

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Status hukum pesawat udara dalam bidang hukum publik dengan pemberian suatu nasionalitas pada pesawat udara tersebut, dan berlakunya satu hukum nasional tertentu bagi suatu pesawat udara terlihat pula dalam hubungan hukum perdata internasional. Dengan memberlakukan hukum dari Negara di mana pesawat udara didaftarkan (*law of the flag*/hukum Bendera Pesawat), maka dalam bidang hukum esktern. Berarti diterimanya satu aturan titik pertalian (taut) yang substansial (*a single substantial connection*), oleh karena Hukum Bendera Pesawat merupakan suatu titik pertalian yang paling utama selama jangka hidup yuridis (*juridical life*), pesawat udara yang bersangkutan.¹

Perkembangan konsep nasionalitas dalam Hukum Udara Internasional, telah menunjuk pada diterimanya prinsip bahwa suatu pesawat udara harus memiliki nasionalitas dari Negara di mana pesawat udara tersebut didaftarkan Pasal 17 Konvensi Chicago 1944. Juga ditetapkan dalam Konvensi Chicago 1944 Pasal 19 tentang kewajiban Negara anggota untuk mengatur perihal pendaftaran dan pemindahan pendaftaran dari Register (*public*) Pesawat Udara. Selanjutnya Konvensi Chicago 1944 beserta *Annexes*-nya juga memuat ketentuan-ketentuan yang luas mengenai kewenangan negara pendaftar pesawat udara (*State of Registration*) untuk melakukan *effective control* atas pesawat udara serta udaha

¹ Sudargo Gautama, *Hukum Perdata, Internasional Indonesia II*, Sinar Grafika, Jakarta, 1992, hlm. 180.

pengoperasian pesawat udara serta usaha pengoperasian pesawat udara yang melakat pada pesawat udara terdaftar cukup luas, negara-negara anggota Konvensi Chicago 1944 yang dewasa ini berjumlah 157 negara.

Pengelolaan dan pertahanan di wilayah perbatasan sangat terkait erat dengan konsepsi dasar tentang negara sebagai entitas yang memiliki kedaulatan, penduduk, dan wilayah serta tafsir atau persepsi atas ancaman yang dihadapi. Dengan demikian, pengelolaan dan pertahanan wilayah perbatasan dapat disimpulkan sebagai segala upaya untuk mewujudkan eksistensi suatu negara yang ditandai dengan terlindunginya kedaulatan, penduduk dan wilayah dari pelbagai jenis ancaman. Konsepsi ini merupakan bagian dari satu pemahaman totalitas mengenai konsep “keamanan nasional” yang intinya adalah “kemampuan negara melindungi apa yang ditetapkan sebagai nilai-nilai inti (*core values*), dimana pencapaiannya merupakan sebuah proses terus-menerus, dengan menggunakan segala *elemen power* dan *resources* yang ada serta melingkupi semua aspek kehidupan.²

Pembangunan pada hakekatnya adalah proses perubahan yang berlangsung secara terus menerus kearah tercapainya tujuan nasional. Suatu proses perubahan yang teratur dan terarah akan terwujud. Bila terjalin hubungan timbal balik yang erat antara sektor ilmu pengetahuan dan teknologi kebijakan dan hukum. Salah satu bidang kehidupan yang selalu diupayakan menjadi lebih baik adalah sektor transportasi. Manusia membutuhkan transportasi yang aman cepat dan teratur dalam menunjang mobalitas kehidupannya, baik dalam transportasi lokal, nasional

² Mufti Makarim. A, *Strategi Pengelolaan dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara Republik Indonesia : Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional*, Jakarta, 2005, hlm. 89.

maupun internasional. Manusia menghendaki transportasi kereta api, bus, kapal laut, pesawat dan lain-lain berjalan dengan aman, cepat teratur dan juga dengan biaya atau ongkos yang terjangkau.³

Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi yang mantap dan dinamis.⁴

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat dibidang penerbangan telah mampu meningkatkan mutu pelayanan penerbangan dan juga mampu menciptakan alat-alat penerbangan canggih dan beraneka ragam. Perkembangan teknologi penerbangan mempunyai dampak yang positif terhadap keselamatan penerbangan dalam dan luar negeri.⁵

Dunia penerbangan ada beberapa komponen utama yang berkaitan erat satu dengan lainnya yaitu pengaturan pesawat, perusahaan penerbang dan pabrik pembuat pesawat udara (*manufacturer*). Operasi penerbangan dapat berjalan lancar apabila keempat faktor ini tertata dengan baik dengan kata lain pesawat udara yang siap operasional harus lengkap dengan awak pesawat dengan sarana dan prasarana lain yang dibutuhkan.⁶

³ Yaddy Supriadi, *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*, Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang, 2012, hlm. 5.

