

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bandara Ngurah Rai merupakan salah satu Bandara Internasional di Indonesia. Jumlah penumpang pesawat di Bandara Ngurah Rai terus meningkat setiap tahunnya. Pemerintah melakukan pembangunan terminal, infrastruktur dan fasilitas pendukung di Bandara Ngurah Rai untuk meningkatkan pelayanan di Bandara, salah satunya membuat apron baru yang dapat menampung belasan pesawat penumpang. Dengan segala fasilitas infrastruktur tersebut, maka Bandara Ngurah Rai diprediksi dapat menampung hingga 25 juta penumpang per tahun. Selain melakukan perbaikan infrastruktur di Bandara Ngurah Rai, untuk mengatasi masalah kemacetan di sekitar kawasan tersebut Pemerintah telah membangun Toll Bali Mandara dan underpass di simpang Dewa Ruci. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan pelayanan transportasi dari/ke Bandara Ngurah Rai. Pembangunan jalan baru akan mendorong pengemudi (kendaraan pribadi) semakin banyak melakukan perjalanan sehingga akan menyebabkan kemacetan semakin bertambah. Solusi utama mengatasi kemacetan adalah dengan membangun sarana transportasi umum yang baik.

Bandar Udara Ngurah Rai dibangun tahun 1930 oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* (semacam Departemen Pekerjaan Umum).

Landas pacu berupa *airstrip* sepanjang 700 M dari rumput di tengah ladang dan pekuburan di desa Tuban. Karena lokasinya berada di Desa Tuban, masyarakat sekitar menamakan *airstrip* ini sebagai Pelabuhan udara Tuban. Tahun 1935 sudah dilengkapi dengan peralatan telegraph dan KNILM (*Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaar Maatschappij*) atau *Royal Netherlands Indies Airways* mendarat secara rutin di South Bali, yang merupakan nama lain dari Pelabuhan Udara Tuban. Tahun 1942 *Airstip* South Bali dibom oleh Tentara Jepang, yang kemudian dikuasai untuk tempat mendaratkan pesawat tempur dan pesawat angkut mereka. *Airstrip* yang rusak akibat pengeboman diperbaiki oleh Tentara Jepang dengan menggunakan *Pear Still Plate* (sistem plat baja). Lima tahun berikutnya 1942-1947, *airstrip* mengalami perubahan. Panjang landas pacu menjadi 1200 meter dari semula 700 meter. Tahun 1949 dibangun gedung terminal dan menara pengawas penerbangan sederhana yang terbuat dari kayu.

Komunikasi penerbangan menggunakan transceiver kode morse. Untuk meningkatkan kepariwisataan Bali, Pemerintah Indonesia kembali membangun gedung terminal internasional dan perpanjangan landas pacu ke arah barat yang semula 1200 meter menjadi 2700 meter dengan *overrun* 2 x 100 meter. Proyek yang berlangsung dari tahun 1963-1969 diberi nama Proyek Airport Tuban dan sekaligus sebagai persiapan internasionalisasi Pelabuhan Udara Tuban. Proses reklamasi pantai sejauh 1500 meter dilakukan dengan mengambil material batu kapur yang berasal dari

Ungasan dan batu kali serta pasir dari Sungai Antosari-Tabanan. Seiring selesainya temporary terminal dan runway pada Proyek Airport Tuban, pemerintah meresmikan pelayanan penerbangan internasional di Pelabuhan Udara Tuban, tanggal 10 Agustus 1966.

Penyelesaian Pengembangan Pelabuhan Udara Tuban ditandai dengan peresmian oleh Presiden Soeharto pada tanggal 1 Agustus 1969, yang sekaligus menjadi momen perubahan nama dari Pelabuhan Udara Tuban menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai (Bali International Airport Ngurah Rai). Untuk mengantisipasi lonjakan penumpang dan kargo, maka pada tahun 1975 sampai dengan 1978 Pemerintah Indonesia kembali membangun fasilitas-fasilitas penerbangan, antara lain dengan membangun terminal internasional baru. Gedung terminal lama selanjutnya dialih fungsikan menjadi terminal domestik, sedangkan terminal domestik yang lama digunakan sebagai gedung kargo, usaha jasa catering, dan gedung serba guna.¹

Dengan melihat adanya mobilitas dan semakin canggihnya sistem teknologi transportasi maka pada perkembangannya, transportasi udara menjadi suatu pilihan untuk menjadikan segala aktivitas manusia menjadi lebih efisien dan fleksibel. Bandara yang substansinya merupakan perluasan fungsi pelabuhan (bandar) yang dapat didarati oleh pesawat udara

¹ [https://ap1.co.id/contents/file/486-AR_2017_Angkasa_Pura_\(3_Mei_2018\)_LR3.pdf](https://ap1.co.id/contents/file/486-AR_2017_Angkasa_Pura_(3_Mei_2018)_LR3.pdf). Pada Tanggal 25 April 2021.

