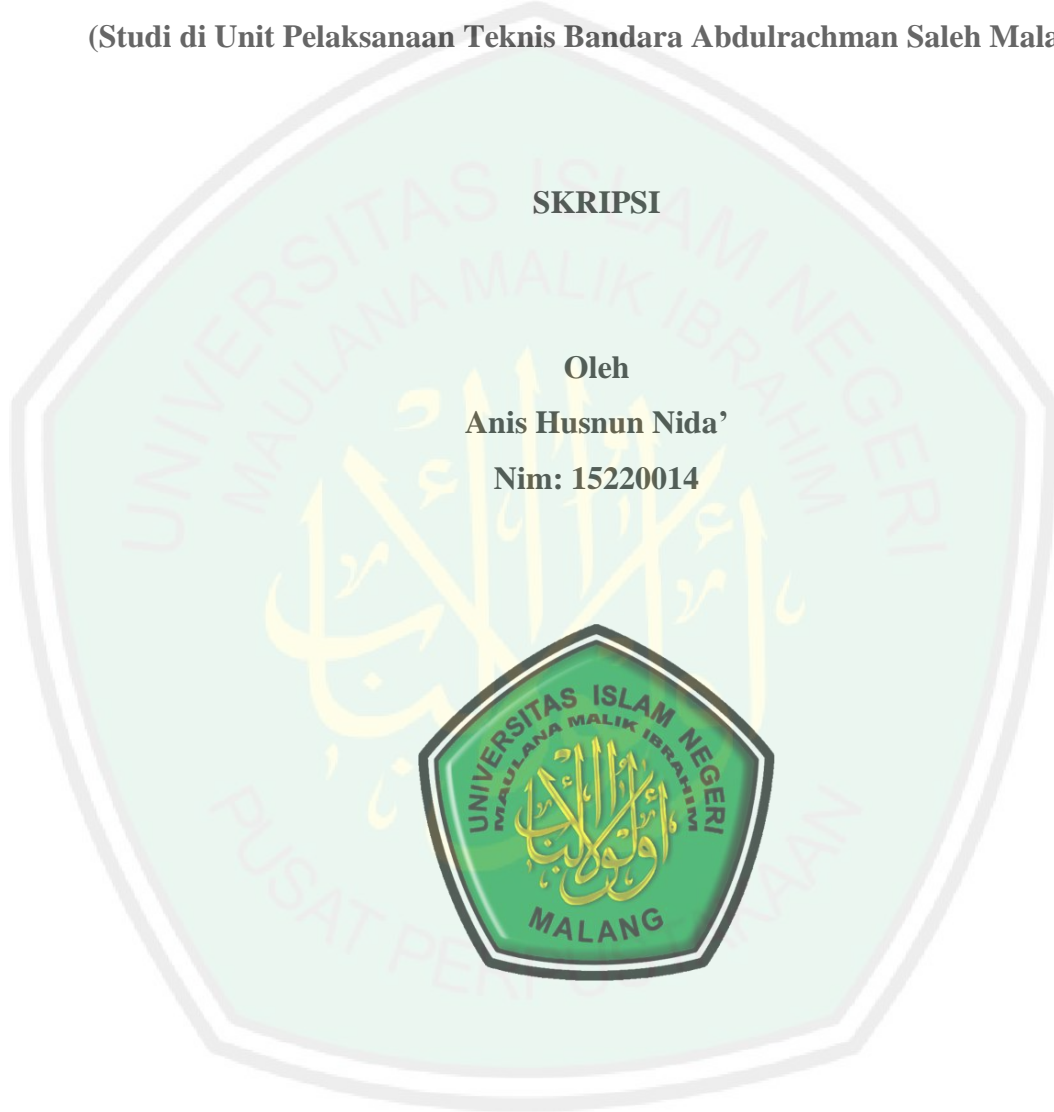


**IMPLEMENTASI PENGAWASAN OTORITAS BANDARA
TERHADAP KETERLAMBATAN PENERBANGAN
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN DAN HUKUM ISLAM**
(Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang)

SKRIPSI

Oleh
Anis Husnun Nida'
Nim: 15220014



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG
2019**

**IMPLEMENTASI PENGAWASAN OTORITAS BANDARA
TERHADAP KETERLAMBATAN PENERBANGAN
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN DAN HUKUM ISLAM**
(Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang)

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Strata
Satu Sarjana Hukum (S.H)**

Oleh

Anis Husnun Nida'

Nim: 15220014



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG
2019**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah SWT,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**IMPLEMENTASI PENGAWASAN OTORITAS BANDARA TERHADAP
KETERLAMBATAN PENERBANGAN MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DAN HUKUM
ISLAM**

(Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang)

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan refrensinya secara benar, jika di kemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara sebagian atau keseluruhan, maka skripsi dan gelar yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 30 Oktober 2019

Penulis,



Anis Husnun Nida'

15220014

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Anis Husnun Nida' NIM:
15220014, Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan Judul:

**IMPLEMENTASI PENGAWASAN OTORITAS BANDARA TERHADAP
KETERLAMBATAN PENERBANGAN MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DAN HUKUM
ISLAM**

(Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdurachman Saleh Malang)

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-
syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Mengetahui
Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah



Dr. Fakhruddin, M.H.I.
NIP. 197408192000031002

Malang, 30 Oktober 2019

Dosen Pembimbing,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Iffaty Nasyrah'.

Iffaty Nasyrah, M.H.
NIP. 197606082009012007

PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan penguji skripsi saudara Anis Husnun Nida' NIM: 15220014, Mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan Judul:


IMPLEMENTASI PENGAWASAN OTORITAS BANDARA TERHADAP KETERLAMBATAN PENERBANGAN MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN DAN HUKUM ISLAM

(Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang)

Telah dinyatakan lulus dengan nilai:

Dewan Penguji:

1. Dr. H. Abbas Arfan, Lc., MH.
NIP. 197212122006041004

(
_____)

Ketua

2. Iffaty Nasyi'ah, MH.
NIP. 197606082009012007

(
_____)

Sekretaris

3. Dr. Khoiril Hidayah, SH., MH.
NIP. 197805242009122003

(
_____)

Penguji Utama

Malang, 30 Oktober 2019
Dekan,

(
_____)
Dr. Saifullah, S.H., M.Hum
NIP. 196512052000031001

MOTTO

أَنْظِرْ مَا قَالَ وَلَا تَنْظُرْ مَنْ قَالَ

Lihatlah apa yang dikatakan dan jangan melihat siapa yang mengatakan

Man Proposes God Disposes

“Manusia berencana Tuhan yang menentukan”



KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan rahmat Allah SWT, yang selalu terlimpahkan setiap detiknya, penulisan skripsi yang **“Implementasi Pengawasan Otoritas Bandara Terhadap Keterlambatan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Dan Hukum Islam (Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang)”** dapat terselesaikan. Shalawat serta salam kita haturkan kepada baginda kita yakni Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan suri tauladan kepada umatnya, sehingga dalam proses penulisan skripsi ini tidak terlepas dari nilai-nilai kehidupan yang menjadikan Allah SWT sebagai tujuan, sebagaimana yang telah diajarkan oleh Rosulullah. Semoga kita menjadi umat yang pandai dalam mensyukuri segala nikmat yang telah diberikan Allah SWT, dan dengan harapan kelak mendapat syafaat dari baginda Nabi Muhammad SAW. Aminn.

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, doa, dan bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dengan berbagai pihak dalam proses penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih yang tak terhingga kepada:

1. Prof. Dr. Abdul Haris, M.,Ag. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. Saifullah, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. Fachruddin, M.H.I., selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. IbuIffatyNasyi’ah, M.H. selaku dosen pembimbing skripsi. Terima kasih penulis haturkan atas waktu yang telah diluangkan untuk memberikan bimbingan, arahan, serta motivasi selama penulis menempuh perkuliahan hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
5. Segenap dosen Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberi pendidikan, pengajaran, bimbingan dan mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT menjadikan ilmu tersebut sebagai modal kelak di Akhirat dan mendapat balasan yang sepadan kepada beliau semua.

6. Kepada Nenek tersayang Siti Maryam yang selalu mendoakan saya setiap langkah, Ibunda tercinta Laily Hidayati, Ayah Tercinta Drs. M. Zainullah Anwar, M.Si. serta adik saya Haqqi Maulana Zein, I Qothrunnada A'isy Sultan dan Kakak saya A.R Miftah Al-Farouqy, S.Ud. senantiasa memberikan inspirasi, motivasi, kasih sayang, doa yang tak pernah putus untuk keberhasilan peneliti hingga skripsi ini selesai.
7. Teman-teman S1 Hukum Bisnis Syari'ah 2015 Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
8. Sahabat-sahabatku tercinta M. Reyhan Zaky, S.H, Salma Nabilah, S.K.M, Nida Rania Buhari, S.Psi, Khofi Furruhi, Dian Fajariyah, S.Pd, Wardania, S.Sos, Diana Yuninda Putri, S.H, Risa Wilian Wildani, S.Akun, Rahmat Yusfi, S.H, Qurrotu Aini, S.H, Khusnul Abidatul Adawiyah, S.H. Terimakasih telah memberikan banyak dukungan dan motivasi dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.
9. Teruntuk teman-teman online yang selalu menanyakan bagaimana kabar skripsi terimakasih kalian telah menginspirasi dan menjadi pemacu semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Serta berbagai pihak yang turut serta membantu proses penyelesaian penulisan skripsi ini yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pembaca. Penulis sangat menyadari bahwa karya sederhana ini masih jauh dari kata sempurna karena keterbatasan pengetahuan, wawasan dari penulis, oleh sebab itu penulis sangat mengharap kritik dan saran yang membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 30 Oktober 2019

Penulis

Anis Husnun Nida'
NIM. 15220014

PEDOMAN TRANSLITERASI

Transliterasi adalah peimindah alihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemah bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Araba, sedangkan nama Arab dari bangsa Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transliterasi.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang standar internasional. Nasional maupun ketentuan yang khusus digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 22 Januari 1998, No. 159/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (*A Guide Arabic Transliteration*), INIS Fellow 1992.

A. Konsonan

ا	= Tidakdilambangkan	ض	= dl
ب	= B	ط	= th
ت	= T	ظ	= dh
ث	= Ta	ع	= ‘ (menghadapkeatas)
ج	= J	غ	= gh
ح	= H	ف	= f
خ	= Kh	ق	= q
د	= D	ك	= k
ذ	= Dz	ل	= l
ر	= R	م	= m
ز	= Z	ن	= n
س	= S	و	= w
ش	= Sy	ه	= h
ص	= Sh	ي	= y

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma di atas (´), berbalik dengan koma (˘) untuk penggantian lambang ع.

B. Vokal, Panjang dan Diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vocal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dlommah* dengan “u”, sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal	Panjang	Diftong
a = fathah	Ā	قالmenjadiqāla
i = kasrah	î	قيلmenjadiqîla
u = dlommah	û	دونmenjadidûna

Khusus untuk bacaanya’ nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “î”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan’ nisbat diakhirnya. Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya’ setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong	Contoh
aw = و	قولmenjadiqawlun
ay = ي	خيرmenjadikhayrun

C. Ta’marbûthah(ة)

Ta’ marbûthah (ة) ditransliterasikan dengan “ṭ” jika berada di tengah kalimat, tetapi ta’ marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risala li-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlafilayh*, maka ditransliterasikan dengan

menggunakan “t” yang disambungkan dengan kalimat berikut, misalnya **الله في رحمة** menjadi *firahmatillâh*

D. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

Kata sandang berupa “al” (ال) dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Perhatikan contoh-contoh berikut :

1. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan.....
2. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan
3. *Masyâ'Allahkânâwamâlamyasyâ lam yakun*
4. *Billâh 'azzawajalla*

E. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Bila terletak di awal kata, hamzah tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh : شيء - syai'un أمرت - umirtu
 النون - an-nau'un تأخذون - ta'khudzûna

F. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik *fi'il* (kata kerja), *isim* atau *huruf*, ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain, karena ada huruf Arab atau harakat yang dihilangkan, maka dalam transliterasi ini penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh: وان الله لهو خير الرازقين - wainnalillâhalahuwakhairar-râziqîn.

Meskipun dalam system tulisan Arab huruf capital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf capital seperti yang berlaku dalam EYD, diantaranya huruf capital digunakan untuk menuliskan

oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf capital tetap awal nama diri tersebut, bukan hurufawal kata sanfangnya.

Contoh: وما محمد إلا رسول = wamaâMuhammadunillâRasûl

ان اول بيت وضع للدرس = innaAwwalabaitinwudli'alinnâsi

Penggunaan huruf capital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan arabnya memang lengkap demikian dan jika penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, maka huruf capital tidak dipergunakan.

Contoh: نصر من الله فتح قريب = nas'rûn minallâhiwafathunqarîb

الله الامر جميعا = lillâhi al-amrujamî'an

Begi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan ilmu tajwid

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN LAPORAN PENELITIAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
KATA PENGANTAR.....	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI	viii
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
ملخص البحث.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian.....	10
E. Sistematika Pembahasan	10
F. Definisi Operasional.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	14
A. Penelitian Terdahulu	16
B. Kajian Pustaka.....	17
1. <i>Tinjauan Umum Tentang Pengawasan</i>	17
2. <i>Pengertian Angkutan Udara</i>	22
3. <i>Tanggung Jawab Keterlambatan</i>	23
4. <i>Ganti Rugi Atas Keterlambatan Penerbangan</i>	24
5. <i>Tinjauan Umum Otoritas Bandara</i>	26
6. <i>Keterlambatan Penerbangan atau Delay</i>	29

BAB III METODE PENELITIAN	32
A. Jenis Penelitian	33
B. Pendekatan Penelitian	33
C. Lokasi Penelitian	34
D. Jenis dan Sumber Data	34
E. Metode Pengumpulan Data	35
F. Metode Pengolahan Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	41
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	41
B. Implementasi Pengawasan Otoritas Bandara Terhadap Keterlambatan Penerbangan Menurut Undang-Undang Penerbangan dan Hukum Islam	44
C. Upaya-upaya yang ditempuh oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh sebagai pencegahan terhadap <i>delay</i> angkutan udara	60
BAB V PENUTUP	66
A. Kesimpulan.....	66
B. Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu 16



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Bentuk Laporan Bulanan	49
Gambar 4.2 . Laporan bulanan keterlambatan dan pembatalan penerbangan ..	57
Gambar 4.3. Ketentuan Kompensasi Ganti Rugi Atas Keterlambatan Penerbangan	64



ABSTRAK

Nida', Anis Husnun, 15220014, 2019, Implementasi Pengawasan Otoritas Bandara Terhadap Keterlambatan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Dan Hukum Islam, Studi di Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh, Malang. Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Iffaty Nasyi'ah, M.H

Kata Kunci: Pengawasan, *Delay* Angkutan Udara

Berbicara mengenai soal keterlambatan, otoritas bandara merupakan unit pelaksanaan teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan melalui direktur jenderal perhubungan udara, maka Otoritas Bandara disini adalah Bandar udara Wilayah kelas III yang melakukan pengawasan terhadap Bandar Udara Abdulrachman Saleh yang mana dikelola Pemerintah Daerah Provinsi di Kabupaten Malang.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengawasan yang dilaksanakan oleh otoritas bandara mengenai keterlambatan penerbangan atau *delay* di Bandara Abdulrachman Saleh Malang dengan menggunakan Hukum Islam dan Hukum Positif.

Penelitian yang digunakan didalam penelitian ini merupakan penelitian Empiris, dengan menggunakan pendekatan Kualitatif yang akan memperoleh data diskriptif kualitatif dari hasil wawancara dengan pihak terkait, kemudian dianalisa dengan menggunakan uraian yang logis dan sistematis untuk mendapatkan sebuah kesimpulan.

