

**PENERAPAN PERATURAN DAERAH KOTA TANGERANG NOMOR 7  
TAHUN 2004 TENTANG LARANGAN KEGIATAN PERMAINAN LAYANG-  
LAYANG BAGI KESELAMATAN PENERBANGAN****Rifqy Praherso**(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)  
(E-mail: rifqyprhrs@gmail.com)**Prof. Dr. H.K. Martono, S.H., LL.M.**

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Magister Hukum pada Fakultas Hukum *McGill University*, Doktor (Dr.) pada Fakultas Hukum Universitas Diponegoro)  
(E-mail: martono@fh.untar.ac.id)**Abstract**

*The kite game is a game that is prohibited around the Soekarno-Hatta Airport area as regulated in the Tangerang City Regional Regulation Number 7 of 2004 because it can threaten aviation safety. However, the current socialization and sanctions given by local authorities to the community are still far from expectations and have not been able to optimally have a positive impact on society. The author raises this thesis, with the aim of knowing the extent to which the effectiveness of law enforcement of the Tangerang City Regional Regulation Number 7 of 2004 concerning the Prohibition of Flying or Raising Kites and / or Similar Games and Other Activities that Disrupt Aviation Safety at Soekarno-Hatta Airport and its surroundings. also know the obstacles and efforts of the Tangerang City Government and related stakeholders in enforcing this Regional Regulation. To discuss the above problems, in this study the author uses the Normative research method. Based on data through interviews, it is known that there are still people who commit violations. The faculties that become obstacles for stakeholders are related to the enforcement of the Regional Regulation, namely, legal factors, law enforcement factors, facilities or facilities factors and community factors that are obstacles to overcoming kite games in Neglasari, Benda, Batuceper, and Sepatan Districts. These factors influence the implementation of the Tangerang City Regional Regulation Number 7 of 2004 concerning the Prohibition of Flying or Raising Kites and / or Similar Games and Other Activities that Disrupt Aviation Safety.*

**Keywords:** *Kites, Aviation Safety, and Law Enforcement.*

**I. PENDAHULUAN****A. Latar Belakang**

Indonesia adalah negara yang salah satunya mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan, itu menjadi hal yang harus diperhatikan oleh maskapai penerbangan yang ada di Indonesia. Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sudah mengatur setiap maskapai penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkala

terkait sistem manajemen keselamatan dengan pedomannya yakni program keselamatan penerbangan nasional. Sistem ini setidaknya harus berisikan sasaran dan kebijakan keselamatan, manajemen resiko keselamatan, promosi keselamatan dan jaminan keselamatan.<sup>1</sup>

Masyarakat saat ini telah banyak menggunakan moda transportasi penerbangan. Hal tersebut dikarenakan tingginya kebutuhan jarak jauh yang cukup tinggi dan ini dapat dilihat dari banyaknya jumlah penumpang penerbangan *domestic* dan *international*. Perkembangan teknologi di bidang transportasi membawa dampak sendiri bagi global, termasuk Indonesia. Transportasi udara dipilih sebagai pilihan utama yakni karena mudahnya akses, efisiensi waktu, dan fasilitas yang diberikan terbilang baik. Tetapi, bukan berarti tanpa resiko, transportasi udara terbilang cukup sering mengalami insiden kecelakaan. Bahkan jika dibandingkan dengan moda transportasi darat ataupun laut.<sup>2</sup>

Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, keamanan dan keselamatan penerbangan berperan di operasi penerbangan, maka dari itu penyelenggaraan dan pembinaannya dikuasai negara dan pemerintah mengatur pelaksanaannya di dalam kesatuan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.<sup>3</sup>

Selain kondisi pesawat, faktor lain keselamatan penerbangan ialah kondisi awak pesawat, faktor alam, maupun infrastruktur. Hal-hal tersebut dianggap sebagai gabungan dari berbagai aspek seperti kestabilan, kehandalan, kualitas, keamanan dan ketersediaan. dikarenakan keselamatan penerbangan berhubungan erat dengan keamanan dan keselamatan penerbangan, investigasi, dan pencegahan terjadi kecelakaan penerbangan dengan pembuatan peraturan

---

<sup>1</sup> Pasal 1 angka 48 Undang-undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>2</sup> Novia Kencana. *Fenomena Globalisasi Dunia Penerbangan Di Indonesia Bercermin Pada Insiden Air Asia QZ 8501*. Vol. 2 No. 3 (Edisi Maret 2014): 1, diakses pada tanggal 30 July 2020, doi:academia.edu/11539850

<sup>3</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

perundangan, Pendidikan dan pelatihan, dan dalam konteks kampanye untuk menginformasikan pada khalayak ramai hal-hal keselamatan perjalanan udara.

