

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PERTANGGUNGJAWABAN
NEGARA TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI
KECELAKAAN PESAWAT MENURUT ATURAN HUKUM
INTERNASIONAL**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
(S.H.)**



OLEH:

**AHMAD AIDIL AKMAL VICI
NPM : 161010314**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU
2020**

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ahmad Aidil Akmal Vici

NPM : 161010314

Tempat/Tanggal Lahir : Bangkinang, 29 Januari 1998

Program Studi/Jurusan : Ilmu Hukum/Hukum Internasional

Judul : Tinjauan Yuridis Terhadap Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain, sepengetahuan saya belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil orang lain atau mencontek atau menjiplak hasil skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S1) yang telah saya peroleh di batalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 12 maret 2020

Yang menyatakan


Ahmad Aidil Akmal Vici

No. Reg. 343/VI/UPM FH UIR 2020

Paper ID. 1276266064 / 16%



Sertifikat

ORIGINALITAS PENELITIAN
Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

Ahmad Aidil Akmal Vici

161010314

Dengan Judul :

Tinjauan Yuridis Terhadap Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami

Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum International

Telah lolos Similarity sebesar maksimal 30%

Pekanbaru, 16 Maret 2020

Wakil Dekan Bidang Akademik
Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

Dr. Sonzki Pebanto, S.H., M.H., C.L.A.





UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834, 721 27

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO:2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Telah Dilaksanakan Bimbingan Skripsi Terhadap :

Nama : AHMAD AIDIL AKMAL VICI





NPM : 161010314

Fakultas : HUKUM

Program Studi : ILMU HUKUM

Pembimbing : S. PARMAN, S.H., M.H

**Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PERTANGGUNGJAWABAN
NEGARA TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI
KECELAKAAN PESAWAT MENURUT ATURAN HUKUM
INTERNASIONAL**

Tanggal	Berita Bimbingan	PARAF
		Pembimbing
09-03-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Penulisan kata asing diberikan tanda cetak miring - Perbaiki cover sesuai format yang benar di buku panduan bimbingan skripsi - Perbaiki nomor halaman pada bagian daftar isi 	 
10-03-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Lengkapi skripsi dengan abstrak - Lengkapi skripsi dengan kata pengantar 	 


Dokumen ini adalah Arsip Milik :

	<ul style="list-style-type: none">- Lengkapi skripsi dengan lampiran daftar wawancara dan foto dokumentasi- Koreksi kesimpulan dan saran	P
16-03-2020	<ul style="list-style-type: none">- Acc skripsi dan lanjutkan ke tahap selanjutnya- Lengkapi seluruh persyaratannya	P

Pekanbaru, 16 maret 2020

Mengetahui :

An Dekan


Dr. Surizki Febrianto, S.H.,M.H.
Wakil Dekan I Bidang Akademik



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS HUKUM

Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834, 721 27



BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO:2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA
TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN PESAWAT
MENURUT ATURAN HUKUM INTERNASIONAL**

AHMAD AIDIL AKMAL VICI

161010314

Telah Di periksa Dan Di setujui Oleh Dosen Pembimbing

Pembimbing

S. Parman, S.H., M.H



Dr. Admiral, S.H.,M.H.

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 013/Kpts/FH/2020
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang
- 1 Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas, perlu ditunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
 - 2 Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.
- Mengingat
- 1 Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
 - 2 UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
 - 3 UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
 - 4 PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 - 5 Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
 - 6 Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
 - 7 SK. BAN-PT Nomor 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
 - 8 Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
 - 9 SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 112/UIR/Kpts/2016

MEMUTUSKAN

- Menetapkan
- 1 Menunjuk
Nama : S. Parman, S.H., M.H.
NIP/NPK : 08 01 02 339
Pangkat/Jabatan : Penata/ III/c
Jabatan Fungsional : Lektor
Sebagai : Pembimbing Penulisan Skripsi mahasiswa

Nama : AHMAD AIDIL AKMAL VICI
NPM : 16 101 0314
Jurusan/program studi : Ilmu Hukum /Hukum Internasional
Judul skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN PESAWAT MENURUT ATURAN HUKUM INTERNASIONAL.
 - 2 Tugas-tugas pembimbing adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UIR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
 - 3 Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
 - 4 Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada tanggal : 22 Januari 2020
Dekan



Dr. Admiral, S.H., M.H.

- Tembusan : Disampaikan kepada :
1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
 2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
 3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

NOMOR : 055/KPTS/FH-UIR/2020
TENTANG PENETAPAN TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang : 1. Bahwa untuk pelaksanaan ujian komprehensif skripsi mahasiswa perlu di tetapkan tim penguji dalam Surat Keputusan Dekan.
2. Bahwa nama-nama tersebut di bawah ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai penguji.
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003
2. Undang-undang Nomor : 14 Tahun 2005
3. Peraturan Pemerintah Nomor : 30 Tahun 1990
4. Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional :
a. Nomor : 232/U/2000 c. Nomor : 176/U/2001
b. Nomor : 234/U/2000 d. Nomor : 045/U/2002
5. Surat Keputusan Direktur Jendral Pendidikan Tinggi Nomor : 02.Dikti/Kep/1991
6. Keputusan BAN-PT Nomor : 217/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2013
7. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2009
8. Surat Keputusan Rektor Universitas Islam Riau tentang Kurikulum FH Nomor :
a. Nomor : 52/UIR/Kpts/1998 b. Nomor : 55/UIR/Kpts/1989 c. Nomor : 117/UIR/KPTS/2012

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : 1. Tim Penguji Komprehensif Skripsi Mahasiswa :
- | | |
|---------------|---|
| N a m a | : Ahmad Aidil Akmal Vici |
| N.P.M. | : 161010314 |
| Program Studi | : Ilmu Hukum |
| Judul Skripsi | : Tinjauan Yuridis Terhadap pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional |
- Dengan susunan tim penguji terdiri dari
- | | |
|-----------------------------------|--|
| S. Parman, S.H., M.H | : Ketua merangkap penguji materi skripsi |
| Dr. Surizki Febrianto, S.H., M.H | : Anggota merangkap penguji sistematika |
| Dr. H. Abd. Thalib, S.H., M.C.L | : Anggota merangkap penguji methodologi |
| Faishal Taufiqurrahman, S.H., M.H | : Notulis |
2. Laporan hasil ujian serta berita acara ujian telah disampaikan kepada pimpinan fakultas selambat-lambatnya sehari setelah ujian dilaksanakan.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat diketahui dan dimaklumi.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal 8 April 2020
Dekan,

Dr. Admiral, S.H., M.H
NIK 060102332

- Tembusan disampaikan kepada :
1. Yth. Bapak Rektor Universitas Islam Riau di Pekanbaru
 2. Yth. Bapak Kepala Biro Keuangan Universitas Islam Riau di Pekanbaru
 3. Pertinggal



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jl. Kaharuddin Nasution No.113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru, Riau - 28284
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674 834, 721 27
Website : lawuir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

**BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018
BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, **Nomor : 55/KPTS/FH-UIR/2020 Tanggal 8 April 2020**, pada hari ini **Kamis tanggal 9 April 2020** telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi (S1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, atas nama :

Nama : Ahmad Aidil Akmal Vici
N P M : 161010314
Program Study : Ilmu Hukum
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Terhadap pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional
Tanggal Ujian : 9 April 2020
Waktu Ujian : 12.00 - 13.00 WIB
Tempat Ujian : Ruang Sidang Fak. Hukum UIR
IPK :
Predikat Kelulusan :

Dosen Penguji

Tanda Tangan

1. S. Parman, S.H., M.H
2. Dr. Surizki Febrianto, S.H., M.H
3. Dr. H. Abd. Thalib, S.H., M.C.L

- 1.
- 2.
- 3.

Notulen

4. Faishal Taufiqurrahman, S.H., M.H

- 4.

Pekanbaru, 9 April 2020
Dekan Fakultas Hukum UIR



Dr. Admiral, S.H., M.H
NIK. 080102332

Perpustakaan Universitas Islam Riau
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

ABSTRAK

Transportasi penerbangan sangatlah penting di era saat ini, dikarenakan mobilitas masyarakat yang berpergian dari satu tempat ke tempat lainnya, baik itu penerbangan dari dalam negeri maupun luar negeri. Sehingga transportasi penerbangan adalah suatu hal yang tepat untuk dipilih oleh masyarakat. Karena mengingat moda transportasi udara memiliki keunggulan dibidang waktu dan juga efisiensi untuk berpergian ketempat yang jauh. Oleh sebab itu, kita juga harus memperhatikan pengaturan tentang moda transportasi dibidang penerbangan ini. Karena mengingat setiap penerbangan tidak mungkin tidak memiliki resiko. Sebab itu wajib kita lihat bagaimana pengaturan tentang tanggung jawab apabila terjadinya kecelakaan pesawat, terkhususnya terhadap penerbangan sipil. Didalam skripsi ini penulis melakukan penelitian tentang bagaimana pengaturan terhadap tanggung jawab negara kepada penumpang penerbangan apabila terjadi kecelakaan pesawat menurut hukum internasional. Penulis juga melihat bagaimana tanggung jawab yang diberikan negara dari sudut hukum nasional itu tersendiri. Apakah pengaturannya sudah sesuai dengan implementasinya di lapangan atau tidak, dan juga bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang dilakukan negara tersebut. Selain itu penulis juga mencari tahu apakah ada penghambat bagi negara terhadap mereka melakukan tanggung jawab tersebut kepada penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat. Penelitian ini penulis lakukan dengan metode penelitian normatif. Bahwa negara memiliki tanggung jawab dalam bentuk melakukan pencarian, pertolongan, investigasi dan penyelidikan terhadap kecelakaan pesawat. Faktor penghambat negara dalam tanggung jawabnya adalah Personel, Alat, Faktor Alam dan juga Apabila kecelakaan terjadi dibandar udara. Dengan adanya penelitian skripsi ini penulis berharap agar masyarakat dapat mengetahui bentuk tanggung jawab yang diberikan oleh negara kepada masyarakat, dan juga negara juga lebih meminimalisir faktor penghambat disaat melakukan pertanggungjawabannya.

ABSTRACT

Aviation transportation is very important in the current era, because of the mobility of people who travel from one place to another, both from domestic and overseas flights. So that aviation transportation is the right thing to be chosen by the public. Because air transportation mode has an advantage in the field of time and also efficiency to travel to distant places. Therefore, we must also pay attention to the arrangements regarding this mode of transportation in the field of aviation. Because remembering every flight there is no risk. Therefore we must see how the arrangements regarding responsibility in the event of a plane crash, especially with regard to civil aviation. In this thesis the author conducts research on how to regulate the responsibilities of the state to flight passengers in the event of an aircraft accident according to international law. The author also sees how the responsibility given by the state from the standpoint of national law is separate. Whether the arrangements are in accordance with their implementation in the field or not, and also what the forms of accountability are for the country. In addition, the authors also find out whether there are obstacles for the state against them from carrying out these responsibilities to passengers who have experienced a plane crash. This study the authors do with normative research methods. That the state has responsibilities in the form of conducting searches, favors, investigations and investigations of aircraft accidents. The inhibiting factors of the state in their responsibilities are Personnel, Equipment, Natural Factors and also if an accident occurs at the airport. With the existence of this thesis research, the writer hopes that the public can know the form of responsibility given by the state to the community, and also the state also minimizes the inhibiting factors when doing accountability.

KATA PENGANTAR

Puji syukur marilah kita ucapkan kepada Allah SWT tuhan semesta alam, karena berkat-Nya dengan memberikan penulis kemampuan dan kesempatan untuk menyelesaikan skripsi yang berjudul “Tinjauan Yuridis Terhadap Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi program SI pada Program Studi Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

Dalam kata pengantar ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam memberikan dukungan untuk dapat membuat skripsi ini, baik secara langsung maupun tidak langsung:

1. Orang tua penulis yang sangat penulis sayang dan cintai yaitu Ayah Mulya Manru, S.Pd., M.Pd. dan Ibu Endra Yeni. Karena Berkat usaha, kerja keras, dukungan moral, Doa dan juga kasih sayang merekalah penulis dapat sampai di titik saat ini. beserta saudara penulis yaitu Febby Amelia Olearosa, Firdha Azzahra El Manru, dan Muhammad Admiral El Manru selaku adik penulis.
2. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L. selaku Rektor Universitas Islam Riau.
3. Bapak Dr. Admiral, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
4. Bapak Dr. H. Abd Thalib, S.H., M.C.L. selaku Ketua Departemen Hukum Internasional. Yang banyak memberikan motivasi dan semangat untuk maju lebih baik lagi kedepannya.
5. Bapak S. Parman, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan III FH UIR dan juga selaku pembimbing penulis dalam penulisan skripsi ini dan telah meluangkan waktunya dari awal hingga akhir untuk membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Dan memberikan penulis banyak ilmu pembelajaran, membantu penulis disaat

mengalami permasalahan dimasa proses perkuliahan serta memotivasi dari awal penulis memasuki bangku perkuliahan sampai dengan saat ini.

6. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Riau
7. Bapak Dr. Surizki Febrianto, S.H., M.H., C.L.A. Selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Islam Riau
8. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu kepada penulis selama penulis menimba ilmu di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
9. Bapak dan Ibu Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan bantuan administrasi kepada penulis.
10. Sahabat-sahabat penulis dibangku perkuliahan, yaitu Giri Suseno, Muhammad Budi Herian, Asri Syawal, yang telah mendukung penulis.
11. Teman-teman penulis dari Rich Squad: Rabbaini Julianti, Sakti Elang, Aditya Rinaldi, dan Reni wahyuliya yang telah membantu penulis selama proses perkuliahan.
12. adik-adik tingkat dari Aliansi Mahasiswa Rebahan: Gery Jordan, Muhammad Alfikri, Juanita, Juliananda. yang telah mendukung kepada penulis.
13. Teman-teman dari HIMAH1'16 dan adik-adik dari HIMAH1'17 yang telah mendukung penulis dan membantu dalam memberikan saran kepada penulis.
14. Kak Kristina Rafaela, S.H yang telah memberikan saran kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, dan membantu Penulis disat magang.
15. Bapak Jacky Chan, S.H. Selaku Kepala Operasi Badan SAR Provinsi Riau, Yang telah membantu penulis dalam melakukan Penelitian.
16. Bang Dalma Hamastala, S.H., kak Marfuah, S.H., kak Tengku Fenni S.H., bang Ahmad Prasetyo, S.H., telah memberikan dukungan dan mengulurkan bantuannya untuk penulis.
17. Asep Sahri Wiguna Pratama, Pasonang Aritonang, Gregorio Martin, Bella Annisa, Dwi April, Ika Rahayu, Fika Chandra yang telah memberikan dukungan kepada penulis.

18. Teman-teman penulis: Anggun Zuhdi, Azis Sanjaya, A.Md, Fatimah Tulwazniah, Gusmila Hasriani, Ella Julinda Putri, Kristina Br Marpaung, Aries Fiqri yang telah membantu penulis.
19. Terima Kasih Kepada Teman-teman di Dewan Mahasiswa FH UIR, dan Teman-teman Big fams Jurnalistik.
20. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan semuanya disini.

Demikian skripsi ini ditulis dan diselesaikan, penulis sadar skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari yang nama kesempurnaan yang di akibatkan kurangnya pengetahuan penulis, oleh karena itu meminta mohon maaf bila ada kesalahan dan kekurangan. Semoga skripsi ini bisa berguna bagi pembaca. Oleh karena itu, penulis ucapkan terima kasih.