Hasil penelitian skripsi ini menurut Undang-Undang Penerbangan pengawasan dilakukan oleh otoritas bandara udara wilayah III yang membawahi bandara Abdulrachman Saleh oleh tim otoritas bandara wilayah III dan dilakukan sebanyak satu bulan sekali dengan turun langsung ke lapangan untuk menangani masalah keterlambatan penerbangan. Sedangkan dalam hukum islam kebijakan pemimpin atas rakyatnya harus berdasarkan kemaslahatan dalam hal ini dirjen perhubungan harus bijaksana dan sesuai dengan kemaslahatan dalam menangani masalah keterlambatan penerbangan. Kemudian untuk Upaya yang dilakukan oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang dalam pencegahan terhadap keterlambatan penerbangan atau *delay* yakni dengan melakukan koordinasi, membentuk komite, dan melakukan monitoring, sedangkan upaya yang dilakukan oleh maskapai dengan memberikan tanggung jawab berupa *refund* atau tiket kembali dan *reschedule*.

ABSTRACT

Nida', Anis Husnun, 15220014, 2019, Implementation Airport Authority Supervision Regarding Air Transport Delay According to Law Number 1 Year 2009 Regarding Aviation and Islamic Law, Study at the Abdulrachman Saleh Airport Technical Implementation Unit, Malang. Thesis, Department of Sharia Business Law, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University of Malang. Supervisor: IffatyNasyi'ah, M.H

Keywords: Pengawasan, *Delay* Angkutan Udara

Speaking of delays, the airport authority is a technical implementation unit within the transportation ministry which is under and is responsible to the minister of transportation through the director general of air transportation, the Airport Authority here is a Class III Regional Airport which supervises Abdulrachman Saleh Airport which which is managed by the Provincial Government in Malang Regency.

This study aims to find out how supervision is carried out by airport authorities regarding flight delays or delays at Abdulrachman Saleh Airport in Malang by using Islamic Law and Positive Law.

The research used in this study is an Empirical study, using a Qualitative approach that will obtain qualitative descriptive data from interviews with related parties, then analyzed using logical and systematic description to get a conclusion.

The results of the thesis research according to the Aviation Law were carried out by the regional airport authority III which oversees the devout abdulrachman airport by the regional III airport authority team and conducted once a month by going down to the field to deal with flight delays. Whereas in Islamic law the policy of the leader of his people must be based on the benefit in this case the Director General of Transportation must be wise and in accordance with the benefit in handling the problem of flight delays. Then for the efforts made by UPT Abdulrachman Saleh Airport in Malang in preventing flight delays by coordinating, forming committees, and monitoring, while the efforts made by airlines by giving responsibility in the form of refund or return tickets and reschedule

ملخص البحث

النداء، أنيس حسن، ١٥٢٢٠٠١٤، ٢٠١٩، مراقبة هيئة إدارة المطار في تأخير جدول الرحلات الجوية وفقا القوانين الرقم ١ السنة ٢٠٠٩ في الطيران والقانون الإسلامي، دراسة في وحدة تنفيذ المطار عبد الرحمان صالح، مالانج. بحث جامعي، قسم قانون الأعمال الإسلامية، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج.

المشرفة: عفاقي ناشئة، M.H.

الكلمة الرئيسية: المراقبة، تأخير المركب الجوي

قد حدثت مرار تأخيرات جدول الرحلات الجوية التي يسببها العوامل الجوية والعوامل التشغيلية وكانت مشكلة في مطار عبد الرحمان صالح مالانج. وهذا يخسر مستخدمي المركب الجوي. نظرا أن الثمن الذي أخرجته هؤلاء غال، وكذلك عامل السرعة يكون سببا في اختيارهم الطائرة كوسائل النقل. في ضوء تأخير الطيران، هيئة إدارة المطار وحدة تنفيذ تقنية في دائرة وزارة النقل والاتصالات التي قاما بهذه المهام المدير العام للنقل الجوي، فهيئة إدارة في هذا المطار من مطار المنطقة الثالثة يقوم بالمراقبة في مطار عبد الرحمان صالح يديره حكومة المحاكمة في مدينة مالانج.

يهدف هذا البحث إلى معرفة كيفية المراقبة التي نفذها هيئة إدارة المطار في تأخير جدول الطيران بمطار عبد الرحمان صالح مالانج بتطبيق القانون الإسلامي والقانون الإيجابي.

هذا البحث هو بحث تجريبي باستخدام النهج النوعي يحصل به البيانات الوصفية النوعية من نتيجة الحوار من الحزب المتعلق، ثم تحليلها باستخدام وصف منطقي ومنهجي للحصول على الاستنتاج.

نتيجة هذا البحث كما يلي: ١. يقوم بتنفيذ المراقبة هيئة إدارة المطار المنطقة الثالثة بالإشراف على المطار عبد الرحمان صالح مالانج، حيث كانت المراقبة تعقد مرة في الشهر مباشرة للتغلب مسائل تأخير الطيران في مطار عبد الرحمان صالح ٢. السعي الذي نفذته وحدة تنفيذ تقنية في مطار عبد الرحمان صالح مالانج الوقاية تأخير الطيران بعقد التنسيق، وتشكيل اللجنة، وتنفيذ المراقبة، وأما السعي الذي نفذته شركة الطيران تقدم مسؤوليتهم بإعادة الأموال أو إرجاع التذكرة و تغيير الجداول.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di era modern seperti saat ini, masyarakat sudah mengenal berbagai macam transportasi. Transportasi tidak luput dari sejarah perkembangannya, khususnya di Indonesia sendiri. Di Indonesia terdapat macam-macam transportasi, seperti di darat ada sepeda, becak, bemo. Di laut ada perahu, sampan, dan kapal laut. Di udara hanya ada pesawat terbang.

Sebagai alat transportasi tersebut ada yang sebagai alat transportasi pribadi dan ada juga yang menjadi alat transportasi umum. Adanya perkembangan zaman seperti sekarang ini dan bertambahnya volume kendaraan menjadikan alat transportasi umum sebagai pilihan bagi masyarakat ketika ingin bepergian. Namun pada kenyataannya alat transportasi umum yang ada sekarang tidak menjadikan masyarakat aman, nyaman dalam penggunaannya.

Banyaknya masalah yang ditemukan pada transportasi umum baik di darat maupun di udara, masalah tersebut yang tidak lagi menjadikan transportasi umum sebagai pilihan utama bagi masyarakat. Masalah-masalah lain yang timbul pada umumnya pada transportasi darat seperti macet, angkutan yang kurang layak, dan juga kriminalitas yang cukup tinggi.¹ Untuk transportasi udara, masalah yang timbul yakni faktor cuaca yang

¹Fahimul Ilyah, "Perlindungan Konsumen Bagi Pengguna Jasa Angkutan Jalan Raya (Studi kasus Bus Trans jogja, Yogyakarta)", *Skripsi*, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2014.

menyebabkan keterlambatan jam terbang, selain itu juga lokasi penerbangan di berbagai kota berbeda-beda, termasuk faktor teknis operasional.

Sering kali di dalam dunia penerbangan kita terjadi keterlambatan penerbangan atau *delay* yang mana faktor cuaca dan faktor teknis operasional yang menjadi kendala di Bandara Abdulrachman Saleh Malang. Hal ini jelas sangat merugikan para pemakai jasa angkutan udara. Mengingat biaya yang dikeluarkan untuk ongkos pengangkutan yang besar dan juga faktor kecepatan lah sebagai alasan yang digunakannya angkutan udara sebagai alat transportasi.

Menurut Pasal 1 Ayat 30 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Suatu penerbangan akan dikatakan *delayed* apabila melebihi batas waktu standar keberangkatannya, dan suatu penerbangan dikatakan *on time* apabila keberangkatannya sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Dalam Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Penerbangan mendefinisikan “*keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara keberangkatan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan*” Misalnya waktu keberangkatan yang tertera pada tiket menunjukkan pukul 08.00 WIB namun penumpang pada pukul tersebut masih menunggu di *boarding room* atau sudah di dalam pesawat namun belum *take off* maka hal tersebut dapat dikatakan *delayed*.

Berbicara mengenai soal keterlambatan, otoritas bandara merupakan unit pelaksanaan teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan melalui

direktur jenderal perhubungan udara, maka Otoritas Bandara disini adalah Bandar udara Wilayah kelas III yang melakukan pengawasan terhadap Bandar Udara Abdurachman Saleh yang mana dikelola Pemerintah Daerah Provinsi di Kabupaten Malang. Pihak maskapai atau otoritas bandara mempunyai kewajiban atas ganti rugi sebagaimana telah di atur dalam Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009² tentang *Penerbangan “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”*.

Selain itu tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara niaga bertanggung jawab atas keterlambatan pengangkutan penumpang dan/atau barang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut. Adapun besaran jumlah ganti kerugian untuk keterlambatan yang dialami penumpang karena kesalahan pengangkut hanya diberikan untuk kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang setinggi-tingginya satu juta rupiah.³

Kegiatan pemerintahan dan otoritas Bandar udara di atur dalam Pasal 226 sampai dengan 231 UURI No. 1/2009. Dalam pasal-pasal tersebut diatur kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan. Menurut pasal 226 mengatakan kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan dilakukan oleh otoritas Bandar udara,

² Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

³Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008),h. 195.

sedangkan ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan pemerintahan di Bandar udara diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Menurut Pasal 227 UURI No.1/2009, Menteri Perhubungan dapat membentuk satu atau beberapa otoritas Bandar udara terdekat yang bertanggung jawab langsung, otoritas Bandar udara berkoordinasi dengan pemerintah daerah.

Adapun pemerintah daerah disini melakukan pengelolaan Bandar udara sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 Ayat 1 yang berbunyi “ Kegiatan dalam pengelolaan Pasal 5, meliputi: a. kegiatan pemerintahan; dan b. kegiatan perusahaan. Ayat 2 “ Kegiatan Pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi: a. pembinaan kegiatan; b. kepabeanan; c. keimigrasian; dan d. kekarantinaan.”Dan ayat 3 “Kegiatan perusahaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, terdiri atas: a. pelayanan jasa kebandarudaraan; dan b. pelayanan jasa terkait Bandar udara”.⁴

Terkait keterlambatan ada beberapa jenis faktor terjadinya keterlambatan atau *delayed* diantaranya adalah faktor cuaca, faktor teknis operasional, dan lain-lain. Jika keterlambatan yang terjadi dikarenakan oleh faktor cuaca maka pihak maskapai wajib memberikan informasi kepada penumpang bahwa ada kendala cuaca. Ketika faktor lain seperti keterlambatan pilot atau crew penerbangan tersebut maka pihak maskapai harus tanggung jawab atas kerugian yang di alami penumpang sebagai konsumen.

⁴Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999⁵ tentang Perlindungan Konsumen merupakan payung hukum dalam peningkatan pemenuhan hak hak dan perlindungan konsumen. Perlindungan konsumen jasa angkutan udara yang menjadi hak setiap penumpang dalam hal ini menjadi hal biasa saja atau wajar ketika sudah menjadi kebiasaan mengalami penundaan keberangkatan atau *delayed*. Pada dasarnya ketika penumpang mengalami *delayed* seharusnya mereka mendapatkan kompensasi berupa makanan dan lain-lain, akan tetapi terkadang ada juga yang tidak mendapatkan kompensasi atau ganti rugi. Hal tersebut merugikan konsumen, dan mengurangi hak nya sebagai konsumen.

Seperti contoh kasus yang terjadi delapan tahun silam yang di alami oleh seorang penumpang maskapai penerbangan Wings Air, anak perusahaan PT. Lion Mentari Airliness (Lion Air).David Tobing berjuang menuntut ganti rugi karena penundaan jadwal penerbangan yang dialaminya ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam perkara No. 309/PDT.G/2007/PN.Jkt.Pst.

David yang berprofesi sebagai advokat dan kerap menangani kasus-kasus perlindungan konsumen, pada 16 agustus 2007 hendak melakukan perjalanan ke Surabaya untuk menghadiri persidangan menggunakan Wings Air IW 8985 keberangkatan pukul 08.35 WIB. Setelah sejam menunggu, David diberitahu petugas bahwa keberangkatan pesawatnya akan terlambat selama 90 menit karena pesawat masih berada di Yogyakarta.

⁵ Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentan Perlindungan Konsumen

Namun, pegawai kantor tidak dapat memastikan jadwal tersebut. Ia hanya meminta maaf dan mengatakan kepada David bahwa keterlambatan adalah hal yang lumrah dan harus diterima semua penumpang. Merasa tidak dilayani dengan baik, David langsung mencari penerbangan lain menuju Surabaya. Kemudian David mengajukan gugatan untuk menuntut maskapai penerbangan dalam hal ini ia mengaku tidak menuntut ganti kerugian, melainkan hanya soal kompensasi berupa makanan ringan, dengan ini menurutnya urusan kecil jangan diabaikan, walau hanya makanan ringan tapi juga bisa jadi potensi gugatan.⁶

Sebagaimana di atur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Pasal 4 BAB III⁷ mengenai hak dan kewajiban konsumen, yang berbunyi “*hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/ atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya*”.⁸

Pasal tersebut menyebabkan bahwa pelaku usaha yakni maskapai memiliki kewajiban untuk memenuhi prestasinya akibat kelalaian yang terjadi. Undang-Undang Perlindungan Konsumen tidak menjelaskan secara rinci masalah besarnya ganti rugi atau kompensasi yang harus diberikan kepada penumpang selaku konsumen yang dirugikan akibat keterlambatan atau *delayed*.⁹

⁶ <https://m.hukumonline.com> diakses pada februari 2017

⁷ Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

⁸ Ahmd Miru & Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004), h.38.

⁹ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Malang: Sinar Grafika, 2008), h.47.

Mengenai ganti kerugian terhadap keterlambatan penerbangan (*delay*) yakni merupakan tanggung jawab maskapai, sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung jawab pengangkutan udara. Ditegaskan didalam peraturan ini tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang serta pihak ketiga. Akan tetapi tetap dibawah naungan pengawasan otoritas bandara.

Pengawasan otoritas bandara dilakukan oleh kementerian perhubungan, yang mempunyai kompetensi guna menjamin pelaksanaan peraturan perundang-undangan penerbangan. Otoritas bandara sebagai kuasa penuh pemerintah di Bandara, mempunyai kewenangan secara jelas di atur dalam UU No. 1 Huruf 45 Tahun 2009¹⁰ Tentang Penerbangan yakni “Otoritas Bandara Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan. Maka otoritas bandara disini adalah Otoritas Bandara Wilayah III yang membawahi Jawa Timur, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Timur yang letak nya di Juanda Surabaya yang mana melakukan segala pengawasan kepada UPT (Unit Pelaksanaan Teknis) Daerah Abdulrachman Saleh dibawah naungan Dinas Perhubungan dan LLAJ.

¹⁰ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Sedangkan dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud diatas, kantor otoritas Bandar udara menyelenggarakan fungsi pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di dibidang fasilitas, pelayanan dan pengoprasian Bandar udara. Pelaksanaan, pengaturan , pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat Bandar udara. Pelaksanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoprasian bandara udara. Dll.

Sehingga yang melaksanakan pengawasan di Bandara Abdulrachman Saleh yakni Kemenhub Bandar Udara Wilayah III Kepala Dinas Perhubungan setelah adanya laporan dari Kantor UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang. Karena bentuk pengawasan dari Kantor UPT Bandara Abdulrachman Saleh dibawah naungan Otoritas Bandar Udara Wilayah III maka yang berhak melakukan pengawasan adalah Kemenhub Otoritas Wilayah III. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 20011 yakni pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran serta kenyamanan akses bandar udara merupakan fungsi dari Otoritas Bandar Udara, yang mana Bandara Abdulrachman Saleh berada di bawah naungan Otoritas Bandar Udara Wilayah III yang terletak di Juanda. Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, timbul keinginan untuk meneliti lebih jauh dengan judul **“Implementasi Pengawasan Otoritas Bandara Terhadap Keterlambatan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Dan Hukum Islam (UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana yang telah diuraikan di atas, maka secara lebih konkret, masalah penelitian yang penulis dapat rumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi pengawasan otoritas bandara terhadap keterlambatan penerbangan di Bandara Abdulrachman Saleh menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Hukum Islam?
2. Apakah upaya yang ditempuh oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang sebagai pencegahan terhadap keterlambatan penerbangan (*delay*)?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan di atas, ada beberapa tujuan yang melandasi penelitian ini, yaitu:

1. Untuk memberikan pengetahuan tentang implementasi pengawasan otoritas bandara terhadap keterlambatan penerbangan di Bandara Abdulrachman Saleh Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Hukum Islam
2. Untuk menjelaskan upaya-upaya yang ditempuh oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh sebagai pencegahan terhadap keterlambatan penerbangan (*delay*).

