

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum Tentang Standarisasi Alat Kelengkapan Keamanan dan Keselamatan Penumpang (Passanger)

Seiring dengan tingkat pertumbuhan penerbangan dunia penerbangan dan diikuti tingkat kebutuhan terhadap keamanan dan keselamatan penumpang dengan tetap meningkatkan aspek pelayanan, maka diperlukan pula peralatan keamanan yang mumpuni dan mengikuti perkembangan teknologi. Peralatan keamanan penerbangan adalah fasilitas yang digunakan untuk pengamanan, baik yang berfungsi sebagai alat bantu personel pengamanan dalam melaksanakan pemeriksaan/“screening” terhadap orang, kendaraan, maupun calon penumpang pesawat udara. Barang (cabin, bagasi, cargo, mail) harus dibawa dengan cepat tanpa membuka kemasan, dengan tujuan untuk mengidentifikasi senjata, bahan peledak/explosive atau benda lainnya yang mungkin dapat digunakan untuk tujuan tindakan melawan hukum terhadap penerbangan.

Pemeriksaan fisik dengan membuka kemasan hanya akan dilakukan terhadap barang bawaan yang diindikasikan berisi benda yang membahayakan dalam penerbangan maupun peningkatan keamanan yang dilakukan oleh pihak authority (bandar udara) atau airline. Implementasi peralatan keamanan penerbangan merujuk pada prosedur dan infrastruktur yang dirancang untuk mencegah masalah keamanan di ground maupun di atas pesawat terbang. Di negara maju, keamanan udara seluruhnya dipusatkan di bandarudara. Pengecualian

pemeriksaan keamanan bisa dilakukan oleh maskapai jika airline yang bersangkutan perlu melakukan tambahan pemeriksaan keamanan untuk lebih menjamin bahwa semua yang masuk dalam pesawat dinyatakan SECURE.

Alat keamanan seperti peralatan X-ray, walk through metal detector, detector logam, CCTV (Closed Circuit Television), explosive detection system, anjing pelacak adalah alat bantu keamanan untuk melakukan pemeriksaan. Banyak negara sekarang menggunakan bentuk identifikasi lebih maju seiring perkembangan kejahatan dalam penerbangan sipil. Berikut beberapa contoh peralatan keamanan penerbangan :

a. Peralatan X-ray

Peralatan yang digunakan untuk mendeteksi secara visual semua barang bawaan calon penumpang pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan dengan cepat tanpa membuka kemasan barang tersebut. Peralatan X-ray dapat diklarifikasikan menurut fungsi dan kapasitasnya, yaitu;

1. X-ray Cabin
2. X-ray Baggage
3. X-ray Cargo dan Mail

b. Walk through metal detector

Peralatan detektor berupa pintu yang digunakan untuk mendeteksi semua barang bawaan yang berada dalam pakaian/badan karyawan yang bertugas di bandara dan atau calon penumpang pesawat udara yang terbuat dari metal dan dapat membahayakan keselamatan

penerbangan, seperti senjata api, senjata tajam dan benda lain yang sejenis.

c. CCTV (Closed Circuit Television)

Peralatan kamera yang digunakan untuk memantau situasi dan kondisi secara visual pada semua ruang/wilayah di lingkungan perkantoran dan atau di lingkungan terminal bandar udara dalam rangka pengamanan.

d. Explosive Detection System

Peralatan detektor yang digunakan untuk mendeteksi bahan peledak atau barang berbahaya lain yang mudah meledak dan dapat membahayakan keselamatan penerbangan, seperti bom dan bahan lain yang sejenis pada semua barang bawaan calon penumpang pesawat udara.¹

Kementerian Perhubungan Udara Indonesia juga sudah mengatur tentang kelaikan peralatan keamanan penerbangan sebagaimana diatur pada Peraturan Direktorat Perhubungan Udara No 260 Tahun 2012 tentang Sertifikasi Peralatan Keamanan Penerbangan) dan juga pelaksana terhadap penggunaan alat tersebut yang diatur dalam Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara No KP 482 Tahun 2012, tentang Lisensi Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan.

Untuk tetap menjamin tingkat compliance dan pemenuhan persyaratan keamanan negara, Garuda Indonesia telah menetapkan petunjuk standar peralatan keamanan penerbangan. Diharapkan penerapan standar ini dapat menjamin

¹ Pasal 4, Peraturan Direktorat Perhubungan Udara No 260 Tahun 2012 tentang Sertifikasi Peralatan Keamanan Penerbangan).

penggunaan peralatan keamanan penerbangan dalam tingkat keamanan yang tinggi.²

1. Sejarah Penerbangan dan Perkembangan Hukum Udara serta Hukum Udara sebagai Ilmu

Sejarah dengan adanya perkembangan keberadaan pesawat udara, pembangunan di bidang hukum udara juga mulai menjadi perhatian sejak tahun 1784, peraturan pertama dalam bidang hukum udara dibuat pada tahun tersebut oleh Lenoir seorang berkebangsaan Perancis, yang melarang penerbangan dengan balon udara tanpa izin. Kemudian peraturan dalam hal keselamatan penerbangan pertama kali pada tahun 1819 oleh Count d'Anglés, yang mengharuskan balon udara dilengkapi dengan parasut dan melarang percobaan-percobaan dengan balon udara selama musim panen.³

Hukum udara yang sekarang kita kenal merupakan cabang ilmu yang baru berkembang pada permulaan abad ke-20, setelah Wilbur Wright dan Orville Wright berhasil terbang dengan sebuah pesawat yang lebih berat dari udara. Hukum Udara, menurut Goedhuis dan Diederiks Verschoor diartikan sebagai

² <http://tabloidaviasi.com/safety/standar-peralatan-keamanan/>, Diakses Pada Tanggal 11 Agustus 2017.