⁴ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

⁵ K. Martono, *Tim Analisis Awak Pesawat Udara Sipil*, Jakarta, 1999, hlm. 1.

⁶ *Ibid.*, hlm. 2.

Dalam Pasal 8 mengatur tentang keamanan dan keselamatan penumpang yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, yaitu :

1. Penetapan standar kelaikan udara untuk pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang didaftarkan di Indonesia, dilakukan dengan memperhatikan sekurang-kurangnya :
 - a. rancang bangun dan konstruksi;
 - b. komponen utama;
 - c. instalasi tenaga penggerak;
 - d. stabilitas dan kemampuan;
 - e. kelelahan struktur;
 - f. perlengkapan;
 - g. batasan pengoperasian;
 - h. sistem perawatan;
 - i. pencegahan pencemaran lingkungan.
2. Standar kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), adalah untuk :
 - a. pesawat terbang kategori transpor, normal, utility, akrobatik dan komuter;
 - b. helikopter kategori normal;
 - c. helikopter kategori transpor;
 - d. mesin pesawat udara;
 - e. baling-baling pesawat terbang;
 - f. balon berpenumpang.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai standar kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.
4. Menteri dapat menetapkan persyaratan-persyaratan di luar standar kelaikan udara selain yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berkenaan dengan perkembangan teknologi dan ketentuan internasional.⁷

Sedangkan dalam Pasal 2 jenis tanggung jawab pengangkut dan besaran ganti kerugian diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yaitu :

⁷ Pasal 8, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan.

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. keterlambatan angkutan udara; dan
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.⁸

Dalam sistem pelaksanaan standarisasi, sebagaimana terdapat dalam panduan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (P.K.P.S.), yaitu :

1. Kebutuhan untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara harus ditetapkan berdasarkan pertimbangan sebagai berikut :
 - a. tingkat kesulitan pelayanan lalu lintas udara;
 - b. tingkat kepadatan pelayanan lalu lintas udara;
 - c. kondisi Meteorologi; dan
 - d. faktor-faktor lain yang terkait;
2. Sistem peringatan pencegahan kecelakaan antar pesawat yang terdapat pada pesawat di area yang telah ditentukan tidak harus menjadi salah satu syarat untuk diperlukannya pelayanan lalu lintas udara di wilayah tersebut.⁹

Pada penerbangan sipil komersial setiap awak pesawat masing-masing mempunyai fungsi dan peran tertentu di dalam pelaksanaan tugas penerbangan.

Dilihat dari status mereka mempunyai hak dan kewajiban yang berbeda-beda

⁸ Pasal 2, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

⁹ Buku Panduan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (P.K.P.S.), hlm. 2.

tergantung peranannya didalam pesawat udara. Pelaksanaan tugas tadi membutuhkan adanya seorang yang menjabat sebagai pimpinan yang juga berfungsi sebagai penanggung jawab dalam misi penerbangan tersebut.¹⁰

Transportasi udara adalah sistem penerbangan yang melibatkan banyak pihak. Dalam dunia penerbangan pemenuhan (*compliance*) terhadap *safety standard* (standard keselamatan) yang tinggi merupakan suatu keharusan yang mutlak. Penerapan keselamatan penerbangan (*aviation safety*) perlu dilaksanakan pada semua sektor, baik pada bidang transportasi / operasi angkutan udara, kebandarudaraan, navigasi, perawatan dan perbaikan serta pelatihan yang mengacu pada aturan *International Civil Aviation Organization* (ICAO).¹¹

Setelah ditemukannya moda transportasi udara, para ahli hukum udara internasional mulai membahas masalah yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara. Sebenarnya sejak tahun 1902, perintis hukum udara internasional Prancis telah membahas kompetensi yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara, serta tindakan-tindakan yang perlu diambil selama penerbangan berlangsung.