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka manfaat dari hasil penelitian yang ingin dicapai dalam penulisan penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Dilihat secara teoritis diharapkan dapat memberikan manfaat kepada semua pihak yang terkait dalam kasus keterlambatan penerbangan. Selain itu hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian-penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak pembaca atau masyarakat dapat dijadikan pacuan dalam pembelajaran kasus keterlambatan penerbangan.

E. Sistematika Pembahasan

Untuk lebih mempermudah dalam pembahasan masalah secara garis besar terhadap penyusunan skripsi ini maka penulis menyusun dalam lima bab, yang masing-masing bab dibagi dalam sub-sub, dengan perincian sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Dalam pendahuluan ini dibahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional, dan sistematika pembahasan.

Bab II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini berisi tentang penelitian terdahulu yang berfungsi sebagai pembeda penelitian ini dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, kemudian selanjutnya membahas tentang kajian pustaka dimana dalam bagian ini membahas tentang implementasi pengawasan otoritas bandara oleh otoritas wilayah III di bandara udara Abdulrachman Saleh serta pengawasan menurut hukum Islam, sebagai bahan untuk menganalisis data yang diperoleh dari lapangan, seperti penemuan hukum, kasus yang terjadi ataupun suatu hal yang baru

Bab III Metode Penelitian

Pada bab tiga ini berisi tentang metodologi penelitian dalam melakukan penelitian ini yang selanjutnya berisikan tentang jenis penelitian dimana penelitian ini bersifat empiris, pendekatan penelitian dalam penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis, selanjutnya lokasi penelitian dimana penelitian ini dilakukan di Kantor UPT Bandara Abdulrachman Saleh, Pakis, Kabupaten Malang.

Selanjutnya berisikan tentang jenis dan sumber data dimana sumber data yang diperoleh dalam penelitian ini di dapatkan dengan cara wawancara langsung kepada pihak yang terlibat dalam pengawasan otoritas bandara di Kantor UPT bandara Abdulrachman Saleh. Selanjutnya berisikan tentang metode pengumpulan data, dimana dalam pengumpulan data penelitian ini menggunakan teknik terjun langsung ke lokasi penelitian, selanjutnya mengenai metode pengolahan data dimana data yang diperoleh dari lapangan

kemudian diolah dengan cara analisis kasus yang ada, metode penelitian ini bertujuan agar bisa dijadikan pedoman dalam melakukan kegiatan penelitian, agar dihasilkan penelitian yang runtut dan dapat memperoleh hasil yang sesuai dengan yang dimaksudkan.

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada bab ini berisi tentang hasil penelitian serta pembahasan dalam penelitian ini pada bagian awal yang dibahas mengenai gambaran umum lokasi penelitian dimana dalam penelitian ini bertempat di kantor UPT bandara Abdulrachman Saleh, Pakis, Kabupaten Malang.

Selanjutnya membahas hasil wawancara mengenai implementasi pengawasan otoritas di bandara Abdulrachman Saleh terhadap keterlambatan penerbangan. Selanjutnya membahas tentang Apa upaya-upaya yang ditempuh oleh otoritas bandara untuk mencegah keterlambatan penerbangan (*Delay*).

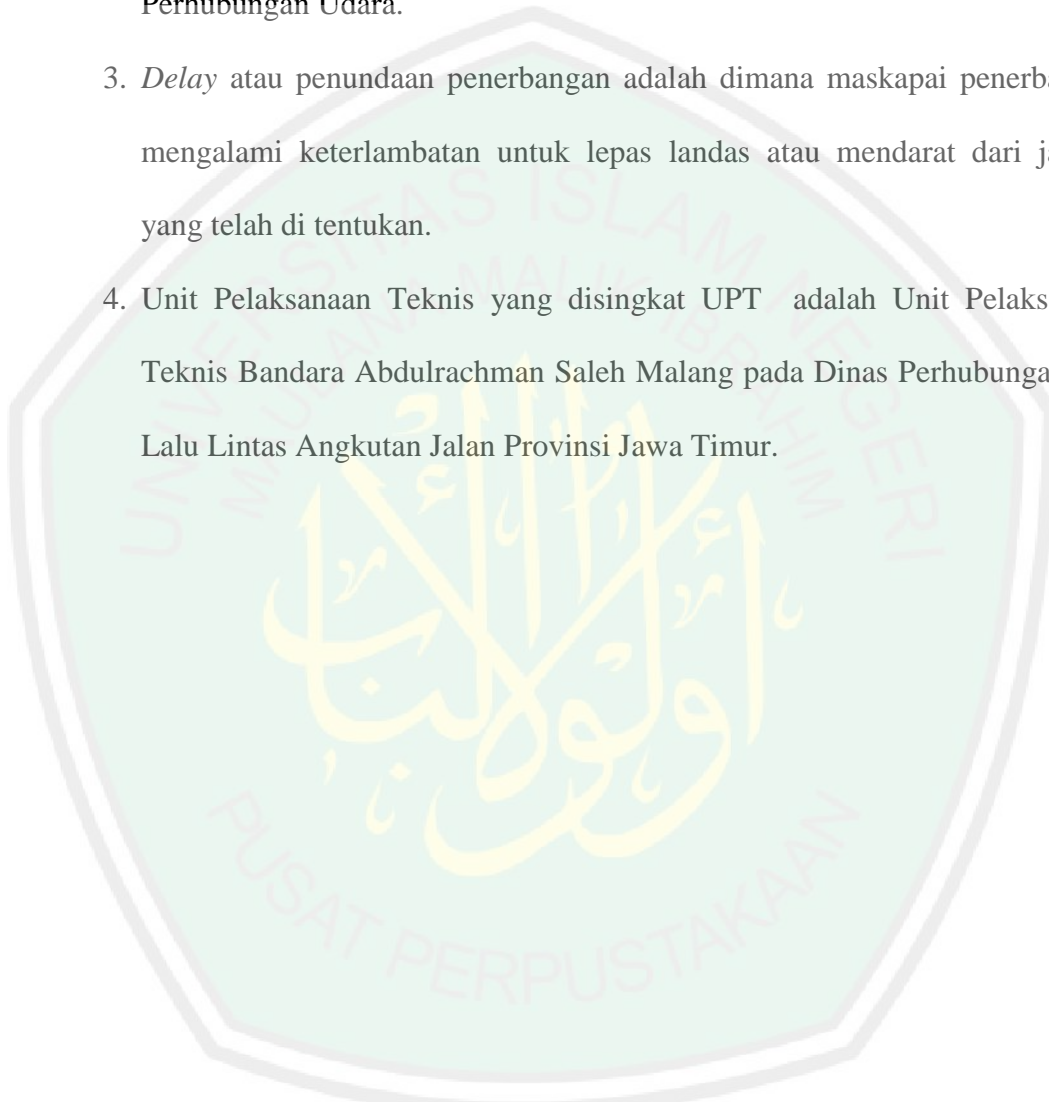
Bab V Penutup

Merupakan bab terakhir yang berisikan tentang kesimpulan serta dalam kesimpulan ini berisikan jawaban singkat terhadap rumusan yang telah ditetapkan.

F. Definisi Operasional

1. Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut.

2. Otoritas bandara atau Bandar Udara merupakan Unit Pelaksanaan Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
3. *Delay* atau penundaan penerbangan adalah dimana maskapai penerbangan mengalami keterlambatan untuk lepas landas atau mendarat dari jadwal yang telah di tentukan.
4. Unit Pelaksanaan Teknis yang disingkat UPT adalah Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang pada Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Sebelum penelitian ini dilakukan, terdapat beberapa penelitian terdahulu yang memiliki latar belakang tema yang sama dengan penelitian yang peneliti kerjakan. Namun beberapa penelitian terdahulu tersebut juga memiliki ketidaksamaan penelitian yang diuraikan sebagai berikut:

Sebagaimana yang ditulis oleh Baiq Setiani (2016) Universitas Muhammadiyah Tangerang dalam penelitiannya yang berjudul “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan”. Dalam penelitian ini penulis menitikberatkan tentang keterlambatan penerbangan. Dalam penelitian ini diperoleh hasil bahwa kurangnya pelayanan baik dari maskapai penerbangan dalam proses pemberian ganti rugi menyebabkan pelaksanaan tanggung jawab menjadi kurang efektif¹¹

Selanjutnya oleh Ni Wayan Melda Ika Damayanti (2016) Universitas Undayana dalam jurnalnya yang berjudul “Pelaksanaan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan”. Jurnal ini menitikberatkan tentang perlindungan konsumen mengenai pelaksanaan tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap keterlambatan penerbangan.

Dalam penelitian ini diperoleh hasil yang mana bentuk tanggung jawab dari

¹¹Baiq Setiani dalam penelitiannya yang berjudul “*Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat keterlambatan penerbangan*” (Universitas Muhammadiyah Tangerang, 2016).

maskapai penerbangan terhadap konsumen adalah pembayaran kompensasi yang telah ditentukan seperti makanan ringan dan minuman, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000 (tiga ratus ribu rupiah), dan mengembalikan semua biaya tiket.¹²

Selanjutnya jurnal yang ditulis oleh William Yudha Pratama (2015) Universitas Negeri Jember yang berjudul “Tanggung Jawab Hukum Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan Pesawat”. Penelitian ini menitikberatkan pada tanggung jawab maskapai penerbangan sebagai badan usaha yang wajib bertanggung jawab atas segala sesuatu yang menjadi ruang lingkup tanggung jawabnya kepada para penumpang apabila melakukan kesalahan sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009. Dalam penelitian ini diperoleh hasil bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan kepada penumpang termasuk ke dalam bentuk tanggung jawab berdasarkan unsure kesalahan yang didasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak. Ganti rugi yang diberikan oleh pihak maskapai penerbangan bentuk sejumlah nominal uang sebagai bentuk tanggung jawab atas terjadinya keterlambatan penerbangan yang telah dijadwalkan sebelumnya yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkatan Udara.¹³

¹²Ni Wayan Melda Ika Damayanti dalam jurnalnya yang berjudul “Pelaksanaan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan” (Universitas Undayana, 2016).

¹³William Yudha Pratama dalam jurnalnya yang berjudul “Tanggung Jawab Hukum Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan Pesawat” (Universitas Negeri Jember, 2015).

Kemudian skripsi yang ditulis oleh Rabin Condro Kristyo (2012) Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta yang berjudul “Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Yang Mengalami Keterlambatan Atau *Delayed* Di Bandara Adi Sujipto Yogyakarta”. Dalam penelitian ini, penulis fokus terhadap perlindungan konsumen bahwa penumpang atau konsumen yang merasa dirugikan akibat keterlambatan penerbangan dapat mengadukan keluhannya melalui *website*, LKY, BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) dan Pengadilan.¹⁴

Tabel 2.1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti, Perguruan Tinggi dan Tahun	Judul	Persamaan	Perbedaan
Katherine Ruth Ulibasa Hutasoit (2016) Universitas Lampung	Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan	Kesamaan dalam objek yang diteliti yaitu mengenai keterlambatan penerbangan (<i>delay</i>)	Terletak pada subyek penelitian
Ni Wayan Melda Ika Damayanti (2016) Universitas Undayana	Pelaksanaan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan	Kesamaan dalam objek yang diteliti yaitu mengenai keterlambatan penerbangan (<i>delay</i>)	Menitikberatkan tentang perlindungan konsumen
William Yudha Pratama (2015) Universitas Negeri Jember	Tanggung Jawab Hukum Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan Pesawat	Kesamaan dalam objek yang diteliti yaitu mengenai keterlambatan penerbangan (<i>delay</i>)	Fokus meneliti mengenai bentuk tanggung jawab

¹⁴Rabin Condro Kristyo dalam skripsinya yang berjudul “Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Yang Mengalami Keterlambatan Atau *Delayed* Di Bandara Adi Sujipto Yogyakarta”. (Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2012)

Rabin CondroKristyo (2012) Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta	Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Yang Mengalami Keterlambatan Atau <i>Delayed</i> Di Bandara Adi Sujipto Yogyakarta	Kesamaan terhadap objek yang diteliti yaitu mengenai keterlambatan penerbangan atau <i>delay</i> .	Fokus meneliti terhadap perlindungan konsumen
--	--	--	---

B. Kajian Pustaka

1. Tinjauan Umum Tentang Pengawasan

a. Pengertian Pengawasan

Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi tercapai atau proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut.¹⁵ Pengawasan dalam pandangan Islam dilakukan untuk meluruskan yang tidak lurus, mengkoreksi yang salah, dan membenarkan yang hak.

Pengertian pengawasan menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004, Pengawasan atas penyelenggaraan pemerintah daerah adalah proses kegiatan yang ditujukan untuk menjamin agar pemerintah daerah berjalan sesuai dengan rencana dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁶ Pengawasan merupakan suatu kegiatan yang sangat penting agar pekerjaan maupun tugas yang dibebankan kepada aparat pelaksana sesuai rencana yang ditetapkan.

¹⁵Pro. Dr. H. M. Ma'ruf Abdullah, SH. MM, *Manajemen Berbasis Syariah*, h. 313.

¹⁶Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah

Hal ini sesuai dengan pendapat dari Sujamto, Pengawasan adalah segala usaha kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan semestinya atau tidak.¹⁷

b. Pengawasan Dalam Otoritas Bandara

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2015 Bab II Pasal 2 Kantor Otoritas Bandar Udara Melaksanakan pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi wilayahnya¹⁸, pengendalian dan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, meliputi:

- 1) Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Sertifikat Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inpeksi, pengamatan, pemantauan, dan memberikan tindakan korektif di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara;
- 2) Pemberian arahan, bimbingan, persetujuan terbang (*flight approval*), perpanjangan perizinan (izin, pengesahan, rekomendasi, sertifikat/fasilitas peralatan/organisasi dan lisensi personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inpeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang angkutan udara serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitas kegiatan penerbangan internasional (*facilitation FALL*);

¹⁷Sujamto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, h.7

¹⁸ Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2015 Tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian Dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandara.

- 3) Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas/ peralatan/ organisasi dan lisensi personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang bandar udara;
 - 4) Pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang navigasi penerbangan; dan
 - 5) Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (izin, sertifikat fasilitas/peralatan/organisasi dan lisensi personel), pemberian PAS bandar udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif bidang keamanan penerbangan, kargo, pos, barang berbahaya serta pelayanan darurat.¹⁹
- c. Praktek Pengawasan Dalam Islam

Praktek pengawasan dalam Islam memang sudah dimulai sejak awal Islam. Hal tersebut dibuktikan oleh tindakan-tindakan Rasulullah SAW yang melakukan pengawasan yang benar-benar menyatu dalam kehidupan, baik kehidupan beragama maupun kehidupan bermasyarakat, seperti misalnya: dalam urusan ibadah Rasulullah

¹⁹ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2015 Tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian Dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandara.

SAW pernah melihat seseorang yang wudhunya kurang baik beliau langsung menegur dan memberitahu yang betul saat itu juga.