Upaya yang dilakukan Pemerintah RI merujuk keselamatan penerbangan ialah mengesahkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, berdasarkan Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 210 orang di larang ada di titik tertentu di bandar udara, melakukan halangan (*obstacle*), dan/atau melancarkan kegiatan lain di Kawasan keselamatan Operasi Penerbangan yang berpeluang membahayakan atau mencelakakan keselamatan dan keamanan penerbangan, terkecuali mendapat izin dari pihak otoritas bandara.<sup>4</sup>

Beberapa dari pemerintah daerah juga mengeluarkan peraturan merujuk keselamatan penerbangan, salah satunya Pemerintah Kota Tangerang yang menetapkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Larangan Menerbangkan atau Menaikkan Layang-layang dan/atau Permainan Sejenisnya Serta Kegiatan Lain yang Mengganggu Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Soekarno-Hatta dan sekitarnya. Peraturan ini sangat jelas bahwa setiap orang tidak diperbolehkan untuk menerbangkan layang-layang di sekitar wilayah bandara karena mengganggu dan membahayakan penerbangan pesawat.<sup>5</sup>

Layang-layang ialah salah satu permainan klasik atau kuno yang bermula dari Negara China. Layang-layang sempat digunakan untuk alat bantu riset cuaca yang telah diketahui sejak abad ke-18. Contoh yang sangat populer adalah sewaktu Benjamin Franklin memakai layang-layang yang terpasang dengan kunci untuk menunjukkan jika petir mengalirkan muatan listrik. Oleh itu layang-layang mulai terkenal dan digemari di penjuru negara.<sup>6</sup> Di Indonesia,

---

<sup>4</sup> Undang-undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 210.

<sup>5</sup> Peraturan Daerah Tangerang Nomor 7 Tahun 2004

<sup>6</sup> Selvi Purwanti, "Layang-layang, Permainan Tradisional Favorit Semua Kalangan" <https://merahputih.com/post/read/layang-layang-permainan-tradisional-favorit-semua-kalangan> diakses pada tanggal 31 July 2020.

seperti kita ketahui sudah banyak sekali acara atau perlombaan besar layang-layang. Khususnya di Tangerang, banyak dari kalangan anak hingga orang tua yang memainkan layang-layang, sebab adalah suatu hiburan bagi para pecinta layang-layang.

Merujuk larangan layang-layang di wilayah sekitar bandara merujuk Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 Pasal 2 ayat (1), (2) dan (3), ini peraturan jelas jikalau khalayak dilarang bermain layang-layang atau kegiatan sejenisnya di sekitar wilayah bandara Soekarno-Hatta Tangerang. Karena bandara Kawasan area umum khusus yang harus dikontrol aman dan kenyamanannya. Dengan begitu, jikalau hal ini tidak diperhatikan maka dapat menimbulkan dampak bahaya bagi kegiatan penerbangn di wilayah bandara Soekarno-Hatta.

Ada 4 Kecamatan di Kota Tangerang dilarang tingkat tinggi untuk memainkan layang-layang yakni Neglasari, Benda, Batu Ceper dan Sepatan. Pemerintah Kota Tangerang melarang karena 4 wilayah ini adalah jalur lintas yang pesawat biasa lewati pergi dan datang ke bandara Soekarno-Hatta. Kehadiran layang-layang dianggap mengancam dan dikhawatirkan bisa berimbaskan kecelakaan pesawat. Bagi pemerintah kota setempat, banyak sudah laporan masuk dari kalangan bandara mengenai penerbangan layang-layang. Khususnya, keluhan dari pilot karena penglihatan yang terhalang.<sup>7</sup>

Masalah layang-layang sempat menjadi masalah di Bandara Soekarno-Hatta. dikarenakan tak terhitung warga yang bermain-main layang-layang di sekitar bandara dan mengganggu sekali kegiatan penerbangan, akibatnya

---

<sup>7</sup>Made Irfan, “Empat Kecamatan Dekat Bandara Dilarang Terbangkan Layang-layang”, <https://www.satelitnews.id/16963/tiga-kecamatan-dekat-bandara-dilarang-terbangkan-layang-layang/> diakses pada tanggal 31 July 2020.

landasan pacu utara bandara di alihkan ke landasan pacu selatan bandara untuk menjauhi dan mengurangi resiko kecelakaan dari dampak layang-layang.<sup>8</sup>

Sebagai dari contoh kasus kedua yang akibat terjadi layang-layang terjadi di area Bandara Soekarno-Hatta Tangerang pada tanggal 28 Juli 2020. Benang dan layang-layang terlilit dan terhambat pada mesin pesawat salah satu pihak penerbangan di bandara. Hal tersebut terjadi ketika pesawat hendak ingin melakukan pendaratan. Hal ini dapat terjadi dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat akan bahaya yang diakibatkan dari layang-layang dan belum juga ada ketegasan dari pihak berwajib untuk membenahi orang yang bermain layang-layang.<sup>9</sup>

Contoh lainnya dari kasus yang diakibatkan layang-layang baru saja terjadi pada tanggal 23 Oktober 2020. Sebuah layang-layang diadukan tersangkut di bagian pesawat Citilink nomor penerbangan QZ1107 jenis ATR72-600 *track* penerbangan dari Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta, menuju Bandara Adisutjipto, Yogyakarta. Dan alangkah beruntungnya, korban jiwa tidak ditemukan dari kejadian ini dan pendaratan pesawat mulus.<sup>10</sup>

Merujuk pada Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004, bagi masyarakat yang melanggar dapat diancam pidana paling lama 3 bulan atau sebanyak-banyaknya denda lima juta rupiah. Tetapi, pada hakikatnya usaha pemerintah dalam menghilangkan kegiatan permainan layang-layang belum maksimal. Pemerintah kota Tangerang hanya melakukan penindakkan dan razia bagi masyarakat yang bermain layang-layang di sekitar bandara. Hal tersebut

---

<sup>8</sup>Reporter Metropolitan, “Landasan Pacu Bandara Dipindah”  
<https://koran.tempo.co/read/metropolitan/81470/landas-pacu-bandara-dipindah?> Diakses pada tanggal 31 Juli 2020.