Pembahasan tersebut diteruskan dalam konferensi internasional yang membahas penerbangan internasional tahun 1910 yang dikenal sebagai Konferensi Paris 1910. Dalam konferensi tersebut telah dikemukakan berbagai aspek hukum oleh para ahli hukum udara internasional maupun badan-badan internasional lainnya. Aspek-aspek hukum tersebut antara lain mengenai

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 3.

¹¹ <http://lontar.ui.ac.id>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 11.10 Wib.

kedaulatan di udara (*sovereignty*), penggunaan pesawat udara, pendaftaran pesawat udara (*nationality and registration mark*), sertifikasi awak pesawat udara (*certificate of competency*), sertifikasi pesawat udara (*certificate of airworthiness*), transportasi bahan peledak, izin penerbangan, izin pendaratan, peralatan navigasi penerbangan, dan lain-lain.¹²

Khusus mengenai pembahasan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan baru dimulai tahun 1950 yang kemudian disahkan dalam konferensi diplomatik di Tokyo tahun 1963 di bawah naungan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Sebagaimana disebutkan di muka, konvensi tentang tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara tersebut pertama kali diusulkan oleh delegasi Meksiko dalam tahun 1950. Konsep tersebut dikembangkan oleh *Legal Sub Committee* dan konsep *Legal Status of Aircraft* dalam tahun 1958. Di dalam konsep tersebut digunakan prinsip yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara dan prinsip yurisdiksi teritorial. Penggunaan prinsip tersebut didukung sepenuhnya oleh delegasi Amerika Serikat yang disampaikan kepada *Legal Committee* untuk mempercepat proses penyelesaian konvensi yang salah satu tujuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang didirikan berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944 tersebut adalah menyelenggarakan transportasi udara internasional yang selamat, aman, tertib, teratur serta mengembangkan fasilitas navigasi penerbangan dengan membentuk *Legal Committee* yang ditugaskan untuk menyiapkan konsep-konsep konvensi internasional seperti Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, Konvensi Montreal 1971. Protokol Montreal 1988,

¹² K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT.RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 44.

Konvensi Montreal 1991, di samping konvensi-konvensi internasional mengenai hukum udara perdata internasional.¹³

Keselamatan merupakan prioritas utama didalam dunia penerbangan sehingga, diperlukannya suatu standard keselamatan yang optimal dengan mengacu pada standard penerbangan yang ada. Keselamatan ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya adalah faktor kondisi fisik pesawat, kondisi awak pesawat, infrastruktur serta faktor alam. Tetapi yang menjadi faktor utama utama adalah kondisi fisik pesawat. Kondisi fisik suatu pesawat tergantung dari perawatan yang dilakukan . dalam hal ini pemerintah memegang peran penting, salah satunya dengan memperbaiki infrastruktur penerbangan seperti bangunan, struktur, lampu *aerodrome*, landasan pacu kendaraan, fasilitas, komunikasi, situs web dan lain-lain. Apabila seluruh faktor tersebut dapat berjalan dengan baik maka akan tercipta keselamatan dan memberi rasa aman terhadap penumpang serta dapat mengurangi tingkat kecelakaan penerbangan yang terjadi di Indonesia.¹⁴

Pada dasarnya dengan mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku maka dapat meningkatkan keselamatan dalam penerbangan sehingga dapat tercipta penerbangan yang aman, nyaman dan selamat. Sejak lahir kegiatan penerbangan dan angkutan udara mempunyai sifat internasional yang menonjol, baik dari aspek ekonomis-komersial maupun aspek pengaturannya. Angkutan udara dewasa ini sudah merupakan suatu industri global yang melibatkan hampir semua Negara

¹³ Organisasi Penerbangan Sipil Internasional didirikan berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944 tentang Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

¹⁴ <http://kumpulankaryasiswa.wordpress.com>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 11.16 Wib.

didunia dan hukum udara yang mengatur industri tersebut membuktikan bahwa keseragaman pengaturan dapat dicapai secara internasional.¹⁵

Kewajiban Maskapai Penerbangan Sipil dalam Peraturan Perundang-undangan Indonesia Terkait dengan Upaya Pemenuhan Keselamatan dan Keamanan Penumpang. Sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.¹⁶

Salah satu kasus yang terjadi baru ini adalah di Bandara Sultan Syarif Qasim (SSQ) II Pekanbaru menyusup di roda Pesawat Garuda Indonesia GA177 (Mario Steven Ambarita, Tahun 21).

Maka dari itu Kementerian Perhubungan melakukan mutasi terhadap General Manager Bandara Sultan Syarif Kasim II. Kementerian Perhubungan menilai lalai dalam kasus penyusupan Mario Stevan Ambarita ke roda pesawat Garuda Indonesia yang terbang dari Bandara SSK II, Pekanbaru, Riau, ke Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta. Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Suprasetyo menyatakan lolosnya Mario ke area bandara bahkan

¹⁵ Suwardi, *Penulisan Karya Ilmiah Tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Terikat Dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Jakarta, 1994, hlm. 4.

¹⁶ <http://hubud.dephub.go.id>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 11.40 Wib.

sampai bisa masuk ke roda pesawat hanya beberapa saat sebelum pesawat lepas landas, mutlak menjadi tanggung jawab pengelola bandara. Menyatakan pengelola bandar udara telah lalai. Maka dari itu sanksi tegas akan berikan, yakni rotasi General Manager SSK II Pekanbaru yang dilakukan oleh Dirut Angkasa Pura II.

Mario Stevan Ambarita harus berurusan dengan aparat keamanan dan terancam sanksi hukum gara-gara aksi gilanya menyusup ke roda pesawat Garuda Indonesia dan mengangkasa dari Pekanbaru ke Jakarta. Kepolisian dan pengelola bandara menuding tindakan nekat Mario amat membahayakan keselamatan penumpang. Bahaya di depan mata apabila tubuh Mario menghalangi keluarnya roda dari badan pesawat saat pendaratan.

Kapolres Bandara Soekarno-Hatta Komisaris Besar CH Pattopoi kepada CNN, mengatakan kasus Mario saat ini ditangani langsung oleh penyidik dari otoritas Bandara Soekarno-Hatta. Satu hal jelas, Mario terancam sanksi pidana. Wakil Ketua Komisi V DPR RI Yudi Widiana Adia mengatakan Pasal 421 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan setiap orang yang berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa memperoleh izin otoritas bandara, dipidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp. 100 Juta. Serta dalam keterangan tertulis, setiap orang yang menghalangi dan melakukan kegiatan di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, dipidana penjara paling lama tiga tahun atau denda paling banyak Rp. 1 Miliar.

Sanksi tak hanya mengancam Mario, tapi juga otoritas bandara. Pasal 442 UU Penerbangan menyatakan orang yang sengaja mengoperasikan bandar udara

tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, dipidana penjara paling lama tiga tahun dan denda paling banyak Rp 1 miliar.

Yudi Widiana Adia menyatakan kasus Mario menunjukkan lemahnya pengawasan keamanan dan keselamatan di Bandara Sultan Syarif Kasim II, Pekanbaru, Riau. “Komisi V meminta Kementerian Perhubungan mengaudit kelayakan Bandara Sultan Syarif Kasim II”.

Tuntutan audit sebelumnya juga disuarakan anggota Panitia Kerja Keselamatan dan Kualitas Keamanan Penerbangan Komisi V DPR dari Fraksi Gerindra, Muhammad Nizar Zahro. “Tugas bandara adalah memberikan fasilitas keamanan. Ini jelas kelalaian dan keteledoran pihak bandara asal Mario berangkat”.

Nizar Zahro meminta Komisi V segera menginvestigasi kasus penyusupan Mario ke roda pesawat sekaligus mengevaluasi menyeluruh keamanan internal Bandara Sultan Syarif Kasim II di Pekanbaru.

Yudi Widiana Adia menyatakan setiap bandara wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan. Oleh karena itu Bandara Sultan Syarif Kasim II perlu diaudit ulang. “Kejadian ini bisa mencoreng dunia penerbangan, bahkan bisa jadi membuat kategori penerbangan turun, bukan naik seperti yang dijanjikan Menteri Perhubungan”.