Pada zaman Khulafaur Rasyidin banyak sekali diceritakan bagaimana fungsi pengawasan itu dijalankan dalam manajemen, diriwayatkan pula Khalifah Umar r.a mengangkat Sa'ad bin Abi Waqqash sebagai Gubernur Kufah. Saad membangun rumah dan menyuruh orang yang membangun rumah itu pintunya serapat mungkin, sehingga ia tidak mendengar pembicaraan orang yang di pasar yang menggangukannya. Sebagian masyarakat melaporkan bahwa Saad menyuruh orang-orang membangun rumah agar tidak mendengar lagi suara-suara rakyat. Rumah itu disebut istana Saad.²⁰ Khalifah Umar r.a mengutus Muhammad bin Musallamah ke kufah untuk menyampaikan surat Khalifah. Isinya : “Engkau membuat pintu penghalang antara engkau dan rakyat. Rumah itu bukan istana tapi benteng yang menghalangi rakyat untuk memasukinya, mempersulit mereka untuk mendapatkan hak, agar rakyat bisa menemui majelis dan tempat keluar engkau dari pintu majelis. Tinggallah engkau di baitul maal dan kuncilah”.

Khalifah Umar memandang jauhnya seorang pejabat dari rakyat, akan membuat ia lalai dengan tugas pokoknya untuk memenuhi kebutuhan rakyat untuk itu khalifah memberikan hukumannya yang berat. Untuk kasus ini Dr. Al-Tantawi dalam bukunya *Umar Bin*

²⁰Pro. Dr. H. M. Ma'ruf Abdullah, SH. MM, *Manajemen Berbasis Syariah*, h. 309

Khattabwa Ushul al Siyasiyahwa al idarah al Haditsah memberikan komentar: “kecerdasan Khalifah Umar dalam manajemen tercermin dalam sikap ini” (Cepat tanggap terhadap laporan-laporan yang diterima rakyatnya).

d. Teknik Pengawasan yang Dikembangkan Islam

Pada zaman Khulafa al Rasyidin ini, khususnya sejak zaman khalifah Umar r.a telah dikembangkan beberapa teknik pengawasan, terutama pengawasan terhadap organisasi pemerintahan, yakni *Inspeksi*. Teknik ini dikembangkan karena wilayah kekuasaan Islam semakin luas, sedangkan pusat pemerintahan di Madinah. Untuk melihat dan mengetahui langsung bagaimana keadaan pemerintahan dan rakyat di wilayah-wilayah yang jauh dari madinah, khalifah mengambil kebijakan untuk melakukan pengawasan langsung melalui *inspeksi* (turun langsung) ke lokasi berbagai daerah guna mengecek bagaimana jalannya pemerintahan gubernur, dan untuk mendengar langsung bagaimana keluhan dan kejadian yang ada di lokasi.²¹

e. Kaidah Fiqh Tentang Pengawasan

التصرف لعلار عية منوط بالمصلحة “kebijakan pemimpin atas rakyatnya harus berdasarkan kemaslahatan”. Imam nawawi mengatakan “para ulama mengatakan pemimpin adalah orang yang menjaga, terpercaya dan disiplin dengan kebaikan tanggungjawabnya terhadap segala sesuatu yang menjadi tanggungjawabnya, dia dituntut bertindak adil

²¹Pro. Dr. H. M. Ma’ruf Abdullah, SH. MM, *Manajemen Berbasis Syariah*, h. 310

dan menjalani kemaslahatan-kemaslahatan agama, dunia dan segala yang berkaitan dengannya. Dan juga penguasa wajib memberikan nasehat terhadap rakyatnya dalam agama dan dunia”.

Dari kaidah ini dapat disimpulkan bahwa pemimpin kaum muslimin memiliki wilayah pengawasan atas rakyat secara umum dalam urusan umum, maka tindakan dan kebijakannya terhadap rakyat harus berdasarkan kemaslahatan umum. Sebab, sesungguhnya kepemimpinan diberikan kepadanya untuk kemaslahatan, menjaga daerah, kehormatan, dan harta rakyatnya. Barang siapa yang memegang urusan manusia, maka dia harus bertindak untuk mewujudkan kemaslahatan, karena dia tidak berkuasa terhadap mereka dan tidak diberi kekuasaan dalam batas-batas kekuasaannya, kecuali untuk melayani orang yang berada dibawah tanggungjawabnya, menegakkan keadilan di antara mereka, dan mewujudkan kemaslahatan dan kebaikan untuk mereka. Al hasil kebijakan para pemegang urusan (pemimpin) tidak di anggap legal menurut syara’ kecuali untuk kemaslahatan manusia atau rakyatnya secara umum, karena kebijakan (pemimpin) atas rakyatnya harus berdasarkan pada kemaslahatan.²²

2. Pengertian Angkutan Udara

Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk

²²Dr. H. Abbas Arfan, Lc., M.H. 99 *Kaidah Fiqh Muamalah Kulliyah Tipologi dan Penerapannya dalam Ekonomi Islam dan Perbankan Syariah*, h. 261.

satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.²³

Pengangkutan udara diadakan dengan perjanjian antara perusahaan pengangkutan udara dan penumpang atau pemilik barang. Tiket penumpang dan tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian penumpang angkutan dan pembayaran biaya pengangkutan. Tiket penumpang dan tiket bagasi diterbitkan atas nama, karena itu tidak boleh dialihkan atau diserahkan kepada orang lain. Pihak yang berhak untuk diangkat adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket penumpang tersebut termasuk bagasinya.²⁴

3. Tanggung Jawab Keterlambatan

Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan menetapkan bahwa pihak maskapai penerbangan atau pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo. Kecuali dimana tanggung jawab pengangkut atas kerugian tidak berlalu apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Tanggung jawab dari maskapai atau pengangkut terhadap keterlambatan peraturan itu kemudian diatur lebih rinci dalam Peraturan Menteri Perhubungan, PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Kewajiban maskapai atau pengangkut

²³ Dr. H. Toto Tohir Suriatmadja, S.H., M.H, *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*

²⁴ Prof. Abdul kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, h. 12.

untuk bertanggung jawab dalam hal keterlambatan penerbangan tertulis dalam PM 77/2011 pada Pasal 2 huruf e yang menyatakan “Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap keterlambatan angkutan udara”.²⁵

Adapun kejadian yang termasuk dalam kategori keterlambatan penerbangan dijelaskan dalam Pasal 2 Huruf e Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 yang terdiri dari: a. keterlambatan penerbangan; b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara; dan c. pembatalan penerbangan.

4. Ganti Rugi atas Keterlambatan Penerbangan

Ganti rugi yang wajib diberikan oleh maskapai penerbangan kepada penumpang sebelumnya telah diatur dalam Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara yang menyatakan:

- a. Keterlambatan lebih dari 30 (tiga puluh) menit sampai dengan 90 (Sembilan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman dan makanan ringan;
- b. Keterlambatan lebih dari 90 (Sembilan puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makanan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan

²⁵ Pasal 2 Huruf e Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang;

- c. Keterlambatan lebih dari 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal; wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
- d. Apabila terjadi pembatalan penerbangan, maka perusahaan angkutan niaga berjadwal wajib mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
- e. Apabila dalam hal keterlambatan sebagaimana tercantum dalam huruf b dan c, serta pembatalan sebagaimana tercantum dalam huruf d, penumpang tidak mau terbang/menolak diterbangkan, maka perusahaan harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan.²⁶

²⁶Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

5. Tinjauan Umum Otoritas Bandara

a. Pengertian Otoritas Bandara

Otoritas bandara udara merupakan Unit Pelaksanaan Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Menurut Pasal 1 Angka 45 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan.

b. Tanggung Jawab dan Wewenang Otoritas Bandara

Otoritas Bandar udara ditetapkan oleh dan bertanggung jawab kepada menteri. Otoritas bandara udara mempunyai tugas dan tanggung jawab:

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

- 4) Menyelesaikan masalah-masalah yang di dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional Bandar udara yang dianggap tidak dapat diselesaikan oleh instansi lainnya;

Sedangkan wewenang Bandar udara:

- 1) Mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di Bandar udara;
- 2) Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran serta kenyamanan penerbangan di Bandar udara;
- 3) mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan;
- 4) mengatur, mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan standar kerja operasional di Bandar udara; dan
- 5) memberikan sanksi administrative kepada badan usaha Bandar udara, unit penyelenggara Bandar udara, dan/atau badan usaha lainnya yang tidak memenuhi ketentuan keselamatan, kelancaran serta kenyamanan penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.²⁷

c. Klasifikasi Kantor Bandar udara

Kantor Otoritas Bandar Udara diklasifikasikan ke dalam tiga kelas terdiri dari:

- 1) Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas Utama;
- 2) Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I; dan
- 3) Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas II

²⁷Pasal 1 Angka 45 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Adapun wilayah kerjanya:

- 1) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I (Kelas Utama), membawahi provinsi DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Lampung, Kalimantan Barat (Lokasi Kantor di Bandar Udara Soekarno Hatta, Tangerang)
- 2) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II (Kelas I), Membawahi provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatra Utara, Riau, Kepulauan Riau (Lokasi Kantor di Bandar Udara Kualanamu, Medan)
- 3) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III (Kelas I), membawahi provinsi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Timur, Kalimantan Selatan (Lokasi Kantor di Bandar Udara Juanda, Surabaya)
- 4) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV (Kelas I), Membawahi provinsi Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur (Lokasi Kantor di Bandar Udara Ngurah Rai, Bali)
- 5) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V (Kelas I), membawahi provinsi Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Barat, Sulawesi Tengah (Lokasi Kantor di Bandar Udara Hasanuddin, Makassar)
- 6) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI (Kelas II), membawahi provinsi Sumatera Barat, Jambi, Bengkulu, Sumatera Selatan,

Kepulauan Bangka Belitung (Lokasi Kantor di Bandar Udara Minangkabau, Padang)

- 7) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VII (Kelas II), membawahi provinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah (Lokasi Kantor di dekat Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman, Balikpapan)
- 8) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII (Kelas II), membawahi provinsi Sulawesi Utara, Gorontalo, Maluku Utara (Lokasi Kantor di Bandar Udara Sam Ratulangi, Manado)
- 9) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IX (Kelas II), membawahi provinsi Papua Barat, Ditambah Bandar Udara Frans Kasiepo, Biak dan Banda Udara Nabire (Lokasi Kantor di Bandar Udara Rendani, Manokwari)
- 10) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X (Kelas II), memabawahi provinsi Papua (Lokasi Kantor d Bandar Udara Mopah, Merauke)²⁸

6. Keterlambatan Penerbangan atau *Delay*

Definisi keterlambatan (*Delay*) menurut Pasal 1 Ayat 30 Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan) suatu kejadian dalam penerbangan dikatakan mengalami keterlambatan apabila terdapat perbedaan keterlambatan waktu keberangkatan/kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan/kedatangan sebenarnya. Suatu kejadian dimana terdapat perbedaan 5-10 menit waktu keberangkatan/kedatangan dengan yang

²⁸ hubud@dephub.go.id

dijadwalkan di tiket pesawat maka kejadian tersebut merupakan suatu kejadian keterlambatan.²⁹

Adapun penyebab umum terjadinya keterlambatan penerbangan atau *delay* secara umum yaitu:

- a. Meningkatnya lalu lintas udara
- b. Masalah teknis
- c. Cuaca buruk
- d. Menunggu kedatangan kargo
- e. Pemeriksaan mesin dan kabin
- f. Menunggu kargo yang diturunkan
- g. Maskapai/kru yang terlambat di pergantian jadwal³⁰

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal di Indonesia, Pasal 5 Bab III, faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbangan meliputi:

- a. Faktor manajemen airline;

Faktor manajemen airline adalah faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan, meliputi:

- 1) Keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- 2) Keterlambatan jasa boga (*catering*);
- 3) Keterlambatan penanganan di darat;

²⁹ Pasal 1 Ayat 30 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

³⁰ www.skyscanner.co.id

- 4) Menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
- 5) Ketidaksiapan pesawat udara

b. Faktor teknis operasional;

Faktor teknis operasional adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan, meliputi:

- 1) Bandar udara keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- 2) Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- 3) Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
- 4) Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

c. Faktor cuaca;

Faktor cuaca disini meliputi:

- 1) Hujan lebat;
- 2) Banjir;
- 3) Petir;
- 4) Badai;
- 5) Kabut;
- 6) Asap;

- 7) Jarak pandang di bawah standar maksimal; atau
- 8) Kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Faktor lain-lain adalah yang disebabkan diluar faktor manajemen airlines, teknis operasional dan cuaca, antara lain yakni kerusuhan/demonstrasi di wilayah bandar udara.³¹



³¹Pasal 5 Bab III Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu prosedur atau cara untuk mengetahui sesuatu dengan menggunakan langkah-langkah yang sistematis, dengan menggunakan prosedur tertentu, berupa serangkaian cara atau langkah-langkah yang sistematis, dengan menggunakan prosedur tertentu, berupa serangkaian cara atau langkah yang disusun secara terarah, sistematis dan teratur.³²

Untuk memperoleh kebenaran data yang dipercaya, maka suatu penelitian harus menggunakan metode yang tepat sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai. Penelitian pada hakikatnya merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan metode-metode ilmiah. Suatu penelitian secara umum juga diartikan sebagai suatu proses pengumpulan dan analisis data yang dilakukan secara sistematis dan logis untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut Soerjono Soekamto, penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Serta dilakukan pemeriksaan yang mendalam terhadap faktor hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul didalam gejala yang bersangkutan.³³

³²Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, (Jakarta, PT. Grafindo, 2001),3.

³³ Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 43.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian Yuridis Empiris atau penelitian hukum lapangan, dimana penelitian hukum sebagai penelitian empiris dapat direalisasikan dengan penelitian terhadap efektifitas hukum yang sedang berlaku di masyarakat.³⁴ Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.³⁵ Penelitian ini termasuk dalam penelitian empiris, karena peneliti ingin mengetahui bagaimana implementasi pengawasan otoritas bandara di UPT bandara Abdulrachman Saleh terhadap keterlambatan penerbangan dengan menggunakan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian pada metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian adalah menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Dalam penelitian ini adalah meneliti langsung ke lapangan untuk mendapatkan data yang diperlukan berupa data primer atau data dasar.³⁶

Pendekatan yuridis sosiologis adalah menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan jalan terjun

³⁴ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktik*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 16.

³⁵ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktik*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 16.

³⁶ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 51.

langsung ke obyeknya yaitu mengetahui bagaimana pengawasan otoritas bandara di Kantor UPT bandara abdulrachman saleh mengenai *delay* angkutan udara.

Dalam penelitian hukum digunakan pula data skunder yang berfungsi untuk memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer, dimana penelitian ini menggunakan undang-undang, buku-buku, hasil penelitian terdahulu, yang berkaitan dengan materi dalam penelitian ini.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini bertempat di Bandara Abdulrachman Saleh, Malang. Tepatnya di kantor Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang dibahas, dengan cara wawancara.³⁷ Sumber data diperoleh dari lapangan secara langsung dengan wawancara kepada:
 - a. Bapak Akriadi selaku kepala kantor UPT Bandara Abdul Rachman Saleh Malang.
 - b. Bapak Wahyu pihak aparaturnya di Kota Malang

³⁷Amirudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, Persada, 2006), 30.

2. Data skunder adalah data-data yang diperoleh dari dokumen resmi seperti buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan sebagai data pelengkap sumber data primer. Sumber data skunder penelitian ini adalah data data yang diperoleh dengan melakukan kajian pustaka seperti buku-buku ilmiah, hasil penelitian dan sebagainya.³⁸ Data skunder mencakup dokumen-dokumen, buku, hasil penelitian yang berwujud laporan dan seterusnya.³⁹ Adapun data skunder yang menjadi sumber didalam penelitian ini adalah buku-buku tentang hukum perlindungan konsumen, hukum pengangkutan/transportasi, hukum penerbangan, hukum pengangkutan niaga serta penelitian yang memiliki tema yang sama dan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penerbangan, pengangkutan, dan konsumen.