<sup>9</sup>Kabar Banten, “Bahaya, Layangan Tersangkut Mesin Pesawat Saat Landinf di Bandara Soetta”  
<https://kabarbanten.pikiran-rakyat.com/tangerang/pr-59651354/bahaya-layangan-tersangkut-mesin-pesawat-saat-landing-di-bandara-soetta> diakses pada tanggal 30 July 2020.

<sup>10</sup>Jauh Hari, “Ngeri! Ada Layang-layang Nyangkut di Ban Pesawat Saat Akan Mendarat”,  
<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5226842/ngeri-ada-layang-layang-nyangkut-di-ban-pesawat-saat-akan-mendarat> diakses pada tanggal 24 Oktober 2020.

kemungkinan yang membuat masyarakat tidak jera dan terus bermain layang-layang di sekitar bandara dan mengancam keselamatan penerbangan pesawat.<sup>11</sup>

Di kasus ini, pengawasan serta penegakan hukum yang dilakukan Pemerintah Kota Tangerang dirasa perlu diperbaiki karena pengawasan dan penegakkan hukum yang dilakukan Pemerintah Kota Tangerang menurut Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 dirasa mengendur. Maka, penulis ingin menggali informasi mengenai pengawasan dalam implementasi atau pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Larangan Menerbangkan atau Menaikkan Layang-layang dan/atau Permainan Sejenisnya Serta Kegiatan Lain yang Mengganggu Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Soekarno-Hatta dan sekitarnya. Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih dalam dengan judul **Penerapan Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 Tentang Larangan Kegiatan Permainan Layang-layang Bagi Keselamatan Penerbangan.**

## **B. Perumusan Masalah**

Merujuk latar belakang yang telah diceritakan penulis, maka permasalahan yang hendak diteliti lebih lanjut adalah **Bagaimana penegakan hukum Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 di Kecamatan Neglasari, Benda, Batu Ceper dan Sepatan?**

## **C. Metode Penelitian**

Metode penelitian hukum diartikan sebagai proses dalam menemukan aturan hukum, prinsip dan fondasi hukum, ataupun ajaran hukum untuk menjawabkan isu hukum yang hendak dihadapi.

### **1. Jenis Penelitian**

---

<sup>11</sup>Kabar Banten, “Bahaya, Layangan Tersangkut Mesin Pesawat Saat Landif di Bandara Soetta” <https://kabarbanten.pikiran-rakyat.com/tangerang/pr-59651354/bahaya-layangan-tersangkut-mesin-pesawat-saat-landing-di-bandara-soetta> diakses pada tanggal 30 July 2020.

Pada riset ini, penulis menerapkan jenis penelitian normatif. Permasalahan yang ada di teliti berdasarkan kondisi nyata peraturan perundang-undangan, peraturan daerah, dan literatur lainnya yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang diteliti.

## 2. Pendekatan penelitian

Peneliti menggunakan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).<sup>12</sup>

## 3. Sifat Penelitian

Penelitian sifat dalam penelitian ini yakni preskriptif. Dasarnya, ilmu hukum bukanlah bagian ilmu deskriptif, tetapi ilmu yang bersifat preskriptif<sup>13</sup>. Peneliti hendak melakukan penelitian tentang apa yang semestinya dan merupakan rekomendasi.

## 4. Sumber Bahan Hukum

### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer di penelitian ini berisi atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Larangan Menerbangkan / Menaikan Layang-layang dan/atau Permainan Sejenisnya Serta Kegiatan Lain yang Mengganggu Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Soekarno-Hatta dan sekitarnya.

### b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan-bahan hukum yang dari publikasi mengenai hukum yang bukan dokumen resmi. Publikasinya meliputi buku-buku, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal tentang hukum. Bahan hukum sekunder yang dipakai dalam penelitian ini yakni literatur-literatur

---

<sup>12</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi. Cetakan ke-12.* (Jakarta: Kencana, 2015), hal. 226.

<sup>13</sup> *Ibid*, hal. 226

dalam kepustakaan hukum yang berkesinambungan terhadap judul yang diambil oleh penulis.<sup>14</sup>

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan tersier meliputi Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dan wawancara tanya jawab dengan narasumber.<sup>15</sup>

5. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

- a. *Library Research* (Studi Kapustakaan) teknik dokumentasi yaitu pengumpulan telaah arsip atau studi.kepustakaan.
- b. Wawancara atau *interview* tanya jawab adalah teknik pengumpulan data dengan teknik percakapan tanya jawab dengan tujuan memperoleh informasinya dari hasilnya wawancara.