³ Terdapat dua jenis klasifikasi pesawat udara, pertama pesawat udara yang lebih berat dari udara disebut *aerodin*, misalnya adalah helikopter, girokopter, pesawat bersayap tetap, dan kedua pesawat udara yang lebih ringan dari udara disebut *aerostat*, misalnya balon dankapal udara. Pesawat yang lebih berat dari udara diterbangkan pertama kali oleh Wright Bersaudara (Orville Wright dan Wilbur Wright) dengan menggunakan pesawat rancangan sendiri yang dinamakan Flyer yang diluncurkan pada tahun 1903 di Amerika Serikat. Sedangkan untuk pesawat yang lebih ringan dari udara sudah terbang jauh sebelumnya, penerbangan pertama kalinya dengan menggunakan balon udara panas yang ditemukan seorang berkebangsaan Perancis bernama Joseph Montgolfier dan Etienne Montgolfier terjadi pada tahun 1782.

“keseluruhan ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur ruang udara dan penggunaannya untuk keperluan penerbangan”.⁴

Definisi tersebut merupakan pengertian luas dan sebagai pengertian atau definisi hukum udara yang umumnya sekarang dikenal, mengingat jika pengertian hukum udara diartikan sebagai “hukum yang mengatur objek udara” maka sejak jaman Romawi sudah dikenal adanya prinsip “*coius est solum*” yang berarti siapa memiliki tanah, memiliki juga udara di atasnya sampai ke langit. Namun ungkapan demikian (*coius est solum*) tentunya sudah tidak relevan lagi, mengingat bahwa langit yang dimaksud juga ada batasnya. Karena mulai tahun 1901 telah mulai dikenal bidang ilmu hukum baru yaitu “*Droit Aérien*” atau hukum udara oleh Prof. Nys dari Universitas Brussel, hingga pada tahun 1919 ketika Konvensi Paris mengenai penerbangan internasional ditandatangani, yang diatur hanya “*l’espace atmospherique*”, demikian juga dalam Konvensi Chicago 1944, hanya mengatur “*airspace*” atau ruang udara.⁵

Menurut N. Mateesco, istilah “*Droit Aérien*” akhirnya yang kemudian lebih populer dalam perkembangan di masa selanjutnya, dibandingkan istilah-istilah lain yang muncul kemudian misalnya “*Law of Civil Aviation*”, “*Law of Flight*” dan “*Recht der Lufthahrt*”, yang secara umum semua istilah (*law of civil aviation, law of flight dan recht der lufthahrt*) lebih menekankan pada kegiatan penerbangan. Sementara itu di Indonesia, E. Suherman mendefinisikan hukum udara sebagai “keseluruhan ketentuan-ketentuan dan norma-norma hukum yang

⁴ E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia & Internasional*, Alumni, Bandung, 1999, hal. 101.

⁵ E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung, 1984, hal. 30.

mengatur ruang udara, pesawat udara, pemanfaatannya untuk penerbangan dan prasarana penerbangan”.⁶

Hukum udara sebagai ilmu semakin mendapat perhatian sejalan dengan perkembangan teknologi penerbangan dunia, maka ketika tahun 1957 Sputnik I diluncurkan, spekulasi bidang hukum baru akhirnya menjadi kenyataan yaitu hukum angkasa (*space law*) dan lebih lanjut pengaturan ruang angkasa secara internasional ditetapkan dalam “*Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*” pada tahun 1967.⁷

Hal ini semakin menegaskan pentingnya kajian di bidang hukum udara, karena ternyata kualifikasi teknologi buatan manusia telah mampu menjangkau hingga menembus dan melewati batas ruang udara. Namun demikian hingga saat ini belum ada aturan internasional yang secara jelas dan tegas merumuskan batas antara ruang udara dan ruang angkasa.

a. Penerbangan Sipil

Merujuk pada Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Penerbangan diartikan sebagai “satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.⁸ Kata “penerbangan” di sini dimaksudkan sebagai padanan kata “*aviation*”, dan bukan padanan dari

⁶ *Ibid*, hal. 30.

⁷ Mochtar Kusumaatmadja dan Eddy R Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Alumni, Bandung, 2003, hal. 197.

⁸ Pasal 1 Angka 1, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

kata “*aeronautical*”, “*flight*”, “*aerial navigation*” ataupun “*air navigation*”. Kata “penerbangan / *aviation*” memiliki arti yang lebih luas yang mengacu pada Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*), Konvensi Havana 1928 (*Convention on Commercial Aviation*), Konvensi Chicago 1944 (*Convention on International Civil Aviation*).⁹

b. Pesawat Udara

Menurut Konvensi Paris 1919, pesawat udara (*aircraft*) diartikan sebagai “*any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air*”. Sedangkan menurut Konvensi Chicago 1944 dalam Annex 7, pengertian tersebut ditambahkan menjadi: “*any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface*”.¹⁰

Sebagai perbandingan, pengertian pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1958 adalah “setiap alat yang dapat memperoleh daya angkat dari udara”, kemudian pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1962, pesawat diartikan sebagai “semua alat angkut yang dapat bergerak dari atas tanah atau air ke udara atau ke angkasa atau sebaliknya”, menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, pesawat udara adalah “setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara”.

Kemudian baru pada Undang-Undang Penerbangan yang berlaku sekarang (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009) pengertian pesawat

⁹ K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hal. 347-348.

¹⁰ *Ibid*, hal. 351.

udara lebih mirip pada pengertian menurut Konvensi Chicago 1944, pesawat udara diartikan sebagai “setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan”. Ketentuan internasional dalam Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan nasional dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 secara umum adalah untuk pengaturan pesawat udara sipil bukan pesawat udara negara. Pada Pasal 3 huruf (b) Konvensi Chicago 1944 menyebutkan: “*aircraft used in military, customs and police services shall deemed to be state aircraft*” dan pesawat udara negara tidak berhak melakukan penerbangan di atas negara anggota (Konvensi Chicago 1944) lainnya.