E. Metode Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data primer dan data skunder yang digunakan adalah:

1. Wawancara Secara Langsung

Selama ini metode wawancara sering kali dianggap sebagai metode yang paling efektif dalam pengumpulan data primer di lapangan. Dianggap efektif karena interviewer dapat bertatap muka langsung dengan responden

³⁸Amirudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, Persada, 2006), 30.

³⁹Amirudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo, Persada, 2006), 30.

untuk menanyakan perihal responden, fakta-fakta yang ada dan pendapat atau opini serta responden, bahkan sasaran-sasaran responden.⁴⁰

Pengumpulan data dan fakta social sebagai kajian ilmu hukum empiris, dilakukan dengan cara tanya jawab secara langsung dimana semua pertanyaan disusun secara sistematis, jelas dan terarah sesuai dengan isu hukum, yang diangkat dalam penelitian. Wawancara langsung ini dimaksudkan untuk memperoleh informasi yang benar dan akurat dari sumber yang ditetapkan sebelumnya. Wawancara tersebut semua keterangan yang diperoleh mengenai apa yang diinginkan dicatat atau direkam dengan baik.⁴¹ Wawancara dilakukan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu dan tujuan ini dapat bermacam-macam, antara lain yaitu mendapatkan informasi yang akurat dari narasumber yang berkompeten.⁴² Adapun pengelolaan data ditelusuri dan diperoleh melalui:

Wawancara langsung kepada pihak-pihak terkait yakni Bapak Akhriadi dan Bapak Wahyu.

2. Studi Dokumentasi

Teknik dokumentasi merupakan suatu alat pengumpulan data yang dilaksanakan dengan melalui data tertulis atau gambar dengan menggunakan konten analisis. Sumber tertulis atau gambar berbentuk dokumen resmi, buku, majalah, arsip, dokumen pribadi, dan foto yang

⁴⁰Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktik*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 57.

⁴¹Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, 167-168

⁴²Burhan Asshoha, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2007), 95.

terkait dengan permasalahan penelitian.⁴³Dilakukan untuk memperoleh informasi tentang pengawasan otoritas bandara mengenai *delay* angkutan udara tepatnya di Kantor UPT Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang.

F. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data dan analisis data pada suatu penelitian hukum empiris, tunduk pada cara analisis data-ilmu social.⁴⁴Data yang di dapat harus sesuai dengan keabsahan data di lapangan. Cara kualitatif artinya menguraikan data dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif sehingga memudahkan pemahaman dan interprestasi data. Adapun tahapan-tahapan dalam menganalisis data yaitu:

1. *Editing/edit*

Editing adalah kegiatan yang dilakukan setelah menghimpun data di lapangan, berupa penelitian kembali terhadap catatan, berkas-berkas, informasi dikumpulkan oleh para pencari data. Melalui *editing* diharapkan akan dapat meningkatkan mutu kehandalan atau kualitas data yang hendak di analisis. Proses editing ini menjadi penting karena kenyataannya bahwa data terhimpun kadangkala belum memenuhi harapan peneliti, sehingga peneliti harus melakukan penelitian ulang terhadap catatan penelitian yang dimiliki oleh peneliti. Ada diantaranya yang terlewatkan. Oleh karena itu, untuk kelengkapan penelitian ini, maka proses *editing* ini sangat

⁴³Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 21

⁴⁴Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, 168

diperlukan dalam mengurangi data yang tidak sesuai dengan tema penelitian ini.

2. *Classifying*

Dilakukan untuk mengklasifikasi jawaban atau data yang diperoleh agar penelitian lebih sistematis, maka data hasil wawancara diklasifikasi berdasarkan kategori tertentu, yaitu berdasarkan pertanyaan dalam rumusan masalah, sehingga data yang diperoleh benar-benar memuat informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

3. Verifikasi

Verifikasi data secara bahasa adalah mengecek kembali data-data yang sudah terkumpul agar dapat diketahui keabsahan datanya apakah benar-benar sudah valid dan sesuai dengan yang diharapkan atau diperlukan dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Jadi tahap verifikasi ini merupakan tahap pembuktian kebenaran data untuk menjamin validitas data yang telah terkumpul. Verifikasi ini dilakukan dengan cara mendengarkan dan mencocokkan kembali hasil wawancara yang telah dilakukan sebelumnya dalam bentuk rekaman dengan tulisan dari hasil wawancara peneliti ketika wawancara. Kemudian menemui sumber data subyek dan memberikan hasil wawancara dengan subyek yang lainnya, agar dapat disimpulkan secara sempurna dan secara proposional.

4. Analisis Data

Analisis data adalah proses menganalisis dan mengurutkan data yang telah diperoleh kedalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja.

Jadi dalam analisis data bertujuan untuk mengorganisasikan data-data yang telah diperoleh. Setelah data dari lapangan terkumpul dengan metode pengumpulan data yang dijelaskan diatas, maka peneliti akan mengelola dan menganalisis data tersebut dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, memilah-milah data menjadi satuan yang dapat dikelola, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting kepada orang lain.

Analisis data kualitatif adalah suatu teknik yang menggambarkan menginterpretasikan data-data yang telah terkumpul, sehingga diperoleh gambaran secara umum dan menyeluruh tentang keadaan sebenarnya.

5. Kesimpulan

Kesimpulan merupakan hasil suatu proses penelitian. Setelah langkah-langkah di atas, maka langkah yang terakhir adalah menyimpulkan dari analisis data untuk menyempurnakan penelitian ini, sehingga mendapatkan keluasan ilmu khususnya bagi peneliti serta bagi pembacanya. Pada tahap ini peneliti membuat kesimpulan dari seluruhan

data-data yang telah diperoleh dari kegiatan penelitian yang sudah dianalisis kemudian menuliskan kesimpulannya pada bab V.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pangkalan udara (Lanud) Bugis yang kini dikenal dengan nama Lanud Abdulrachman Saleh dibangun oleh pemerintahan Belanda pada era 1937-1940 bersamaan dengan pembangunan pangkalan-pangkalan udara lain seperti Lanud Masopati (kini Pangkalan Udara Iswahyudi) di Madiun, Lanud Panasan (Bandar Udara Internasional Adi Sumarmo) di Solo, dan Lanud Maguwo (Bandar Udara Internasional Adisujipto) di Jogjakarta.

Lanud Abdulrachman Saleh berada di lembah Bromo dan dikelilingi oleh beberapa gunung yaitu Gunung Semeru (3.676m) disebelah timur, dan Gunung Kawi (2.551m) dan Gunung Panderman (2.045m) di sebelah barat. Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh terletak di Kecamatan Pakis Kabupaten Malang atau 17 kilometer sebelah timur dari pusat kota Malang, secara letak astronomis berada pada posisi 07.55 LS dan 113.42 BT.

Posisi Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh begitu aman karena dikelilingi oleh benteng alam dan berada di kaki gunung, ini menyebabkan Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh tidak tampak begitu jelas di udara sehingga jika ada pesawat musuh melewati jalur udara di atasnya Pangkalan Udara ini akan tertutup oleh kabut. Ini merupakan posisi yang sangat strategis untuk pertahanan militer tersebut yang juga dijadikan alasan Belanda memilih Kecamatan Pakis, Kabupaten Malang untuk menjadi salah satu

daerah pertahanan udaranya. Pemerintah Belanda pada waktu itu sengaja membuat landasan pacu cukup panjang sehingga dapat dipergunakan untuk landing dan *take-off* pesawat-pesawat berjenis lebar seperti pesawat bomber, Glymartin, Fokker dan Jagers.

Pada 17 Agustus 1952, atas pengorbanan dan jasa-jasa Prof. Dr. Abdulrachman Saleh dalam usahanya mengembangkan AURI dan memperjuangkan bangsa Indonesia, Kepala Staf Angkatan Udara Soerjadi Soerjadarma dengan dikeluarkannya surat Penetapan Kepala Staf Angkatan Udara Nomor 76/48/Pon.2/KS/52 yang berisi perubahan nama-nama Pangkalan Udara tipe A salah satunya adalah perubahan Pangkalan Udara Bugis menjadi Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh.

Setelah enam tahun sejak 25 Mei 2005 menggunakan terminal di dalam *base ops* Lanud Abdulrachman Saleh, pada tanggal 30 Desember 2011 penerbangan sipil di Abdulrachman Saleh menggunakan Bandar udara yang terpisah dari *base ops* Lanud Abdulrachman Saleh. Bandar udara ini dibangun dengan biaya mencapai Rp. 139 miliar. Seperti diketahui, penerbangan sipil di bandara ini mulai dibuka sejak 1 April 1994 oleh Merpati Nusantara Airlines dengan menggunakan pesawat Fokker F28. Karena sering mengalami keterlambatan (tidak sesuai jadwal) mulai kurun waktu tahun 1996-1997 mengalami penurunan load factor sampai 14,54%. Pada tanggal 16 Juni 1997, PT Merpati Nusantara Airlines secara resmi menghentikan kegiatan penerbangannya.

Bandara Abdulrachman Saleh adalah bandar udara yang terletak di Pakis, Kabupaten Malang, Jawa Timur, atau 17km arah timur dari pusat Kota Malang. Adapun bandara ini terletak di ketinggian 1.726 kaki/526 diatas permukaan laut dengan titik koordinat $07^{\circ}56'14''S112^{\circ}42'42''E/7.93722^{\circ}S112.71167^{\circ}E$.

Bandara Abdulrachman Saleh merupakan tempat pesawat Hercules c-130 dan Super Tucano sebagai pengganti OV-10 Bronco yang telah di museumkan. Selain itu Wing 2 Korps Pasukan Khas juga bermarkas disini.



Bandara Abdulrachman Saleh memiliki dua landasan pacu yang pertama untuk pesawat-pesawat kecil seperti Hercules C-130 dengan panjang 1.500m, dan yang kedua untuk jenis pesawat besar seperti Boeing 737 dengan panjang 2.300m. pemerintah provinsi Jawa Timur melalui Dishub dan LLAJ mengusulkan kepada Kementrian Perhubungan agar menambah panjang landasan pacu 700 meter lagi.

Dengan demikian Bandara Abdulrachman Saleh sangat berpotensi menjadi Bandara Internasional, sehingga pihak Kepala Dinas Perhubungan dan LLAJ Pemrprov Jatim mengusulkan Kemenhub agar menambaaah panjang landasan pacu. Nama bandara ini diambil dari salah satu pahlawan nasional Indonesia: Abdulrachman Saleh, dan sebelum seperti Bandara Abdulrachman Saleh, bandara ini bernama Lapangan Terbang Bugis.⁴⁵

B. Implementasi Pengawasan Otoritas Bandara mengenai Delay angkutan Udara di Bandara Abdulrachman Saleh Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Hukum Islam

Pengawasan menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah adalah proses kegiatan yang ditujukan untuk menjamin agar pemerintah daerah berjalan sesuai dengan rencana dan ketentuan peraturan peundang-undangan yang berlaku. Pengawasan merupakan suatu kegiatan yang sangat penting agar pekerjaan maupun tugas yang dibebankan kepada aparat pelaksana terlaksana sesuai rencana yang ditetapkan.

⁴⁵www.abdulrachmansaleh.com

Pengawasan merupakan proses yang sistematis dalam menetapkan standar kerja atau ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan standar kinerja yang telah ditetapkan. Menurut pandangan Islam pengawasan dilakukan untuk meluruskan yang tidak lurus, mengoreksi yang salah, dan membenarkan yang hak.⁴⁶

Didalam sejarah peradaban Islam dikenal sebagai lembaga yang bernama Al Hisbah (Lembaga Pengawas). Fungsi dari lembaga ini adalah melakukan pengawasan termasuk di dalamnya amar maruf nahi munkar yang disetujui Allah: “Dan menerimalah diantara kamu segolongan umat yang menyeru kebajikan, menyeru kepada yang maruf dan menghidnari dari yang munkar; mereka adalah orang-orang yang beruntung” (Ali Imran: 104).

Tugas pengawasan ini terus berkembang, mencakup berbagai urusan social kemasyarakatan yang beragam seperti: Menjaga kebersihan umum di jalanan, kesehatan masyarakat, perubahan yang berkelanjutan didiknya melebihi kewenangannya atau dengan kata lain, bahas segala sesuatu yang berkaitan dengan masyarakat dan etikanya.

Orang pertama yang menciptakan sistem pengawasan dalam sejarah peradaban Islam adalah Rasulullah SAW. Di dalam sejarah kehalifahan Islam lembaga Al Hisbah (Lembaga Pengawasan) ini tetap kokoh dan penuh dengan catatan sejarah berharga dalam menjalankan perannya. Banyak dari para petugas pengawas ini yang menerapkan hukuman dan sanksi-sanksi

⁴⁶Prof. Dr. H. Ma'ruf Abdullah, S.H. MM., *Manajemen Berbasis Syariah*, 305.

tidak hanya kepada rakyat-rakyat biasa juga terhadap pejabat Negara dan penguasa.⁴⁷

Teknik pengawasan dalam Islam telah dikembangkan sejak zaman Khalifah Umar r.a, terutama pengawasan terhadap organisasi yakni, *inpeksi*, yang mana teknik ini dikembangkan untuk melihat keadaan pemerintahan dan rakyat di wilayah-wilayah yang jauh dengan madinah, khlifah mengambil kebijakan untuk melakukan pengawasan langsung melalui *inpeksi* (turun langsung) ke lokasi berbagai daerah guna mengecek bagaimana jalannya pemerintahan gubernur, dan untuk menangani secara langsung problem yang ada di lapangan.⁴⁸

Menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Udara yang dimaksud dengan *inspeksi* adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk mengetahui tingkat kepatuhan terhadap peraturan, kemudian *inspeksi* dilaksanakan untuk salah satunya adalah memastikan tingkat pencapaian dan efektifitas pelaksanaan prosedur keamanan penerbangan. Hasil pelaksanaan *inspeksi* dilaporkan kepada Direktur atau Kepala Kantor, kemudian laporan hasil *inspeksi* disampaikan kepada Direktur Jenderal dan Kepala Kantor melakukan monitoring terhadap penyelesaian tindakan yang dilakukan oleh objek pengawas⁴⁹

⁴⁷ www.aveesienadinar.blogspot.com di akses pada bulan Juli 2013

⁴⁸ Prof. Dr. H. Ma'ruf Abdullah, S.H. MM., *Manajemen Berbasis Syariah*, 310

⁴⁹ Peraturan Dirjen Perhubungan Nomor 69 Tahun 2011 Tentang Petunjuk Dan Tata Cara Pengawasan Keamanan Penerbangan

Sama halnya dengan Otoritas Bandar Udara Wilayah III yang membawahi dan mengawasi wilayah Jawa Timur, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, sehingga Tim Otoritas Bandara Wilayah III terjun langsung ke Bandara Abdulrachman Saleh Malang dalam rangka melakukan pengawasan, sekaligus menerima laporan dan menangani secara langsung masalah keterlambatan penerbangan atau *delay*.

Dalam kaidah Fiqh التصرف على الرعية منوط بالمصلحة yang artinya kebijakan (pemimpin) atas rakyatnya harus berdasarkan kemaslahatan yang mana kaum muslimin memiliki wilayah pengawasan atas rakyat secara umum dan dalam urusan umum, maka tindakan dan kebijakannya harus berdasarkan kemaslahatan. Dalam hal ini peran Negara atau Dirjen Perhubungan Udara yang memiliki kebijakan dalam pengawasan otoritas bandara terhadap keterlambatan penerbangan harus berdasar kan kemaslahatan dan bijak dalam menangani masalah keterlambatan penerbangan, supaya masalah keterlambatan penerbangan tidak lagi di anggap hal yang sepele.

Berkaitan dengan pengawasan Otoritas di Bandara Abdulrachman Saleh Malang yang mana bandara tersebut terletak di provinsi jawa timur kabupaten malang sehingga berada dibawah naungan otoritas bandar udara wilayah III yang membawahi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Provinsi Jawa Timur dan Kalimantan Selatan. Sehingga yang berhak melakukan pengawasan secara langsung yakni tim otoritas bandara wilayah III.