## II. PEMBAHASAN

### A. Teori Efektivitas Hukum.

Efektif diartikan dalam bahasa latin yaitu *efficer* yang artinya menimbulkan, atau memetik hasil. Sedangkan Kamus Besar Bahasa Indonesia mengartikan efektivitas menjadi hasil akibat, kondisi berhasil atau sesuatu yang bisa melahirkan atau mengakibatkan<sup>16</sup>. Maka itu efektivitas hukum bisa diartikan bagaikan keberhasilangunaan hukum, atau arti lainnya itu keberhasilan pelaksanaan hukumnya.

Derajat efektivitas sebagai pengertian dari Soerjono Soekanto ialah sebagai sesuatu hukum ditentukan oleh tingkat kepatuhan warga masyarakatnya berkenaan hukum, tertera juga para penegak hukumnya. Kemudian menurutnya jika tingkat kepatuhan hukum yang tinggi ialah suatu indikasi berfungsinya sistem hukum. Dan berfungsi hukum yakni suatu isyarat bahwa hukum tertera telah mencapainya tujuan hukum yakni berusaha

---

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, “*Penelitian Hukum*”. (Jakarta: Kencana, 2005), hal. 181

<sup>15</sup> *Ibid.*, hal 94

<sup>16</sup> W.J.S.Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1975), 16.

mempertahankan serta juga melindungi masyarakat ramai dalam pergaulan atau pertalian hidup<sup>17</sup>.

Soerjono Soekanto menyebutkan faktor-faktor yang mendasari penegakkan suatu hukum yaitu<sup>18</sup>:

- a. Faktor Hukum Sendiri
- b. Faktor Penegak Hukum
- c. Faktor Sarana dan Fasilitas
- d. Faktor Masyarakat
- e. Faktor Kebudayaan

Kelima faktor ini saling berhubungan eratnya, karena menjadi hal utama dalam penegakkan hukum, juga sebagai standar efektivitas penegakkan hukum. Kelima faktor yang telah dijabarkan Soerjono Soekanto tersebut, tidak ada faktor yang menonjol ataupun berpengaruh, kelimanya harus saling berkontribusi dalam membentuknya efektivitas hukum.

Ketika hendak mengetahui kapan waktu suatu peraturan atau Undang-Undang dirasa belum efektif yakni sebagai berikut:<sup>19</sup>

- a. Jika sebagian atau setengah besar warga masyarakatnya tidak mematuhi;
- b. Jika banyak dari warga masyarakatnya hanya taat yang bersifat *compliance atau identification*. Dengan kata lainnya, kendati demikian sebagian besar warga masyarakatnya nampak menaati aturan hukum atau perundang-undangan, tetapi kualitas atau ukuran efektivitas aturan atau perundang-undangan itu masih dapat diragukan.

---

<sup>17</sup> Soerjono Soekanto, *Sosiologi; Suatu Pengantar*, (Bandung: Rajawali Press, 1996), 62.

<sup>18</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), 8.

<sup>19</sup> Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan (Judicial prudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2009), 349.

## **B. Teori Tanggung Jawab Hukum**

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan tanggung jawab sebagai kewajiban memikul segala sesuatunya kalau terjadi sesuatu bisa dituntut, disalahkan, dan diperkara. Dalam kamus hukumnya, tanggung jawab sebagai kewajiban seorang untuk melaksanakan apa yang telah diharuskan.<sup>20</sup>

Pertanggungjawaban bersumber dari kata tanggung jawab, yang diartikan keadaan di mana wajib menanggung segala hal sesuatunya (seandainya ada suatu hal, boleh dituntut, disalahkan, diperkar dan sebagainya)<sup>21</sup>.

Situasi di mana ketika seseorang bertanggung jawab di mata hukum atas perlakuan tertentu atau seseorang bertanggung jawab terhadap suatu sanksi seandainya perbuatan itu bertentangan. Biasanya, yakni yang jikalau sanksi diperuntukan kepada pelakunya langsung, seseorang itu bertanggung jawab langsung atas tindakannya sendiri.

Hans Kelsen berteori jika tanggung jawab hukum diartikan menjadi: “seseorang bertanggung jawab di mata hukum terhadap suatu tindakannya atau orang tersebut memikul beban tanggung jawab hukum, maka dari itu subjek bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang dilakukannya bertentangan<sup>22</sup> Hans Kelsen memecah jawab terdiri dari:

1. Pertanggungjawaban personal atau individu yakni individu tersebut bertanggung jawab atas pelanggaran tindakan yang telah dilakukan sendiri;

---

<sup>20</sup> Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, (Ghalia Indonesia. 2005).

<sup>21</sup> Vivin Ryuk, “Inspirasi Hukum”

[http://inspirasi.hukum.blogspot.com/2011/04/pertanggung-jawabanadministrasi-negara\\_23.html](http://inspirasi.hukum.blogspot.com/2011/04/pertanggung-jawabanadministrasi-negara_23.html)

(diakses pada 14 oktober tanggal 2020).

<sup>22</sup> Hans Kelsen diterjemahkan oleh Soemardi, *General Theory Of law and State. Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*. (Jakarta: BEE Media Indonesia, 2007), 81.