Pekanbaru, 12 Maret 2020

AHMAD AIDIL AKMAL VICI

NPM. 161010314

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN	ii
SERTIFIKAT ORIGINALITAS PENELITIAN	iii
BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI	iv
BERITA ACARA PERSETUJUAN SKRIPSI	vi
SURAT KEPUTUSAN PENUNJUKAN PEMBIMBING	vii
SURAT KEPUTUSAN PENETAPAN TIM PENGUJI	viii
BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI	ix
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
KATA PENGANTAR	xii
DAFTAR ISI	xv
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	10

C.	Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	10
D.	Tinjauan Pustaka.....	12
E.	Konsep Operasional.....	18
F.	Metode Penelitian.....	20
BAB II :	TINJAUAN UMUM	
A.	Tinjauan Umum Tentang Kedaulatan Negara.....	24
1.	Kedaulatan Dalam Ilmu Kenegaraan.....	24
2.	Fungsi Kedaulatan Dalam Hukum Internasional.....	29
3.	Kedaulatan Negara Di Udara.....	29
4.	Wilayah Daratan.....	35
5.	Wilayah Laut.....	37
6.	Hubungan Kedaulatan Negara Antara Hukum Nasional dan Hukum Intenasional.....	39
B.	Tinjauan Umum Tentang Penerbangan.....	41
1.	Pengertian Hukum Penerbangan Internasional.....	43
2.	Sumber Hukum Udara Internasional.....	44
C.	Tinjauan Umum Tentang Penerbangan Sipil.....	47
1.	Konvensi Warsawa 1929.....	47
2.	Konvensi Chicago 1944.....	48
3.	Konvensi Montreal 1999.....	52

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Yang Diberikan Oleh Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Hukum Internasional.....	54
1. Tanggung Jawab Negara.....	54
2. Tanggung Jawab Negara di Dalam Hukum Internasional.....	57
3. Tanggung Jawab Negara di Dalam Hukum Nasional.....	64
B. Faktor Penghambat Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat.....	72
1. Personel dan Alat.....	73
2. Faktor Alam.....	74
3. Kecelakaan Pesawat Terjadi di Kawasan Bandar Udara...	74
BAB IV : PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	76
B. Saran.....	78
DAFTAR PUSTAKA.....	80
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan dalam bidang transportasi di negara Indonesia sangatlah dibutuhkan pada era saat ini, karena segala aspek kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat membutuhkan moda transportasi, baik itu darat, laut, dan juga udara. Pentingnya dibidang transportasi dapat dilihat dari banyaknya kebutuhan masyarakat terhadap jasa angkutan umum tersebut, yang memobilisasi orang atau pun barang dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Dan juga sebagai roda penggerak terhadap perkembangan pertumbuhan ekonomi di daerah dan juga untuk pengembangan wilayah untuk lebih maju.

Oleh Karena itu dalam transportasi pasti adanya suatu kegiatan pengangkutan penumpang. Yang dimana pengangkutan itu adalah suatu kegiatan perjanjian timbal balik yang didalamnya ada pengangkut dan pengirim. Yang dimana pengangkut melakukan kegiatan mengikatkan diri dalam pengangkutan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lainnya sebagai suatu tujuan tertentu dengan aman, dan selaku pengirim tentu memiliki suatu kewajiban, yang dimana kewajiban nya itu memberikan suatu imbalan bayaran uang sebagai upah dari pengangkutan. (Dr. H. Zainal Asikin, 2016, p. 153)

Dengan menyadari akan hal tersebut dan juga seperti kita ketahui bersama bahwa negara Indonesia ini adalah negara kepulauan, maka diperlukan lah

model transportasi yang efisien, cepat, dan memumpuni, Yang dimana transportasi itu menggunakan transportasi udara. “angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu kali perjalanan atau lebih dari satu bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara” (pasal 1 ayat 13 undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan).

Oleh karna itu definisi dari pengangkutan udara dapat kita beri kesimpulan, adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh orang atau badan hukum mengadakan suatu ikatan perjanjian angkutan guna melakukan pengangkutan penumpang menggunakan pesawat terbang dengan adanya penerimaan imbalan dari proses pengangkutan tersebut. Dan kegiatan pengangkutan udara ini diatur dalam undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan. Angkutan udara ini dilakukan menggunakan perjanjian satu pihak dengan pihak lainnya. Tiket penumpang ataupun tiket kargo bagasi sebagai suatu tanda bukti telah terjadinya suatu proses perjanjian pengangkutan dan adanya pemberian bayaran biaya penumpang. (Dr. H. Zainal Asikin, 2016, p. 262)

Oleh karna itu penerbangan transportasi udara sangat dibutuhkan dalam bidang apapun di negeri ini maupun dunia internasional, apabila tidak adanya hal itu maka segala kegiatan manusia akan berjalan dengan tidak baik, baik itu untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya, untuk kegiatan bisnis, pemindahan angkutan barang, dan kegiatan lainnya yang membutuhkan pengangkutan udara.

Maka dari itu dengan berkembangnya transportasi terkhususnya transportasi udara pada era modern saat ini, tidak menjamin bahwa setiap penerbangan itu tidak akan mengalami resiko. Oleh karena itu perlu kita memperhatikan bagaimana tentang pertanggungjawaban terhadap pengangkutan tersebut, dimana penulis disini ingin menjelaskan bagaimana tanggung jawab negara terhadap penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara tersebut.

Oleh sebab itu harus kita perhatikan aturan yang mengatur terhadap perlindungan hukum bagi pengguna jasa ataupun pihak terkait lainnya yang menggunakan jasa angkutan udara itu, yang dimana perlindungan hukum tersebut harus melindungi pengguna jasa dari segala bentuk kerugian-kerugian yang ada akibat dari terjadinya proses pengangkutan udara. Karena jika kita membahas mengenai hukum atau aturan, adalah segala suatu hal yang berkaitan dengan kegiatan kehidupan manusia, karena hukum itu berguna sebagai pengaturan kehidupan manusia, karena didalam kehidupan tidak luput dari yang namanya hukum. (Thalib, Teori & Filsafat Hukum Modern Dalam Perspektif, 2005)

Maka oleh sebab itu, Hukum perlindungan konsumen adalah suatu rangkaian asas-asas dan juga kaidah-kaidah yang membentuk suatu aturan dan perlindungan kepada konsumen didalam hubungan dan permasalahan penyediaan dan juga dalam penggunaan produk bagi konsumen antara penyedia produk dan penggunaanya, didalam kehidupan masyarakat. Untuk menguatkannya lagi, hukum perlindungan konsumen adalah seluruh peraturan perundang-undangan,

baik itu adalah undang-undang ataupun peraturan perundangan lainnya, atau juga keputusan hakim yang substansinya berisi tentang kepentingan konsumen. (Dr. Yusuf Shofie, 2016, pp. 23-24)

Maka dilihat dari prakteknya, kegiatan pengangkutan udara ini tidak terlepas dari adanya permasalahan-permasalahan yang ada, terkhususnya permasalahan yang dialami oleh penumpang/konsumen yang mengakibatkan suatu kerugian. Yang dimana salah satu kerugian yang dialami penumpang ialah kecelakaan pesawat yang dimana dapat menyebabkan penumpang meninggal dunia.

Dunia internasional pada tahun 2020 ini dikejutkan pada sebuah peristiwa dimana jatuhnya pesawat boeing 737 *ukraine international airlines* yang mengalami kecelakaan pesawat, dimana pesawat tersebut memiliki rute penerbangan Teheran menuju Kiev dan melakukan lepas landas pada pukul 06.12 pagi waktu Teheran dan kehilangan kontak pada pukul 06.14. Pesawat boeing 737 ini jatuh pada hari rabu tanggal 08 januari 2020 wilayah Iran, dimana pesawat ini mengangkut 167 penumpang dan 9 awak kabin penerbangan. Menurut laporan media iran, 176 orang menjadi korban pada kecelakaan ini dan seluruhnya meninggal dunia. (Debora, 2020)

Fakta lainnya juga dapat kita lihat dari yang terjadi beberapa waktu belakangan ini dalam penerbangan nasional. Dimana adanya kecelakaan pesawat Lion Air jt 610 yang memiliki nomor penerbangan PK-LQP dari Jakarta ke Pangkalpinang, yang dimana kecelakaan ini terjadi pada tanggal 29 oktober 2018 senin pagi. Kecelakaan ini diakibatkan oleh adanya gangguan pada pesawat,

yang dimana gangguan ini terletak pada kendali pesawat tersebut, yang dimana itu terjadi hanya beberapa saat pesawat lepas landas pada ketinggian 5000 kaki dari permukaan air laut. Dan juga dikatakakan terjadi kecelakaan karna adanya gangguan pada kecepatan angin dan gangguan pada layar pilot. Sebanyak 189 orang menjadi korban dalam peristiwa ini. (Cnn indonesia, 2019)

Pihak Lior air sudah melaksanakan proses ganti kerugian kepada sebagian pihak keluarga yang menjadi korban pada peristiwa kecelakaan tragis tersebut. Yang dimana ganti kerugian itu senilai 1,25 milyar untuk korban meninggal dunia yang dimana nilai itu tercantum pada peraturan menteri perhubungan Nomor 77/2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Pasal 3 huruf a. Namun tidak hanya tanggung jawab yang diberikan maskapai saja yang harus kita perhatikan, akan tetapi tanggung jawab dari negara jugalah harus kita perhatikan. Karena sesuai dengan amanat Pembukaan UUD 1945 yang mana dikatakan negara harus melindungi segenap tumpah darah rakyat Indonesia. Oleh karena itulah maka negara harus adanya tanggung jawab dari peristiwa jika terjadi kecelakaan pesawat.

Maka dari penjelasan di atas kita ketahui bahwa tragedi kecelakaan pesawat itu dapat menimbulkan banyaknya kerugian dan khususnya menimbulkan korban meninggal dunia. Oleh karena itu disini penulis melakukan penelitian terhadap fenomena tersebut, apakah sudah sesuai dengan aturan hukum internasional tentang angkutan udara maupun hukum nasional tentang angkutan udara.

Karena seperti kita ketahui adanya hukum internasional adalah untuk mengatur tentang subjek hukum internasional atau subjek hukum lain yang bukan negara, karena merupakan suatu kebutuhan agar adanya suatu tatanan dunia yang tertib, tatanan dunia yang adanya keadilan dan juga untuk kehidupan dunia yang aman lagi damai. (Syafrialdi, 2006, p. 58)

Karena di dunia internasional, hukum internasional itulah adalah hukum yang dapat kita lihat untuk mengatur tentang 3 hal: mengatur terhadap hukum publik internasional, hukum perdata internasional atau tentang pertentangan hukum, dan hukum yang mengatur tentang organisasi internasional. (Thalib, 2014, p. 22)

Hukum angkutan udara internasional yang mengatur tentang bagaimana tanggung jawab terhadap penumpang terletak didalam beberapa konvensi internasional, dalam konvensi Chicago tahun 1944 tentang penerbangan sipil. dijelaskan dari aspek keselamatan penerbangan, yang terkhusus terhadap pencarian pesawat yang mengalami kecelakaan udara dan juga terhadap bagaimana pertolongan kepada korban jiwa yang mengalami kecelakaan jika masih hidup. Dan dalam konvensi ini dibentuknya acuan kepada setiap negara apabila ingin membuat peraturan perundangan di negara mereka. Di pasal 25 konvensi Chicago menjelaskan bahwa negara dengan sendirinya atau dengan bantuan negara lain harus melakukan pembentukan dan menyusun suatu ketentuan terhadap pelayanan pencarian dan pertolongan kepada korban kecelakaan pesawat dan menjamin bantuan kepada pesawat dalam keadaan

berbahaya yang terjadi di wilayah negaranya dan itu harus dilakukan dalam waktu 24 jam dan terus menerus. dan didalam pasal tersebut memiliki maksud kepada negara yang ada didalam organisasinya wajib melakukan usaha dan memiliki tanggung jawab untuk mengambil langkah – langkah se mudah – mudah mungkin untuk memberikan bantuan kepada pesawat yang bahaya dalam wilayahnya dan memberikan izin, yang mana tergantung kepada pejabat berwenang, pemilik pesawat, dan pejabat negara tempat pesawat itu didaftarkan. Agar bisa memberikan pertolongan yang diperlukan. Dan juga kepada anggota organisasi dalam penerbangan sipil internasional didalam usahanya harus memberikan pelayanan pencarian terhadap pesawat hilang, untuk mengambil suatu langkah kerja sama yang terhubung yang dimana diberikan koordinasi oleh organisasi penerbangan sipil secara terus menerus yang dimana tetuang dalam pasal 37 konvensi Chicago 1944. (K. Martono & Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law), 2016, p. 87)

Dan prinsip utama dari konvensi Chicago ini yang menjadi konstitusi atau menjadi acuan dari pembuatan Hukum nasional ataupun oleh peserta organisasi penerbangan angkutan udara sipil internasional atau yang memiliki singkatan ICAO adalah Keselamatan dan keamanan, yang dimana memiliki cangkupan atas atas fasilitas navigasi pesawat yang dimana untuk mengatur lalu lintas udara dan berguna agar tidak terjadi keterlambatan pada penerbangan yang tidak terduga.

Dalam annex 11 aturan penerbangan memberi persyaratan kepada negara agar memberikan perangkat untuk pengawasan lalu lintas udara dan informasi tentang penerbangan. Dalam konvensi Chicago memberikan kewajiban kepada negara pada pasal 22 tentang penerbangan navigasi tersebut. Yang diimana pada pasal 22 konvensi Chicago negara wajib mengambil langkah langkah dalam menyediakan navigasi pesawat dan untuk terhindar dari keterlambatan. Dan dalam pasal 28 neagara dalam wilayah yuridiksinya wajib memiliki bandara, alat meterologi, Radio, dan Alat lainnya. Negara diwajibkan menerapkan SARPs mengenai komunikasi, kode, tanda, sinyal, dan prosedur operasi serta peta dan data aeronautical. Dan negara disini memiliki kewajiban pada pasal 37 terkait SARPs. Yang merupakan elemen fundamental untuk menciptakan pengaturan yang seragam guna menunjang sIstem navigasi penerbangan. 1) *personnel licensing*, 2) *Rules of the air*, 3) *Air Traffic Services*, 4) *Search and Rescue*, 5) *Air Craft Investigation*, dsb. (Simatupang, Juwana, & Purnama, 2014)

Dalam UUD RI Tahun 1945 pasal 1 ayat disebutkan bahwa negara Indonesia adalah negara hukum” yang mana dapat di artikan bahwa negara Indonesia adalah negara yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang itu sifatnya megikat bagi warga negara maupun bagi penyelenggara pemerintah dan juga penyelenggara negara. (Agus, 2012, p. 20)

Dan oleh sebab itu harus ada aturan mengenai tanggung jawab negara didalam Hukum nasional di terangkan didalam beberapa aturan, yang dimana dari

undang-undang, peraturan menteri, dan peraturan perundangan lainnya. Yang dimana peraturan pengangkutan udara pertama kali diatur dan masuk ke Indonesia melalui ordonansi pengangkutan udara yang diberlakukan pada tanggal 29 september 1933 didalam aturan hukum nasional diletakkan didalam undang-undang no 15 tahun 1992 tentang penerbangan, lalu terjadi beberapa perubahan, sehingga sekarang diatur dalam undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Yang dimana didalam aturan tersebut diatur mengenai penerbangan. Dan diperkecil lagi terhadap pertanggungjawaban didalam peraturan menteri perhubungan Nomor 77 tahun lalu mengalami perubahan ke peraturan menteri perhubungan Nomor 92 tahun 2011.

Namun tanggung jawab negara dalam aturan hukum nasional tentu saja terletak pada peraturan yang memiliki dasar dari konvensi internasional yang mana konvensi tersebut di ratifikasi kedalam aturan nasional, yang mana konvensi internasional tersebut adalah Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional diberlakukan ke dalam hukum nasional.

Maka dari uraian yang telah dijelaskan diatas, disini penulis memiliki suatu kesimpulan sementara (Hipotesa) bahwa didalam tanggung jawab yang mengatur tentang perlindungan terhadap penumpang oleh maskapai didalam fakta dilapangan belum ada kesesuai dengan aturan yang mengaturnya, oleh karena itu penulis ingin melakukan suatu penelitian secara empiris didalam suatu bentuk karya ilmiah yang memiliki judul **Tinjauan Yuridis Terhadap**

Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional.

B. Perumusan masalah

Berdasarkan uraian yang telah di jelaskan diatas dalam latar belakang masalah, maka dengan itu dapat diambil Perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban yang diberikan oleh Negara terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat menurut hukum internasional?
2. Apa faktor penghambat dalam negara memberikan pertanggungjawaban terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penulisan ini berdasarkan rumusan masalah diatas ialah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apa saja bentuk pertanggungjawaban yang diberikan negara terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat menurut hukum Internasional
2. Untuk mengetahui Apa saja faktor Penghambat terhadap negara melaukan pertanggungjawaban terhadap penumpang apabila terjadi kecelekaan pesawat

Manfaat penelitian dari penelitian ini adanya manfaat teoritis dan manfaat praktis:

a. manfaat teoritis

1. untuk mengetahui apa saja bentuk pertanggungjawaban yang diberikan negara terhadap penumpang baik secara teoritis dari aturan Hukum internasional dan nasional maupun dalam pelaksanaannya.
2. untuk mengetahui bagaimana penghambat dan permasalahan dalam negara melakukan pertanggungjawaban terhadap penumpang menurut aturan hukum Internasional maupun Hukum nasional baik secara teoritis maupun praktis.

b. manfaat praktis

1. kegunaan bagi pelaku usaha

Manfaat praktis yang diharapkan dari hasil penelitian ini ialah untuk dapat sebagai masukan dan pengetahuan oleh berbagai pihak yang terkait dalam pengangkutan udara untuk lebih mengetahui tentang bagaimana pertanggungjawabannya terhadap penumpang.