Adapun sifat dari pengawasan bandara abdulrachman saleh sendiri yakni adalah pelaporan atau sebatas melaporkan apapun yang terjadi di lapangan kepada otoritas bandar udara wilayah III yang berwenang. Sebagaimana telah di atur dalam ketentuan klasifikasi kantor bandar udara yakni:

1. Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas Utama;
2. Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I; dan
3. Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas II

Berikut wilayah kerjanya:

1. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I (Kelas Utama), membawahi provinsi DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Lampung, Kalimantan Barat (Lokasi Kantor di Bandar Udara Soekarno Hatta, Tangerang)
2. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II (Kelas I), membawahi provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatra Utara, Riau, Kepulauan Riau (Lokasi Kantor di Bandar Udara Kualanamu, Medan)
3. Kantor Otoritas Wilayah III (Kelas), membawahi provinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta (Lokasi Bandar Udara di Juanda, Surabaya).

TANGGAL	OPERATOR	NO. FLIGHT (A)	NO. FLIGHT (B)	ROUTE	STA	STD	ATA	ATD	SELISIH ATA	SELISIH ATD	Time	KET DELAY (A)	KET DELAY (B)	KETERANGAN
01/05/2019	WINGS AIR		W-1855	MLG-BDO		07:25			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	LION AIR	JL-812	JL-813	CGK-MLG-CGK	07:40	08:25			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-290	S2-291	CGK-MLG-CGK	08:40	09:20	08:30	09:28	0:00:00	0:08:00	31:00			
01/05/2019	PT LINA	QJ-160	QJ-161	HLP-MLG-HLP	08:55	09:35	08:45	09:36	0:00:00	0:01:00	31:00			
01/05/2019	BAIK AIR	ID-7581	ID-7580	HLP-MLG-HLP	08:30	10:40	10:21	11:14	1:37:00	1:34:00	31:00	Delay	Delay	
01/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-290	GA-291	CGK-MLG-CGK	10:30	10:55	10:20	11:06	0:22:00	0:41:00	31:00			
01/05/2019	PT LINA	QJ-750	QJ-751	CGK-MLG-CGK	10:45	11:15	11:35	12:19	0:50:00	1:04:00	31:00	Delay	Delay	
01/05/2019	LION AIR	JL-814	JL-815	CGK-MLG-CGK	12:05	12:45	12:27	13:28	0:17:00	0:43:00	31:00			
01/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-248	S2-247	CGK-MLG-CGK	13:10	13:50			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-292	GA-293	CGK-MLG-CGK	12:28	13:10	12:36	13:37	0:11:00	0:27:00	31:00			
01/05/2019	WINGS AIR	W-1840	W-1841	DPS-MLG-DPS	13:50	15:25	14:48	15:17	0:58:00	0:00:00	31:00	Delay		
01/05/2019	PT LINA	QJ-164	QJ-165	HLP-MLG-HLP	14:00	14:30	14:41	14:28	0:00:00	0:00:00	31:00			
01/05/2019	BAIK AIR	ID-7583	ID-7582	HLP-MLG-HLP	14:05	14:40	14:00	14:57	0:00:00	0:17:00	31:00			
01/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-248	S2-249	CGK-MLG-CGK	14:30	15:10	17:00	17:45	2:30:00	2:35:00	31:00	Delay	Delay	
01/05/2019	WINGS AIR	W-1854		BDO-MLG	16:00				Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	WINGS AIR		W-1855	MLG-BDO	07:25				Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	LION AIR	JL-812	JL-813	CGK-MLG-CGK	07:40	08:25			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-290	S2-291	CGK-MLG-CGK	08:40	09:20	09:00	09:47	0:20:00	0:27:00	31:00			
02/05/2019	PT LINA	QJ-160	QJ-161	HLP-MLG-HLP	08:55	09:35	09:09	09:53	0:14:00	0:20:00	31:00			
02/05/2019	BAIK AIR	ID-7581	ID-7580	HLP-MLG-HLP	08:30	10:40	09:43	10:37	1:13:00	0:00:00	31:00	Delay		
02/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-290	GA-291	CGK-MLG-CGK	10:30	10:55	09:52	10:08	0:00:00	0:00:00	31:00			
02/05/2019	PT LINA	QJ-750	QJ-751	CGK-MLG-CGK	10:45	11:15			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	LION AIR	JL-814	JL-815	CGK-MLG-CGK	12:05	12:45	12:13	13:16	0:08:00	0:22:00	31:00			
02/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-248	S2-247	CGK-MLG-CGK	13:10	13:50			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-292	GA-293	CGK-MLG-CGK	12:28	13:10	12:29	13:22	0:04:00	0:12:00	31:00			
02/05/2019	WINGS AIR	W-1840	W-1841	DPS-MLG-DPS	13:50	15:25	14:31	14:59	0:41:00	0:00:00	31:00	Delay		
02/05/2019	PT LINA	QJ-164	QJ-165	HLP-MLG-HLP	14:00	14:30	14:04	14:49	0:04:00	1:19:00	31:00			
02/05/2019	BAIK AIR	ID-7583	ID-7582	HLP-MLG-HLP	14:05	14:40	14:54	15:31	0:49:00	0:39:00	31:00	Delay	Delay	
02/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-248	S2-249	CGK-MLG-CGK	14:30	15:10	15:53	16:36	1:23:00	1:36:00	31:00	Delay	Delay	
02/05/2019	WINGS AIR	W-1854		BDO-MLG	16:00				Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	WINGS AIR		W-1855	MLG-BDO	07:25				Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	LION AIR	JL-812	JL-813	CGK-MLG-CGK	07:40	08:25			Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	SIEMRELAJA AIR	S2-290	S2-291	CGK-MLG-CGK	08:40	09:20	09:20	09:23	0:00:00	0:03:00	31:00			
02/05/2019	PT LINA	QJ-160	QJ-161	HLP-MLG-HLP	08:55	09:35	08:45	09:41	0:00:00	0:08:00	31:00			

Gambar 4.1 Bentuk Laporan Bulanan

Dari gambar di atas menunjukkan bahwa laporan bulanan per tanggal 1 sampai 3 bulan Mei 2019 keterlambatan penerbangan atau delay terjadi sebanyak 8 kali dari berbagai macam operator dan route penerbangan, adapun yang cancel atau tidak jadi diberangkatkan menurut gambar di atas sebanyak 11 kali.

Tanggapan dari perwakilan maskapai mengenai pengawasan Otoritas di UPT (Unit Pelaksanaan Teknis) Bandara AbdulrachmanSaleh Malang, Bapak Wahyu⁵⁰:

"jadi gini mbak, kalau masalah delay angkutan udara ini sifatnya UPT ini hanya sebatas melaporkan, tetapi mereka tetap mengawasi bagaimana kondisi di bandara tersebut, bagaimana keadaan bandara tersebut dll sebagainya. Terus kalau misal menangani delay dan untuk menindak lanjuti masalah ya biasanya memang langsung ke maskapai, tapi ya memang tetap dinamakan pengawasan jadi ya begitu bentuknya, ya kan bagaimana juga mereka ini mengarahkan, nah disitulah bentuknya mereka melakukan pengawasan, hanya saja permasalahan detailnya kayak delay gitu ya mereka langsung kayak ngarahin ke maskapai gitu. Jadi otoritas bandara nya yang memonitoring ke maskapai"

⁵⁰Wahyu Adi Setiawan, wawancara (Malang, 15 Mei 2019)

Sesuai dengan tugas dan tanggung jawab otoritas bandara menurut pasal 1 angka 45 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yakni:

1. Menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran dan kenyamanan di Bandar udara;
2. Memastikan terlaksana dan terpenuhinya ketentuan dan keamanan penerbangan, kelancaran dan kenyamanan di bandar udara;
3. Menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan di Bandar udara.

Sedangkan tanggung jawab bandar udara:

1. Mengkoordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
2. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan keselamatan, keamanan, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
3. Mengatur, mengendalikan, mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan;
4. Mengatur, mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan standar kerja, operasional di bandar udara

Pengawasan di bandara Abdulrachman Saleh Malang dilakukan oleh otoritas bandar udara wilayah III yang telah ditetapkan Peraturan Menteri Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang yang berbunyi “*Otoritas Bandara adalah Otoritas Bandara Wilayah III yang membawahi*

bandar udara di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Jawa Timur dan Kalimantan Selatan”⁵¹

Kemudian pengawasan yang dilakukan di lapangan mengenai keselamatan, keamanan penerbangan, keterlambatan penerbangan atau *delay* biasanya dilakukan satu bulan sekali setelah dishub bandara abdulrachman saleh melakukan pemantuan, pemeriksaan lapangan kemudian melaporkan kepada yang berwenang yakni otoritas bandar udara wilayah III. Berikut penuturan bapak akhriadi:⁵²

“terkait pengawasan di bandara abdulrachman saleh ini yang berhak melakukan pengawasan ya, disini itu kantor otoritas bandara wilayah III juanda, kita sendiri memang turun ke lapangan untuk memantau kegiatan atau problem apa yang terjadi di lapangan termasuk masalah delay kita memantau kemudian kita langsung melaporkan ke kantor otoritas bandar udara wilayah III yang menaungi bandara abdulrachman saleh ini, nanti sebulan sekali kita briefing setelah kita monitoring di lapangan, terus kita laporkan ke otban wilayah III, jadi kita disini sifatnya hanya sebatas melaporkan saja, untuk pengawasan, atau sanksi itu ya langsung pusat yang terjun, ya otoritas wilayah III itu, karena kita sendiri dibawah naungannya, dan kita sendiri juga dalam pengawasannya....”

Dalam Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Otoritas Bandar Udara adalah Unit Pelaksanaan Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Namun untuk Otoritas Bandara Abdulrachman Saleh Malang merupakan Unit Pelaksanaan Teknis dibawah naungan dishub karena merupakan UPT (Unit Pelaksanaan Teknis) daerah⁵³

⁵¹Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengeelolaan Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang

⁵²Akhriadi, Wawancara (Malang: 10 Mei 2019)

⁵³Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Sebagaimana telah dikemukakan di atas bahwa yang dimaksud dengan pengawasan Otoritas di Bandara Abdulrachman Saleh Malang adalah upaya untuk mewujudkan tanggung jawab terhadap *delay* angkutan udara, dimana *delay* angkutan udara merupakan hal yang biasa akan tetapi hal tersebut tetap tidak bisa dibiasakan karena akan merugikan bagi konsumen, apalagi yang tidak mendapatkan kompensasi atau ganti rugi. Padahal hal tersebut merupakan hak konsumen untuk mendapatkan kompensasi atau ganti kerugian tersebut. Terlepas dari konsumen yang tidak menuntut akan ganti kerugian karena tidak ingin ribet, atau mungkin tidak memahami peraturan dan perundang-undangan mengenai *delay* dan lain-lain yang bersangkutan.

Seperti pengalaman yang dialami oleh salah satu konsumen *delay* atau keterlambatan penerbangan, Ibu Sulistyorini⁵⁴:

“saya pernah mengalami delay ya nggak sekali dua kali, pas waktu itu kebetulan mau pergi ke Sumatra, saya berangkat dari bandara juanda, berhubung waktu itu nggak ada pesawat yang langsung landing di Sumatra, jadi saya harus transit di bandara soekarno hatta, nah waktu itu saya kan mau lanjut terbang menuju Sumatra yah, eh ternyata pesawat saya delay, ya mau nggak mau akhirnya saya harus sabar menunggu, kayaknya memang sering sekali pesawat itu kena delay, pas itu kalau nggak salah saya kena delay sekitar hampir dua jam an mbak, saya sih nggak masalah nunggu kalau saya nggak keburu-buru, tapi waktu itu saya bener-bener keburu-buru karena urusan yang sangat penting, jadi ya saya agak resah juga, deg-deg an kgitu takut kalau nggak nututinyampai nya. Nah terus kan biasanya sepengalaman saya kalau delay itu kan dapet semacam makanan ringan ya kayak roti sama air gitu lah, lumayan kan buat ganjel perut sambil nunggu delay nya. Tapi kok ya waktu itu saya nggak terima, saya kira ya emang nggak dapet atau ya mungkin sebentar lagi delay nya selesai. Berhubung saya keburu-buru dan harus banget pokoknya itu nyampai di Sumatra

⁵⁴Sulistyorini, wawancara (Malang, 13 Mei 2019)

jam 22.00 dan ternyata delay nya masih lama, masalahnya kalau nunggu Cuma satu jam an ya ndak papa, tapi ya saya pikir-pikir membuang-buang waktu, toh ternyata maskapai lain bisa berangkat juga ya ampun, ya sudah akhirnya ya terpaksa saya cari tiket lain buat melanjutkan perjalanan saya, Alhamdulillah tetep bisa terbang dengan pesawat lain”

Undang-Undang Perlindungan Konsumen telah mengatur mengenai hak dan kewajiban konsumen dalam Pasal 4 Bab III yang berbunyi *“hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya”*.

Delay atau keterlambatan penerbangan memang sering terjadi karena beberapa faktor. Seperti faktor cuaca, teknis operasional dll. Tanggapan Bapak Wahyu⁵⁵

”nah jadi untuk delay angkutan udara ini kan biasanya ada beberapa faktor yang menjadi penyebabnya, biasanya antara force majeure, terus kemudian on time schedule nya tidak tepat waktu, kemudian teknis, ya masalah human eror, dan sebagainya ya itu berbagai masalahnya yang semuanya itu kan demi keselamatan safety penumpang itu sendiri. Tapi kalau misalnya kita sudah payment kita sudah bayar harga itu, ternyata pesawat yang kita gunakan tidak bisa terbang, terus gini, kalau selama maskapai itu bertanggung jawab ya terhadap penumpangnya dilihat dari kacamata hukum ya tidak bermasalah, tetapi kalau maskapai itu tidak bertanggung jawab dan penumpang itu menuntut yang disebabkan kelalaian dari faktor maskapai jadi yang salah adalah maskapai, tapi kadang sifatnya penumpang itu macem-macem, seperti orang bisnis yang harus ontime,sekarangkalau dilihat pesawat itu delay otomatis kan demi keselamatan,nah menggadaikan nyawa dengan menggadaikan uang kan lebih baik menggadaikan uang, karena nyawa kan tidak ada banding nya, tapi kadang penumpang nggak mau tahu. Nah sekarang gini, tahu kan pesawat yang sering delay, pasti tahu lah ya saya nggak akan sebut merk, dia sering bermasalah, sering delay dan sebagainya,

⁵⁵Wahyu Adi Setiawan, wawancara (Malang, 15 Mei 2019)

itu karena apa, karena faktor prodit di udara, pesawatnya memang jumlahnya paling banyak di Indonesia, rutenya paling banyak, jam nya paling banyak sehingga kena apa walaupun dengan berbagai komplektivitas masalah dia tetap bisa jalan, tetap bisa legal untuk flight di Indonesia, karena favorit, selain harganya murah, penerbangannya banyak, kemudian jam terbangnya banyak gitu lo ya, kalau misal orang sekarang dari Surabaya ke bali itu dengan naik pesawat itu dia bisa mendapatkan jadwal sekitar enam flight sedangkan kalau kita pakai maskapai nasional Cuma dua flight mungkin ya, nah kan kita harus cari yang ini kan mbak, nah kalau anda para konsumen orang bisnis atau orang penting yang dikejar kejar waktu ya cari flight yang harga nya ini, terus kemudian cari yang jamnya tidak terlalu mepet, anda kan harus antisipasi itu ”⁵⁶

Jadi banyak faktor umum yang menyebabkan keterlambatan penerbangan atau *delay* itu dapat terjadi seperti:

1. Meningkatnya lalu lintas udara
2. Masalah teknis
3. Cuaca buruk
4. Menunggu kedatangan kargo
5. Pemeriksaan mesin dan kabin
6. Menunggu kargo yang diturunkan
7. Mskapai/pergantian jadwal kru yang terlambat.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal di Indonesia, Pasal 5 Bab III, faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbangan meliputi:

1. Faktor manajemen airline;

Faktor manajemen airline adalah faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan, meliputi:

- a. Keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. Keterlambatan jasa boga (*catering*);
- c. Keterlambatan penanganan di darat;
- d. Menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
- e. Ketidaksiapan pesawat udara

2. Faktor teknis operasional;

Faktor teknis operasional adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan, meliputi:

- a. Bandar udara keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*depareture slot time*) di bandar udara; atau
- d. Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

3. Faktor cuaca;

Faktor cuaca disini meliputi:

- a. Hujan lebat;

- b. Banjir;
- c. Petir;
- d. Badai;
- e. Kabut;
- f. Asap;
- g. Jarak pandang di bawah standar maksimal; atau
- h. Kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Faktor lain-lain adalah yang disebabkan diluar faktor manajemen airlines, teknis operasional dan cuaca, antara lain yakni kerusuhan/demonstrasi di wilayah bandar udara.⁵⁷

Tetapi untuk di bandara abdulrachman saleh faktor yang masih sering terjadi selalu faktor teknis, seperti apa yang dikatakan oleh bapak akhriadi:⁵⁸

“kalau untuk faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan itu kan banyak, umum ya, seperti faktor cuaca, faktor teknis, atau semacamnya, terus kalo disini yang masih menjadi faktor utama yang sering itu memang selalu faktor teknis, kadang juga cuaca, tapi ya tetep masih faktor teknis, kembali lagi ya kalau pesawat kita mau beroperasi kan juga harus di cek dulu biar aman selama terbang, manalagi jam terbang kan gak cuma sedikit, setiap hari bisa berkali-kali terbang, belum lagi kalau masih transit dari pulau A ke pulau B kemudian masih di pulau kemudian ternyata disana juga delay, jadi ya memang perlu dicek terus demi kemanan dan kenyamanan penumpang juga kan nantinya....”