Pembedaan tersebut tidak hanya pada konvensi-konvensi yang secara konperhensif mengatur mengenai penerbangan tetapi juga dalam konvensi lain seperti (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) dan Konvensi Jenewa 1958 walaupun menggunakan istilah yang sedikit berbeda yaitu pesawat udara swasta (*private aircraft*) dan pesawat udara dinas pemerintah (*government service*).¹¹

Boer Mauna juga membedakan pesawat udara dalam beberapa kategori yaitu :

1. pesawat udara sipil yang terdiri dari: pesawat udara yang tidak melakukan pelayanan pengangkutan komersial, pesawat udara yang melakukan pelayanan pengangkutan komersial reguler, pesawat yang

¹¹ *Ibid*, hal. 353-356.

melakukan pelayanan pengangkutan komersial non-reguler dan pesawat yang melakukan *cabotage*, dan

2. pesawat publik. Pada dasarnya semua perbedaan tersebut berkenaan dengan kriteria kebebasan udara yang dapat dinikmati oleh masing-masing pesawat udara.¹²

c. Kelaikudaraan dan Sertifikat Kelaikudaraan

Kelaikudaraan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 1 angka 10 diartikan sebagai “terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi”, pengertian tersebut sama dengan pengertian kelaikudaraan dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 26 Tahun 2009 tentang Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Keselamatan Penerbangan. Secara khusus kelaikudaraan pesawat udara diatur pada Pasal 34 samapi dengan Pasal 40 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009. Selanjutnya sebagai bukti terpenuhinya syarat tersebut maka harus didukung dengan adanya sertifikat kelaikudaraan sebagaimana ketentuan pada Pasal 31 Konvensi Chicago 1944 dan Pasal 34 angka 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009.

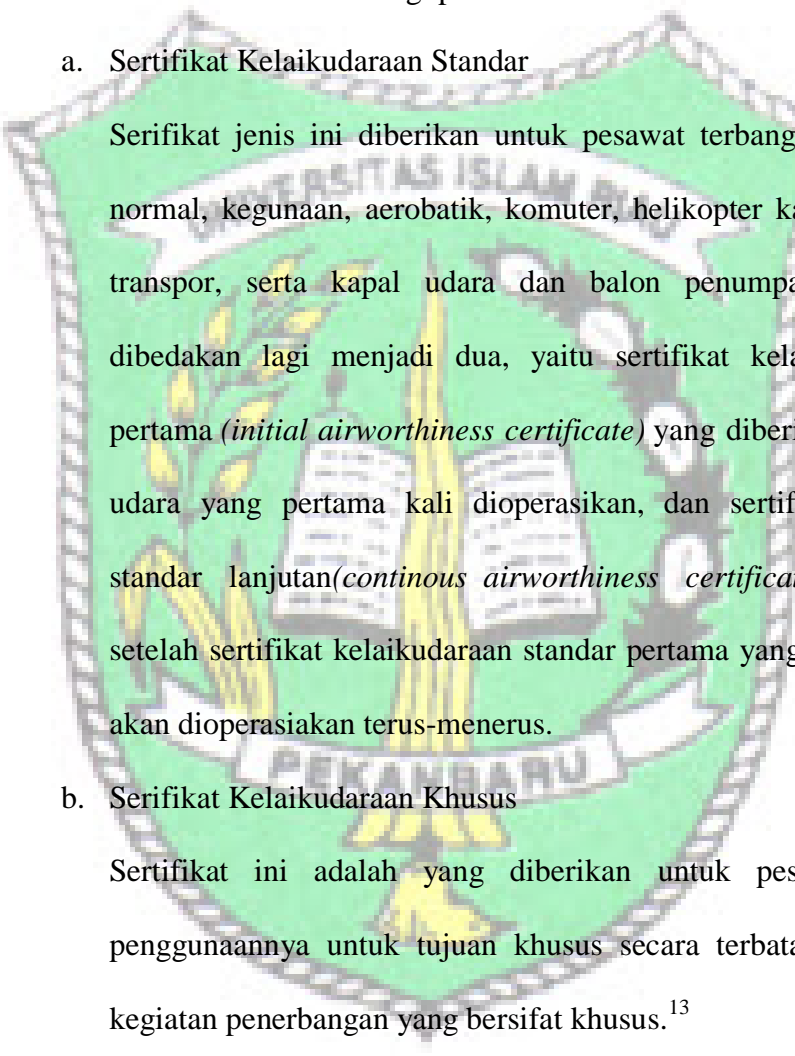
Sebagaimana ketentuan Pasal 40 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa prosedur memperoleh sertifikat diatur dengan Peraturan Menteri, maka merujuk pada Pasal 1 angka 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 26 Tahun 2009 tentang Sanksi Administratif Terhadap

¹² Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung, 2008, hal. 436-437.

Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Keselamatan Penerbangan, pengertian sertifikat kelaikudaraan adalah “tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan sipil”.

Sertifikat kelaikudaraan bagi pesawat sendiri dibedakan menjadi dua, yaitu :

a. Sertifikat Kelaikudaraan Standar



Serifikat jenis ini diberikan untuk pesawat terbang kategori transpor, normal, kegunaan, aerobatik, komuter, helikopter kategori normal dan transpor, serta kapal udara dan balon penumpang. Sertifikat ini dibedakan lagi menjadi dua, yaitu sertifikat kelaikudaraan standar pertama (*initial airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara yang pertama kali dioperasikan, dan sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) yang diberikan setelah sertifikat kelaikudaraan standar pertama yang pesawat udaranya akan dioperasikan terus-menerus.

b. Serifikat Kelaikudaraan Khusus

Sertifikat ini adalah yang diberikan untuk pesawat udara yang penggunaannya untuk tujuan khusus secara terbatas, percobaan, dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.¹³

Sehubungan dengan pemenuhan kondisi laik udara pesawat udara maka juga diperlukan sertifikat dan jenis-jenis izin yang mendukung, sesuai dengan Pasal 2

¹³ Berdasarkan Pasal 36-38 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 26 Tahun 2009 dengan definisinya merujuk pada pasal 1 Peraturan Menteri tersebut sebagai berikut :