2. kegunaan bagi konsumen

Manfaat praktis bagi konsumen ialah agar konsumen mengetahui apa saja hak-hak yang diberikan oleh negara apabila terjadi kecelekaan atau

peristiwa lainnya yang merugikan konsumen dan bagaimana pertanggungjawaban itu bisa didapatkannya.

D. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian

a. Pengertian perjanjian

Perjanjian atau kontrak memiliki pengertian didalam pasala 1313 KUHPerdara adalah “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.” (pasal 1313 KUHPerdara). dan menurut Prof. Subekti., S.H., perjanjian merupakan suatu peristiwa yang dimana seorang melakukan perjanjian dengan orang lain atau kedua orang itu melakukan suatu perjanjian untuk menyepakati untuk melakukan suatu hal. dan unsur unsur perjanjian itu adalah sebagai berikut:

- 1) Ada para pihak
- 2) Adanya persetujuan antar pihak
- 3) Adanya tujuan
- 4) Ada prestasi yang dilaksanakan
- 5) Ada bentuk tertentu
- 6) Ada syarat tertentu

(P.N.H. Simanjuntak, 2016, pp. 285-286)

b. Asas-asas perjanjian

1. Asas konsensualisme

Bahwa perjanjian itu terjadi setelah adanya suatu kesepakatan antar kedua belah pihak yang membuat perjanjian

2. Asas *pacta sunt servada*

Semua perjanjian yang dilakukan secara sah itu langsung berlaku bagi mereka yang membuatnya seperti peraturan perundang-undangan

3. Asas kebebasan berkontrak

Adalah asas dimana didalam membuat perjanjian pihak pihak yang membuatnya bebas untuk menentukan perjanjian tersebut, yang dimana mereka bebas mau membuat perjanjian dengan siapa, bebas untuk memperjanjikan apa saja, dan bebas membuat bentuk perjanjian. Namun dengan syarat tidak boleh melawan ketentuan undang-undang, tidak bertentang dengan ketertiban umum, dan juga kesusilaan. (Dr. Titik Triwulan Tutik, 2017, pp. 227-229)

c. Syarat sah perjanjian

1. Sepakat

Yang dimana kedua belah pihak sepakat untuk melakukan perjanjian

2. Kecakapan

Seseorang yang cakap hukum, dimana seseorang tersebut sudah berumur 21 tahun atau sudah menikah

3. Suatu hal tertentu

Yang dimana disini bermaksud adalah objek yang diperjanjikan atau diperjual belikan, apakah itu benda berwujud atau tidak berwujud, benda bergerak atau tidak bergerak.

4. Causa yang halal

Dimana ini dimaksudkan benda tersebut atau perjanjian tersebut dibolehkan dimata hukum, atau tidak bertentangan dengan undang-undang. (Suparyanto, 2007, p. 50)

2. Teori tanggung jawab hukum

Sebuah konsep yang berhubungan dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab (pertanggungjawaban) hukum. Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatan bertentangan. Biasanya, yakni bila sanksi ditunjukkan kepada pelaku langsung, seseorang bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri. Dalam kasus ini subjek dari tanggung jawab hukum identik dengan subjek dari kewajiban hukum. (Kelsen, 2006, p. 95)

a. Prinsip Tanggung Jawab yang Didasarkan atas adanya unsur kesalahan

Prinsip tanggung jawab yang berlandaskan terhadap adanya unsur kesalahan (*liability based on fault or negligence atau fault liability*) adalah suatu reaksi terhadap adanya suatu prinsi atau teori pertanggungjawaban mutlak, *no fault liability or strict liability*, yang terjadi saat zaman masyarakat *primitive*. Pada zaman itu, berlakulah rumus '*a man acts a hisperil*', yang bermaksud bahwa apapun perbuatan yang dilakukan oleh seseorang, jika itu merugikan orang lain, akan dikatakan dia telah melanggar hukum. Dengan kata lain, orang itu harus bertanggungjawab atas seluruh kerugian dari kesalahan yang dibuatnya. (Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 2008, p. 68)

b. Prinsip Tanggung Jawab Atas Dasar Praduga

'*presumption of liability*' yang di gunakan dalam konvensi warsawa 1929 di berlakukan untuk angkutan Udara Internasional, dan ada dalam ordinansansi pengangkutan udara 1939 untuk pengangkutan udara domestik. Prinsip tanggung jawab pengangkutan udara ini keluar dari adanya suatu kombinasi antara pasal-pasal 17 (tentang penumpang), 18 (1) tentang bagasi dan kargo, 19 (tentang kelambatan) dengan pasal 20 yang terdapat didalam konvensi. Pasal itu secara berurut sama dengan pasal-pasal 24(1), 25(1), 28, dan pasal 29 ordonansi. Pasal-pasal 17, 18(1), dan juga (19 konvensi (atau pasal 24(1), 25(1) dan 28 ordonansi) yang jawab. Dan pasal 20 konvensi (

pasal 29 ordonansi) kapan suatu pengangkut udara dapat terlepas dari tanggung jawab. (Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 2008, pp. 79-80)

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab *no-fault liability or liability without fault*, dalam kepustakaan dikenal dengan istilah '*Absolute Liability*' atau '*Strict Liability*', dengan adanya prinsip tanggung jawab mutlak ini, maka tanggung jawab tersebut dapat langsung dibebankan tanpa harus adanya suatu pembuktian terhadap suatu kesalahan. Oleh karena itu, prinsip tanggung jawab ini berpandangan bahwa 'kesalahan' menjadi sesuatu yang tidak relevan untuk di permasalahan. Yang dimana apakah ada kenyataannya ataukah tidak. (Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 2008, p. 86)

3. Teori Perlindungan Hukum

Adalah teori yang mengkaji dan juga teori yang menganalisis tentang wujud dan juga bentuk atau tujuan dari perlindungan, yang dimana subjek hukum di lindungi dan juga objek perlindungan diberikan oleh hukum untuk subjek hukumnya. Dan unsur yang terkandung dalam teori ini meliputi: (1)

ada bentuk dan wujud perlindungan dan juga tujuannya, (2) subjek hukum, (3) dan objek perlindungan hukum.

Dan bentuk-bentuk dari perlindungan adalah sebagai berikut:

a. Perlindungan hukum preventif

Adalah perlindungan hukum yang memiliki sifat pencegahan. Yang dimana memberikan kesempatan pada rakyat untuk dapat mengajukan keberatan atas argumennya sebelum adanya suatu putusan dari pemerintah yang definitif. Yang dimana untuk mencegah terjadinya sengketa dan sangat besar maknanya untuk tindakan pemerintah berdasarkan kebebasan bertindak.

b. Perlindungan represif

Memiliki fungsi penyelesaian masalah apabila terjadi sengketa. yang dimana Indonesia saat memiliki badan-badan parsial untuk menangani rakyat terhadap perlindungan hukumnya. Yang dimana badan itu adalah pengadilan lingkup peradilan umum dan instansi pemerintah lembaga banding administrasi. (Salim & Nurbani, 2014, pp. 263-264)

4. Teori Negara Hukum

Menurut Aristoteles, negara yang dikatakan sebagai negara baik adalah suatu negara yang dimana memiliki suatu pemerintahan yang diatur oleh konstitusi dan memiliki kedaulatan hukum. Dan dikatakan juga bahwa yang menjalankan pemerintahan didalam suatu negara

bukunlah manusia, tetapi yang menjalankannya adalah suatu buah pemikiran yang adil, dan yang menentukan bagaimana baik dan buruknya adalah kesusilaan. Karena manusia harus di didik menjadi Masyarakat yang baik, yang ber asusila, dan menjadi manusia yang adil. Dan jika itu terjadi, maka terciptanya suatu negara yang disebut Negara Hukum. Pemikiran negara hukum berasal atas suatu kejadian dari konsep negara polisi (*Polizei State*). Yang dimana ini mengikuti dari buah pemikiran Hans Nawiasky, *Polizei* antara lain dari 2 hal, yang mana *Sicherheit Polizei* dimana memiliki fungsi menjaga keamanan dan ketertiban. Dan *Verwaltung Polizei* atau *Wohlfart Polizei* memiliki maksud untuk menyelenggarakan perekonomian atau juga untuk menyelenggarakan keseluruhan keperluan hidup masyarakat dalam suatu negara. Oleh sebab itu *polizei staat* memiliki arti negara sebagai penyelenggara keamaan dan ketertiban dan juga untuk melaksanakan semua kehidupan masyarakat bernegara. (Huda, 2015, pp. 91-92)

E. Konsep Operasional

Tinjauan yuridis berasal dari kata tinjauan dan yuridis, dimana tinjauan itu berarti memahami dengan cermat, memeriksa, pandangan akan sutau hal, pendapat (yang didapatkan setelah kita menyelidiki, mempelajari, dana atau lainnya). Dan kata yuridis menurut kamus hukum asalnya dari kata yuridisch

yang memiliki arti hukum atau segi hukum. Dan dapat kita simpulkan, tinjauan yuridis adalah mempelajari sesuatu dengan cermat, dan memeriksa suatu pandangan atau argument dari segi hukum. (Sudut Hukum, 2017)

Pertanggungjawaban atau tanggung jawab memiliki arti yaitu memiliki suatu kewajiban untuk menanggung atau untuk memikul kewajiban, atau definisi sederhananya menanggung segala hal yang telah dilakukan/diperbuat atau segala sesuatu yang terjadi. (Wibowo, 2015)

Negara adalah suatu organisasi yang sah, dimana ada Rakyat didalamnya, Memiliki Wilayah, suatu sistem pemerintahan yang berdaulat, dan harus adanya pengakuan dari negara lain yang berada di dunia ini. Dan negara disini adalah suatu badan hukum yang bersifat publik, sehingga negara menjadi subjek hukum yang dimana dapat melakukan suatu perbuatan hukum. (Syahrani, 2009, p. 153)

Penumpang merupakan pihak yang menerima layanan jasa pengangkutan yang dimana memiliki kewajiban untuk membayar ongkos dari pengangkutan tersebut, yang dimana ongkos angkutan yang sudah ditetapkan. Karna dia aalah subjek da objek dari pengangkutan. (Dr. H. Zainal Asikin, 2016, p. 164)

Kecelakaan adalah kejadian yang terjadinya tidak dalam keadaan sengaja, yang mana menimbulkan kerugian atau korban jiwa. (Wikipedia, 2018) (sabtu 7 maret 2020 pukul 13.20)

Pesawat adalah suatu alat atau perkakas yang yang berupa suatu motor yang dapat dijalankan dan merupakan suatu alat transportasi terbang. (setiawan, 2020) (sabtu 7 maret 2020 pukul 13.12)

Hukum adalah seperangkat peraturan yang bersifat memaksa yang dimana untuk mengatur tingkah laku manusia di dalam kehidupan bermasyarakat, dimana dibentuk oleh penguasa(pemerintah) atau badan resmi lainnya. (Viswandro, 2014, p. 105)

Hukum internasional merupakan suatu aturan hukum yang dipergunakan oleh beberapa negara ataupun banyak negara. Dan hukum ini terbagi atas dua, yaitu hukum perdata internasional dan hukum publik internasional. (Syahrani, 2009, p. 95)

F. Metode Penelitian

Untuk membantu penulis dalam membuat penelitian skripsi ini, dan untuk mendapatkan jawaban dari masalah pokok dari penelitian ini. Oleh itu penulis melakukan metode penelitian seperti ini.

a. Jenis Dan Sifat Penelitian

i. Jenis Penelitian

Adapun jenis dari penelitian ini adalah penelitian Normatif (namun dibantu dengan data survey) dilihat dari ciri dan cara penelitian. Penelitian normatif adalah suatu penelitian yang juga bisa dikatakan dengan penelitian yang doktrinal, dimana dalam jenis penelitian ini sering kali dikatakan bahwa hukum itu di gambarkan sebagai suatu kaidah atau asas yang sebagai

sumber atau patokan bagaimana manusia itu dalam berperilaku yang sesuai dan baik. Hal ini tentu saja diletakkan didalam suatu aturan yang tertulis yang dimana dikenal dengan nama peraturan perundang-undangan (aturan didalam buku). Pertama kali sebagai asal dari datanya hanya data sekunder. Hal ini tersusun atas bahan hukum primer, sekunder dan juga data tersier. (Amiruddin & Asikin, 2012, p. 118).

Dan apabila kita lihat dari sifat penelitian ini, maka sifat dari penelitian ini bersifat Eksploratif, yang dimana tujuan Penelitian Ini adalah Penelitian untuk mendapatkan lebih banyak ilmu pengetahuan tentang suatu hal tertentu, atau juga bertujuan untuk menemukan gagasan baru terhadap hal yang terjadi. Dalam hukum. Hal ini dapat dimasukkan dalam jenis penelitian yang mengenai identifikasi Hukum (bisa tertulis dan bisa juga tidak tertulis) (Amiruddin & Asikin, 2012, p. 25)

b. Data dan sumber data

Didalam penelitian ini data yang digunakan adalah:

i. Data Primer

Adalah Bahan Utama dari penelitian ini, data ini penulis dapatkan dari peraturan perundang-undangan dan konvensi internasional.

ii. Data Sekunder

Adalah data yang didapatkan dari buku literatur, dimana buku ini untuk menunjang bahan hukum yang agar dapat memberikan penjelasan tentang

bagaimananya perlindungan hukum negara terhadap penumpang, dan juga didapatkan dari bahan kepustakaan lainnya. Dan juga penulis dapatkan dari Jurnal, berita, artikel penelitian, karya tulis ilmiah, dan juga data survey yang didapatkan dari responden yang penulis tuju, yaitu Kantor SAR Kota Pekanbaru dengan bapak Jacky Chan sebagai kepala operasi badan SAR nasional Provinsi Riau.

iii. Data Tersier

Adalah data tertentu yang mana data ini untuk menunjang data primer dan Data Sekunder, yang mana berupa kamus dan Ensiklopedia.

1. Alat Pengumpul Data

a. Studi Pustaka

Merupakan suatu metode pengumpulan data yang mana digunakan secara bersama dengan metode lainnya, yaitu wawancara. (Suratman & Phillips Dillah, 2014, p. 123)

b. Wawancara

Adalah metode dimana bertatap muka langsung dengan responden, untuk menanyakan perihal pribadi, menanyakan fakta dan pendapat responden, dan juga dapat menanyakan persepsi dan saran dari responden. (Suratman & Phillips Dillah, 2014, p. 127)

2. Analisis Data

Metode yang digunakan Penulis adalah penelitian dibidang hukum terutama hukum Internasional. Dimana penelitian ini penelitian hukum normatif yaitu membandingkan gejala yang terjadi dimasyarakat lalu dibandingkan dengan peraturan perundan-undangan yang ada.dan juga untuk menganalisis data adalah dengan metode kualitatif, adalah cara penelitian yang menghasilkan suatu data deskriptif. Yaitu data yang sesuai dengan apa yang dikatakan oleh responden baik itu secara lisan maupun tulisan, dan perilakunya yang nyata. (Soekanto, 2014, p. 32)

3. Metode Penarikan kesimpulan

Metode penarikan kesimpulan yang diambil oleh penulis adalah metode deduktif, metode ini adalah metode yang mengambil kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum ke khusus. Yang mana penalaran dalam metode ini adalah penalaran yang yakin benar atau penalaran yang pasti benar. (Catur, Metode Indukti/Deduktif, 2011)

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Kedaulatan Negara

1. Kedaulatan Dalam Ilmu Kenegaraan

Kedaulatan negara ini memiliki dasar yang hampir sama dengan kedaulatan raja, yang dimana kedaulatan ini hanya saja di perhalus sedemikiannya, sehingga kedaulatan ini dapat diterima oleh rakyat yang dimana memiliki sumber pada kedaulatan rakyat. Yang dimana berguna untuk sebagai penutup dari kedaulatan raja yang sudah tidak digunakan lagi. yang mana kedaulatan ini sering disebut dengan kedaulatan raja yang bersifat modern yang dalam Bahasa lainnnya *moderneverstenso uvereiniteit*. Namun teori ini mendapatkan pertentangan dari teori lainnya, dan diantara teori yang yang pertentangan dengan teori ini adalah teori kedaulatan hukum yang biasa disebut dengan *Rule of law* yang dimana ini berasal dari krabbe.