⁵⁷Pasal 5 Bab III Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

⁵⁸Akhriadi, Wawancara (Malang 10 Mei 2019)

LAPORAN BULANAN
KETERLAMBATAN DAN PEMBATALAN PENERBANGAN
BANDARA : ABDURACHMAN SALEH MALANG
BULAN : Mei 2019

BANDARA TUJUAN	OPERATOR	RENCANA	REALISASI	TERTIB WAKTU	TIBE POSIT	NO PERM	KATEGORI KETERLAMBATAN																		
							I						II												
							SEA	TEN	OPK	CLM	AP	LAM	SEA	TEN	OPK	CLM	AP	LAM							
CGK	Sriwijaya Air	31	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CGK	Sriwijaya Air	31	20	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CGK	Sriwijaya Air	31	20	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OPS	Wings Air	31	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CGK	Garuda	31	15	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CGK	Garuda	31	27	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HLP	Cahaya	31	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HLP	Cahaya	31	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HLP	Sriwijaya Air	31	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UPJ	Sriwijaya Air	31	17	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CGK	Cahaya	31	28	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BDJ	Wings Air	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CGK	Lion Air	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CGK	Lion Air	31	31	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Gambar 4.2. Laporan bulanan keterlambatan dan pembatalan penerbangan

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan bahwa laporan bulanan mengenai keterlambatan dan pembatalan penerbangan dengan faktor teknis yang masih menjadi penyebab utama keterlambatan penerbangan atau *delay* di Bandara Abdulrachman Saleh Malang sebanyak 10 kali.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menempatkan pemenuhan ketepatan jadwal penerbangan sebagai kewajiban pengangkut. Keterlambatan didefinisikan sebagai terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Secara lebih spesifik Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan⁵⁹(*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, menyatakan bahwa keterlambatan diperhitungkan pada saat pesawat meninggalkan tempat parkir pesawat atau pada saat pesawat parkir di apron bandara tujuan.

⁵⁹Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal Indonesia

Secara tegas, melalui Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan, dinyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang akibat keterlambatan jadwal penerbangan, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Lebih lanjut, dikategorikan sebagai faktor cuaca adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang dibawah standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.⁶⁰

Sedangkan keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam enam kategori keterlambatan, yakni kategori 1 keterlambatan 30 menit sampai dengan 60 menit, keterlambatan kategori 2, 61 menit sampai dengan 120 menit, keterlambatan kategori 3, 121 menit sampai dengan 180 menit, kategori 4, 181 menit sampai dengan 240 menit, kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit dan kategori 6, pembatalan penerbangan.⁶¹

Pengawasan terhadap *delay* atau keterlambatan penerbangan di Bandara Abdulrachman Saleh diselenggarakan oleh Otoritas Bandara Wilayah III yang berada di Juanda sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan yakni oleh kementerian perhubungan yang berwenang. Berkaitan dengan masalah *delay* atau keterlambatan otoritas bandara atau UPT sudah memaksimalkan dalam melaksanakan pengawasan atau monitoring namun sifatnya adalah pelaporan, lanjut Bapak Wahyu:

“jadi kalau untuk pengawasannya sendiri ya mereka tidak akan mendelay kan sesuatu kalau tidak ada problem, jadi kalau problem itu di anggap penting dari segi hukumnya, semisal demi

⁶⁰Pasal 146 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

⁶¹Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

keselamatan ya tidak papa delay itu terjadi toh demi keamanan. Memang delay itu sering banget terjadi, ya perlu diketahui bahwa komponen pesawat itu banyak sekali, jadi ya mau gak mau memang harus detail dalam memeriksa komponen tersebut sebelum memberangkatkan pesawatnya, ya secara tidak langsung mungkin ini yang menyebabkan delay itu sendiri terjadi, mau gimana lagi, ini bukan disengaja kan”

Mengkoordinasi kegiatan pemerintahan di Bandar udara, mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan penerbangan serta kelancaran penerbangan merupakan tanggung jawab otoritas bandar udara. Dalam Bab II Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia menyatakan bahwa *“kantor otoritas bandar udara melaporkan pelaksanaan pengendalian dan pengawasan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai hubungan fungsional paling lama 3 hari kerja setelah menemukan pelanggaran peraturan perundang-undangan atau minimal 1 kali dalam satu bulan untuk pengendalian dan pengawasan secara rutin”*. Adapun pengawasan yang telah dilakukan oleh otoritas bandar udara wilayah III kepada bandara abdulrachman saleh telah terlaksana dan berjalan sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang ada. Dengan melakukan pengawasan satu bulan sekali secara maksimal. Seperti apa yang dikatakan oleh bapak Akhriadi:⁶²

“sejauh ini otoritas bandara wilayah III dalam melakukan pengawasan di bandara abdulrachman saleh ya cukup maksimal lah, karena mereka melakukan pengawasan satu bulan sekali, jadi 90 persen sudah terlaksana dengan baik dan tuntas...”

Menurut Peraturan Daerah Provinsi No 10 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan Bandar Udara Abdulrachman Saleh Bab III Pasal 3 wewenang

⁶²Akhriadi, Wawancara (Malang 10 Mei 2019)

pemerintah daerah provinsi dalam pengelolaan bandar udara sebagaimana meliputi:

1. melakukan operasional terhadap Bandar Udara untuk penerbangan sipil;
2. mengawasi terjaminnya kelestarian lingkungan di Bandar Udara;
3. ikut menjamin keselamatan dan keamanan bandar udara;
4. menyediakan infrastruktur yang menghubungkan kawasan perdagangan, kawasan industry dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;
5. membina dan memfasilitasi masyarakat untuk dapat berperan serta secara positif guna terselenggaranya kegiatan kebandarudaraan;
6. melakukan kerjasama dalam pengelolaan bandar udara;
7. penyediaan jasa lainnya yang dapat menunjang pelayanan jasa kebandarudaraan; dan
8. melakukan pemungutan retribusi.⁶³

C. Upaya yang ditempuh oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh sebagai pencegahan terhadap keterlambatan penerbangan (delay)

Keterlambatan penerbangan atau *delay* adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.⁶⁴ Banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya keterlambatan penerbangan atau *delay* seperti meningkatnya lalu lintas udara, masalah teknis, cuaca buruk, menunggu

⁶³Pasal 3 Bab III Peraturan Daerah Provinsi Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengelolaan Bandar Udara

⁶⁴ Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal di Indonesia

kedatangan kargo, pemeriksaan mesin dan kabin, menunggu kargo yang diturunkan dan maskapai atau pergantian jadwal kru yang terlambat.

Dari banyak nya faktor tersebut hanya faktor teknis yang paling sering terjadi di Bandara Abdulrachman Saleh, dikarenakan jam operasi yang padat dan setiap pesawat berbeda-beda kapasitasnya, sehingga dibutuhkan waktu untuk memeriksa komponen-komponen pesawat sebelum terbang. Berikut tanggapan Bapak Wahyu:⁶⁵

“kalau untuk faktor penyebab delay itu mbak sering sekali faktor teknis, kalau cuaca tidak sering, karena kita pesawat itu udah di rancang secanggih mungkin, bisa terbang dalam kondisi badai, petir, tapi kalau memang otoritas bandara nya tidak mengijinkan terbang atau traffic controlnya tidak mengijinkan terbang, ya sudah stay aja di bandara gak papa delay aja dulu, tapi kalau sudah terlanjur di atas tiba-tiba turbulensi, iya kalau pesawat baru its oke, kalau pesawat yang sudah tua-tua kan ya bahaya juga, kenapa sih kok teknis? Ya gini mbak, komponen pesawat itu sendiri rumit nya minta ampun, dan yang kita angkut kan juga banyak penumpang, gak hanya satu penumpang saja, jadi ya mau gak mau demi keselamatan penumpang juga kita harus mengecek secara detail komponen-komponen apa yang harus dibetulkan supaya layak untuk terbang, jadi sifatnya tidak dapat diprediksi....”

Adapun ruang lingkup keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan niaga berjadwal terdiri dari keterlambatan penerbangan (*Flight Delayed*), tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passanger*) dan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*). Kemudian keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam 6 (enam) kategori yaitu:

1. Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;
2. Kategori 2, keterlambatan 61 menit s/d 120 menit;

⁶⁵Wahyu Adi Setiawan, wawancara (Malang, 15 Mei 2019)

3. Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit;
4. Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit;
5. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit; dan
6. Kategori 6, pembatalan penerbangan.⁶⁶

Ketika terjadi keterlambatan penerbangan Badan Usaha Angkutan Udara wajib menyampaikan informasi keterlambatan penerbangan melalui petugas yang berada di ruang tunggu bandar udara yang ditunjuk secara khusus untuk menjelaskan atau memberi keterangan pada penumpang.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia Bab IV Pasal 7, Informasi kepada penumpang meliputi:

1. Adanya informasi yang benar dan jelas mengenai alasan keterlambatan penerbangan dan kepastian keberangkatan yang disampaikan kepada penumpang secara langsung melalui telepon atau pesan layanan singkat, atau melalui media pengumuman, selambat-lambatnya 45 (empat puluh lima) menit sebelum jadwal keberangkatan atau sejak pertama kali diketahui adanya keterlambatan;
2. Adanya informasi yang benar dan jelas mengenai pembatalan penerbangan dan kepastian keberangkatan yang disampaikan kepada penumpang secara langsung melalui telepon atau pesan layanan singkat atau melalui

⁶⁶Pasal 2 Bab II Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

media pengumuman, paling lambat 7 (tujuh hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan;

3. Dalam hal keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor cuaca, informasi dapat disampaikan kepada penumpang sejak diketahui adanya gangguan cuaca; dan
4. Adanya informasi yang benar dan jelas mengenai perubahan jadwal penerbangan (*reschedule*) yang disampaikan kepada penumpang secara langsung melalui telepon, atau pesan layanan singkat, atau melalui media pengumuman, paling lambat 24 (dua puluh empat) jam sebelum pelaksanaan penerbangan.⁶⁷

Untuk itu jika terjadi keterlambatan penerbangan atau *delay* tentunya ada kompensasi yang diberikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara kepada penumpang atau konsumen sesuai dengan peraturan, seperti gambar dibawah ini

⁶⁷Pasal 7 Bab IV Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal di Indonesia



Gambar 4.3. Ketentuan Kompensasi Ganti Rugi Atas Keterlambatan Penerbangan

Sejauh ini upaya yang dilakukan oleh maskapai maupun otoritas bandara dalam pencegahan terhadap keterlambatan penerbangan atau *delay* sudah sesuai peraturan yang ada, seperti apa yang dikatakan oleh bapak Wahyu:

“kalau menurut undang-undang dari pemerintah kan kita atau maskapai nggak mungkin ya menelantarkan penumpang atau konsumennya ya itu yang pertama kan udah jelas ya, berarti maskapai harus tetep bertanggung jawab, saya kembalikan ke tadi ka nada beberapa point mbak, orang bisa refund itu tiket kembali, bisa reschedule dengan pesawat yang sama tapi jam yang berbeda, bisa re schedule dengan flight pesawat yang lain ya, atau tidak jadi berangkat, empat itu pilihannya, kalau gak jadi berangkat yasudah uang kembali, kalau misal reschedule pindah jadwal tapi dengan maskapai lain oke kompensasi ada tapi saya pakai pesawat lain, kalau saya tetap mau menunggu maskapai yang lain dapat kompensasi nggak? Tidak tapi anda dapat pengganti jadwal pesawat lain gitu yaaa.....”

Melainkan dengan Kantor Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh dalam menjalankan upaya pencegahan terhadap

keterlambatan penerbangan atau *delay* yakni dengan melakukan koordinasi, melakukan monitoring, dan membentuk komite. Ujar Bapak Akhriadi:⁶⁸

“kalau misal ya terjadi delay di sini, langkah utama tentunya memberikan informasi yang jelas, mengumumkan lewat media, selain itu upaya yang kita lakukan ya memonitoring dulu, terus koordinasi sama semua tim, kemudian membenntuk komite, setelah itu kita berdiskusi dan hasilnya kita laporkan ke otoritas bandara wilayah III yang berwenang atas hal itu, kemudian untuk penanganan langsung ya dari otoritas bandara wilayah III yang akan terjun dan menangani hal tersebut.....”



⁶⁸Akhriadi, Wawancara (Malang 10 Mei 2019)

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari pemaparan dalam skripsi pada bab-bab sebelumnya mengenai “Implementasi Pengawasan Otoritas Bandara Terhadap Keterlambatan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Kantor UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang)”, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam pengimplementasian peraturan perundang-undangan Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan terkait dengan pelaksanaan pengawasan otoritas di Bandara Abdulrachman Saleh Malang yang mana sesuai keberadaannya di Kabupaten Malang Provinsi Jawa Timur sehingga berada dibawah naungan otoritas bandar udara wilayah III yang membawahi Provinsi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Timur dan Kalimantan Selatan maka pengawasan terhadap keterlambatan penerbangan atau *delay* dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Otoritas Bandar Udara Wilayah III yang telah ditetapkan oleh peraturan daerah yang berlaku. Adapun dalam hal pengawasannya, dirjen perhubungan otoritas bandar udara wilayah III melakukan pengawasan dan menangani keterlambatan penerbangan atau *delay* yang masih sering terjadi karena faktor teknis yakni setiap satu bulan sekali, setelah ada nya laporan dari Dishub Bandara Abdulrachman Saleh Malang. Pengawasan menurut

hukum Islam dilakukan untuk meluruskan hal yang tidak lurus, mengoreksi yang salah, dan membenarkan yang hak. Teknik pengawasan dalam islam yang telah dikembangkan sejak zaman Khalifah Umar r.a terutama pengawasan terhadap organisasi yakni Inspeksi yang mana khalifah atau pemimpin mengambil kebijakan untuk melakukan pengawasan langsung atau turun langsung ke lokasi berbagai daerah guna mengecek bagaimana jalannya pemerintahan, dan untuk menangani secara langsung problem yang ada di lapangan. Begitu juga dalam kaidah fiqh التصرف لعل الرعية ممنوناً بالمصلحة yang artinya kebijakan pemimpin harus berdasarkan kemaslahatan rakyatnya.