Permasalahan utama yang dapat ditarik dari persyaratan pemilikan yang dimuat dalam Undang-undang Penerbangan 1958 di atas adalah, mengapa persyaratan hak milik pesawat udara (*aircraft ownership*) oleh pihak pemilik Indonesia menghambat perolehan dan pengalihan hak pemilikan pesawat udara

Indonesia. Konsep kepemilikan pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang Penerbangan dan CASR di atas berisi persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi pihak pemilik, yaitu harus warga Negara Indonesia atau berupa Badan Hukum yang didirikan dan memperoleh kebangsaan Indonesia dan seterusnya. Pesawat tersebut harus dimiliki oleh orang atau orang-orang yang memenuhi kualifikasi sebagai pemilik itu. Kaitan yang kuat antara konsep kepemilikan pesawat udara dan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi oleh pihak pemilik, baik sebagai warga negara maupun Badan Hukum nasional c.q. perusahaan penerbangan nasional, sebetulnya tidak diatur dalam Konvensi Chicago 1944.

Maka dari itu penulis tertarik dengan judul **“Tinjauan Terhadap Standarisasi Alat Kelengkapan Keamanan dan Keselamatan Penumpang (Passanger) Di Bandara SSQ II Pekanbaru di Tinjau Dari Konvensi Chicago 1944”**.

B. Masalah Pokok

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis dalam hal ini menetapkan beberapa masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Adapun masalah tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana keamanan dan keselamatan penumpang (Passanger) di bandara SSQ II Pekanbaru?
2. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi keamanan dan keselamatan penumpang (Passanger) di bandara SSQ II Pekanbaru?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan judul skripsi yang dibuat oleh penulis dan berkaitan dengan pokok masalah yang dibahas, maka tujuan utama penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui keamanan dan keselamatan penumpang (Passanger) di bandara SSQ II Pekanbaru.
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keamanan dan keselamatan penumpang (Passanger) di bandara SSQ II Pekanbaru.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah :

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan penulis dibidang ilmu hukum internasional mengenai keamanan dan keselamatan penumpang (Passanger) di bandara SSQ II Pekanbaru.
- b. Penulis sangat mengharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi masyarakat serta dijadikan sebagai bahan masukan dan sumber informasi serta bahan perbandingan dan dapat menambah wawasan dalam bidang ilmu pengetahuan bagi para penulis yang ingin mengadakan penelitian dibidang hukum internasional yang khususnya keamanan dan keselamatan penumpang (Passanger) di bandara SSQ II Pekanbaru.
- c. Dijadikan salah satu syarat bagi penulis untuk menyelesaikan pendidikan Strata Satu dan mendapatkan gelar Sarjana Hukum,

sumbangan pemikiran bagi almamater dimana tempat penulis menuntut ilmu yaitu di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

D. Tinjauan Pustaka

Di dalam dunia penerbangan dikenal perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft*). Perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft*) diatur dalam Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Jenewa 1958, dan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang UNCLOS. Di berbagai hukum nasional seperti di Amerika Serikat, Australia, Belanda, Inggris, dan Indonesia juga membuat perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft*).

Pasal 30 Konvensi Paris 1919 pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan oleh militer yang semata-mata untuk pelayanan publik (*public services*) seperti pesawat udara polisi dan bea cukai, sedangkan yang dimaksudkan dengan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) adalah pesawat udara selain pesawat udara negara (*state aircraft*). Selanjutnya, menurut Pasal 32 Konvensi Paris 1919 pesawat udara negara (*state aircraft*) tidak mempunyai hak untuk melakukan penerbangan di atas wilayah negara anggota lainnya, sedangkan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) di waktu damai dapat melakukan penerbangan lintas damai (*innocent passage*) di atas wilayah negara anggota lainnya.

Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 juga diatur mengenai pesawat udara negara dan pesawat udara sipil. Pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat

udara yang digunakan untuk militer, polisi, dan bea cukai, sedangkan yang dimaksudkan dengan pesawat udarasipil (*civil aircraft*) adalah pesawat udara selain pesawat udara negara (*state aircraft*). Pesawat udara negara tidak mempunyai hak melakukan penerbangan di atas negara anggota lainnya, sedangkan pesawat udara sipil yang melakukan penerbangan tidak berjadwal dapat melakukan penerbangan di atas negara anggota lainnya. Pesawat udara negara (*state aircraft*) tidak mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan (*nationality and registration mark*), walaupun pesawat udara negara tersebut terdiri dari pesawat terbang (*aeroplane*) dan helicopter.

Perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara (*state aircraft*) juga dapat ditemui dalam Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang UNCLOS. Hanya istilahnya sedikit berbeda dengan istilah yang digunakan dalam Konvensi Paris 1919, Konvensi Madrid 1926, Konvensi Havana 1928, dan Konvensi Chicago 1944. Di dalam Konvensi Jenewa 1958 dan Perserikatan Bangsa-Bangsa UNCLOS menggunakan istilah pesawat udara swasta (*private aircraft*) dan pesawat udara dinas pemerintahan (*government services*).

Ketentuan Pasal 21 Konvensi Jenewa 1958, pesawat udara swasta (*private aircraft*) tidak mempunyai kewenangan penegak hukum seperti dimiliki oleh pesawat udara dinas pemerintah (*public services*) misalnya kewenangan pengejaran seketika (*hot pursuit*) terhadap pesawat udara atau kapal asing yang dicurigai melanggar hukum nasional negara pantai (*coastal state*) maupun negara

tidak berpantai (*land lock state*). Demikian pula dalam Pasal 111 ayat (5) Konvensi PBB UNCLOS.¹⁷

Perbedaan antara pesawat udara negara (*state aircraft*) dengan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) juga dapat ditemui dalam Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi PBB UNCLOS 1982. Konvensi Jenewa 1958 istilah yang digunakan bukan pesawat udara sipil dan pesawat udara negara, melainkan pesawat udara militer atau pesawat udara dinas pemerintah (*government services*) di satu pihak dengan *private aircraft* di Menurut Konvensi PBB UNCLOS 1982, *private aircraft* tidak mempunyai hak untuk menguasai atau menyita pesawat udara yang melakukan pelanggaran hukum, karena *private aircraft* tidak mempunyai kewenangan penegak hukum, kewenangan penegak hukum tersebut hanya dimiliki oleh pesawat udara militer, pesawat udara dinas pemerintah (*government services*) sebagaimana diatur dalam Pasal 21 Konvensi Jenewa 1958. Demikian pula *private aircraft* juga tidak mempunyai hak untuk melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*) terhadap kapal atau pesawat udara asing yang dicurigai melanggar peraturan nasional negara pantai (*coastal state*) di laut teritorial atau perairan nasional karena *private aircraft* tidak mempunyai kewenangan penegakan hukum.¹⁸

Konvensi Jenewa 1958 istilah yang digunakan bukan pesawat udara sipil dan pesawat udara negara, melainkan pesawat udara militer atau pesawat udara dinas pemerintah (*government services*) di satu pihak dengan *private aircraft* di

¹⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Laut Internasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN), Jakarta, 1978, hlm. 221.

¹⁸ Undang-Undang R.I. No.17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Seas*).

lain pihak kapal atau pesawatudara asing adalah hanya pesawat udara hanya pesawat militer atau udara dinas pemerintah (*government service*).¹⁹

Perbedaan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara Negara (*state aircraft*) dan sisi kewenangan penegak hukum dapat pula ditemukan dalam Konvensi PBB UNCLOS 1982. Pasal 107 Konvensi PBB UNCLOS 1982 juga mengatur pesawat udara yang mempunyai hak untuk menguasai atau menyita pesawat udara asing atau kapal asing yang dicurigai melakukan pelanggaran hukum. Pesawat udara yang berhak menyita hanyalah pesawat udara militer atau pesawat udara yang dengan jelas ditandai dan dapat dikenali atau diketahui dinas pemerintah dan berwenang untuk maksud tersebut. Dengan demikian, pesawat udara tersebut harus secara tegas dan jelas digunakan dalam dinas pemerintah. Di samping itu, pesawat udara militer atau yang ditandai dengan jelas dinas pemerintah tersebut menurut Pasal 111 ayat (5) juga mempunyai hak pengejaran seketika terhadap kapal laut atau pesawat udara asing yang dicurigai melakukan pelanggaran hukum. Menurut Pasal 111 ayat (5) Konvensi PBB UNCLOS 1982, pesawat udara instansi yang mempunyai wewenang penegak hukum ditandai dengan jelas dan mudah dikenali oleh pesawat udara yang melakukan dinas pemerintah dan dikuasakan untuk itu.