Para pengikut ajaran kedaulatan negara ini mengatakan, kedaulatan tertinggi itu terletak pada negara dan tidak terletak pada kedaultan Tuhan, sebagaimana yang dikatakan oleh pengikut ajaran kedaulatan tuhan. Yang dimana dalam teori ini, negara lah yang membuat suatu aturan hukum. jadi semuanya harus mengikuti apa yang dibuat oleh negara dan tidak ada pertentangan terhadapnya. Negara merupakan suatu kesatuan yang dimana menciptakan aturan – aturan hukum, jadi adanya suatu aturan hukum itu

disebabkan oleh adanya negara dan semua aturan yang ada harus berasal dari kehendak negara. Para ahli yang menganut ajaran ini adalah Jean Bodin, dan juga dianut oleh George Jellinek.

Pada dasarnya ajaran kedaulatan negara itu, hanya menceritakan bahwa kekuasaan tertinggi itu terletak pada negara. Yang mana kekuasaan itu bisa berupa kekuasaan yang absolut, bisa saja bersifat terbatas, dan harus dapat dibedakan dengan ajaran *staats-absolutisme*. Dimana diketahui dari ajaran *staats-souve-reinteit* yang memiliki suatu prinsip bahwa suatu kekuasaan yang tertinggi itu dimiliki oleh negara. Yang dimana bisa saja absolut atau bisa saja memiliki batasan. Dalam prinsip kekuasaan yang absolut, negara memiliki kekuasaan yang sepenuhnya tanpa memiliki batasan apapun, yang dimana meliputi keseluruhan dari semua bentuk kehidupan masyarakat, yang dimana ini dapat mengakibatkan hilangnya sifat kepribadian dari masyarakat didalam negara.

Pendapat dari George Jellinek memiliki pendapat bahwa hukum itu adalah penjelmaan dari keinginan dan apa yang diharapkan oleh negara. Dan negara yang membuat Hukum itu, dan disini negara yang dikatakan sebagai asal muasal dari seluruh aturan hukum. Lalu disinilah negara dikatan sebagai pemegang tertinggi dari kekuasaan dan yang memiliki sepenuhnya kedaulatan tertinggi. Selain negara tidak ada satupun yang dapat membuat atau menetapkan suatu aturan hukum. Dan yang sama-sama kita ketahui juga, adat dan kebiasaan yang biasanya kita lakukan dan hidup ditengah

masyarakat yang dimana bersifat tidak tertulis, dan hal ini tidaklah diterbitkan oleh negara, dan yang dalam kenyataannya juga diberlakukan dimasyarakat, ini dikatakan bukanlah suatu aturan hukum. hal ini serupa juga yang dijelaskan oleh Jean Bodin. Dan menurut jellinek, hukum adat itu dapat menjadi suatu aturan hukum jika negara melakukan pengakuan dan penetapan terhadap hukum ada kebiasaan tersebut. (Huda, 2015, pp. 182-182)

Jean Bodin pertama kali memberi bentuk yang ilmiah terhadap apa itu kedaulatan, sehingga orang mengatakan bapak daei teori kedaulatan adalah jean bodin. Dia menjelaskan bahwa kedaulatan adalah bagian dari negara, dan menjadi suatu ciri-ciri yang kgusu. Kedaulatan adalah suatu bentuk dari kekuasaan yang mutlak yang dimiliki oleh negara, dan hal ini tidak dapat dipisahkan. Dia juga menjelaskan bahwa tidak ada yang lebih tinggi dari kekuasaan negara. Dan kekuasaan itu mengandung beberapa hal, yaitu:

1. Kekuasaan itu asli, tidak berasal dari turunan kekuasaan
2. Memiliki kedudukan yang tertinggi
3. Sifat abadi dan kekal
4. Tidak dapat dibagi

Dimana harus kita lihat bahwa jean bodin melihat kekuasaan dari internalnya, dimana kedaulatan dilakukan dalam wilayah penguasaannya. Dan kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi dalam suatu wilayah. (Parman, 2014)

Aliran filosofis yang berkesan mengenai kedaulatan negara adalah, bahwa kedaulatan adalah suatu hal yang bersifat absolut yang memiliki penguasaan terhadap suatu wilayah tertentu. Dasar dari pembentukan kekuasaan negara yang bersifat absolut berasal dari Jenik Bodin, 2004: 1995. Konsep dalam kedaulatan negara memiliki pemahaman yang sangat menolong dalam memperhatikan dan mengevaluasi tentang bagaimana melihat posisi letak negara dalam bidang hubungan internasional yang bersifat dinamis.

Didalam hal keilmuan, dapat dilihat tidak bisanya memberikan suatu ketetapan yang bersifat tunggal terhadap pengertian dari kedaulatan negara. Peristilahan dari kedaulatan memiliki berbagai macam istilah dan makna dalam penafsirannya. Memiliki banyak istilah dan perbedaan pendapat yang diberikan oleh banyak ahli, pejabat internasional, para hakim, politisi, wartawan, dan kalangan lain yang memiliki dasar keilmuan profesi, dan dalam kedisiplinan yang berbeda dalam keintelektualan. Pengertian ini bisa mendapatkan artian yang berbeda dari setiap orang yang mengartikannya. Artian kedaulatan ini tentu saja juga berbeda penafsirannya dalam berbagai macam ilmu. Dalam hubungan internasional yang terkhusus dalam masuknya negara terkabung dalam anggota organisasi internasional, kedaulatan negara itu memiliki cerminan dalam negara melakukan putusan unyuk persetujuan dalam hal pengikatan diri dalam keanggotaan internasional. Dalam bidang ini, keputusan negara bersifat bebas dan mandiri

dalam dia untuk mengikatkannya dalam organisasi internasional. Persetujuan dari negara ini memiliki sifat yang tidak permanen, karna dalam suatu waktu negara dapat melakukan penarikan terhadap persetujuan yang diberikannya. Yang mana dalam masuknya negara kedalam organisasi internasional tersebut, tentu saja setiap keorganisasiannya memiliki tujuan dan kehendak masing-masing yang diinginkan untuk dapat dicapai. (Riyanto, 2012)

Dimana ada 2 komponen didalam kedaulatan negara, yaitu kedaulatan Internal dan kedaulatan negara eksternal. Dialam kedaulatan negara internal, negara itu memiliki suatu hak yang istimewa untuk memiliki suatu wilayah tertentu, hal ini dimaksudkan ialah bebas dari gangguan dan adanya campur tangan dari luar. Jika adanya suatu paksaan yang dibuat oleh suatu negara lain kepada suatu negara yang berdaulat, maka hal itu dikatakan suatu pelanggaran dari adanya konsep tentang kedaulatan negara. Dimana hal itu tercantum dialam suatu perjanjian yang bernama perjanjian Wesphalia pada tahun 1648. Disana tertulis negara bebas dalam segaa bentuk kepentinga negara tersendiri dan tanpa adanya intervensi da gangguan manapun dari negara luar. Dan secara eksternal, kedaulatan negara itu memiliki hak keistimewaan untuk dapat melakukan peperangan dan juga memiliki personalitas atau jati diri hukum internasional. Hal ini berartikan bahwa negara tersebut secara bebas dapat melakukan hubngan dengan negara lain, bisa saja itu berupa kontrak perjanjian atau bentuk lainnya di dunia internasional. (Dewi, 2013, pp. 10-11)

2. Fungsi kedaulatan Dalam Hukum Internasional

Kedaulatan negara biasanya kita ketahui hanya terdapat didalam suatu wilayah negaranya dan hanya terhadap negaranya tersendiri. Yang dimana arti kedaulatan saat ini hanya memiliki artian yang sempit dalam daya berlakunya jika kita bandingkan dengan kedaulatan negara pada saat abd ke-18 sampai dengan abd ke-19. Hal ini terjadi dikarenakan munculnya negara nasional yang memilki kekuatan yang sangat kuat sehingga tidak adanya suatu batasan terhadap otonomi negara. Di masa ini, tidak ada satupun negara yang melakukan suatu penolakan terhadap pemberian batasan kepada kebebasan negaranya. Yang dimana dapat disimpulkan pada masa ini kedaulatan negara adalah sisa kekuasaan yang telah diberikan batasan oleh hukum internasional. (Supriyadi, 2011, p. 124)

3. Kedaulatan Negara di Udara

Suatu negara yang yang dikatakan berdaulat adalah negara yang memiliki suatu kekuasaan yang tertinggi (*supreme authority*) yang dimana negara tersebut bebas dari adanya internvensi dari kekuasaan negara lain, hal ini dimaksudkan ialah bebas melakukan apa saja yang diinginkannya dalam kebijakan apapun, baik itu berupa kebijakan kedalam negeri maupun kebijakan keluar negeri. Tapi semua kebebasan tersebut tetap saja harus memperhatikan kebijakan Hukum Internasional yang berlaku, baik sopan santun maupun bagaimana pergaulan di dunia internasional. Yang dimana negara bebas untuk mengatur wilayahnya, baik itu wilayah daratan, laut dan

tentu saja wilayah udara. Membuat aturan tersebut dimana bermaksud untuk Melindungi wilayah udaranya yang berupa kepentingan terhadap pertahanan dan keamanan suatu negara, Membentuk untuk bagaimana regulasi guna keselamatan didalam penerbangan, ataupun maksud lainnya. (K. Martono & Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law), 2016, pp. 253-254)

Karena ruang udara adalah suatu bagian dari wilayah suatu negara yang memiliki kedaulatan karena sesuai dengan tercantum dalam pasal 5 UU RI Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Dimana wilayah udara itu memiliki suatu nilai yang sangat strategis dalam nilai menjaga ketahanan dan keamanan suatu negara, Dan tidak menutup kemungkinan terhadap kepentingan lainnya. Dimana hal itu bisa digunakan dalam hal yang bersifat publik maupun yang bersifat privat. Karena dengan berkembangnya teknologi disaat ini tentu saja membuat wilayah udara menjadi suatu yang dapat dilihat sebagai suatu proyeksi kekuatan suatu negara dan juga digunakan untuk transportasi udara. (Yani, montratama, & putera, 2016, p. 1)

Sebelum perang dunia 1, hal yang memiliki suatu kesepakatan universal merupakan wilayah udara yang berada diatas permukaan laut bebas dan juga terletak diatas wilayah yang tidak berkepunyaan yang dimana pasti saja bebas dan terbuka. Bersangkutan dengan wilayah udara yang terletak diatas wilayah daratan maupun lautan negara yang berdaulat, ada beberapa teori

yang menjelaskan hal tersebut. Namun dengan terjadinya perang dunia 1, maka timbul lah 1 teori yang dapat diterima oleh setiap negara tentang kedaulatan negara atas wilayah udaranya, yang dimana kedaulatan negara atas wilayah udara di atasnya memiliki sampai ketinggian yang tidak terbatas, dimana ini disebut dengan *usque ad coelom*. (Rudy, 2002, p. 79)

Namun prinsip tentang ketinggian yang tak terbatas ini tidak dapat diberlakukan lagi seiring dengan perkembangan zaman saat ini dan dengan kemajuan teknologi saat ini seperti melakukan peluncuran pesawat ulang alik dan juga bagaimana meletakkan posisi satelit di luar angkasa. Dalam melakukan peluncuran pesawat antariksa yang melewati suatu wilayah udara suatu negara tidak melakukan perizinan kepada negara yang terkait dan begitu juga bagaimana melakukan peletakan satelit pada orbit tertentu. Dan bagaimana batas ketinggian udara dalam hukum internasional sampai saat ini belum ada kesepakatan yang disepakati dalam aturan hukum internasional. (Sefriani, 2016, p. 192)

Ada teori-teori mengenai jarak/batas ketinggian ruang udara/angkasa yang terletak dibawah kedaulatan negara.

a. Klasifikasi Umum

1. Ketinggian tidak terbatas
2. Ketinggian tidak terbatas, akan tetapi harus memberikan izin lintas damai kepada pesawat asing
3. Ada batasan ketinggian

4. Ruang udara bersifat bebas, tetapi *subjaent state* dapat memberikan suatu batasan di ruang udara yang berada diatas wilayah negaranya, atau dia dapat menentukan jalur khusus yang mana yang dapat dilintasi pesawat negara asing.

b. Penggolongan atau klasifikasi khusus

1. Kedaulatan negara diatas suatu ruang udara tidak ada batasannya, sehingga menjadi sepenuhnya milik negara tersebut. Yang mana hal ini dijelaskan pada konvensi Chicago 1944 dan juga pada konvensi paris 1919 dimana pengaturan ini berada dipasal 1 konvensi tersebut.
2. Kedaulatan negara dalam suatu ruang udara dimiliki secara penuh. namun dalam kondisi damai, namun negara harus memberikan hak kepada pesawat negara lain berupa hak lintas damai.
3. Kedaulatan negara terhadap ruang udara sampai dengan ketinggian dimana masih adanya gaya Tarik-menarik bumi atau gravitasi bumi.
4. Ketinggian kedaulatan terhadap ruang udara diberikan sampai dimana pilot dapat menerbangkan pesawatnya sampai ketinggian dimana pilot tidak perlu menggunakan perlengkapan yang khusus untuk menerbangkan pesawatnya (dimana hal itu berupa rompi khusus, alat bantu pernapas berupa tabung oksigen, atau peralatan khusus lainnya).

5. Sampai ketinggian daya terbang yang dapat dijangkau oleh pesawat tempur (namun hal ini tentu saja dapat berubah dari waktu ke waktu, karena mengingat dari perkembangan teknologi yang makin modern dari waktu ke waktu).
6. Kedaulatan ruang udara negara ditentukan sampai mana radar yang berada didarat dapat menjangkau keberadaan pesawat.
7. Kedaulatan udara ditentukan sampai mana daya jangkauan tembak dari artileri, yang mana ditembak dari darat ke udara.
8. Ditentukan berdasar ketinggian gunung yang berada di wilayah negara tersebut.
9. Ditentukan dari ketinggian bangunan.
10. Wilayah udara dapat bersifat bebas, namun negara dapat memberikan suatu wilayah udara larangan, yang mana zona larangan itu ditentukan oleh negara tersebut.
11. Wilayah ruang udara tidak secara tegak lurus ketas, tetapi secara melebar, karena mengingat bumi bersifat bulat, jadi berbentuk seperti cerobong asap.
12. Dan ketinggian kedaulatan ditentukan oleh pakar-pakar terdahulu, bisa saja tinggi 100 meter, 60km 300km, atau lainnya di atas permukaan wilayah. (Rudy T. M., 2001, pp. 33-34)

Dan terkait dengan persetujuan oleh suatu negara ini terhadap konvensi “*Five Freedom for the air*” dan kelima hak itu ialah:

- a. Bebas melintasi wilayah asing tanpa mendarat.
- b. Dapat turun dengan maksud non perdagangan.
- c. Mendaratkan pesawat guna turun penumpang dalam lalu lintas negara asing memiliki asal dari negara asal pesawat udara.
- d. Melakukan pengangkutan penumpang dalam lalu lintas negara asing yang memiliki tujuan kenegara pesawat terbang berasal
- e. Melakukan pengangkutan antar 2 negara asing

Dan hanya dapat memiliki 2 ‘kebebasan’ yang memperoleh persetujuan dari mayoritas negara yang diwakili. Akibat itu, terpaksa lah dibuat 2 persetujuan didalam konferensi:

- a. Transit dinas penerbangan Internasional, dimana mencakup 2 hal yaitu: terbang tanpa adanya pendaratan, dan hak melakukan pendaratan untuk guna non perdagangan dalam wilayah asing.
- b. Transpor udara Internasional, yang dimana menerapkan kelima kebebasan. Tapi negara itu dapat menolak pesawat asing yang ingin masuk atau melintasi wilayah udaranya.