(airport). Transportasi udara menyebabkan terjadinya percepatan integrasi suatu wilayah ke dalam suatu bentuk perekonomian yang lebih maju dan ekspansi.

Penerbangan digolongkan dalam dua kategori dasar, yaitu penerbangan militer dan penerbangan sipil. Selanjutnya penerbangan sipil dikelompokkan dalam dua kategori pula. Kategori pertama ialah kegiatan penerbangan yang dikelola oleh perusahaan penerbangan (airlines), dan kategori kedua meliputi semua kegiatan penerbangan lainnya yang dikelompokkan dalam penerbangan umum atau general aviation. Angkasa Pura I merupakan salah satu perusahaan negara yang ada di Indonesia. Angkasa Pura I mengalami perubahan status dari Perum menjadi Persero seperti yang telah dijelaskan di atas.² Antara Perum dan Persero memiliki kedudukan yang berbeda dalam pemerintahan. Perum berkedudukan dan bergerak dalam menjalankan tugas melayani kepentingan serta sekaligus untuk memupuk keuntungan. Akan tetapi Perum dapat pula dibebani tugas pemerintah (dalam hal ini tugas pemerintah dalam lingkup fungsi departemennya serendah-rendahnya yang berada pada tingkat direktorat). Perum ini dipimpin oleh Direksi sedangkan untuk Perum Otoritas dipimpin oleh General Manager yang semuanya bertanggung jawab kepada menteri yang bersangkutan.

² Moegandi Achmad. 1996. *Mengenal Penerbangan Sipil*. Pustaka Sinar Harapan. Jakarta. Hal. 48.

Seiring perkembangan zaman transportasi darat berupa taksi mengalami perubahan menjadi lebih modern yang dijuluki dengan taksi *online*. Taksi *online* didukung oleh suatu aplikasi yang merupakan wadah untuk mempertemukan penumpang sebagai pengguna jasa dengan pengangkut sebagai penyedia jasa pengangkutan misalnya seperti Go-Jek, Uber dan Grab. Pembayaran atas jasa tersebut sesuai dengan besaran tarif yang tercantum pada aplikasi. Meski dijuluki sebagai taksi *online*, namun berdasarkan ketentuan perundang-undangan nama yang sesungguhnya adalah angkutan sewa khusus.

Kebijakan yang melarang taksi *online* beroperasi di area Bandara Ngurah Rai menciptakan berbagai dampak. Salah satunya tidak mendapatkan pilihan alat pengangkut yang beragam bagi konsumen, hingga pangsa pasar hanya dikuasai oleh beberapa pelaku usaha. Dalam perspektif persaingan usaha khususnya dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, kondisi tersebut dapat menyebabkan terbukanya peluang yang lebar untuk menghindari atau bahkan mematikan bekerjanya mekanisme pasar, diantaranya dikhawatirkan pelaku usaha akan mengatur harga, kualitas dan kuantitas barang dan atau jasa yang ditawarkan guna memperoleh profit yang besar dalam waktu yang relatif singkat. Tindakan

pelaku usaha yang demikian dapat menyebabkan terjadinya praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat.³

Adanya taksi Bandara sebagai salah satu jasa pelayanan penunjang kegiatan penerbangan merupakan alah satu bentuk kegiatan yang dikelola PT Angkasa Pura I selaku pengelola Bandara sebagai suatu kegiatan komersial. Kewenangan PT Angkasa Pura I untuk mengelola bandar udara dan jasa-jasa penunjangnya tersirat dalam Pasal 229 poin f Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa otoritas Bandara udara mempunyai wewenang untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan jasa di bandar udara.

Murahnya tarif suatu operator taksi *online* membuat pihak lain tidak mampu bersaing. Selain tarif yang sangat murah tersebut, juga zona operasional taksi *online* yang begitu luas telah melahirkan kecemburuan sosial bagi sejumlah taksi konvensional khususnya taksi Bandara, sehingga taksi Bandara memproteksi wilayahnya bebas dari taksi *online*, Persaingan pasar tersebut akan menyebabkan kehilangan kreativitas dan tidak memiliki daya saing dan ini melahirkan persaingan usaha tidak sehat. Jika hal ini terjadi dampaknya jelas yang dirugikan adalah masyarakat selaku

³ Faisal Badroen. 2006. *Etika Bisnis dalam Islam*. Kencana. Jakarta. hal. 4.

konsumen. Salah satunya dapat di lihat dari pelayanan jasa taksi di Bandara Ngurah Rai yang banyak menuai masalah dan merugikan masyarakat.⁴

Penelitian lanjut guna menyusun skripsi dengan judul
“PEMBATASAN ANGKUTAN *ONLINE* DI BANDARA I GST NGURAH RAI YANG ILEGAL DALAM PERSPEKTIF HUKUM POSITIF “

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang di atas dapat ditarik Rumusan Masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana langkah untuk mengantisipasi agar tidak terjadinya angkutan ilegal di Bandara I Gusti Ngurah Rai?
2. Bagaimana kendala yang di hadapi pihak Bandara I Gusti Ngurah Rai dalam menangani angkutan *online* yang ilegal?