- a. Sertifikat Organisasi Rancang Bangun (*Designated Organization Approval*), adalah surat bukti terpenuhinya persyaratan sesuai peraturan penerbangan sipil dalam melakukan pembuatan rancang bangun atau merekayasa pesawat udara, baling-baling pesawat udara dan/atau komponen pesawat udara.
- b. Sertifikat Tipe (*Type Certificate*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil dalam hal rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat udara.
- c. Sertifikat Tipe Tambahan (*Supplement Type Certificate*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil dalam hal perubahan/modifikasi terhadap rancang bangun pesawat udara atau mesin pesawat udara, atau baling-baling pesawat udara yang telah memiliki sertifikat tipe.
- d. Sertifikat Produksi (*Production Certificate*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil yang diberikan kepada pabrikan dalam hal pembuatan dan perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat udara dan/atau komponen pesawat udara.
- e. Sertifikat Pendaftaran (*Certificate of Registration*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan pendaftaran pesawat udara untuk masuk ke

dalam daftar pesawat udara sipil Republik Indonesia sesuai dengan pengaturan keselamatan penerbangan sipil.

- f. Sertifikat Operator Pesawat Udara (*Air Operator Certificate*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil yang diberikan kepada pabrikan dalam hal mengoperasikan pesawat udara secara komersil.
- g. Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat Udara (*Aircraft Maintenance Organization Approval*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil yang diberikan kepada pabrikan dalam hal pelaksanaan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat udara beserta komponen-komponennya.
- h. Sertifikat Penyalur Produk Aeronautika (*Certificate Distributor of Aeronautical Product*), adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan peraturan keselamatan penerbangan sipil sebagai penyalur, penjual dan agen untuk menerima, menyimpan dan menjual produk aeronautika yang dipakai oleh pesawat udara.
- i. Sertifikat Penyelenggaraan Pendidikan dan/atau Pelatihan Personel Pesawat Udara, adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan pendidikan dan/atau teknisi pesawat udara sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil.

- j. Sertifikat Kompetensi Bagi Personel Pesawat Udara, adalah tanda bukti seseorang telah memenuhi persyaratan pengetahuan, keahlian dan kualifikasi di bidangnya.
- k. Lisensi Bagi Personel Pesawat Udara, adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.
- l. Izin Produksi Berdasarkan Sertifikat Tipe, adalah persetujuan untuk memproduksi, merakit pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang berdasarkan sertifikat tipe sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan sipil.
- m. Izin Produksi Berdasarkan *Part Manufacturer Approval*, adalah persetujuan untuk memproduksi bagian-bagian dan/atau piranti pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang berdasarkan *part manufacturer approval* yang disetujui sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan sipil.
- n. Izin Produksi Berdasarkan Otorisasi Standar Teknis, adalah persetujuan untuk memproduksi bagian-bagian dan/atau komponen-komponen berdasarkan otorisasi (desain *Technical Standard Order / TSO*) yang disetujui sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan sipil.¹⁴

d. Keselamatan dan Keamanan

Mengenai keselamatan dan keamanan (penerbangan) merupakan bagian penting dari tujuan penyelenggaraan penerbangan tanah air. Pasal 1 angka 48

¹⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 26 Tahun 2009 tentang Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Keselamatan Penerbangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 mengartikan keselamatan penerbangan (*aviation safety*) sebagai “suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi, penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.¹⁵

Pasal 1 angka 49 mengatur pengertian keselamatan penerbangan (*aviation security*).¹⁶ Menurut pasal tersebut keamanan penerbangan adalah “suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur”.¹⁷

2. Asas-Asas Penyelenggaraan Penerbangan

Sesuai dengan ketentuan Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, maka penyelenggaraan penerbangan di Indonesia berdasarkan :

- a. Asas Manfaat, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.
- b. Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan, maksudnya adalah penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk

¹⁵ Pasal 1 angka 48 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹⁶ K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hal. 74.

¹⁷ Pasal 1 angka 49 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

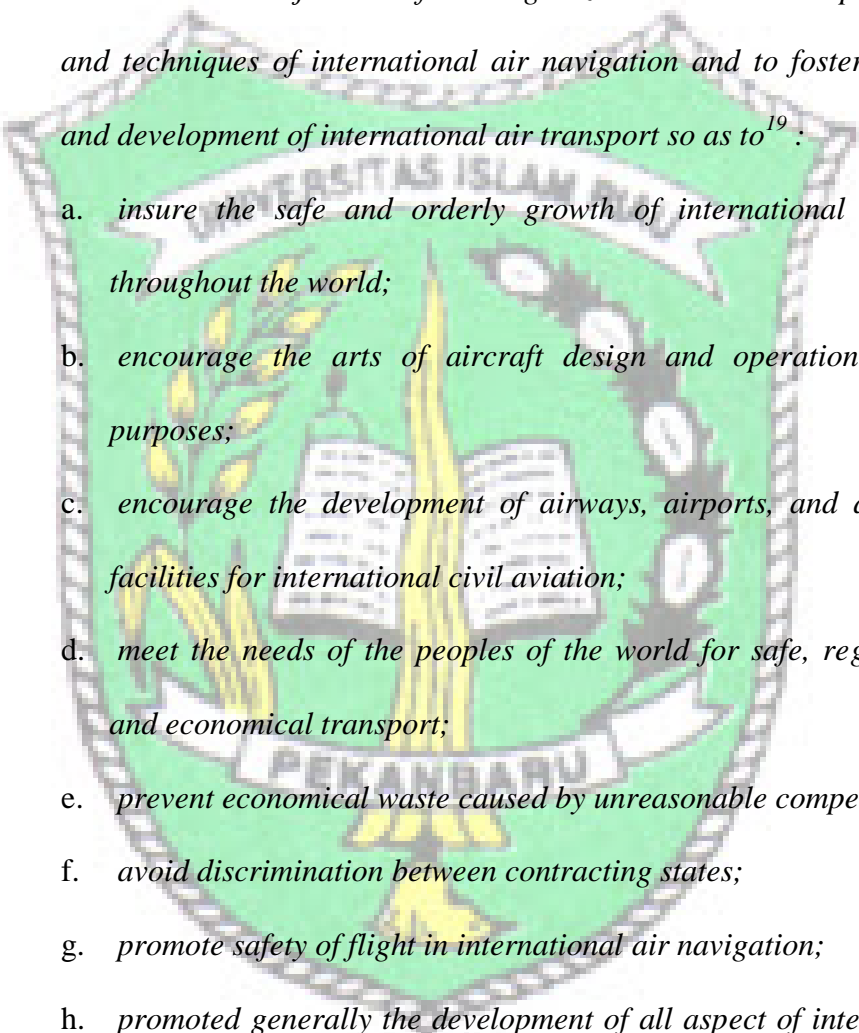
- c. Asas Adil dan Merata, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.
- d. Asas Keseimbangan, Keserasian, dan Keselarasan, penyelenggaraan penerbangan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
- e. Asas Kepentingan Umum, penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.
- f. Asas Keterpaduan, penyelenggaraan penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda transportasi.
- g. Asas Tegaknya Hukum, bahwa undang-undang penerbangan mewajibkan Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan.