2. Pertanggungjawaban kolektif diartikan sebagaimana seorang personal atau individu bertanggung jawab atas tindakan suatu pelanggarannya yang dilakukan oleh orang lain;
3. Pertanggungjawaban menurut kesalahan yang di mana berarti kalau seorang individu bertanggung jawab atas pelanggarannya yang telah dilakukannya dengan niat sengaja dan menduga dengan tujuannya dapat menimbulkan suatu kerugian;
4. Pertanggungjawaban pasti atau mutlak diartikan jikalau seorang individu atau personal bertanggung jawab atas tindakan pelanggaran yang telah dilakukannya karena tidak sengaja atau dengan niat dan tidak diperkirakan.

Tanggung jawab di kamus hukum ditafsirkan sebagai *liability* dan *responsibility*, istilah *liability* merujuk ke pertanggungjawaban hukum ialah tanggung gugatan sebab kesalahan yang telah dilakukan oleh subjek hukum itu, sementara istilah *responsibility* lebih mengarah ke pertanggungjawabannya politik.<sup>23</sup> Teori tanggung jawab lebih menekankan pada artian tanggung jawab yang timbul dari ketentuan atau peraturan perundang-undangan dengan demikian teori tanggung jawab dimaknai atau diartikan dalam arti *liability*<sup>24</sup>, sebagai sebuah konsep yang berkaitan dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab di mata hukum atas perbuatan atau tindakan tertentu jika dia bisa dikenai suatu sanksi atas kasus tindakan perbuatannya yang bertentangan dengan secara hukum.

### C. Teori Kesadaran Hukum

Kesadaran hukum ditafsirkan sebagai kesadaran diri sendiri tanpa represi atau tekanan, desakan atau paksaan, atau instruksi dari luar untuk bertekuk lutut pada hukum yang sedang berlangsung atau berlaku. Dengan sesuai berjalan

---

<sup>23</sup> HR. Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), 337.

<sup>24</sup> Busyra Azheri. *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandatory*. (Jakarta: Raja Grafindo Press, 2011), 54.

kesadaran hukum di masyarakat, dengan itu hukum tidak diperlukan menjatuhkan sanksi. Sanksi tersebut hanya bisa dijatuhkan kepada warga yang telah benar terbukti melanggar secara hukum. Hukum bersubstansi larangan dan perintah. Hukum menginformasikan kita yang mana tindakan bertentangan dengan hukum yang bila dilakukan akan mendapat ancaman berbentuk sanksi hukum.

Krabbe menafsirkan jika kesadaran hukum berarti kesadaran atau nilai-nilai yang mengalir di dalam diri manusia, berkenaan hukum yang telah ada atau berkenaan hukum yang diharapkan ada di masa mendatang.<sup>25</sup>

Kesadaran hukum, ketaatan atau kepatuhan hukum dan efektivitas hukum ialah 3 unsur yang saling berkorelasi. Kesadaran hukum dan ketaatan atau kepatuhan hukum tidak juga sama kendatipun keduanya memiliki hubungan yang sangat erat. Keduanya tersebut sangat memperkuat efektif atau tidaknya implementasi hukum dan perundang-undangan di dalam kehidupan masyarakat.<sup>26</sup>

Berikutnya ini adalah unsur dari ketaatan hukum, Menurut H. C. Kelman<sup>27</sup> ketaatan atau kepatuhan masyarakat pada hukum dibagi atas tiga pengertian, yaitu:

1. *Compliance*, yaitu jikalau seseorang patuh pada aturan hanya dikarenakan dia takut akan sanksi. Kekurangan jenis ini, pihak ini membutuhkan pengawasan yang berkala.
2. *Identification*, kepatuhan individu yang terbentuk karna ketakutan terhadap hancurnya hubungan positif dengan pihak lain.
3. *Internalization*, jikalau seorang mematuhi aturan sungguh-sungguh karena dia berfikir aturan tersebut sesuai dengan nilai-nilai yang diyakininya.

---

<sup>25</sup> Achmad Ali dan wiwie Heryani. *Menjelajahi kajian empiris terhadap hukum*. (Jakarta: kencana. 2012), hal 141

<sup>26</sup> Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan (Judicial prudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*. Jakarta, Kencana Prenada Media Group, Hal.299

<sup>27</sup> Achmad Ali, *Op.cit* hal. 348

Dalam kehidupan sesungguhnya, berlandaskan dari konsep H.C. Kelman tersebut, seseorang bisa mematuhi sebuah aturan hukum, hanya dikarenakan ketaatan atau kepatuhan salah 1 jenis nya saja, seperti halnya hanya karna *compliance*, dan tidak karena *identification* atau *internalization*. Melainkan juga bisa terjadi, seseorang mematuhi atau menaati sebuah aturan hukum, didasarkan 2 jenis atau maupun 3 jenis ketaatan atau kepatuhan sekaligus. Bukan hanya dikarenakan aturan hukum itu memang pas dengan nilai-nilai intrinsik yang diyakininya, juga dia dapat menghindari atau menjauhi sanksi dan memperkeruh hubungan baiknya itu dengan orang lain.

#### **D. Analisis Pembahasan**

Kasus jumlah layang-layang melonjak pesat di tahun 2020. Di Indonesia kasus jumlah layang-layang diketahui atau terdata berjumlah 74 kasus, dan di daerah Bandara Soekarno-Hatta kasus jumlah layang-layang terdata berjumlah 59 kasus.

Upaya yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kota Tangerang bersangkutan dengan hal ini yakni bersama-sama dengan penyelenggara bandar udara dan Lurah serta instansi-instansi yang berhubungan (camat, kepolisian, tokoh masyarakat dan lainnya) melaksanakan sosialisasi atau penyuluhan tentang Peraturan Daerah ini kepada masyarakat. Sosialisasi pun telah dilakukan melalui sosialisasi lisan dan tulisan, jika sosialisasi lisan berupa penyuluhan kepada masyarakat langsung oleh para pihak yang ikut terlibat. Upaya sosialisasi tulisan juga telah dilakukan demi terciptanya keamanan bagi keselamatan penerbangan, seperti memasang banner, baliho, dan melakukan sosialisasi melalui media *online* seperti *Instagram* yang telah dilakukan oleh pihak otoritas bandara Kota Tangerang. Tidak hanya itu, belum lama ini diadakannya sosialisasi melalui webinar *online* pada Rabu, 12 Agustus tahun 2020 pukul 09.00 WIB. Hal ini dilakukan untuk menemukan titik terang terkait permasalahan layang-layang ini. Karena dalam webinar ini semua *stakeholder*

dipertemukan mulai dari beberapa warga yang ikut dalam webinar ini hingga pihak Pemerintah Daerah Kota Tangerang.

Dalam Webinar “Kolaborasi, Koordinasi, dan Komunikasi Penertiban Bahaya Permainan Layang-layang di sekitar Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta”, ada beberapa hal penting yang disampaikan berdasarkan temuan survei dari para *stakeholder*, mulai dari motif atau penyebab di balik terbangnya layang-layang, *Executive General Manager (EGM)* di Bandara Soekarno-Hatta, Agus H. menyampaikan jika ada motif ingin mencari perhatian warga saat memainkan layang-layang. Agus menyampaikan jika motif mencari perhatian ini mungkin dikarenakan masih terdapat warga yang merasa belum diakomodir oleh pihak Bandara Soekarno-Hatta dampak rumah nya yang rusak karena akibat atau efek dari kencangnya atau kerasnya angin pesawat yang melewati rumahnya sampai kurun waktu webinar ini dilangsungkan.

Sementara motif lainnya, ialah motif hiburan karena di masa *pandemic* Covid-19 masyarakat sangat sulit memperoleh akses wisata yang murah. Lalu, kasus layang-layang melonjak di tengah *pandemic* Covid-19 yang disebabkan sebagian besar masyarakat yang diliburkan bahkan ada yang diputus kerjakan oleh perusahaan. Oleh karenanya, masyarakat berusaha mendapatkan hiburan dengan main layang-layang di tengah masa *pandemic* Covid-19. Hal inilah yang menyebabkan salah satu motif melonjaknya kasus jumlah layang-layang di tahun 2020 di sekitar wilayah Bandar Udara Soekarno-Hatta Tangerang. Motif ini bisa jadi juga dikarenakan akan ketidaktahuan atas aturan pelarangan untuk bermain layang-layang di area wilayah keselamatan penerbangan. Hanya saja, motif ini bisa jadi disengaja dan sangat beresiko kalau sudah paham akan aturan namun tetap saja ingin mendapatkan perhatian melalui layang-layang.

Sebetulnya masalah layang-layang ini sudah menjadi permasalahan pokok sejak dahulu kala di sekitar wilayah bandar udara Soekarno-Hatta, akan tetapi sampai waktu ini permasalahan tersebut tidak terselesaikan dengan baik. Hal tersebut dapat tampak dari masih terdapatnya pemain layang-layang di

tahun ini. Hal ini membuktikan bahwa ketaatan larangan permainan layang-layang yang kurang karena masih banyak masyarakat yang tidak mematuhi.

Terkait hal ini, penulis telah melakukan survei ke wilayah Neglasari, Benda, Batu Ceper dan Sepatan. Pemaparan hasil survei penulis, untuk ketiga wilayah (Neglasari, Benda dan Batu Ceper) penulis tidak menemukan masyarakat yang bermain layang-layang. Namun, penulis menemukan masyarakat yang bermain layang-layang di lapangan di sekitar wilayah Kecamatan Sepatan, khususnya daerah Kedaung Barat. Layang-layang yang dimainkan masyarakat tersebut berukuran sedang dan berjumlah cukup banyak dan tipe umur masyarakat yang bermain pun beragam mulai dari anak-anak hingga orang dewasa.

Berdasarkan pemaparan hasil survei penulis, terlihat bahwa pertanggungjawaban masyarakat yang nakal karena melanggar Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 hanya berupa penertiban atau razia layang-layang, selanjutnya pihak kepolisian memberikan *shock therapy* kepada masyarakat yang masih nakal berupa penahanan dan memberikan edukasi akan bahayanya permainan layang-layang selama 1x24 jam di kantor kepolisian, dan terakhir membuat surat pernyataan dengan tanda tangan diatas materai dan dengan jaminan berjanji untuk tidak melakukannya lagi. Sedangkan untuk para pemain layang-layang di bawah umur hanya diberikan sanksi membuat surat pernyataan dan ditandatangani oleh wali yang bertanggung jawab.

Berdasarkan hasil pemaparan survei penulis, didapati jika warga di sekitar wilayah ini telah mengetahui adanya peraturan yang melarang permainan layang-layang di sekitar wilayah bandara tetapi masih banyak dari mereka yang tidak mengetahui sanksi yang tercantum pada Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004. Mereka tidak menghiraukan peraturan tersebut karena belum terdapat peristiwa kecelakaan pesawat akibat layang-layang, sehingga mereka berpikir jika permainan layang-layang tidak beresiko atau berbahaya bagi keselamatan penerbangan. Tingkat SDM yang rendah menjadi salah satu

penyebab masih kurangnya kesadaran di masyarakat. Menurut sumber dari hasil wawancara dengan penulis, tingkat rata-rata pendidikan masyarakat di sekitar wilayah bandara hanya sampai lulusan SMP, terutama di wilayah Kecamatan Sepatan. Salah satu alasan lain kurangnya kesadaran di masyarakat di 4 daerah ini adalah masyarakat di sini masih memandang tinggi para tokoh masyarakat setempat. Sehingga, masyarakat akan lebih mendengarkan para tokoh masyarakat, maka dari itu tokoh masyarakat setempat berperan penting dalam kegiatan sosialisasi untuk kasus ini. Dapat disimpulkan bahwa pengetahuan masyarakat tentang dampak layang-layang bagi keselamatan penerbangan tersebut masih kurang.

Lalu, untuk masyarakat sekitar yang tidak ikut bermain layang-layang juga seharusnya ikut bekerjasama dengan melaporkan hal tersebut kepada pihak berwajib sesuai dengan isi dari Pasal 6 Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004. Namun, kenyataannya masyarakat tidak ikut berpartisipasi terkait hal ini.

Sedangkan sudah jelas tertuang dengan jelas di Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 Pasal 7 ayat (1) dan (2) bahwa sanksi yang didapat bagi para pelanggar Pasal 2 dan Pasal 6 ialah ancaman pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah). Namun, pada kenyataannya sampai saat ini belum ada masyarakat yang ditindak tegas sesuai sanksi yang tertulis pada Pasal 7 Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004.

Dalam masalah ini, dapat bisa disimpulkan bahwa jika penerapan sanksi Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 dapat dikatakan belum berjalan maksimal. Karena dapat dilihat dari kenyataannya bahwa masyarakat yang melanggar peraturan tersebut (dalam konteks ini adalah pemain layang-layang) belum pernah ada yang diberikan sanksi sesuai yang tercantum di Pasal 7 Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004, juga tingkat kesadaran di masyarakat yang masih kurang dan masih banyaknya masyarakat yang belum mengetahui tentang isi dari Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Larangan

Menerbangkan atau Menaikkan Layang-layang dan/atau Permainan Sejenisnya Serta Kegiatan Lain yang Mengganggu Keselamatan Penerbangan.

Kesadaran masyarakat dalam mendukung atau membantu efektivitas Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 masih rendah atau kurang, sehingga membuat dan menjadikan lemahnya kontrol dalam kinerja atau performa aparat penegak hukum, dikarenakan masyarakat sendiri yang mempengaruhi masih ditemukannya permainan layang-layang yaitu:

1. Masyarakat masih bermain layang-layang karena permainan layang-layang merupakan permainan tradisional atau kuno yang telah melekat erat di masyarakat atau dijadikan hobby.
2. Permainan layang-layang sangat mudah didapat karena harga yang terjangkau atau ekonomis.
3. Adanya yang menjual layang-layang.
4. Untuk waktu ini sebagai hiburan karena dampaknya dari *pandemic* Covid-19 yang di mana masyarakat banyak yang diliburkan bahkan diputus kerjakan.

Beralaskan data di atas jika pengetahuan masyarakat atas dampak layang-layang bagi keselamatan penerbangan tersebut masih rendah atau kurang. Oleh sebab karena itu pemerintah diharapkan untuk lebih aktif di dalam sosialisasi pada masyarakatnya supaya pengetahuan akan hukum di dalam masyarakat lebih tinggi lagi.

### **III. PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan pemaparan hasil dari data yang sudah dijabarkan oleh penulis pada bab-bab sebelumnya, bahwa penulis dapat menyimpulkan berdasarkan tujuan penelitian ini, yaitu bahwa penerapan Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Larangan Menerbangkan atau Menaikkan Layang-layang dan/atau Permainan Sejenisnya Serta Kegiatan Lain yang Mengganggu Keselamatan Penerbangan tidak berjalan maksimal. Perihal

tersebut sudah terjadi dikarenakan masih terdapat pada permainan layang-layang di sekitar wilayah bandara, karena masyarakat tidak mematuhi peraturan yang pernah dibuat (Kasus layang-layang tertinggi terjadi di tahun 2020 dengan 59 kasus di wilayah Bandara Soetta). Bahkan, masih terdapat masyarakat yang belum memahami beberapa isi dari Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004, salah satunya isi sanksi dari Pasal 7 Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004. Sampai waktu ini, belum terdapat pemberian sanksi yang sesuai dengan isi dari Pasal 7 Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004, didapat untuk masyarakat yang tidak mematuhi peraturan ini hanya diberikan sanksi seperti pemberian teguran, penertiban berupa razia layang-layang, pemberian *shock therapy* berupa penahanan 1x24 jam di polsek, dan terakhir membuat surat pernyataan untuk tidak mengulanginya lagi.