1.3 Ruang Lingkup Masalah

Agar penulisan ini dapat lebih fokus terhadap topik yang dibahas dan tidak melebar, maka penulis membatasi pembahasan rumusan masalah dan penulis yakin dapat menulis secara sistematis dan komperitif langkah untuk mengantisipasi agar tidak terjadinya angkutan ilegal di Bandara I Gusti

⁴ Andika Wijaya. 2016. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Sinar Grafika. Jakarta. hal. 9.

Ngurah Rai ada pun kendala yang di hadapi pihak Bandara I Gusti Ngurah Rai dalam menangani angkutan *online* yang ilegal.

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini antara lain :

1. Untuk memenuhi tugas sebagai persyaratan meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati.
2. Sebagai kontribusi pemikiran yang berguna bagi semua pihak yang terkait dengan permasalahan yang dibahas dan dapat menambah pengetahuan Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati.
3. Sebagai salah satu sarana penerapan ilmu hukum yang diperoleh selama perkuliahan yang terjadi dalam masyarakat.
4. melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi, khususnya pada bidang penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa.
5. Untuk pembulatan study mahasiswa di bidang ilmu hukum.

1.4.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui langkah untuk mengantisipasi agar tidak terjadinya angkutan ilegal di Bandara I Gusti Ngurah Rai.
2. Untuk mengetahui kendala yang di hadapi pihak Bandara I Gusti Ngurah Rai dalam menangani angkutan *online* yang ilegal.

1.5 Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam pembahasan skripsi ini adalah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan.⁵

1.5.1 Jenis Penelitian

Dalam membahas permasalahan ini penulis menggunakan jenis penelitian hukum empiris (*law in action*) yaitu suatu penelitian yang beranjak dari adanya kesenjangan antara das solen dengan das sein yaitu kesenjangan antara teori dengan dunia realita, kesenjangan antara keadaan teoritis dengan fakta hukum, dan atau adanya situasi ketidaktahuan yang dikaji untuk pemenuhan kepuasan akademik. Pendekatan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta praktik di lapangan.

1.5.2 Jenis Pendekatan

Jenis Pendekatan pada penelitian ini menggunakan dua metode pendekatan yaitu:

⁵ Soerjono Soekanto. 2013. *Penelitian Hukum : Suatu Tinjauan Singkat*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta. hal. 4.

1. Pendekatan fakta yaitu pendekatan sesuai dengan fakta-fakta di lapangan dalam hal ini fakta yang ada.
2. Pendekatan Sosiologis yaitu pendekatan kepada masyarakat, badan hukum, dan badan pemerintahan guna menemukan fakta-fakta yang ada di lapangan.

1.5.3 Sumber Data

Mengingat penelitian ini bersifat empiris, maka data yang akan diteliti dalam penelitian ini ada dua jenis yaitu data primer dan data sekunder. Data Primer bersumber dari penelitian di lapangan yaitu suatu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama di lapangan baik melalui responden maupun informan. Sedangkan data sekunder bersumber dari penelitian kepustakaan yaitu data yang diperoleh tidak secara langsung dari sumber pertamanya melainkan bersumberkan dari data-data yang sudah terdokumentasikan dalam bentuk bahan-bahan hukum yang terdiri dari:

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat yakni perundang-undangan. Bahan hukum primer juga meliputi hukum yang tidak tertulis, dan juga meliputi hasil wawancara dengan informan / narasumber.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang dapat menjelaskan bahan hukum primer dan dapat digunakan untuk menganalisis dan memahami bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder dapat

meliputi Rancangan Undang-Undang, Hasil-hasil penelitian, Pendapat pakar hukum, karya tulis hukum yang termuat dalam media massa, buku-buku hukum (Text Book), Jurnal-jurnal hukum.