- h. Asas Kemandirian, adalah penyelenggaraan penerbangan harus bersendikan pada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam penerbangan, dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri.
- i. Asas Keterbukaan dan Antimonopoli, artinya penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
- j. Asas Berwawasan Lingkungan Hidup, maksudnya penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya pelestarian fungsi lingkungan hidup.
- k. Asas Kedaulatan Negara, adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- l. Asas Kebangsaan, adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- m. Asas Kenusantaraan, bahwa setiap penyelenggaraan penerbangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan

penyelenggaraan penerbangan yang dilakukan oleh daerah merupakan bagian dari sistem penerbangan nasional yang berdasarkan Pancasila.¹⁸

Ketentuan internasional juga mengatur mengenai hal tersebut khususnya Pasal 44 Konvensi Chicago 1944, sebagai berikut :

“The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to¹⁹ :

- 
- a. *insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;*
 - b. *encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;*
 - c. *encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;*
 - d. *meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical transport;*
 - e. *prevent economical waste caused by unreasonable competition;*
 - f. *avoid discrimination between contracting states;*
 - g. *promote safety of flight in international air navigation;*
 - h. *promoted generally the development of all aspect of international civil aeronautics.”²⁰*

¹⁸ Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan penjelasan.

¹⁹ K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hal. 79

²⁰ Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 (*Convention on International Civil Aviation*)

3. Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

Dalam dunia penerbangan, terdapat tiga hal yang saling berkaitan, yaitu keamanan, keselamatan dan kecelakaan atau bencana penerbangan. Menurunnya tingkat keamanan dan keselamatan ini dapat mengakibatkan terjadinya bencana penerbangan, sehingga keamanan dan keselamatan penerbangan saling terkait dan sulit untuk dipisahkan, untuk itu penggunaan rumusan pengganti keselamatan penerbangan relatif sering diikuti dengan “keamanan” juga.²¹ Sementara itu menurut E. Suherman, ada berbagai faktor yang yang akhirnya berkombinasi menentukan ada atau tidaknya keselamatan penerbangan, yaitu: pesawat udara, personel, prasarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur.²²

Mengenai pesawat udara terdapat hal-hal yang paling relevan dengan keselamatan yaitu desain dan konstruksi yang memenuhi aspek *crashworthiness* yang merupakan sifat-sifat pesawat yang sedemikian rupa sehingga saat terjadi kecelakaan yang seharusnya *survivable* tidak didapati penumpang yang terluka parah, selanjutnya adalah kelaikudaraan yang berkenaan pada saat pengoperasian pesawat, dan yang ketiga adalah perawatan pesawat. Kemudian berkenaan dengan personel atau awak pesawat, adanya pendidikan dan latihan, lisensi, kesehatan serta batas waktu terbang, menjadi upaya yang penting sebagai antisipasi dan optimalisasi kesiapan terbang.

²¹ <http://freelists.org/post/ppi/ppiindia-Faktor-Penyebab-Kecelakaan-Penerbangan>, Diakses Pada Tanggal 13 November 2017.

²² E. Suherman, *Op. Cit.*, hlm. 169.

Prasarana berupa bandar udara dengan segala alat bantu, dari mulai navigasi yang menggunakan alat mutakhir hingga ruang tunggu yang nyaman bagi calon penumpang. Kriteria alat dan fasilitas dari bandar udara akan menentukan klasifikasi baik buruknya atas bandar udara. Selain bandar udara juga ada prasarana lainnya adalah rambu-rambu lalu-lintas udara dan alat bantu navigasi di luar pelabuhan udara yang perlu diperhatikan perawatannya. Selain itu prasarana juga sangat berhubungan dengan keamanan, upaya-upaya pencegahan tindak pidana hendaknya dilakukan melalui sistem penjagaan yang ketat di bandar udara.

Selain faktor tersebut, masih ada faktor lingkungan atau alam. Seperti cuaca yang tidak menentu sebagai akibat perubahan iklim juga merupakan faktor yang kuat dalam terjadinya kecelakaan penerbangan. Prof. Oetarjo Diran menyebutkan: *“the aviation system is a typical complex an interactive socio-technical-environmental system...”*.²³ K. Martono juga menambahkan bahwa kecelakaan terdiri dari berbagai faktor yaitu manusia (*man*), pesawat udara (*machine*), lingkungan (*environment*) penggunaan pesawat udara (*mission*), dan pengelolaan (*management*).²⁴

4. Ketentuan Keselamatan Penerbangan dalam Peraturan Penerbangan Nasional Indonesia

Keselamatan dan keamanan penerbangan (di Indonesia) merupakan tanggung jawab semua unsur baik langsung maupun tidak langsung, baik regulator, opertaor, pabrikan, pengguna dan kegiatan lain yang berkaitan dengan

²³ Oetarjo Diran, *Human Factors and Aviation System Safety or Culture and Large Socio-technical System*, Kumpulan artikel dalam *Beberapa Pemikiran Hukum Memasuki Abad XXI*, Angkasa, Bandung, 1998, hal. 253.