Faktor hukum, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas dan faktor masyarakat yang menjadikan hambatan dalam mengatasi permainan layang-layang di Kecamatan Neglasari, Benda, Batu Ceper, dan Sepatan. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi penerapan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 Tentang Larangan Menerbangkan atau Menaikkan Layang-layang dan/atau Permainan Sejenisnya Serta Kegiatan Lain yang Mengganggu Keselamatan Penerbangan.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran, yakni sebagai berikut:

1. Perlu ditingkatkan kegiatan sosialisasi tentang isi dari larangan Perda Kota Tangerang Nomor 7 Tahun 2004 dan juga dampak dari bahaya layang-layang untuk keselamatan penerbangan.
2. Penting memberikan sanksi tegas bagi para pelanggar yaitu pemain layang-layang sehingga akan timbul efek jera bagi para pelanggar.
3. Jika kesadaran hukum yang positif dapat terbentuk ketaatan hukum yang harus lebih ditingkatkan oleh masyarakat setempat. Melonjaknya

kesadaran yang terdapat dalam setiap individu akan pentingnya mematuhi suatu peraturan demi kepentingan bersama. Kesadaran ini terlahir dari nilai-nilai yang mengalir dalam diri manusia, tentang hukum yang ada atau yang diharapkan ada

#### **IV. DAFTAR PUSTAKA**

##### **A. Buku**

- Ali, Achmad. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan (Judicial prudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2009.
- Ali, Achmad dan Wiwie Heryani. *Menjelajahi kajian empiris terhadap hukum*. Jakarta: Kencana. 2012.
- Busyra, Azheri. *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandatory*. Jakarta: Raja Grafindo Press. 2011.
- Fuady, Munir. *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. 20 10.
- Hamzah, Andi. *Kamus Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia. 2005.
- HR, Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2006.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana. 2005.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum Edisi Revisi. Cetakan ke-12*. Jakarta: Kencana. 2015.
- Soekanto, Soerjono. *Kesadaran dan kepatuhan hukum*. Jakarta: Rajawali Pers. 1982.
- Soekanto, Soerjono. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Bandung: Rajawali Press. 1996.
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers. 2013.

Poerwadarminta, W.J.S. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka. 1975.

**B. Bagian dari buku**

Kelsen, Hans. “*General Theory Of law and State*” dalam *Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*. diterjemahkan oleh Soemardi, 81. Jakarta: BEE Media Indonesia. 2007.

**C. Artikel Jurnal Online**

Novia, Kencana. *Fenomena Globalisasi Dunia Penerbangan Di Indonesia Bercermin Pada Insiden Air Asia QZ 8501*. Vol. 2 No. 3 (Maret 2014): 1-14, diakses pada tanggal 30 July 2020, doi: <http://www.academia.edu/11539850>

Lita, Yarlina, *Pelaksanaan Pengawasan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara SM Badaruddin II Palembang*. Vol. 39 No. 1 (Maret 2013): 2-26. Diakses pada tanggal 30 July 2020, doi: <http://dx.doi.org/10.25104/wa.v39i1.111.73-98>

**D. Website**

Banten, Kabar. “Bahaya, Layangan Tersangkut Mesin Pesawat Saat Landinf di Bandara Soetta”. <https://kabarbanten.pikiran-rakyat.com/tangerang/pr-59651354/bahaya-layangan-tersangkut-mesin-pesawat-saat-landing-di-bandara-soetta> diakses pada tanggal 30 July 2020 pada pukul 14.10

Hari, Jauh. “Ngeri! Ada Layang-layang Nyangkut di Ban Pesawat Saat Akan Mendarat”. <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5226842/ngeri-ada-layang-layang-nyangkut-di-ban-pesawat-saat-akan-mendarat> diakses pada tanggal 24 Oktober 2020.

Irfan, Made “Empat Kecamatan Dekat Bandara Dilarang Terbangkan Layang-layang”. <https://www.satelitnews.id/16963/tiga-kecamatan-dekat-bandara-dilarang-terbangkan-layang-layang/> diakses pada tanggal 31 July 2020.

Metropolitan, Reporter. “Landasan Pacu Bandara Dipindah”. <https://koran.tempo.co/read/metropolitan/81470/landas-pacu-bandara-dipindah?> Diakses pada tanggal 31 Juli 2020.

Purwanti, Selvi. “Layang-layang, Permainan Tradisional Favorit Semua Kalangan”. <https://merahputih.com/post/read/layang-layang-permainan-tradisional-favorit-semua-kalangan> diakses pada tanggal 31 July 2020.

Ryuk, Vivin. “Inspirasi Hukum”  
[http://inspirasihukum.blogspot.com/2011/04/pertanggung-jawabanadministrasi-negara\\_23.html](http://inspirasihukum.blogspot.com/2011/04/pertanggung-jawabanadministrasi-negara_23.html) diakses pada tanggal 2 Oktober 2020.