Dalam konferensi Chicago timbulnya perubahan-perubahan yang kuat untuk hukum internasional tentang udara. Hal ini dapat dilihat dari bab yang lebih umum (Bab I-III) Konvensi mengenai angkutan udara sipil

internasional yang memberikan suatu ketetapan didalam prinsip nya yang memiliki kemiripan dengan prinsip yang tertuang di dalam paris konvensi 1919. Contohnya, sebuah prinsip tentang bagaimana suatu kedaulatan yang penuh atas wilayah udara yang eksklusif tertuang dalam pasal 1-2 dan juga bagaimana aturan tentang regulasi dalam registrasi pesawat dan bagaimana kepemilikan pesawat udara tertuang dalam pasal 17-21. Perancangan ini lebih dispesifikkan ke dalam berbagai macam, dalam pasal 5, tidak hanya mempersilahkan terhadap pesawat suatu kebebasan untuk melintasi suatu ruang udara dengan bebasnya yang dimana terletak pada pasal 2 konvensi paris yang masih di rasa agak meragukan. Tetapi mempersilahkan kepada pesawat yang “tidak memiliki suatu ikatan dinas penerbangan internasional tetap” dan untuk “mengadakan penerbangan ke atau dalam transit non-stop” melewati suatu kawasan negara, dan untuk “tanpa memperoleh izin sebelumnya dari negara” yang hormat terhadap hak negara itu (yang contohnya kepada alasan keamanan) dimana hal ini harus dilakukan pendaratan segera. (Rudy, 2002, pp. 79-80)

4. Wilayah daratan

Wilayah daratan ini adalah wilayah meliputi wilayah darat (yaitu wilayah yang kering) dan juga wilayah perairan yang letaknya di daratan, yang dimana wilayah itu adalah wilayah sungai dan danau. Yang mana wilayah daratan ini bisa saja wilayah yang berasal dari awal negara berdiri maupun bisa saja wilayah daratan tambahan. Yang dimaa wilayah ini berdasarkan pengakuan

sepihak oleh negara yang memproklamasikan kemerdekaanya, sesuai dengan perjanjian internasional, dan juga kebiasaan hukum internasional. dan juga bisa juga berubah dengan adanya perkembangan waktu.

Dan selain adanya wilayah awal suatu negara, ada juga yang disebut dengan wilayah tambahan. Yang dimana wilayah tambahan ini terjadi dikarenakan oleh beberapa sebab terjadinya, yaitu:

1. Okupasi atau pendudukan

Yaitu memperoleh kedaulatan dari suatu wilayah yang bukan milik negara tersebut pada awalnya dan juga tidak berada dibawah kedaulatan wilayah negara lain.

2. Aneksasi atau penaklukan

Yaitu adalah suatu cara memperoleh suatu wilayah dengan cara kekerasan sehingga bergabungnya wilayah yang ditaklukan kedalam wilayahnya.

3. Akresi

Adalah penambahan wilayah negara yang dimana dengan adanya perubahan alam yang mempengaruhinya.

4. Preskripsi

Yaitu memperoleh wilayah suatu negara melakukannya secara damai dengan cara kedaulatan yang de facto melalui proses waktu yang lama, yang dimana wilayah ini secara de jure masuk dalam wilayah negara lain.

5. Cessie

Yaitu memperoleh tambahan wilayah dengan cara beralihnya wilayah suatu negara ke wilayah negara lainnya, dimana bisa dengan cara sukarela ataupun dengan acara kekerasan.

6. Referendum

Yaitu dengan cara menentukan nasib sendiri oleh suatu penduduk dalam suatu wilayah, apakah iya ingin bergabung kedalam suatu wilayah atau tidak, yang dimana harus *one man one vote*.

5. Wilayah laut

Wilayah laut adalah wilayah yang mencakup wilayah perairan laut dan termasuk juga tanah yang berada didalam lautnya. Yang mana wilayah laut ini terbagi atas wilayah yang dikuasai negara atau dikenal dengan negara pantai, dan laut yang tidak dimiliki oleh negara. Konvensi PBB yang mengatur twntang ini adalah UNCLOS 1982, dalam konvensi ini melahirkan 8 zona pengaturan yaitu:

- a. Perairan pedalaman
- b. Perairan kepulauan
- c. Laut territorial
- d. Zona tambahan
- e. Zona ekonomi eksklusif
- f. Landas kontinen
- g. Laut lepas
- h. Kawasan dasar laut internasional

a. Perairan pedalaman

Yaitu adalah sisi perairan yang berada dalam sisi darat atau garis pangkal. Dimana dalam wilayah ini negara berdaulat dengan penuh yang kedaulatannya itu sama dengan berdaulatnya negara pada wilayah daratan.

b. Laut territorial

Yaitu wilayah yang terletak diwilayah luar garis pangkal, yang dimana wilayahnya ini tidak melebihi dari 12 mil laut. Dilayah ini wilayah berdaulat atas wilayah kelautannya dan begitu juga berdaulat atas wilayah udara yang berada diatasnya. Dan disini juga diakui hak lintas damai atau kapal-kapal asing yang ingin melintas diwilayah tersebut.

c. Zona tambahan

Yaitu wilayah laut yang terletak diluar garis pangkal yang dimana wilayahnya tersebut tidak melewati 24 mil laut. Yang dimana kewenangan wilayah negara atas wilayah ini terbatas. Hanya mengatyr tentang bagaimana dalam bidang perikanan, imigrasi, urusan yang bersifat fiskal, mencegah agar tidak terjadinya pelanggaran didalam wilayah negara, dan juga mengatur tentang bea cukai.

d. Landas kontinen

Terdiri dari dasar laut dan wilayah tanas di dasarnya dimulai dari bawah permukaan laut yang letaknya diluar laut territorial.

e. Zona ekonomi eksklusif

Yaitu zona negara yang berjarak 200 mil dari garis pantai, yang dimana negara memiliki hak kedaulatan berupa pembuatan pulau buatan atau bisa menggunakan

pulau, melakukan penelitian tentang laut, dan perlindungan guna pelestarian lingkungan laut. (Sefriani, 2016, p. 173)

6. Hubungan Kedaulatan Negara Antara Hukum Nasional Dan Internasional

Kajian ini yang menjelaskan tentang adanya keterkaitan antara hukum internasional dengan hukum nasional memiliki suatu hubungan yang relevan. Dimana kajian ini menjelaskan bagaimana posisi dari hukum internasional kedalam hukum nasional dan bagaimana juga terhadap pemberlakuannya. Pertama kali sebelum masuk kedalam kajian ini maka perlu terlebih dahulu mengemukakan 2 teori, yaitu:

a. Teori monisme

Menurut teori ini menjelaskan bahwa hukum internasional dan hukum nasional adalah suatu bagian dari sistem hukum pada umumnya. Seluruh ketentuan hukum adalah suatu bentuk kesatuan sistem, dimana ketentuan ini memiliki sifat yang mengikat kepada negara, kepada individu warga negara dan juga kepada kesatuan bangsa. Dimana 2 hukum ini menjadi suatu kesatuan dalam sistem hukum universal yang bersifat kepada individu dan juga mengikat kepada kolektif. Yang hukum nasional mngikat individu secara perorangan dan hukum Internasional secara kolektif

b. Teori Dualisme

Teori ini menjelaskan bahwa hukum internasional adalah 2 sistem hukum yang berbeda secara intrinsik. Dimana hukum nasional dan hukum internasional berbeda subjek dan sumbernya. Yang mana subjek dari hukum nasional adalah hanya individu yang ada dalam negaranya, sedangkan hukum internasional memiliki subjek negara itu tersendiri. Yang mana hukum nasional di buat sesuai dengan kehendak negara sedangkan hukum internasional berasal dari kehendak bersama. Sehingga hukum nasional bersifat peraturan perundang-undangan yang wajib ditaati, sedangkan hukum internasional bersifat *pacta sunt servanda*.

Tetapi didalam prinsipnya hukum nasional memiliki suatu kewenangan yang mengatur segala aspek didalam negara, namun hukum nasional tidak memiliki suatu kompetensi yang tidak terbatas, karena kompetensi dari hukum nasional ini dibatasi oleh hukum internasional. Yang mana terhadap temporal, personal, validitas teritorial dari struktur hukum nasional memiliki batas dan batas ini di atur oleh hukum internasional. Oleh sebab pada bidang validitas material didalam suatu struktur hukum nasional tidak dapat secara sembarangan dalam aturan tertentu suatu materi, dimana hal itu sudah ditentukan hukum internasional. Namun dilain sisi hukum internasional itu bukanlah suatu produk hukum yang sempurna, sehingga hal yang berkaitan dengan norma hukum

internasional masih perlu dilakukan penyempurnaan oleh hukum nasional. Sehingga hal itu dapat mensyaratkan hukum nasional terhadap hukum internasional. Karena dengan tidak adanya tatanan hukum nasional maka hukum internasional dapat lumpuh. Sehingga kemaknaan didalam hukum nasional tersebut berada didalam tatanan hukum internasional. (Dewi, 2013, p. 13)

B. Tinjauan Umum Tentang Penerbangan

Konferensi internasional tentang hukum udara yang pertama diselenggarakan pada tahun 1910 setelah sejumlah balon udara milik Jerman melintasi wilayah udara di atas negara Perancis, yang mana hal ini dianggap oleh pihak Perancis sebagai suatu ancaman terhadap keamaannya. Balon balon tersebut adalah “kendaraan” (*vehicle*) milik negara, yang digunakan dalam serangkaian operasi riset. Konferensi itu diselenggarakan di Paris, dihadiri oleh 19 negara peserta. Segera setelah selesainya perang dunia pertama, perusahaan penerbangan pertama mulai melakukan operasi penerbangan berjadwal (*scheduled*) antara London dan Paris pada tahun 1919.

Sembilan tahun sesudah konferensi pertama tahun 1910 itu, dibentuk perjanjian Paris. Perjanjian tersebut berlandaskan adagium Romawi: *cuius est solum, eius usque ad coelom et ad inferos*. Secara praktis, adagium itu berarti bahwa negara melaksanakan hak haknya sampai pada suatu ketinggian dimana ia masih memiliki control efektif terhadap ruang udaranya. Yang dimana pada saat

itu belum ada definisi yang jelas tentang hukum udara. Tujuan untuk membuat perjanjian ini adalah untuk menegakkan kedaulatan di ruang udara dan membuat definisinya. Pesawat udara pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipergunakan pada bidang militer saja. Segera menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum, yang sering kali dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Sejalan dengan perkembangan ini, dibentuklah *convention on the unification of certain rules relating to international carriage by air*. Konvensi ini adalah disebut dengan konvensi Warsawa yang di setuju pada tahun 1929, konvensi digunakan beberapa saat, lalu kemudian ada konvensi Roma 1952 yang menjeaskan dengan luasnya. Dan dengannya penambahan pesawat, maka dibentuknya tambahan pengaturan-pengaturan yang meliputi masalah seperti keselamatan, tata tertib, jasa angkutan udara internasional, *search and rescue*, penahanan untuk pencegahan, kerugian atas pihak ketiga, pengaturan internasional hak dalam pesawat udara. Dan sebagai hasilnya, negara negara telah menerima suatu perangkat ketentuan yang tersusun dengan baik yang mengatur pesawat udara. (verschuur, 1991, pp. 4-5)

Dan dalam sejarah penerbangan pertama kali di Indonesia terjadi di masa penjajahan Belanda, yaitu penerbangan itu pertama kali dilaksanakan pada tanggal 19 Februari 1913, yaitu disaat orang Belanda yang bernama Hilgers melakukan terbang pertama kali menggunakan pesawat Fokker diatas langit kota Surabaya Dan penerbangan itu bukan saja tercatat sebagai penerbangan pertama di Indonesia, melainkan peristiwa tersebut juga tercatat dalam sejarah Indonesia

sebagai kecelakaan pesawat pertama yang terjadi di Indonesia, yang mana pesawat itu terjatuh di sebuah desa Baliweri, yang dimana masih didekat wilayah kota Surabaya. Dan dalam sejarah pengangkutan udara niaga bangsa Indonesia pertama kali adalah perusahaan Belanda yang didirikan pada tanggal 1 november 1928, perusahaan itu bernama *knoninklijke nederlands-indische maatchappij* atau disingkat dengan nama KNILM. Dan rute penerbagangan pertama saat itu dibuka dari kota Jakarta ke kota bandung, dan juga dibuka penerbangan dari kota Jakarta ke kota Semarang. Dan dalam sejarah bangsa Indonesia tersendiri baru lahir setelah kemerdekaan, itu lahir pertama kali dari Aceh, dimana usaha rakyat Aceh memberi pesawat pertama untuk Indonesia. Yaitu sebuah pesawat Dakota DC-3 yang diberi nama *seulewah*. (Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 2008, pp. 18-19)

1. Pengertian Hukum Penerbangan Internasional

Dalam perkembangan dunia penerbangan internasional belum ada kesepakatan mengenai yang tetap tentang apa pengertian dari hukum Penerbangan Internasioanl atau yang dikenal lain dengan Hukum udara (*air law*) atau hukum navigasi udara (*air navigation law*) atau nama lainnya yang memiliki maksud sama dengan hukum penerbangan internasional tersebut. Istilah istilah tersebut ataupun istilah lainnya yang serupa memilki pengertian yang kecil jika memiliki perbandingan dengan arti dari *air law*. Terkadang dapat juga menggunakan kata lain yaitu *aeronautical law* yang dimana terkhusus yang berasal dari Bahasa romawi. Nicolas Matteesco matte memiliki

tulisan yang didalam bukunya memilih menggunakan kata *air-aeronautical law*, namun kenyataan didalam praktik orang lebih banyak menggunakan kata *air law*. Tapi didalam artian yang bersifat tertentu ada yang mempergunakan istilah *aviation law*. Dimana dalam penggunaan istilah *air law*, adalah istilah yang memiliki banyak artian atau dapat mencakup aspek-aspek yang lebih luas, karena itu dapat dilihat dari bidang manajemen. Dari aspek administrasi, dari asepek perdata maupun bersifat pidana, bersifat komersial, bersifat publik, bersifat hukum konstitusi dan juga bersifat terhadap pengangkutannya. Dan juga aspek aspek lainnya. Diketahui Verschoor menerangkan artian dari hukum udara ataupun hukum penerbangan adalah suatu hukum yang dimana berguna untuk melakukan pengaturan sebagai suatu hukum dan juga menjadi suatu regulasi terhadap yang terjadi ataupun yang dilakukan di dalam ruang udara yang itu memiliki kemanfaatan untuk proses penerbangan, bermanfaat untuk kepentingan bangsa bangsa di dunia ini, dan yang paling utama memiliki kemanfaatan terhadap kepentingan umum. (Martono, 2007, pp. 1-2)

2. Sumber Hukum Udara Internasional

Sumber sumber hukum udara internasional berasal dari hukum internasional. Yang dimana ini sesuai terhadap pasal 38 (1) Piagam mahkamah Internasional (PMI) menjelaskan sebagai berikut.

a. Multilateral

Dimana berasal hukum udara internasional publik sebagaimana yang memiliki karakter multilateral yang berasal dari konvensi yang memiliki karakter multilateral atau bisa juga memiliki karakter bilateral.

b. Bilateral Air Transport Agreement

Ini adalah perjanjian internasional di bidang penerbangan internasional.

c. Hukum Kebiasaan Internasional

Ini tertera didalam piagam mahkamah internasional pasal 38 yang mengatakan bahwa kebiasaan internasional masuk kedalam hukum penerbangan internasional publik. Tapi seiring perkembangannya waktu dengan adanya konvensi-konvensi, hal ini mulai berkurang penggunaannya dalam hukum internasional publik. Yang dimana ini memiliki contoh dimana saat amerika memberlakukan *air defence identification zone* (ADIZ), yang dimana dengan adanya tindakan yang dilakukan Amerika ini, maka ditirulah oleh negara lainnya seperti Kanada dan juga negara negara lain yang mengikutinya.

d. Prinsip-Prinsip Hukum Umum

Ketentuan yang digunakan didalam Hukum Internasional adalah 1) itikad baik, 2) *pacta sunt servanda*, 3) *abus des droit*, 4) *nebis in idem*, 5) *equality rights*, 6) tidak boleh saling intervensi, 7) non lequit. Yang dimana kaidah kaidah ini berasal dari kaidah umum romawi dan ini juga digunakan oleh

negara-negara maju. Asas-asas tersebut yang memiliki sifat yang universal dan berartian juga berlaku kepada hukum penerbangan internasional publik.

e. Ajaran Hukum

Disini dijelaskan dengan ajaran yang menerangkan bahwa hukum penerbangan terkait mengenai pemindahan resiko dari korban terhadap pelaku. Didalam ajaran hukum, Perusahaan Angkutan udara yang memberikan transportasi umum memiliki tanggung jawab kepada korban yang mengalami kerugian. Hal pertanggungjawaban ini berpindah dari korban terhadap perusahaan angkutan udara sebagai tersangka atau yang melakukannya. Dan juga disini dijelaskan juga bagaimana aturan dari bela diri itu tersendiri.

f. Yurisprudensi

Yang dimana ini terhadap dalam piagam mahkamah internasional, ini menjelaskan bagaimana daopat diikutinya putusan-putusan yang diambil dahulu dan diikutkan pada saat ini yang dimana harus memiliki kasus yang serupa atau sama. (K. Martono & Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law), 2016, pp. 4-7)

Menurut Kolossov mengemukakan prinsip-prinsip untuk hukum udara internasional sebagai beriku:

- Pengakuan kedaulatan penuh dan eksklusif dari setiap negara atas ruang udara diatas wilayahnya

- Pengakuan mengenai nasionalitas suatu pesawat udara sesuai registrasinya
- Beroperasinya pengangkutan udara Internasional berjadwal (*scheduled*) diwilayah negara asing perlu ada izin atau pemberian hak khusus dari negara negara terkait
- Kebebasan terbang diatas laut lepas
- Kerja sama negara-negara dengan tujuan memajukan atau mengamankan penerbangan dalam navigasi udara internasional, dan lain-lain.