2. Banyaknya faktor keterlambatan penerbangan atau *delay* secara umum yakni, faktor cuaca, faktor lalu lintas yang meningkat, faktor teknis dan lain-lain. Adapun faktor teknis seperti jam operasi yang padat yang masih sering terjadi di Bandara Abdulrachman Saleh, yang mana keterlambatan penerbangan atau *delay* terjadi di bulan mei 2019 sebanyak delapan kali, cancel atau tidak jadi diberangkatkan sebanyak sepuluh kali, dan yang termasuk faktor teknis operasional sebanyak Sembilan kali. Maka segala upaya yang dilakukan oleh maskapai adalah dengan memberikan tanggung jawab berupa *refund* atau tiket kembali, *reschedule* dengan pesawat yang lain dengan jam yang berbeda, *reschedule* dengan pesawat yang lain dan tidak jadi berangkat. Melainkan dengan upaya yang dilakukan oleh Dishub Unit Pelaksanaan Teknis Bandar Abdulrachman

Saleh yakni dengan melakukan koordinasi, melakukan monitoring dan membentuk komite.

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan di lapangan, maka saran-saran yang dapat diberikan oleh peneliti untuk mewujudkan pengawasan otoritas bandara mengenai *delay* angkutan udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Hukum Islam (Kantor Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang) sebagai berikut:

1. Saran ditujukan kepada Dishub Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang agar lebih sering lagi memonitoring di lapangan dan mengecek problem apa yang terjadi sehingga dapat melakukan laporan secara rutin kepada otoritas bandara agar pengawasan di bandara abdulrachman saleh terlaksanan secara rutin sehingga dapat meminimalisir terjadinya keterlambatan penerbangan atau *delay*.
2. Saran ditujukan kepada maskapai atau *airlines* untuk lebih sering meningkatkan upaya-upaya pencegahan terhadap keterlambatan penerbangan atau *delay angkutan* udara seperti memperhatikan jam operasi penerbangan, dan lain-lain.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Abdullah, Maruf. *Manajemen Berbasis Syariah*. Jogjakarta: Aswaja Pressindo, 2013.
- Amiruddin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006.
- Arfan, Abbas. *99 Kaidah FIQH Muamalah Kulliyah Tipologi dan Penerapannya dalam Ekonomi Islam dan Perbankan Syariah*. Malang: UIN Maliki Press, 2013.
- Arikunto, Suharismi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2006.
- Ashofa, Burhan. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2007.
- Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Salemba Humanika, 2010.
- Kristiyanti, Siwi, Tri, Celina. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Malang: Sinar Grafika, 2008.
- Miru, Ahmad dan Yudo. Sutarman. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004.
- Nasution, Johan, Bahder. *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. Jakarta: PT Grafindo, 2012.
- Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Grasindo, 2000.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Ilmu Hukum*. Jakarta: UI Press, 2010.
- Sudiro, Ahmad dan Martono. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: PT Raja Grafindo. 2010.
- Suggono, Bambang. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta, 2012.
- Sujamto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1983.
- Sukandarumidi dan Haryanto, *Dasar-dasar Penulisan Proposal Penelitian*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2008.

Suriatmadja, Totok, Tohir. *Maalah dan Aspek dalam Pengangkutan Nasional*. Bandung: Mandar Maju, 2006.

Trihadi. *Sedjarah Perkembangan Angkutan Udara*. Djakarta: Pusat Sejarah Abri, 1981.

Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum Dalam Praktik*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002.

Zainuddin, Ali. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2009.

B. Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Hukum Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan daerah Provinsi Jawa timur Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tentang Penyelenggara Angkutan Udara.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 69 Tahun 2011 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Keamanan Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2015 Tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian Dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandara.

C. Penelitian Skripsi

Hutasoit ulibasa, Ruth Kathreine. *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Udara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kehilangan Barang (Studi Pada PT Sriwijaya Airlines)*. Skripsi, Universitas Lampung, 2016.

Ilyah, Fahimul. *Perlindungan Konsumen Bagi Pengguna Jasa Angkutan Jalan Raya (Studi Kasus Bus Transjogja Yogyakarta)*. Skripsi, Universitas Islam Sunan Kalijaga, 2014.

Kristyo, Condro, Rabin. *Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Yang Mengalami Keterlambatan Atau Delayed Di Bandara Adi Sujipto Yogyakarta*. Skripsi, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, 2012.

D. Penelitian Jurnal

Damayanti Ika, Melda Ni Wayan. *Pelaksanaan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan*. Jurnal, Universitas Undayana, 2016.

Pratama, Yudha, William. *Tanggung Jawab Hukum Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan Pesawat*. Jurnal, Universitas Negeri Jember, 2015.

E. Website

Kamus Versi Online, *KBBI*, <http://kbbi.web.id>
www.abdulrachmansaleh.com
hubud@dephub.go.id
www.skyscanner.co.id
<https://m.hukumonline.com>
www.aveesienadinar.blogspot.com

LAMPIRAN-LAMPIRAN



Wawancara dengan Bapak Akhriadi selaku Kepala Dishub LLAJ UPT Bandara
Abdulrachman Saleh Malang



Wawancara dengan Bapak Wahyu selaku perwakilan maskapai

LAPORAN BULANAN
KETERLAMBATAN DAN PENATALAN PENERBANGAN
 BANDARA : ABDURACHMAN SALEH PALANG
 BULAN : FEB 2019

BANDARA TUGAS	OPERATOR	RINCIAN	REVISI	TENTU	TANGGAL	NO. PUNJIR	KATEGORI KETERLAMBATAN											
							I (0-30 MENIT)						II (30-60 MENIT)					
MEA	TEK	OPK	CLM	AP	LAIN	MEA	TEK	OPK	CLM	AP	LAIN	MEA	TEK					
CGK	Sriwijaya Air	SI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Sriwijaya Air	SI	20	20	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Sriwijaya Air	SI	30	30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
UPS	Wings Air	WI	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Garuda	GA	20	20	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Garuda	GA	27	27	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
HLP	Calixta	CA	20	20	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
HLP	Calixta	CA	20	20	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
HLP	Calixta	CA	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
UPS	Batik Air	BI	17	17	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Calixta	CA	20	20	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
BOO	Wings Air	WI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Lion Air	LI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
CGK	Lion Air	LI	20	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

Laporan faktor-faktor keterlambatan penerbangan atau *delay* oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang

TANGGAL	OPERATOR	NO. FLIGHT (A)	NO. FLIGHT (D)	ROUTE	STA	STD	ATA	ATD	SELISIH ATA	SELISIH ATD	Time	KET DELAY (A)	KET DELAY (D)	KETERANGAN
01/05/2019	WINGS AIR	WI-1855	WI-1855	MLG-BOO	---	07:25	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	LIION AIR	JT-812	JT-813	CGK-MLG-CGK	07:45	08:25	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-250	SI-251	CGK-MLG-CGK	08:40	09:20	08:30	09:28	0:00:00	0:00:00	31:00	---	---	---
01/05/2019	CITILINK	QG-160	QG-161	HLP-MLG-HLP	08:50	09:35	08:40	09:30	0:00:00	0:00:00	31:00	---	---	---
01/05/2019	BATIK AIR	BI-7981	BI-7980	HLP-MLG-HLP	08:30	10:40	10:23	11:14	1:57:00	0:34:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-290	GA-291	CGK-MLG-CGK	10:10	10:55	10:32	11:36	0:22:00	0:41:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	CITILINK	QG-750	QG-751	CGK-MLG-CGK	10:45	11:15	11:35	12:19	0:50:00	1:04:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	LIION AIR	JT-814	JT-815	CGK-MLG-CGK	12:05	12:45	12:22	13:28	0:17:00	0:43:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-248	SI-247	CGK-MLG-CGK	13:10	13:50	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-292	GA-293	CGK-MLG-CGK	12:25	13:10	12:26	13:37	0:11:00	0:27:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	WINGS AIR	WI-1840	WI-1841	DPS-MLG-DPS	13:50	15:25	14:48	15:17	0:58:00	0:00:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	CITILINK	QG-164	QG-165	HLP-MLG-HLP	14:00	14:30	13:47	14:28	0:00:00	0:00:00	31:00	---	---	---
01/05/2019	BATIK AIR	BI-7983	BI-7982	HLP-MLG-HLP	14:05	14:40	14:00	14:57	0:00:00	0:17:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-249	SI-248	CGK-MLG-CGK	14:30	15:10	14:50	15:45	2:30:00	2:55:00	31:00	Delay	Delay	Delay
01/05/2019	WINGS AIR	WI-1854	---	BOO-MLG	16:00	---	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
01/05/2019	WINGS AIR	WI-1855	WI-1855	MLG-BOO	---	07:25	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	LIION AIR	JT-812	JT-813	CGK-MLG-CGK	07:45	08:25	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-250	SI-251	CGK-MLG-CGK	08:40	09:20	08:05	09:47	0:25:00	0:27:00	31:00	---	---	---
02/05/2019	CITILINK	QG-160	QG-161	HLP-MLG-HLP	08:50	09:35	08:09	09:55	0:14:00	0:20:00	31:00	---	---	---
02/05/2019	BATIK AIR	BI-7981	BI-7980	HLP-MLG-HLP	08:30	10:40	09:43	10:37	1:13:00	0:00:00	31:00	Delay	Delay	Delay
02/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-290	GA-291	CGK-MLG-CGK	10:10	10:55	09:52	10:08	0:00:00	0:00:00	31:00	---	---	---
02/05/2019	CITILINK	QG-750	QG-751	CGK-MLG-CGK	10:45	11:15	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	LIION AIR	JT-814	JT-815	CGK-MLG-CGK	12:05	12:45	12:13	13:07	0:08:00	0:22:00	31:00	Delay	Delay	Delay
02/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-248	SI-247	CGK-MLG-CGK	13:10	13:50	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	GARUDA INDONESIA	GA-292	GA-293	CGK-MLG-CGK	12:25	13:10	12:20	13:22	0:04:00	0:12:00	31:00	---	---	---
02/05/2019	WINGS AIR	WI-1840	WI-1841	DPS-MLG-DPS	13:50	15:25	14:31	14:59	0:41:00	0:00:00	31:00	Delay	Delay	Delay
02/05/2019	CITILINK	QG-164	QG-165	HLP-MLG-HLP	14:00	14:30	14:04	14:49	0:04:00	1:19:00	31:00	Delay	Delay	Delay
02/05/2019	BATIK AIR	BI-7983	BI-7982	HLP-MLG-HLP	14:05	14:40	14:54	15:31	0:49:00	0:51:00	31:00	Delay	Delay	Delay
02/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-248	SI-249	CGK-MLG-CGK	14:30	15:10	15:03	16:36	1:23:00	1:26:00	31:00	Delay	Delay	Delay
02/05/2019	WINGS AIR	WI-1854	---	BOO-MLG	16:00	---	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
02/05/2019	WINGS AIR	WI-1855	WI-1855	MLG-BOO	---	07:25	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
03/05/2019	LIION AIR	JT-812	JT-813	CGK-MLG-CGK	07:45	08:25	---	---	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel	Cancel
03/05/2019	SRIWIJAYA AIR	SI-250	SI-251	CGK-MLG-CGK	08:40	09:20	08:25	09:23	0:00:00	0:03:00	31:00	---	---	---
03/05/2019	CITILINK	QG-160	QG-161	HLP-MLG-HLP	08:50	09:35	08:43	09:41	0:00:00	0:06:00	31:00	---	---	---

Laporan bulanan maskapai-maskapai keterlambatan penerbangan atau *delay* oleh UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang



PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR
DINAS PERHUBUNGAN
UNIT PELAKSANA TEKNIS BANDAR UDARA ABDULRACHMAN SALEH
Jln. Lettu Udara Soewoto Kecamatan Pakis
Telp. (0341) 793888, Fax. (0341) 793900
MALANG

Nomor : 070/962/113.17/2018
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : 1 (Satu) Lembar
Perihal : Pemberian Izin Penelitian.

Malang,
Kepada
Yth. **Wakil Dekan Bidang
Akademik Universitas
Islam Negeri Maulana
Malik Ibrahim (UIN)**

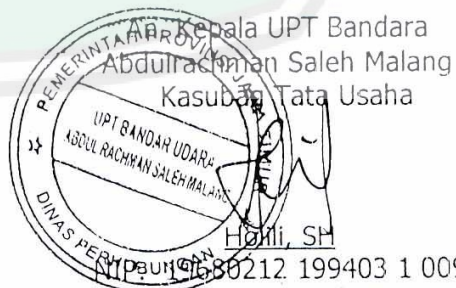
Di -
MALANG

Menunjuk surat Wakil Dekan Bidang Akademik Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang Nomor : B-3164/F.Sy.1/TL.01/10/2018 tanggal 01 Oktober 2018 tentang Pra-Penelitian di UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang.

Sehubungan dengan hal tersebut pada prinsipnya UPT Bandara Abdulrachman Saleh Malang memberikan izin Penelitian selama 1 (satu) bulan terhitung mulai tanggal 3 Desember 2018 s/d 31 Desember 2018 bagi mahasiswa/i Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang atas nama :

Nama : Anis Husnun Nida'
NIM : 15220014
Program Studi : S-1 Hukum Bisnis Syariah

Demikian disampaikan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.



Tembusan Yth :
Bpk. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur di Surabaya (sebagai laporan).



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "A" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 157/BAN-PT/AK-XVI/S/III/2013 (Al Ahwal Al Syakhshiyah)
Terakreditasi "B" SK BAN-PT Nomor : 021/BAN-PT/AK-XIV/S/1/III/2011 (Hukum Bisnis Syariah)
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

BUKTI KONSULTASI

Nama Mahasiswa : Anis Husnun Nida'
NIM : 15220014
Fakultas/ Jurusan : Syariah/ Hukum Bisnis Syariah
Dosen Pembimbing : Iffaty Nasyi'ah, M.H
Judul Skripsi : Pengawasan Otoritas Bandara Mengenai Delay Angkutan Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Dan Hukum Islam (Unit Pelaksanaan Teknis Bandara Abdulrachman Saleh Malang)

No	Hari dan Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Rabu, 3 April 2019	Bimbingan Proposal	
2	Selasa, 16 April 2019	Revisi Proposal	
3	Jum'at, 26 April 2019	ACC Seminar Proposal	
4	Senin, 6 Mei 2019	Konsultasi BAB I dan II	
5	Kamis, 23 Mei 2019	Revisi BAB I dan III	
6	Kamis, 27 Juni 2019	Konsultasi BAB I Sampai IV	
7	Selasa, 2 Juli 2019	Revisi BAB IV dan V	
8	Kamis, 18 Juli 2019	Revisi BAB I Sampai V	
9	Senin, 29 Juli 2019	Revisi Keseluruhan Skripsi	
10	Senin, 12 Agustus 2019	ACC BAB I, II, III, dan IV	

Malang, 09 Agustus 2019

Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Anis Husnun Nida'
NIM : 15220014
Jenis Kelamin : Perempuan
Tempat Tanggal Lahir : Malang, 28 November 1995
Jurusan : Hukum Bisnis Syari'ah
Fakultas : Syari'ah
Alamat : Perumahan Bumi Asri Sengkaling C-16
Mulyoagung Dau Malang
Telepon : 082234933757
Email : anishusunida@gmail.com



Riwayat Pendidikan Formal

Tingkat Pendidikan	Sekolah/Universitas
TK	TK Baitul Makmur Sengkaling Malang
SD	Madrasah Ibtidaiyah Jendral Sudirman Sukarno Hatta Malang
MTS	TMI AL-AMIEN Prenduan, Sumenep-Madura
MA	Madrasah Aliyah Negeri Kota Batu
S1	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang