, M., Raudah, S., & Amaliya, M. (2023). Implementasi Progam Perluasan Jangkauan Umkm Di Kabupaten Balangan. *Sentri: Jurnal Riset Ilmiah*, Vol. 2, No. 6.

- Kaendung, E., Pangemanan, F., & Undap, G. (2021). Implementasi Kebijakan Tentang Rencana Induk Teknologi Informasi dan Komunikasi di Kota Manado. *Governance*, Vol. 1, No. 2.
- Lubis, U. S. A., Kona, M., & Bunahri, R. R. (2024). Sosialisasi Airfield Lighting System (AFL) berbasis Virtual Tour sebagai Alat Bantu Pendaratan Visual di Bandar Udara bagi Siswa SMA/SMK. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*, Vol. 4, No. 2.
- Mengkanna, I. N. L., & Ariebowo, T. (2023). Analisis Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar Terhadap Delay Management Maskapai Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Student Research Journal*, Vol. 1, No. 4.
- Mulyana, D. (2018). Analisis Regulasi Pemberlakuan Lanud Husein Sastranegara Sebagai Enclave Sipil Terhadap Operasi Udara. *Strategi Pertahanan Udara*, Vol. 4, No. 3.
- Mosier, K. L., Rettenmaier, P., McDearmid, M., Wilson, J., Mak, S., Raj, L., & Orasanu, J. (2013). Pilot ATC communication conflicts: Implications for NextGen. *The International Journal of Aviation Psychology*. *The International Journal of Aviation Psychology*, Vol. 23, No. 3.
- Padmakusumah, A. W. (2023). Perancangan Fasilitas Edukasi Transportasi Udara Berbasis Teknologi Imersif di Kota Bandung (*Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia*).
- Pangaribuan, R. R. F., Palilingan, T. N., & Mewengkang, F. S. (2023). Pembagian kekuasaan dalam sistem pemerintahan di Indonesia. *Lex Administratum*, Vol. 11, No.5.
- Prawira, A. Y., & Aryono, M. D. (2025). Analisis Keterbatasan Sumber Daya Manusia Terhadap Kinerja Keselamatan Penerbangan di Bandara Udara Banyuwangi. *JoEMS (Journal of Education and Management Studies)*. Vol. 8, No. 1.
- Rachma, I. N., & Widowati, N. (2020). Implementasi kebijakan pemerintah tentang program kota tanpa kumuh (Kotaku) di Kelurahan Mangunharjo Kecamatan Tugu Kota Semarang. *Journal of Public Policy and Management Review*. Vol. 9, No. 2.
- Ramadhan, I., & Haryati, E. S. (2023). Analisis Kendala Sisi Darat (landside) oleh Petugas Pelayanan Terminal (Terminal Service Officer) Di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Nusa Tenggara Barat, *Student Research Journal*. Vol. 1, No. 4.

- Rhamadhani, A. G., & Sutarwati, S. (2024). Analysis of Differences in Handling of Hajj Flights with Regular Flights on the Apron Unit Movement Control at The Airport International Adi Soemarmo. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*. Vol. 5, No. 3.
- Rizkiyani, S., & Mujab, S. (2024). Kekuasaan Dan Wewenang Dalam Perspektif Sistem Pemerintahan. *Konsensus: Jurnal Ilmu Pertahanan, Hukum dan Ilmu Komunikasi*. Vol. 1, No. 4.
- Sari, R. P., & Rahayu, A. Y. S. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Mal Pelayanan Publik. *Perspektif*. Vol. 10, No. 1.
- Savitri, R. N. R., & Prabandari, A. P. (2020). TNI Angkatan Udara dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*. Vol. 2, No. 2.
- Setiawan, D., & Eko, B. (2023). Penggunaan Bandar Udara Dalam Mendukung Latihan Dan Operasi Penerbangan TNI AU. *Jurnal TNI Angkatan Udara*, Vol. 2, No. 4.
- Susanto, S. N. (2020). Metode Perolehan Dan Batas-Batas Kewenangan Pemerintahan. *Administrative Law and Governance Journal*. Vol. 3, No. 3.
- Susilo, W. (2015). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Pengangkutan Barang Angkutan Darat. *IUS: Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum*. Vol. 2, No. 1.
- Ulfah, N., & Prokosawati, E. E. (2022). Analisis Stres Kerja Petugas Air Traffic Controller terhadap Tingkat Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat. *Reslaj: Religion Education Social Laa Roiba Journal*. Vol. 4, No. 5.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2005 tentang Tentara Nasional Indonesia.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Indonesia.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Peraturan Menteri Nomor 127 tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Peraturan Menteri Nomor 140 Tahun 2015 tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional.

Peraturan Menteri Nomor 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang Bandar Udara (*Aerodrome*).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2021 tentang perubahan kelima atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP.77/VI/2005 Tahun 2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 479 Tahun 2015 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 135 Tahun 2019 tentang Satuan Pelayanan Bandar Udara Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung.

WEBSITE

Portal Informasi. “Kabupaten Way Kanan”. <https://waykanankab.go.id/web/kabupaten/>. Diakses pada 25 November, 2025, Pukul 10.00 pagi.

Jurnal Lampung. “Bandara Gatot Soebroto Way Kanan: Dari gagasan wal Hingga beroperasi kembali”.<https://jurnallampung.com/bandara-gatot-soebroto-way-kanan-dari-gagasan-awal-hingga-beroperasi-kembali/>, diakses pada 25 November, 2025, pukul 10.00 pagi.