²⁴ K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hal. 428-429.

transportasi penerbangan tersebut.²⁵ Namun demikian keberadaan tanggung jawab yang sifatnya konseptual tersebut perlu diwujudkan, salah satu caranya adalah dengan adanya kebijakan-kebijakan dalam bentuk peraturan-peraturan oleh pemerintah dan instansi-instansinya di bidang transportasi, khususnya transportasi udara atau penerbangan.

Secara umum beberapa peraturan di bidang penerbangan tanah air adalah sebagai berikut :

a. Ordonansi Nomor 100 Tahun 1939 tentang Pengangkutan Udara (OPU)

OPU mengatur tentang dokumen angkutan udara, tanggung jawab pengangkut kepada pihak kedua (penumpang dan pemilik barang kiriman) dan besaran nilai ganti rugi, dan tanggung jawab pihak ketiga dan besaran nilai ganti rugi. Sebagian ketentuan dalam Ordonansi Nomor 100 Tahun 1939 tentang Pengangkutan Udara dinyatakan tidak berlaku lagi, karena telah disempurnakan oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Ketentuan dalam Ordonansi Nomor 100 Tahun 1939 tentang Pengangkutan Udara yang disempurnakan meliputi:

(1) tanggung jawab pengangkut kepada pihak kedua (penumpang dan pemilik barang kiriman) dan besaran nilai ganti rugi, dan (2) tanggung jawab pihak ketiga dan besaran nilai ganti rugi.

b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

²⁵ *Ibid.*

Undang-Undang ini merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan dan sebagian dari Ordonansi Nomor 100 Tahun 1939 tentang Pengangkutan Udara. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan mengatur tentang asas dan tujuan dari penyelenggaraan penerbangan, kedaulatan atas wilayah udara, pembinaan penerbangan sipil, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara serta penggunaan sebagai jaminan hutang, penggunaan pesawat udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, bandar udara, pencarian dan pertolongan kecelakaan serta penelitian sebab-sebab kecelakaan pesawat udara, angkutan udara, dampak lingkungan, penyidikan dan ketentuan pidana.

Sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang tersebut kemudian ditetapkan: (1) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, (2) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, dan (3) Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan. Sedangkan peraturan pelaksana yang lebih rinci dan teknis yang merupakan petunjuk pelaksanaan dari Peraturan Pemerintah tersebut ditetapkan melalui Keputusan Menteri dan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan.

- c. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Seiring dengan tingkat keselamatan transportasi di Indonesia yang telah mencapai tingkat yang memprihatinkan dengan banyaknya kecelakaan

transportasi dan seolah telah menjadi berita yang wajar sehari-hari di media massa, tidak terkecuali transportasi udara, pembahasan mengenai perubahan undang-undang mengenai transportasi pun menjadi bagian yang hangat di Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) di Indonesia khususnya untuk bidang transportasi penerbangan, karena meskipun secara kuantitatif kecelakaan di sini lebih sedikit tetapi dampak kecelakaan yang lebih jauh, membuatnya lebih menjadi perhatian khalayak ramai.²⁶

Rancangan mengenai Undang-Undang ini mulai dibahas sejak Juni 2008, dengan muatan rangkuman dari berbagai sumber, antara lain: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 yang merupakan pengganti dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992, artikel-artikel yang relevan dalam tulisan ilmiah populer maupun yang terdapat dalam *annual of air and space law*, usulan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU), dokumen ICAO mengenai perubahan iklim global, kasus kecelakaan pesawat serta bahan dan hasil *workshop* yang berkaitan dengan penegakan hukum di bidang transportasi udara.²⁷

Menurut K. Martono, pengajuan revisi terhadap Undang-Undang ini berdasarkan pertimbangan pola pikir antara lain bahwa ketentuan-ketentuan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 sebagian sudah tidak relevan dan perlu dirubah, serta perlu adanya ketentuan-ketentuan yang ditambahkan berkenaan dengan perkembangan ketentuan internasional mengenai

²⁶ *Ibid*, hal. 343.

²⁷ *Ibid*.

penerbangan. Hingga akhirnya Undang-Undang Penerbangan yang baru ini berlaku mulai 12 Januari 2009, walaupun demikian sesuai dengan ketentuan penutup, diperlukan waktu setidaknya-tidaknya tiga tahun untuk memberlakukannya secara efektif.

Selanjutnya dengan berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, maka OPU dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 sudah tidak berlaku lagi, namun ketentuan pasal 464 Undang-Undang Penerbangan yang baru tersebut menyatakan bahwa peraturan pelaksana bagi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 yang digantikan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dan belum diganti pengaturannya pada dalam Undang-Undang Penerbangan yang baru.

Mengingat keselamatan dan keamanan merupakan bagian dari asas dalam penyelenggaraan transportasi, maka pengaturannya pun merupakan bagian yang mengalami revisi. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, keselamatan dan keamanan selama penerbangan khusus dalam pesawat udara diatur dalam BAB VIII mengenai Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, Bagian keempat dari Pasal 52 sampai dengan Pasal 57. Kemudian secara umum mengenai keselamatan penerbangan yang memuat program, pengawasan, penegakan hukum, manajemen dan budaya keselamatan diatur dalam BAB XIII Pasal 308 sampai dengan Pasal 322. Selanjutnya aturan pelaksana mengenai ketentuan keselamatan dalam Undang-undang ini menggunakan Peraturan Menteri mengenai keselamatan dan keamanan dalam

pesawat udara, kewenangan kapten selama penerbangan, budaya keselamatan dan pemberian sanksi administratif.