3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum penunjang yang memberi petunjuk-petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

1.5.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini peneliti hanya menggunakan tiga cara pengumpulan data yaitu:

1. Teknik wawancara

Yaitu cara memperoleh data sekunder dengan mengadakan wawancara langsung kepada instansi-instansi atau pihak-pihak yang terkait. Metode wawancara ini dilakukan dengan mengajukan daftar pertanyaan yang diajukan secara sistematis yang berkaitan dengan permasalahan dalam penulisan penelitian ini. Dalam hal ini, penulis mempersiapkan pertanyaan-pertanyaan untuk mewawancarai responden ataupun informan.⁶

⁶ Sugeng D. Triswanto, 2010. *Trik Menulis Skripsi dan Menghadapi Presentasi Bebas Stres Lengkap dari A sampai Z*, Tugu Publisher. Yogyakarta. hal. 24.

2. Teknik observasi/pengamatan

Teknik observasi yang dilakukan adalah langsung, yaitu peneliti mengadakan pengamatan secara langsung tanpa alat terhadap gejala-gejala subyek yang diteliti. Observasi yang dilakukan oleh peneliti berupa pengamatan secara tidak terlibat. Observasi adalah pemusatan perhatian terhadap obyek dengan memakai semua kemampuan pancaindra.

3. Teknik dokumentasi

Studi dokumen merupakan teknik awal yang digunakan dalam setiap ilmu hukum dengan cara memanfaatkan berkas-berkas atau dokumen-dokumen hukum, gambar, foto atau benda-benda yang ada hubungannya dengan masalah dalam penelitian skripsi ini.

1.5.5 Teknik Pengolahan dan Analisa Data

Data hukum yang telah terkumpul diolah dan dianalisa secara kualitatif, yaitu menyusun data secara sistematis, menggolongkan data-data dalam pola dan tema, dikategorikan dan diklasifikasi, dihubungkan antara satu data dengan data yang lainnya, selanjutnya hasil analisis disajikan dalam skripsi ini dilakukan dengan penguraian disertai dengan pembahasan semaksimal mungkin untuk mendapatkan hasil penelitian. Teknik penyajian data pada penelitian ini menggunakan teknik deskriptif kualitatif. Teknik deskriptif kualitatif yaitu teknik yang berupa lisan atau kata

tertulis dari seorang subjek yang telah diamati dan memiliki karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data asli yang tidak diubah serta menggunakan cara yang sistematis dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya.⁷

1.6 Sistem Penulisan

Untuk lebih mempertegas penguraian dari skripsi ini, serta untuk lebih mengarahkan pembaca maka di bawah ini dibuat sistematika penulisan/gambaran isi skripsi ini sebagai berikut :

1.6.1 BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisikan pendahuluan yang pada pokoknya menguraikan tentang latar belakang pengangkatan judul skripsi, perumusan masalah yang menjadi pokok pembahasan skripsi, ruang lingkup masalah, tujuan penulisan, metode penelitian, dan diakhiri dengan sistem penulisan.

1.6.2 BAB II KAJIAN TEORITIS

Pada Bab ini memaparkan kerangka teoritis tentang teori kewenangan, teori efektivitas hukum, Pengertian Transportasi,

⁷ Ronny Hanitijo Soemitro. 1990. *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia. Jakarta. hal. 47.

Pengertian Transportasi *Online*, Pengertian Bandar Udara, Profil Bandara Ngurah Rai Bali.

1.6.3 BAB III LANGKAH UNTUK MENGANTISIPASI AGAR TIDAK TERJADINYA ANGKUTAN ILEGAL DI BANDARA I GUSTI NGURAH RAI

Pada Bab ini memaparkan tentang langkah untuk mengantisipasi agar tidak terjadinya angkutan ilegal di Bandara I Gusti Ngurah Rai dimana di dalamnya diuraikan mengenai Praktik Pembatasan Zona Operasional Angkutan *Online* Ilegal di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Langkah Untuk Mengantisipasi Agar Tidak Terjadinya Angkutan Ilegal Di Bandara I Gusti Ngurah Rai.

1.6.4 BAB IV KENDALA YANG DIHADAPI PIHAK BANDARA I GUSTI NGURAH RAI DALAM MENANGANI ANGKUTAN *ONLINE* YANG ILEGAL

Pada Bab ini memaparkan tentang kendala yang dihadapi pihak Bandara I Gusti Ngurah Rai dalam menangani angkutan *online* yang ilegal dimana di dalamnya diuraikan mengenai Dampak Pembatasan Zona Operasional Angkutan *Online* Di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Kendala Yang Dihadapi Pihak Bandara I Gusti Ngurah Rai Dalam Menangani Angkutan *Online* Yang Ilegal.

1.6.5 BAB V PENUTUP

Pada Bab ini memaparkan tentang kesimpulan yaitu jawaban atas permasalahan yang ada dalam skripsi ini serta saran, yaitu pendapat baik yang diberikan atas kesimpulan.