Berdasarkan uraian Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi PBB UNCLOS 1982 tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa walaupun tidak ada pasal secara khusus yang membedakan antara pesawat udara negara (*state aircraft*) dengan pesawat udara sipil (*civil aircraft*), bukan berarti bahwa tidak ada perbedaan

¹⁹ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 273-374.

antara pesawat udara negara (*state aircraft*) dengan pesawat udara sipil (*civil aircraft*). Karena perbedaan tersebut dapat disimpulkan dalam Pasal 21 juncto Pasal 23 Ayat (4) Konvensi Jenewa 1958 dan Pasal 107 juncto Pasal 111 ayat (5) Konvensi PBB UNCLOS 1982. Perbedaan kedua jenis pesawat udara tersebut berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh hukum internasional sebagaimana diatur dalam kedua Konvensi tersebut.²⁰

Perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) di satu pihak dengan pesawat udara negara (*state aircraft*) di lain pihak tersebut didasarkan kewenangan masing-masing jenis pesawat udara yang digunakan oleh masing-masing instansi. Perbedaan demikian penting karena menurut hukum internasional perlakuan terhadap pesawat udara sipil (*civil aircraft*) berbeda dengan perlakuan terhadap pesawat udara negara (*state aircraft*). Pesawat udara negara mempunyai hak-hak kekebalan tertentu yang tidak dimiliki oleh pesawat udara sipil. Perlakuan demikian sejalan dengan Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Jenewa 1958, dan Konvensi PBB UNCLOS 1982 yang telah diuraikan di atas.

Dengan demikian dari uraian di atas pengertian penerbangan sipil internasional adalah penerbangan yang dilakukan pesawat udara sipil yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan pada waktu damai dapat melintasi wilayah negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional lainnya.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 274-275.

Hukum udara (*Air law, Aerounatical law, lucht Recth, Droit d'Arien*) mencakup kumpulan peraturan yang mengatur penggunaan ruang udara beserta seluruh manfaatnya bagi penerbangan, masyarakat dan negara-negara di dunia.²¹ Dengan kata lain hukum udara mencakup segala macam undang-undang, peraturan dan kebiasaan mengenai penerbangan serta segala hak dan kewajiban yang ditimbulkannya, yang disusun secara perjanjian, kebiasaan dan hukum yang berlaku antara negara-negara.²²

Hukum udara mengalami beberapa perkembangan diantaranya beberapa fase sebelum tahun 1910 dengan perkembangan Maxim yang menurutnya, hukum udara adalah hanya sebatas / terbatas pada ruang udara dengan ketinggian tertentu, selebihnya adalah bebas. Prinsip tersebut digunakan untuk suatu negara, bahwa negara memiliki ruang atau udara di atas wilayahnya tanpa batas. Akan tetapi permasalahannya adalah tidak jelasnya penentuan batas tersebut. Kemudian fase yang kedua sesudah tahun 1919 dimana cikal bakal hukum udara adalah konvensi Paris, dimana menurut konvensi ini setiap negara diakui memiliki kedaulatan terhadap ruang udaranya atau terhadapruang udara diatas wilayahnya.

Tentang sifat dan luas wilayah berlakunya hukum udara, telah diketahui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif (*full dan exclusive sovereignty*) dalam ruang udara yang berada diatas wilayah darat dan lautannya.²³

Akan tetapi Konvensi Paris 1919 ini tidak dapat diterima oleh banyak negara menyebabkan tidak terpenuhinya jumlah peserta yang diisyaratkan untuk

²¹ Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer, 1982, hlm. 1.

²² Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara Di Ruang Negara*, Fakultas Hukum Universitas Padjajaran, Semarang, 1992, hlm. 25.

²³ T. May Rudy, *Hukum Udara dan Angkasa: Hukum Internasional II*, Refika Aditama, Bandung, 2002, hlm. 25.

berlakunya konvensi. Oleh karena itu, konvensi ini tidak pernah berlaku. Namun demikian, ada beberapa negara yang telah memasukan ketentuan dari konvensi ini ke dalam perundang-undangan nasionalnya.²⁴

E. Konsep Operasional

Berdasarkan memaparan pada latar belakang masalah, maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan sebuah penulisan dengan judul **“Tinjauan Terhadap Standarisasi Alat Kelengkapan Keamanan dan Keselamatan Penumpang (Passanger) Di Bandara SSQ II Pekanbaru di Tinjau Dari Konvensi Chicago 1940”**. Maka dari itu, guna menghindari kesalahan pembaca dalam menafsirkan judul penelitian diatas, maka dengan ini penulis memberikan batasan-batasan terhadap judul tersebut.