Sebagai tambahan terhadap rincian prinsip-prinsip yang dikemukakan diatas, segi-segi khusus lainnya harus dicatat dalam kaitan ini yaitu: berkenan dengan prosedur keikutsertaan dalam traktat. Traktat-traktat yang berkaitan dengan hukum ruang angkasa terbuka untuk diikuti oleh seluruh negara tanpa kecuali, sedangkan kesertaan pada traktat-traktat mengenai hukum udara pada dasarnya dibatasi hanya untuk anggota-anggota perserikatan bangsa-bangsa. (verschoor, 1991, p. 10)

C. Tinjauan Umum Tentang pengaturan Penerbangan Sipil

1. Konvensi warsawa 1929

Pengaturan penerbangan sipil pertama kali di laksanakan di Warsawa pada tanggal 12 oktober 1929, yang mana konvensi itu bertujuan untuk melakukan unifikasi atau melakukan persamaan terhadap pengaturan aturan tentang transportasi udara internasional. Yang dimana dalam konvensi ini memiliki suatu

tujuan dalam hal kesamaan terhadap dokumen angkutan udara internasional dan juga melakukan kesamaan tentang pertanggungjawaban hukum terhadap penerbangan internasional. Namun dalam kenyataannya, terjadi disunifikasi yang mana keluarnya protokol The Hague 1955, konvensi Guadalajara 1961 dan aturan lainnya. Dan juga pada akhirnya lahirlah konvensi Montreal 1999, selain Montreal agreement 1966. Hal ini berkaitan tentang ganti rugi dan dokumen transportasi penerbangan internasional.

Yang pada intinya konvensi Warsawa ini mengatur tentang kesamaan mengenai dokumen penerbangan internasional. Yang terdiri dari:

1. Tiket penumpang (passenger ticket)
2. Tiket bagasi (baggage claim)
3. Surat muatan udara
4. Prinsip tanggung jawab pengangkut yang berkaitan dengan tanggung jawab terbatas
5. Pengertian dari pengangkutan udara internasional
6. Yuridiksi atau kewenangan dari negara anggota

Dan konvensi Warsawa 1929 ini hanya berlaku bagi negara anggota.

(Martono, 2007, p. 135)

Dalam konvensi warsawa ini melakukan perubahan sistem pertanggungjawaban hukum, dimana pertanggungjawaban dilihat dari kesalahan menjadi pertanggungjawaban yang ditinjau dari beban pembuktiannya yang terbalik apabila terjadi kematian atau terjadinya luka terhadap penumpang yang terjadi oleh adanya kecelakaan pesawat yang mana dilihat dari adanya

keberadaan penumpang di pesawat tersebut, dan juga dalam proses embarkasi.

(K. Martono & Agus Pramono, Hukum Udara Perdata, 2013, p. 24)

2. Konvensi Chicago 1944

Dalam pasal 1 *chicago convention* yang menerangkan “*The contracting states recognize the every state has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory*” yang memiliki arti Negara-negara yang berkontrak mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Yang dimana dikutip kembali *Paris convention 1919* yang menerangkan “*The high contracting states recognize that ever power has complete and exclusice over the airspace above its territory*” yang memiliki artian Negara-negara yang berkontraksi tinggi mengakui bahwa kekuasaan yang pernah ada lengkap dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya. Sehingga hal ini yang dulu pernah dilakukan perdebatkan mengenai ruang udara itu apakah ada yang memiliki atau bebas, yang mana dikecualikan dalam negara yang menjaga kedaulatan negaranya seperti wilayah laut teritorial yang dimana hal ini sudah diatur dalam hukum laut internasional dan juga dikecualikan bagi lalu lintas pesawat asing yang bertujuan untuk tujuan damai. Dan hal ini diselesaikan setelah selesai perang dunia pertama. Yang dimana hal ini tertuang dalam dalam konvensi Paris 1919, lalu hal ini diambil kembali dan dicantumkan dalam konvensi aturan penerbangan sipil yang terbaru, yaitu

konvensi Chicago 1944. Hal ini bertujuan agar seluruh negara baik yang mengikuti konvensi Paris 1944 maupun tidak mengikuti wajib mengakui kedaulatan negara terhadap ruang udara.

Dan didalam pasal 2 konvensi Chicago 1944 kembali dijelaskan “*For the purpose of this convention the territory of a state shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such*” yang memiliki artian Untuk tujuan konvensi ini, wilayah suatu negara akan dianggap sebagai wilayah daratan dan perairan yang berdekatan dengan kedaulatan, hak milik, perlindungan atau mandat dari negara tersebut. Yang mana hal ini bertujuan untuk keperluan batas wilayah negara. Oleh karena itu, hal ini mengatur secara kuat untuk negara yang bukan anggotanya juga. Dan walaupun hal ini tidak menerangkan secara tegas tentang hal ini, tetapi tidak adanya negara yang memiliki kedaulatan diatas permukaan udara laut lepas atau yang dikenal dengan *high seas*. dan berikutnya juga ddidalam konvensi ini juga tidak menjelaskan definisi yang benar apa yang dikatakan dengan wilayah udara, tetapi oleh karena itu, hal ini dapat diberikan penafsiran melalui penafsiran yang dikemukakan oleh Mahkamah Internasional (*Permanent court of International justice*) dimana hal ini diambil dalam eastern Greenland yaitu kasus sengketa. Didalam perkara ini di artikan *The natural meaning of the term is its geographical meaning*, hal itu berarti suatu tempat yang mana terdapat udara. Dengan ini ruang lingkup yuridiksi wilayah suatu negara memiliki pengakuan dan diterima semua negara yang ikut serta dalam

konvensi Chicago 1944 meliputi dari atas wilayah ruang udara yang dapat dijangkau sampai dengan wilayah dibawah permukaan tanah yang kegunaannya dapat dieksploitasi oleh negara tersebut. (Martono, 2007, pp. 18-19)

Konvensi Chicago ini merupakan lanjutan dari konvensi Paris 1919. Dalam konvensi ini dapat disebut juga sebagai konvensi untuk penjelasan suatu kesadaran dan semangat bersama- sama dalam dunia internasional. Dan hasil dari konvensi ini yaitu:

1. Persetujuan sementara tentang pengangkutan udara sipil internasional
2. Berlakunya konvensi Chicago, maka aturan yang ada sebelumnya menjadi tidak berlaku.
3. Dan tentang pelayanan penerbangan sipil internasional. (Rudy T. M., 2001, p. 27)

Konvensi Chicago 1944 memiliki isi yang terbatas dalam konvensi, yang dimana dalam konvensi ini terkandung tentang:

1. Aspek- aspek ekonomi
2. Kedaulatan wilayah udara
3. Pendaftaran asal pesawat udara
4. Pencarian dan petolongan
5. Dokumen penerbangan dan organisasi penerbangan sipil internasional

Dan ketentuan lain dapat dijelaskan pada aturan lainnya (K. Martono & Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law), 2016, p. 57)

Dan konvensi Chicago ini juga melahirkan organisasi internasional yang bergerak dibidang pernebbangan sipil Internasional, yang dimana organisasi ini bernama *International civil aviation organization*. Dimana organisasi ini bertujuan untuk melakukan penyeragaman terhadap aturan navigasi udara. Dimana tugas daei ICAO tersendiri yang itu untul melakukan pengembangan terhadap prinsip dan terhadap teknik navigsi internasional. Selain itu organisasi ini melakukan perencanaan yang kuat dan melakukan suatu langkah baru dalam berkembangnya pengangkutan udara sipil internasional, yang tujuannya agar teciptanya keamanan dan teratur nya penerbangan sipil internasional. (Mauna, 2000, p. 429)

3. Kovensi Montreal 1999

Konvensi montreal adalah konvensi yang ditandatangani pada tanggal 28 mei 199 di Montreal 1999, yang mana pada dasarnya konvensi ini mengatur tentang ketentuan yang tertuang dalam konvensi Warsawa 1929, The Hague protocol 1955, dan konvensi serta protocol lainnya. Yang mana konvensi ini mengatur tentang kententuan umum, tentang dokumen penerbangan, tentang petanggungjawaban pengangkut, tentang ganti rugi, batas tanggung jawab,

bagaimana melakukan gugatan dan juga jangka waktu, serta tentang bagaimana kewenangan pengadilan. (Martono, 2007, pp. 195-196)

Dan konvensi montreal montreal menjelaskan tentang bagaimana tujuan dari konvensi montreal itu, yang mana tujuan dari konvensi ini terletak pada pasal 1 ayat 1 ialah:

“This convention applies to all international Carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equality gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.”

Yang memiliki arti:

“Konvensi ini berlaku untuk semua Pengangkutan orang, bagasi atau kargo internasional yang dilakukan oleh pesawat untuk hadiah. Ini adalah aplikasi transportasi gratis yang setara dengan pesawat yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara.” (pasal 1 ayat 1 konvensi Montreal 1999)

Yang mana konvensi montreal ini membahas tentang bagaimana tanggung jawab penerbangan sipil internasional jika terjadi nya kecelakaan pesawat atau pun apabila terjadi kerugian terhadap penumpang

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Yang Diberikan Oleh Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Menurut Aturan Hukum Internasional

1. Tanggung Jawab Negara

Tanggung jawab memiliki arti adalah suatu keadaan dimana seseorang memiliki kewajiban untuk menanggung semuanya, yang mana berarti apabila ada tuntutan, ada hal yang diperkarakan, ada yang dituntut ataupun hal lainnya. Yang mana dalam Bahasa hukum tanggung jawab itu memiliki 2 istilah yang mengarah kepada pertanggungjawaban. Istilah pertama adalah *liability* dan Bahasa kedua adalah *responsibility*. *Liability* merupakan istilah didalam hukum yang memiliki artian luas, yang mana *liability* itu merujuk kepada hak dan kewajiban. Dan dil ain hal *liability* itu adalah tanggung jawab terhadap hal yang bersifat aktual atau potensial, contohnya adalah adanya kerugian atau kejahatan. Dimana hal ini memiliki kewajiban kepada seseorang untuk dapat menjalankan peraturan perundang-undangan disaat itu juga atau bisa juga dimasa yang akan datang. Sedangkan *responsibility* memiliki artian suatu hl yang mana dapat dilakukan pertanggungjawaban terhadapnya, dimana hal itu bisa berupa kecakapan, kemampuan atau hal lainnya. Dan arti lain dari *responsibility* adalah dapatnya melakukan pertanggungjawaban terhadap undang-undang, bisa melakukan perbaikan atau sebaliknya, dan juga

memberikan ganti rugi dari kerugian yang disebabkan. Dari hal ini dapat dilihat bahwa pemerintah dalam melakukan pertanggungjawaban kepada peraturan atau undang-undang yang bersifat publik melakukan pelimpahan kepada suatu departemen ataupun suatu dewan eksekutif, yang dimana apabila ada penolakan dari kinerjanya maka ia harus melakukan pengunduran diri. Dan dalam pengertian untuk penggunaan yang praktis maka *liability* diartikan sebagai pertanggungjawaban hukum. Dan *responsibility* mengara kepada keharusan seseorang untuk melaksanakan suatu hal yang diberikan padanya. (HR, 2011, p. 118)

Sedang artian lain Pertanggungjawaban merupakan suatu hal yang menjelaskan mengenai adanya satu kewajiban untuk mengganti suatu pembalasan yang berupa dendam seseorang dimana hal ini terjadi dikarenakan adanya kerugian (*injury*) yang terjadi dari suatu tindakan, hal ini terjadi oleh orang yang pertama ataupun orang yang berada dibawah suatu kekuasaannya. Oleh sebab itu, jika ada seseorang yang mengakibatkan atau melakukan sesuatu dan tindakannya tersebut membuat suatu kerugian karenanya, maka orang tersebut harus memberikan suatu ganti kerugian terhadap hal yang telah dilakukannya, atau bisa saja orang itu mendapatkan suatu pembalasan dendam dari hal yang telah diperbuatnya. Dan juga biasanya ada hal yang dinamakan pembayaran tebusan, yaitu hal wajib yang harus diterima oleh seseorang yang menderita kerugian atau bisa disebut sebagai hak istimewa.

Bentuk dari kewajiban untuk melakukan ganti rugi dapat berkembang menjadi sedemikian rupa. Pada saat ini hal yang dinamakan tebusan tidak lagi berupa suatu pembalasan dari korban yang dirugikan tapi sudah menjadi suatu hal yang harus ditentukan pampasannya untuk dibayarkan. Ganti rugi ini dapat berupa uang dalam pembayarannya dan juga janji untuk pembayarannya di akan datang. Dan dasar ini melekat sifatnya kepada tingkah laku negara. (Ardhiwisastra, 2013, pp. 1-2)

Yang mana tanggungjawab ini harus juga berlandaskan dan dapat terjadi karena adanya penegakan hukum atau menegakkan suatu aturan yang terkait didalam suatu peristiwa tersebut, yang mana Soetjipto Rahardjo mengatakan penegakan hukum itu adalah suatu usaha yang dilakukan untuk melahirkan gagasan mengenai keadilan, yang mana hal ini untuk menciptakan adanya suatu kepastian dan kemanfaatan karenanya. Yang perwujudan ide itu adalah artian dari penegakan hukum. Yang mana kemanfaatan tersebut juga harus memperhatikan pelaksanaan dan kegunaannya bagi masyarakat. Hukum itu berguna sebagai hal yang untuk pemanfaatan oleh masyarakat (manusia). Karena harusnya ada kemanfaatan yang diterima oleh masyarakat, maka harus adanya perhatian terhadap pelaksanaan dari pelaksanaan dari hal tersebut. Jangan pula sampai adanya kerugian dan keresahan yang timbul dari kejadian tersebut. (Tutik, 2010, p. 258)

Yang mana tanggung jawab negara ini berkenaan antara hubungan negara dan individu itu tersendiri, dimana hubungan ini disebut dengan nasionalitas,

dimana hal ini adalah suatu satu-satunya hubungan antara individu dan negara, yaitu adalah suatu hubungan terbentuknya suatu hak-hak dan kewajiban antara individu dan negara dan hak itu terjamin menurut hukum internasional. (Starke, 2008, p. 457)

2. Tanggung Jawab Negara di Dalam Hukum Internasional

Negara adalah sebagai suatu subjek utama hukum internasional di dalam hukum internasional tersebut. Oleh karena hal itu negara memiliki suatu hak dan kewajiban yang dijelaskan dari hukum internasional. Berhubungan terhadap perihal itu, di dunia internasional dikenal suatu tanggung jawab, yang dimana tanggung jawab tersebut bernama tanggung jawab negara atau lebih dikenal didalam hukum internasional pertanggungjawaban negara (*state responsibility*). Hal ini timbul dari prinsip persamaan kepada seluruh negara dan prinsip kedaulatan negara dalam hukum internasional. (sujatmoko, 2015, p. 207)

Pertanggungjawaban negara berkaitan kuat hubungannya dengan suatu peristiwa mengarahkan kepada suatu prinsip yang fundamental berasal dari hukum Internasional, negara atau seseorang yang menjadi pihak dalam suatu kejadian merugikan memiliki hak untuk mendapatkan ganti rugi dari peristiwa yang merugikannya. oleh akan hal tersebut, pertanggungjawaban yang dilakukan negara akan memiliki suatu hubungan penentuan tentang suatu landasan apa dan dalam kejadian atau situasi apa suatu negara dapat dikatakan melakukan suatu perlakuan yang salah didalam aturan hukum Internasional.