B. Tinjauan Umum Tentang Konvensi Chicago 1944

Kedaulatan suatu negara merupakan kekuasaan yang tertinggi dalam batas-batas wilayah negara itu sendiri, baik wilayah darat, laut maupun udara. Dalam sejarah pernah ada perdebatan yang cukup seru apakah suatu negara memiliki kedaulatan di wilayah udara atau tidak? Perdebatan tersebut telah terjawab dengan berbagai teori dan bahkan sudah diatur dalam hukum positif internasional, bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif pada ruang udara di atasnya. Namun demikian kedaulatan tersebut dibatasi oleh hak-hak negara lain untuk melintas di wilayah ruang udara sebagaimana telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan perjanjian-perjanjian lain.

Sebagaimana diketahui dalam literatur-literatur ketatanegaraan, khususnya yang membahas tentang ilmu negara, disebutkan bahwa syarat-syarat berdirinya suatu negara adalah harus memenuhi tiga unsur pokok sebuah negara, yaitu adanya wilayah, rakyat dan pemerintah yang berdaulat. Tampak ketiga unsur tersebut sudah dipenuhi oleh negara-negara yang ada sekarang ini.

Unsur wilayah disini tidak terbatas pada wilayah daratan saja, melainkan juga termasuk dalam wilayah laut dan udara. Ada negara di dunia yang tidak memiliki wilayah laut, namun tidak satupun negara yang tidak memiliki ruang udara. Timbul pertanyaan, dapatkah suatu negara memiliki ruang udara. Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa *Cojus est solum*,

ejus est usque ad cœlum, artinya :barang siapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-galanya yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang ada di dalam tanah.

Menurut dalil tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah, maka dengan sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya. Ternyata dalil tersebut merupakan dalil yang bersifat umum, masih ada ketentuan lain yang bersifat khusus sebagai ketentuan pengecualiaanya. Ketentuan pengecualian itu menyatakan bahwa udara sebagai unsur *res communis*. Kata *aerrescommunis* dijumpai dalam kalimat *corpus juris civitis*. Selanjutnya mengenai kepemilikan ruang udara ini, sekitar tahun 1913 muncul dua teori, yaitu *The Air Freedom Theory* dan *The Air Sovereignty Theory*. Teori pertama menyatakan, bahwa udara karena sifat yang dimilikinya, ia menjadi bebas (*by its nature is free*). Teori yang pertama ini dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Kebebasan ruang udara tanpa batas
- b. Kedaulatan ruang udara yang dilekati beberapa hak khusus negara kolong, dan
- c. Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah terretorial di daerah dimana hak -hak tertentu negara kolong dapat dilaksanakan.

Sedangkan teori kedua merupakan kebalikan dari teori pertama, yang menyatakan, bahwa udara itu tidak bebas, sehingga negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. Teori ini dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara.

- b. Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi navigasi pesawat-pesawat udara asing, dan
- c. Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.

Dalam teori kedua ini tampak sudah ada pembatasan negara atas wilayah udara, yaitu adanya hak lintas damai (innocent passage) bagi pesawat udara asing. Dengan demikian apabila ada pesawat udara asing yang terbang di ruang udara suatu negara, maka memiliki akibat yang berbeda, sesuai dengan teori mana yang dianutnya, apakah teori udara bebas atau teori udara tidak bebas.²⁸

Selain teori-teori yang sudah disebutkan, ada hal lain yang perlu diketahui, yaitu dalam pasal 1 ayat 1 International Air Transportation Agreement 1944 dinyatakan “Each contracting State grants to the other contracting State the following freedoms of the iar in respect of scheduled international air services :

1. *the privilege to fly across its territory with out landing*
2. *the privilege to land for non traffic purposes*
3. *the privilege to put down passengers, mail and cargo taken on territory of the state whose nationality the aircraft possesses*
4. *the privilege to take on passengers, mail and cargo destined for territory of the state whose nationality the aircraft possesses, and*
5. *the privilege to take on passengers, mail and cargo detined fr the territory of any other contracting state and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory”.*

²⁸ <https://klinikhukum.wordpress.com/2007/08/13/masalah-kedaulatan-negara-di-ruang-udara-kaitannya-dengan-hak-lintas-berdasarkan-konvensi-chicago-1944-dan-perjanjian-lain-yang-mengaturinya/>, Diakses Pada Tanggal 13 November 2017.

Ketentuan pasal 1 ayat 1 dari International Air Transport Agreement tersebut dikenal juga sebagai The Five Freedom Agreement. Selain itu dalam Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944 diatur tentang Non Scheduled Flight dan Scheduled Flight. Dengan demikian akan timbul beberapa masalah antara teori-teori yang ada dengan ketentuan-ketentuan mengenai penerbangan pesawat udara, khususnya pesawat udara asing.

Permasalahan yang dapat timbul antara lain, bagaimanakah kaitan antara kedaulatan suatu negara atas ruang udara di atasnya dengan kebebasan melintas yang dimiliki pesawat asing sesuai dengan perjanjian-perjanjian yang mengaturnya, bagaimana pula kaitannya dengan ketentuan mengenai Non Scheduled Flight dan Scheduled Flight dan bagaimanakah pengaturan mengenai masalah hak lintas dalam hukum udara.

a. Hak Lintas (Overfly Rights)

Sebelum menguraikan mengenai hak lintas, maka terlebih dahulu akan diuraikan tentang pengertian lintas itu sendiri. Pengertian lintas sebenarnya sudah dikenal dalam Hukum Laut, dimana dalam pasal 18 ayat (1) dan (2) Konvensi Hukum Laut 1982, disebutkan. Lintas berarti navigasi melalui laut territorial untuk keperluan :

1. Melintasi laut tanpa melintasi perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau
2. Berlaku ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh ditengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.