Standarisasi merupakan penentuan ukuran yang harus diikuti dalam memproduksi sesuatu, sedang pembuatan banyaknya macam ukuran barang yang akan diproduksi merupakan usaha simplifikasi. Standardisasi adalah proses pembentukan standar teknis, yang bisa menjadi standar spesifikasi, standar cara uji, standar definisi, prosedur standar (atau praktik).²⁵

Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya.²⁶

Keselamatan adalah suatu keadaan *aman*, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut.

²⁴ hlm. 6.

²⁵ Alfes Peni, Pengertian Standarisasi, <http://alvenrofarelly.blogspot.com/2013/03/pengertian-standarisasi.html>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 10.37 Wib.

²⁶ Keamanan, <https://id.wikipedia.org/wiki/Keamanan>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 10.42 Wib.

Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.²⁷

Penumpang adalah Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.²⁸

F. Metode Penelitian

Sebagaimana yang penulis harapkan untuk mendapatkan data yang sistematis dan akurat, maka dalam pembuatan prososal ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

1. Jenis dan sifat penelitian

Jenis penelitian yang akan penulis gunakan adalah *observationonal reseach* atau dengan cara survey yaitu penelitian yang mengambil sampel dari suatu populasi sebagai alat pengumpulan data yang pokok.²⁹ Sedangkan apabila ditinjau dari sifatnya maka penelitian ini di kategorikan dalam penelitian deskriptif yaitu prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau objek penelitian.³⁰

²⁷ Keselamatan, <https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 10.43 Wib.

²⁸ Pengertian Penumpang, <http://www.psychologymania.com/2013/06/pengertian-penumpang.html>, Diakses Pada Tanggal 12 Agustus 2015, Pukul 10.45 Wib.

²⁹ Masri Singarimbun dan Sofian Effendi, *Metode Penelitian Survai*, PT Pustaka LP3ES Indonesia, Jakarta, 2005, hlm. 3.

³⁰ D. Mutiara Hatia Putri, *Keputusan Kerja Dalam Meningkatkan Produktivitas Kerja Pegawai Negeri Sipil (sebuah studi kasus disekretaritan kecamatan sipil kota Pekanbru)*, Skripsi, Institut Ilmu Pemerintahan Departemen Dalam Negeri, Jakarta, 2000, hlm. 36.

2. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian yaitu di Kota Pekanbaru yang terdapat di Bandara SSQ II Pekanbaru dan Pemumpang. Penulis melakukan penelitian di Kota Pekanbaru karena Kota Pekanbaru adalah Ibu Kota dari Provinsi Riau.

3. Populasi dan responden

Populasi dalam penelitian ini adalah di bandara SSQ II Pekanbaru

Tabel I.1
Daftar Populasi

No	Responden	Keterangan	Jumlah
1	Budi Karya Sumadi	Direktur Utama Angkasa Pura II	1 Orang
2	Dani Indra Irawan	Kepala Divisi Keamanan Bandara Sultan Syarif Kasim (SSK) II	1 Orang
Jumlah			2 Orang

4. Data dan sumber data

- Data primer adalah data utama yang diperoleh oleh penulis melalui responden atau wawancara.
- Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari berbagai literatur tentang pendapat para ahli hukum dan teori-teori yang ada hubungannya dengan permasalahan yang diteliti.
- Data tersier, yaitu data yang diperoleh dari bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap data primer maupun data sekunder, seperti kamus yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

5. Alat pengumpul data

Sebagai alat pengumpul data dalam penelitian ini adalah dengan wawancara. Wawancara yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara

penulis mengadakan tanya jawab secara langsung kepada siapa yang menjadi responden.

6. Analisa data

Penelitian bidang hukum dengan menggunakan metode observasi yakni dengan cara wawancara, kemudian diolah dan disajikan dengan cara membandingkan antara data lapangan dengan pendapat para ahli atau dengan peraturan perundang-undangan yang dijadikan dasar yuridis dalam penelitian.³¹

7. Metode penarikan kesimpulan

Metode penarikan kesimpulan yang digunakan adalah metode deduktif. Metode deduktif adalah metode berpikir yang menerapkan hal-hal yang umum terlebih dahulu untuk seterusnya dihubungkan dalam bagian-bagiannya yang khusus.

³¹ Syafrinaldi, *Buku Panduan Penulisan Skripsi Fakultas Hukum*, UIR Press, Pekanbaru, 2013, hlm. 15.