Zwanzerberger, menceritakan tentang suatu prinsip bersifat fundamental dengan mengatakan, bahwa suatu hal yang bersifat fundamental, prinsip itu haruslah dapat memiliki suatu makna yang luar biasa penting di dalam tatanan hukum internasional jika kita berikan perbandingan dengan prinsip lainnya. Prinsip ini memiliki keharusan untuk menjadi bagian esensial dari tatanan yang sudah ada di hukum internasional atau bisa juga harus memiliki suatu ciri khas yang merupakan suatu cerminan dari hukum internasional yang dilakukan. Jika sifat ini sudah diberlakukan. Akan menghasilkan 7 bagian prinsip didalam batang tubuh hukum internasional, dimana hal itu adalah itikad baik, tanggung jawab internasional, pengakuan, kedaulatan, hak membela diri, pemufakatan, dan juga kebebasan dilaut lepas. Oleh itu, tanggung jawab negara menjadi suatu arah yang penting untuk dapat memberikan suatu ciri khas terhadap letaknya suatu aturan hukum internasional (Ardhiwisastra, 2013, p. 4)

Dalam aturan hukum internasional juga mengenal 2 bentuk aturan, *primary rules* dan *secondary rules*. Aturan primer merupakan tatanan peraturan yang memberikan artian hak dan kewajiban negara yang terletak ke traktat. *Costumary law* atau hal lainnya. Tentang *secondary rules* memberikan artian tentang bagaimana akibat hukum jika *primary rules* tidak taati oleh negara. Dan mengenai *secondary rules* inilah yang disebut dengan tanggung jawab negara. Tapi sampai saat ini yang namanya aturan mengenai pertanggungjawaban negara masih belum ada aturan yang pasti mengenai hal

ini, dikarenakan banyak pandangan yang berbeda di hukum internasional tentang tentang tanggung jawab ini. Yang mana tanggung jawab negara ini dikembangkan melalui kebiasaan internasional, pandangan para ahli, dan putusan-putusan pengadilan. (Sefriani, 2016, p. 254)

Didalam peraturan hukum internasional, memiliki banyak aturan yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional, pengaturan tentang hukum perdata internasional yang, pengaturan tentang tindak pidana didalam dunia penerbangan internasional yang mana didalam konvensi Tokyo 1963, tentang pengaturan tentang pertanggungjawaban pengangkut di penerbangan internasional jika terjadi kerugian dalam konvensi Warsawa 1999, dan pengaturan lainnya mengenai penerbangan sipil internasional. Dan dimana letak pengaturan tentang pertanggungjawaban kepada negara jika terjadi kecelakaan terhadap pesawat, dan bagaimana bentuk dari pertanggungjawabn negara tersebut. Karena tentu saja negara memiliki kewajiban akan hal tersebut. Dari sekian banyaknya pengaturan tentang penerbangan sipil didalam hukum internasional.

Pengaturan tentang pertanggungjawaban negara terletak pada konvensi Chicago 1944, yang mana konvensi ini bernama *convention on international civil aviation* yang ditanda tangani pada tanggal 7 desember 1944. Karena dalam elemen pertanggungjawaban negara yang sesuai dengan Draft ILC 2001, yaitu setiap *internationally wrongfull acts* negara melahirkan pertanggungjawaban terhadap negara. Suatu kegiatan yang dilakukan maupun

kegiatan yang tidak dilakukan (*omission*) dari negara bisa berupa *internationally wrongful acts* yang memiliki 2 kandungan:

- a. Dapat dibebankan kepada negara menurut hukum internasional
- b. Adalah bentuk pelanggaran kewajiban kepada hukum internasional.

(Sefriani, 2016, p. 256)

Dimana menurut prinsip diatas menjelaskan bahwa negara wajib memberikan pertanggungjawab apabila terjadi kecelakaan pesawat. Didalam konvensi Chicago itu tersendiri. Dalam konvensi Chicago 1944 tertuang 96 pasal dan juga terdapat berupa lampiran-lampiran, pasal yang menjelaskan mengenai tanggung jawab negara dalam konvensi Chicago terletak pada pasal 25 konvensi Chicago yang menjelaskan tentang *aircraft in distress* dan pasal itu berbunyi:

“Each contracting state undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the state in which the aircraft is registered to provide such measures of assistences as may be necessitated by the circumstances. Each contracting state, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this convention” (article 25 chicago convention 1944)

Pasal 25 ini menjelaskan bahwa negara berjanji jika ada pesawat yang berada dalam keadaan kesulitan di wilayah suatu negara, maka negara tersebut diwajibkan untuk memberikan langkah bantuan terhadap pesawat kesulitan tersebut, yang mana sesuai dengan aturan negara itu tersendiri. dan juga dapat melakukan kolaborasi jika diperlukan bersama negara pemilik pesawat, dan dimana itu harus sesuai dengan aturan yang telah diatur oleh organisasi penerbangan sipil internasional.

Dan pasal 25 ini tidak berdiri sendiri, melainkan pasal 25 didalam konvensi Chicago ini memiliki *annex* (Lampiran) dalam pengaturannya. Dimana dalam mengatur dalam langkah untuk melakukan pencarian dan pertolongan maka dibuatlah *annex 12*. Didalam *annex 12* ini menerangkan tentang bagaimana upaya membentuk pelayanan dalam pencarian, upaya nya yaitu:

a. Pelayanan SAR

Disini negara anggota wajib melakukan pelayanan terhadap pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang mengalami insiden. Dimana negara itu dapat melakukan pencarian secara sendiri maupun juga dapat melakukan pelayanan bersama anggota organisasi penerbangan sipil. Dan ini dilakukan sesegera mungkin terhadap pesawat yang butuh pertolongan,

b. Wilayah SAR

Wajib melakukan pemetaan terhadap wilayah pelayanan pencarian dan pertolongan ditempat insiden terjadi.

- c. Pusat koordinasi dan sub pusat pertolongan
Melakukan pembentukan suatu pusat koordinasi pertolongan dimana wajib menggunakan orang ahli didalamnya dan juga dapat berbahasa inggris, serta membetuk sub pertolongan untuk efisiensi proses pertolongannya.
- d. Komunikasi SAR
Memiliki sarana komunikasi yang baik dalam melakukan pencarian dan pertolongan, berupa kantor pusat komunikasi, stasiun radio maupun pos-pos komunikasi yang dibutuhkan
- e. Unit SAR
Harus memiliki unit pencarian dan pertolongan baik public maupun swasta yang memiliki peralatan dalam melakukan pelayanan
- f. Peralatan SAR
Wajib memiliki peralatan-peralatan SAR, untuk dapat melakukan bantuan dalam operasi pencarian dan pertolongan.
- g. Kerja sama antar negara
Yaitu langkah dimana negara melakukan koordinasi dengan negara lain guna menjalin kerja sama dalam melakukan operasi SAR, terlebih jika posisi insiden terletak dekat perbatasan negara. (K. Martono & Sudiro,

Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law), 2016, p. 86)

tanggung jawab negara terletak juga pada pasal 26, dimana pasal 26 mengenai *investigation of accidents* itu berbunyi:

“In the event of an accident to an aircraft of a contracting state occurring in the territory of and other contracting state, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the state in which the accident occurs will institute and inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its law permit, with the procedure which may be recommended by the international civil aviation organization. The state in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the state holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that state.” (article 26 chicago convention 1944)

Yang dimana di pasal ini menerangkan bahwa jika adanya suatu kejadian berupa kecelakaan terhadap pesawat dimana kejadian itu terletak didalam daerah kekuasaan negaranya, dimana kejadian itu mengakibatkan kematian ataupun cedera yang serius, dan juga apabila ada terjadi kerusakan terhadap pesawat ataupun terjadi kerusakan pada navigasi pesawat, maka negara yang berada diwilayah dapat melakukan penyelidikan terhadap kejadian tersebut yang mana harus sesuai dengan prosedur yang diberikan organisasi

penerbangan internasional, dan juga negara asal pesawat yang jatuh tersebut dapat diizinkan untuk melakukan penyelidikan terhadap kecelakaan pesawat tersebut.

Pasal 26 konvensi Chicago juga tidak berdiri sendiri, melainkan pertanggungjawaban negara disini juga dijelaskan pada lampiran (*annex*) konvensi tersebut. Didalam *annex* 13 konvensi Chicago 1944 menjelaskan panduan terhadap pertanggungjawaban negara mengenai *air craft accident and investigation* untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi terhadap pesawat. Dimana dalam *annex* 13 disini perlu ditakankan bahwa dalam pembuatan *annex* ini yang memiliki tujuan untuk melakukan investigasi bukanlah untuk mencari siapa yang salah didalam insiden kecelakaan pesawat tersebut. Melainkan tujuan dari investigasi ini adalah sebagai pembelajaran di masa yang akan datang agar kejadian kecelakaan pesawat tersebut tidak terulang kembali. (Martono, 2007, p. 31)

3. Tanggug Jawab Negara di Dalam Hukum Nasional

Tanggug jawab dalam hukum nasional berdasarkan kitab undan-undang hukum perdata, lalu dilanjutkan didalam OPU (ordonansi pengangkutan udara) stb 1939-100 dimana masih dalam masa penjajahan belanda, lalu pada tahun 1964 indonesia baru memiliki aturan tersendiri, yaitu undang-undang Nomor 33 tahun 1964, lalu mengalami perubahan kepada undang- undang nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan, lalu mengalami perubahan

menjadi undang-undang yang kita gunakan saat ini undang-undang nomor 1 tahun 2009. (K. Martono & Amad Sudiro, Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009, 2011, p. 5)

Pertanggungjawaban negara saat terjadi kecelakaan pesawat berhubungan erat dengan konvensi Chicago 1944, yang dimana pemerintah melakukan ratifikasi terhadap ketentuan hukum internasional tersebut. Dimana pemerintah melakukan pengesahan konvensi Chicago melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 5 tahun 2005. Oleh sebab itu Indonesia wajib mentaati aturan yang ada di dalam konvensi Chicago tersebut

a. Pencarian dan pertolongan

Pengaturan mengenai tanggung jawab pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara terletak pada pasal 352-356 undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Pada pasal 352 ayat 1 berbunyi “pemerintah dan pemeritah daerah bertanggungjawab melakukan dan pencarian dan pertolongan terhadap setiap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia”. (Pasal 352 ayat 1 Undang-undang nomor 1 tahun 2009)

Negara Indonesia membuat aturan tentang tanggung jawab negara dalam melakukan pencarian dan pertolongan yaitu undang-undang nomor 29 tahun 2014 tentang pencarian dan pertolongan dan pemerintah Indonesia juga

membentuk badan yang membidangi pertolongan dan pencarian yang bernama Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan yang memiliki dasar pembentukannya peraturan presiden nomor 83 tahun 2016, namun lembaga ini sudah sejak lama ada, namun sebelumnya badan ini bernama Badan SAR Indonesia yang dibentuk tahun 1972.

Oleh sebab itu penulis melakukan penelitian ke Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan provinsi Riau untuk mengetahui tentang bagaimana tanggung jawab negara dalam pencarian dan pertolongan terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat. Yang mana penulis melakukan wawancara dengan bapak Jacky Chan, S.H selaku kepala operasi badan pencarian dan pertolongan provinsi Riau.

Pertanggungjawaban negara atau pemerintah Indonesia apabila terjadi kecelakaan dilakukan oleh badan dan pencarian dan pertolongan, yang dimana tercantum dalam pasal 1 ayat 7 yang berbunyi “badan nasional pencarian dan pertolongan adalah lembaga pemerintah non kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintah dibidang pencarian dan pertolongan” (Pasal 1 ayat 7 undang-undang nomor 29 tahun 2014)

Bentuk peran dari badan dan pencarian dan pertolongan adalah upaya dan usaha yang dilakukan untuk mencari, menolong, menyelamatkan dan tindakan lainnya yang dianggap perlu dalam pencarian dan pertolongan. Yang dimana operasi dilakukan badan pencarian dan pertolongan terhadap:

1. Kecelakaan kapal dan pesawat
2. Kecelakaan penanganan khusus
3. Bencana pada tahap darurat
4. Kondisi membahayakan manusia

dan apabila terjadi kecelakaan pesawat badan pencarian dan pertolongan tentu saja langsung melakukan pencarian dan pertolongan, melakukan evakuasi terhadap korban, melakukan penyelamatan secara cepat, aman dan terukur. Jadi apabila terjadi kecelakaan pesawat maka badan pencarian dan pertolongan dengan otomatis langsung bergerak untuk melaksanakan operasi Pencarian dan pertolongan. Yang mana badan pertolongan dan pencarian melakukan 3 jenis usaha dalam teknis pencarian dan pertolongan, Yaitu:

1. Melakukan operasi pencarian
2. Melakukan operasi Pertolongan (jika sudah tahu dimana letak titik posisi kecelakaan)
3. Melakukan operasi pencarian dan pertolongan

Dan selain itu juga Badan Pertolongan dan Pencarian juga melakukan suatu tindakan preventif dimana menghimbau dan memberikan informasi agar penumpang mematuhi peraturan yang sudah dibuat oleh pemerintah maupun aturan internasional tentang penerbangan. (Jacky chan, Badan Pertolongan dan Pencarian Provinsi Riau, 19 Februari 2020)

Dalam Standar operasional operasi pencarian dan pertolongan yang dilakukan Badan Pertolongan dan Pencarian apabila terjadi kecelakaan pesawat harus mempertimbangkan beberapa kondisi: 1) kondisi meragukan, 2) kondisi mengkhawatirkan, 3) kondisi Bahaya. Dan Badan Pencarian dan Pertolongan bergerak dalam kondisi bakhaya. Dan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan dilakukan melalui 3 cara, sesuai dengan pasal 15 Undang-undang nomor 29 tahun 2014, yaitu:

1. Siaga pencarian dan pertolongan
2. Operasi pencarian dan pertolongan
3. Pelibatan potensi dan pencarian dan pertolongan

Disaat terjadi kecelakaan pesawat maka ada 5 tahap pelaksanaan yang akan dilakukan oleh Badan Pencarian dan Pertolongan:

1. Tahap menyadari

Mendapat informasi atau di infomasikan oleh masyarakat telah terjadi kecelakaan pesawat. Dan juga Badan Pencarian dan Pertolongan juga sduah memiliki satelit tersendiri untuk dapat melihat posisi kejadian kecelakaan. Dimana untuk melacak sinyal darurat dari pesawat yang mengalami kecelakaan, dan bergerak ke lokasi kejadian.

2. Melakukan tindakan awal

Mengumpulkan informasi tentang kecelakaan pesawat itu memang benar telah terjadi dengan melakukan koordinasi dengan instansi yang terkait.

3. Melakukan perencanaan

Melakukan perencanaan dan persiapan sebelum melakukan pergerakan ke lokasi terjadi kecelakaan pesawat. Yang dimana seluruh prosedurnya harus dilakukan secara terstruktur dan dapat bergerak dengan tepat sesuai perencanaan.

4. Tahap operasi pencarian dan pertolongan

Operasi tahap ini adalah tahap dimana melakukan pergerakan ke lokasi terjadinya insiden kecelakaan, dan melakukan pencarian dan pertolongan sesuai dengan perencanaan. Dan lama waktu pencarian selama 7 hari, dan jika dibutuhkan dapat ditambah menjadi 3 hari, tergantung dengan pelapor insiden. Namun jika adanya tanda-tanda korban di hari ke 20, maka operasi di buka kembali.

5. Penutupan

Tahap dimana merampungkan keseluruhan dari operasi pencarian dan pertolongan, dan mengembalikan seluruh unsur unsur yang terkait.

Tentu saja operasi pencarian ini tidak hanya dilakukan oleh badan pencarian dan pertolongan saja, akan tetapi juga melakukan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam terjadi kecelakaan pesawat tersebut. jika

terjadinya di laut maka melakukan koordinai dengan TNI AL, Badan Keamanan Laut, Pol Air. Dan jika didarat badan nasional pencarian dan pertolongan melakukan koordinasi dengan TNI AD, kepolisian, pihak pemerintahan daerah setempat dan juga melakukan pihak lainnya yang terkait. (Jacky chan, Badan Pertolongan dan Pencarian Provinsi Riau, 19 Februari 2020)

Apabila terjadi pesawat asing yang jatuh ke wilayah Republik Indonesia, maka Badan Pencarian dan Pertolongan juga melakukan operasi pelayanan pencarian dan pertolongan. Karena dasar dari badan ini bukan hanya sekedar melakukan pencarian dan pertolongan, melainkan juga sebagai misi kemanusiaan. Dan akan hal ini badan pencarian dan pertolongan melakukan koordinasi dengan negara asal pesawat dan juga melakukan operasi bersama dalam pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat tersebut karena banyak hal yang harus dipersiapkan. Yang mana tetap saja memperhatikan perizinan masuknya mereka ke wilayah negara Indonesia. Dikarenakan terkait juga dengan kerahasiaan dan keamanan wilayah negara Indonesia. (Jacky chan, Badan Pertolongan dan Pencarian Provinsi Riau, 19 Februari 2020)

Tragedi kecelakaan Lion air 610 29 oktober 2018 rute penerbangan jakarta-pangkal pinang yang menelan korban jiwa sebanyak 181 orang, 6 awak kabin dan 2 pilot menjadi salah satu contoh tanggung jawab pemerintah, dimana melalui badan pencarian dan pertolongan langsung melakukan operasi pertolongan, yang dimana dibantu dengan Angkatan udara Indonesia. Badan

Pencarian dan Pertolongan melakukan pergerakan ke posisi terjadi kecelakaan dengan 150 orang dengan menggunakan menggunakan helikopter dan kapal. Pada tanggal 1 november team berhasil menemukan FDR (*Flight Data Recorder*) dan dimana pada tanggal 10 november 2018 operasi dihentikan yang dimana badan pencarian dan pertolongan menemukan telah berhasil menemukan 125 korban jiwa dalam operasi pencarian(wikipedia, 2020) (diakses pada hari senin 9 maret 2020 pukul 01.30)

b. Investigasi

Dalam melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan kecelakaan pesawat udara, negara memiliki tanggung jawab terletak pada pasal 357-369 undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Dalam pasal 357 ayat 1 berbunyi: “pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi diwilayah Republik Indonesia” (Pasal 357 ayat 1 undang-undang Nomor 1 tahun 2009)

Dalam penjelasan pasal 357 ayat 1 bahwa telah diterangkan secara jelas bahwa negara memiliki tanggungjawab dalam melakukan Operasi Investigasi terhadap kecelakaan pesawat.

Pelaksanaan pertanggungjawabannya kepada siapa pemerintah melakukan pelimpahan wewenangnya. Untuk mengetahui hal tersebut dapat kita lihat pada pasal 357 ayat 2 nya, di ayat 2 nya berbunyi:

“Pelaksanaan Investigasi dan penyelidikan lanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh komite nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada presiden”. Dan pada ayat 4 nya mengatakan: “komite nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas melakukan kegiatan investigasi, penelitian penyelidikan lanjutan, laporan akhir, dan memberikan rekomendasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama”

Dari penjelasan undang undang diatas dapat kita simpulkan bahwa pemerintah melakukan tanggung jawabnya apabila terjadi kecelakaan di bidang investigasi dan penyelidikan. Yang dimana pemerintah melakukannya lewat badan yang bernama komite nasional keselamatan transportasi, dan fungsi nya sudah djelaskan pada ayat 4 nya. Dan untuk megetahui KNKT Lebih detailnya bisa dilihat pada peraturan presdiden nomor 2 tahun 2012.

B. Faktor Penghambat Pertanggungjawaban Negara Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat

Dalam menjalankan tugas tentu saja menemui hambatan dan rintangan, yang mana hambatan itu dapat terjadi dikarenakan oleh beberapa faktor, yang mana faktor itu dapat berubah dari faktor alam, faktor perlatan, maupun faktor personel, ataupun faktor lainnya yang dapat menimbulkan hambatan. Dikutip dari Tirto.id, dalam kejadian penerbangan lion air 610 rute Jakarta-pangkal

pinang yang mengalami kecelakaan 29 oktober 2018, team dari badan nasional pencarian dan pertolongan dalam melakukan operainya mengalami kendala dan hambatan, yang dimana dikatakan oleh kesiapsiagaan badan nasional pencarian dan pertolongan bahwa dalam melakukan operasi pencarian dan pertolongan team operasi mengalami hambatan, hambatan yang dialami oleh tim adalah bagian dari faktor dari alam, dimana arus dalam laut sangat kuat, oleh sebab itu tim penyelam dalam rangka untuk melakukan pencarian dan pertolongan tidak dapat untuk melakukan tugasnya. Namun tim tetap melakukan tugasnya tapi membutuhkan waktu. (Rahadian, 2018) (Diakses pada hari selasa 10 maret 2020 pukul 00.30)

Dalam melakukan tugasnya Badan nasional pencarian dan pertolongan tentu saja mengalami banyak hambatan disaat melakukan operasi pencarian dan pertolongannya, dimana faktor penghambatnya yaitu:

1. Personel dan Alat

Badan pencarian dan pertolongan masih mengalami kendala dibidang alat untuk melakukan operasi pencarian korban, karena alat yang dipunya masih sangat minim, diantaranya adalah jumlah kapal dan helikopter yang dimiliki oleh badan pencarian pertolongan dapat dikatakan jauh dari kata cukup, dan juga alat yang digunakan dalam pencarian dan pertolongan dapatnya bisa dilakukan modernisasi kepada alat baru yang lebih baik dengan diiringi nya kemajuan zaman pada saat ini. Dan jumlah personel

yang dimiliki oleh badan pencarian dan pertolongan perlu dilakukan penambahan. Dikarenakan masih ada di beberapa daerah belum adanya kantor dan pos-pos badan pencarian dan pertolongan.

2. Faktor alam

Didalam proses pencarian dan pertolongannya tim operasi mengalami kesulitan terhadap faktor alam dilapangan, dimana jika terjadinya kecelakaan pesawat dilaut maka hambatan faktor alam yang biasanya dialami oleh badan pencarian dan pertolongan adalah arus dilaut dalam sangat kuat, sehingga tidak dapat melanjutkan operasi pencarian, dan juga bisa diakibatkan oleh gelombang laut yang kuat atau adanya badai dilautan, maka tim operasi harus memberhentikan sementara operasi pencarian dan pertolongan. Jika terjadi kecelakaan pesawat dikawasan pegunungan pihak badan nasional pencarian dan pertolongan dalam melakukan operasi pencarian dan pertolongan mengalami kendala terhadap cuaca jika terjadi hujan deras, karena dalam hujan deras jarak pandang sangat sempit dan oleh sebab itu tim operasi sulit melakukan pencarian, dan juga menghindari kemungkinan terjadi longsor di daerah pegunungan karena hujan. oleh sebab itu tim operasi menghentikan sementara operasi.

3. Kecelakaan pesawat terjadi dikawasan bandar udara

Jika terjadinya kecelkaan di kawasan bandar udara, maka badan nasional pencarian dan pertolongan tidak dapat langsung melakukan operasi

penyelamatan. Dikarenakan di kawasan bandar udara memiliki aturannya tersendiri, yang dimana kawasan bandar udara berada dibawah badan otorita bandar udara. Jadi apabila badan otorita bandar udara melakukan koordinasi denngan badan nasional dan pencarian dan pertolongan, barulah team operasi dapat bergerak ke lokasi kejadian kecelakaan. Karena didalam kawasan 5 nautical miles atau sekitar kurang lebih 8 km dikawasan bandar udara seluruh operasi dan kebijakan apapun yang terjadi dalam kawasan tersebut harus memiliki izin dari badan otorita bandar udara. Walaupun didalam undang undang nomor 29 tahun 2014 disana dikatakan apabila terjadi kecelakaan pesawat itu adalah tugas dari badan nasional pencarian dan pertolongan tetapi untuk kejadian di kawasan bandar udara seleuruh kewenangannya dibawah badan otoritas udara. Karena bandar udara adalah suatu objek vital di negara, oleh sebab itu apapun yang terjadi didalam kawasan bandar udara harus dijaga didalam keamanannya. (Jacky chan, Badan Pertolongan dan Pencarian Provinsi Riau, 19 Februari 2020)

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Sebagaimana dengan Uraian-uraian yang telah penulis paparkan diatas, maka dengan itu penulis dapat meberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa tanggung jawab negara terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan menurut hukum internasional terletak konvensi Chicago 1944 terletak pada pasal 26 dan juga pada annex ke 12 dan annex ke 13. Yang mana tanggung jawab negara itu memilki 2 hal:
 - a. Tanggung jawab negara untuk melakukan proses pencarian dan pertolongan terhadap korban kecelakaan pesawat
 - b. Tanggung jawab negara melakukan proses investigasi dan penyelidikan terhadap kecelkaan pesawat.

Namun juga harus dipahami bahwa hasil investigasi dan penyelidikan dari kecelakaan pesawat tersebut bukanlah untuk menjadi barang bukti untuk menyalahkan salah satu pihak, melainkan proses penyelidikan dan investigasi bertujuan untuk mengetahui sebab terjadinya kecelakaan pesawat tersebut dan agar untuk tidak terjadinya kembali kecelekaan terhadap pesawat dimasa yang akan datang.

2. Bahwa tanggung jawab negara terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat didalam hukum nasional terletak pada Undang—undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan, yang terletak 2 tanggung jawab, yaitu:
 - a. Negara bertanggungjawab terhadap proses pencarian dan pertolongan terhadap penumpang kecelakaan pesawat, yang mana terletak pada pasal 352-356 Undang-undang nomor 1 tahun 2009. Dalam proses pencarian dan pertolongan negara melakukan pelimpahan tanggung jawab dan wewenangnya kepada badan nasional pencarian dan pertolongan. Untuk melakukan pencarian dan pertolongan badan nasional pencarian dan pertolongan merujuk kepada Undang-undang nomor 29 tahun 2014 tentang pencarian dan pertolongan.
 - b. Negara bertanggungjawab terhadap proses Investigasi dan penyelidikan terhadap kecelakaan pesawat, yang mana terletak pada pasal 357-367 undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Dalam proses investigasi negara melakukan pelimpahan dan wewenangnya kepada suatu komite nasional keselamatan transportasi. Dan dalam melakukan tuganya Komite nasional keselamatan Transportasi merujuk kepada peraturan presiden nomor 2 tahun 2012 tentang komite nasional keselamatan transportasi.

3. Faktor hambatan yang dialami oleh negara dalam melakukan tanggung jawabnya Dalam melakukan pertolongan dan pencarian kepada penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat yang dimana pelimpahannya diberikan kepada badan nasional pencarian dan pertolongan memiliki 3 faktor hambatan, yang mana hambatannya sebagai berikut:
 - a. Personel dan alat masih kurang jumlahnya untuk melakukan operasi pencarian dan pertolongan
 - b. Faktor cuaca dalam melakukan operasi pencarian dan pertolongan
 - c. Apabila kecelakaan terjadi dikawasan bandar udara.

B. Saran

Berdasarkan dari kesimpulan yang penulis paparkan diatas, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Bahwa negara tidak melakukan tanggung jawab hanya dibidang pencarian, pertolongan, investigasi, dan penyelidikan saja. Melainkan negara juga harus melakukan pendampingan dan memberikan kepastian terhadap keluarga korban untuk mendapatkan ganti kerugian/asuransi dari pihak maskapai penerbangan.
2. Negara harus menambah jumlah personil badan nasional pertolongan dan pencarian dan membuka kantor perwakilan ataupun pos-pos di daerah yang belum ada, karena mengingat wilayah Indonesia yang sangat luas ini.

3. Negara juga harus melakukan penambahan dan pembaharuan alat yang teknologinya lebih canggih lagi. mengingat kemajuan dan perkembangan zaman saat ini terhadap alat-alat yang digunakan oleh badan nasional pencarian dan pertolongan untuk mereka melakukan operasi pencarian dan pertolongan lebih baik, dan dapat melakukan operasi pencarian dan pertolongan secara maksimal.



DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Abd Thalib, *Learning The Englis Law (First Edition)*, UIR Press, Pekanbaru, 2014

Abd Thalib, *Teori & Filsafat Hukum Dalam Perspektif*, UIR Press, Pekanbaru, 2005

Amiruddin & Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012

Andrey Sujatmoko, *Hukum HAM & Hukum Humaniter*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015

Boer Mauna, *Hukum Internasional (Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*, Alumni, Jakarta, 2000

Dedi Supriyadi, *Hukum Internasional (Dari Konsep Sampai Aplikasi)*, Pustaka Setia, Bandung, 2011

Diederiks Verschoor, *Beberapa Persamaan dan Perdebatan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa Khusus Dalam Bidang Hukum Perdata Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991

Erlies Septiana Nurbani & Salim, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014

Hans Kelsen, *Teori Umum Tentang Hukum Dan Negara*, Nusamedia, Bandung, 2006

- J.G Starke, *Pengantar Hukum Internasional (Edisi Kesepuluh)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008
- K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007
- K. Martono & Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013
- K. Martono & Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011
- K. Martono & Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional & Internasional Publik (Publik International Law & Ntional Air Law)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2016
- Munir Fuad *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*, Kencana, Jakarta, 2013
- Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015
- P.N.H. Simanjuntak, *Hukum Perdata Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2016
- Riduan Syahrani, *Kata-kata Kunci Mempelajari Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung, 2009
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo, Jakarta, 2011
- Saefullah Wiradipradja, *Hukum Traspnsportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008
- Salim & Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014
- Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Rjawali Pers, Jakarta, 2016

- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2014
- Sukardi, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Bumi Aksara, Jakarta, 2003
- Suparyanto, *Hukum Perdata*, Cempaka Putih, Klaten, 2007
- Suratman & Phillips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*, Alfabeta, Bandung, 2014
- Syafrinaldi, *Hukum Internasional (Antara Harapan & Kenyataan)*, UIR Press, Pekanbaru, 2006
- T May Rudy, *Hukum Internasional 1*, Refika Aditama, Bnadung, 2002
- T May Rudy, *Hukum Internasional 2*, Refika Aditama, Bandung, 2002
- Titik Triwulan Tutik, *Hukum Perdata Dalam Sistem Hukum Nasional*, Kencana, Jakarta, 2017
- Viswandro, *Kamus Istilah Hukum (Sumber Rujukan Peristilahan Hukum)*, Medpress Digital, Yogyakarta, 2014
- Yanyan Mochamad Yani, Ian Montratama & Ikrardhi Putera, *Langit Indonesia Milik Siapa*, Kompas Gramedi, Bandung, 2016
- Yudha Bhakti Ardhiwisastra, *Hukum Internasional (Bunga Rampai)*, Alunmi, Bandung, 2013
- Yustina Trihoni Nalesti Dewi, *Kejahatan Perang Dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013
- Yusuf Shofie, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana, Jakarta, 2016
- Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Rajawali Pers, Jakarta, 2016

B. JURNAL

Annalisa Yahanan Norsuhaida Che Musa & Kamal Hallili Hasan, *Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang*, Jurnal Mimbar Hukum Volume 22. Nomor 2, Juni 2010

Azlaini Agus, Ombudsman (Ditinjau dari Perspektif Negara Hukum dan Good Governance), Jurnal Mahkamah, Volume 4, Nomor 1, April 2012

S. Parman, Yuridiksi dan Kedaulatan Negara Kepulauan Indonesia Berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional, Volume 6, Nomor 1, April 2014

Sigit Riyanto, Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer, Yustisia, 2012

C. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Konvensi Chicago 1944

Konvensi Montreal 1999

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

D. INTERNET

Basukiswanto Catur, <https://bazz75catur.wordpress.com/tag/metode-induktif-deduktif/>, Diakses Pada 08 Agustus 2019, Jam 11.17 WIB

Cnn Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190321111719-20-379357/detik-detik-lion-air-jatuh-kopilot-teriak-allahu-akbar>, Diakses Pada tanggal 3 Agustus 2019, Jam 22.35 WIB

Ebfa Setiawan, <https://kbbi.web.id/pesawat>, diakses pada 7 maret , jam 13.12 WIB

Lalu Rahadian, <https://tirto.id/basarnas-ungkap-kendala-yang-dihadapi-saat-evakuasi-dari-dasar-laut-c8Ut>, Diakses pada 10 Maret 2020, Jam 00.30 WIB

Sudut Hukum, <https://suduthukum.com/2017/04/pengertian-tinjauan-yuridis.html>, Diakses Pada 7 Agustus 2019, Jam 12.45 WIB

Wibowo Rizky Adi, <https://www.kompasiana.com/rizkyadiwibowo/553002646ea8345e068b45ae/arti-sebuah-rasa-tanggung-jawab> , Diakses Pada 7 Agustus 2019, Jam 12.50 WIB

Wikipedia, https://id.wikipedia.org/wiki/Lion_Air_Penerbangan_610, diakses pada 9 Maret 2020 Jam 01.30 WIB

Wikipedia, https://id.wikipedia.org/wiki/Lion_Air_Penerbangan_610, diakses pada 7 Maret pukul 13.20 WIB

Yanti Debora, <https://tirto.id/pesawat-boeing-737-ukraina-jatuh-di-iran-176-orang-tewas-erny>, Diakses Pada 20 Februari 2020 Pukul 20.18 WIB