Sedangkan pengertian lintas dalam Hukum Udara, yaitu suatu penertian yang ada dalam dunia penerbangan, baik oleh pesawat udara sipil, maupun pesawat udara negara. Jadi pengertian lintas disini ialah suatu pengertian umum yang dialami dalam dunia penerbangan dan apabila hal ini dipersolakan, akan memiliki hubungan yang erat dengan masalah kedaulatan negara di ruang udara. Oleh karena itu, dalam membahas masalah lintas, kita tidak dapat lepas dari masalah kedaulatan negara di ruang udara, sebab akan dilihat nanti ialah apakah setiap alat penerbangan dapat dengan bebas melintasi wilayah udara negara asing, ataukah ada pembatasan tertentu.²⁹

Pengertian hak lintas dalam Hukum Udara dapat ditemukan dalam pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang penerbangan tidak berjadwal (non scheduled flight) dan penerbangan berjadwal (scheduled flight), serta dalam International Air Service Transit Agreement dan International Air Transport Agreement tanggal 7 Desember 1944.

Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 antara lain menyatakan :

Semua pesawat terbang (all aircraft) negara peserta yang bukan penerbangan berjadwal (non scheduled flight) mempunyai hak untuk melewati

²⁹ International Air Services Transit Agreement.

wilayah udara negara peserta lainnya (in transit non stop across...) dan untuk turun bukan dengan maksud mengadakan angkutan (non traffic) dengan suatu notifikasi.

Selanjutnya Pasal 5 ayat 2 mengatakan, bahwa :

Apabila pesawat terbang tersebut membawa penumpang, barang pos atau muatan yang dipungut bayaran selain dari penerbangan berjadwal mempunyai hak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi harus mentaati peraturan-peraturan, syarat-syarat atau pembatasan-pembatasan yang ditentukan oleh negara setempat.

Pada penerbangan yang tidak berjadwal, seperti yang diatur dalam pasal 5 tersebut, terdapat dua kategori yaitu :

1. Hak untuk lewat dan hak untuk turun bukan untuk traffic, misalnya untuk keperluan teknis dan pengisian bahan bakar.
2. Hak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi harus mentaati peraturan-peraturan, syarat-syarat dan pembatasan-pembatasan yang ditentukan.

Menurut Nicolas Matte, pasal 5 ini diilhami oleh semangat liberal. Ia mengatakan "Article 5 is inspired by relatively liberal spirit and is the basis for more liberal regulatory regime for non scheduled services and flight."

Pasal 5 ini sebenarnya merupakan pembatasan dari kedaulatan suatu negara diruang udara di atasnya, seperti yang disebutkan dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan bahwa : *setiap negara mempunyai kedaulatan lengkap dan eksklusif diruang udara di atasnya*

Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 menentukan, bahwa :

No scheduled international aervice may be operated over or into the territory of a contracting state, except whit the special permmission or other authorization of that state, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Adapun yang dimaksud air sevice menurut pasal 96 (a) Konvensi Chicago 1944 adalah : Any scheduled aervice performed by aircraft for the public transpot of passengers, mail or cargo.

Pasal 6 tersebut pada prinsipnya adalah bahwa pesawat asing yang melakukan penerbangan haruslah meminta ijin terlebih dahulu kepada negara kolong atau negara dimana tempat ia terbang. Hal ini dapat dipahami, bahwa apabila ada penerbangan yang berjadwal tentu memungkinkan terjadinya persaingan dengan penerbangan nasional. Untuk mencegah hal yang demikian diperlukan adanya persetujuan lebih dulu. selain itu, penerbangan berjadwal juga diatur dalam International Air Service Transit Agreement dan International Air Transport Agreement tanggal 7 Desember 1944.

Ketentuan yang termuat dalam pasal 6 ini adalah sebagai kegagalan Konvensi Chicago menemukan a formula for the multilateral exchange of the traffic rights. Sehingga article 6 is therefore in essence a character for to day's existing bilatelalism in regulation of scheduled services. Ketentuan-Ketentuan Lain yang Berhubungan dengan Hak Lintas.

Apabila kita perhatikan Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944, maka akan nampak perbedaan-perbedaan yakni :

1. Pasal 5 menunjukkan pada semua pesawat terbang, termasuk pesawat terbang negara maupun swasta. Sedangkan pasal 6 menunjuk pada penerbangan berjadwal untuk pengangkutan umum (penumpang, pos dan barang).
2. Pasal 5 memberikan hak tertentu kepada semua pesawat terbang (overfly dan transit) tidak untuk maksud melakukan traffic. Juga hak terbatas untuk mengambil dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi bukan penerbangan berjadwal dengan aturan dan syarat -syarat tertentu. Sedangkan pasal 6 bukan merupakan hak tetapi harus dengan ijin khusus, yaitu adanya perjanjian.

Dalam hubungannya dengan pasal 6 (penerbangan berjadwal), negara-negara peserta konvensi setuju untuk mengadakan perjanjian terpisah yang merupakan pertukaran kebebasan penerbangan udara berjadwal secara multilateral, yakni International Air Services Transit Agreement atau dikenal juga dengan sebutan Two Freedom Agreement dan International Air Transport Agreement atau disebut juga dengan Five Freedom Agreement yang masing-masing dibahas dalam bagian tersendiri. Sebelumnya perlu ada pembedaan kriteria antara penerbangan berjadwal (non scheduled flight) dan penerbangan berjadwal (scheduled flight).

Menurut Dewan ICAO, kriteria atau ukuran yang dipakai untuk membedakan penerbangan tidak berjadwal dan penerbangan berjadwal adalah. A scheduled international air service is a series of flight that possesses all the following characteristics :

1. *it passes through the airspace over the territory of more than one state*
2. *it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public*
3. *it is operated, so as to serve traffic between the same two or more points, either*
4. *according to a published time table, or with flight so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series.*

Ketentuan atau batasan dari ICAO tersebut di atas adalah untuk penerbangan berjadwal, sehingga apabila salah satu ukuran atau batasan di atas tidak dipenuhi, maka penerbangan itu menjadi penerbangan tidak berjadwal.

Ketentuan dalam International Air Services Transit Agreement 1944. Pada prinsipnya dalam International Air Services Transit Agreement 1944 ini diatur bahwa masing-masing negara peserta memberikan kepada negara peserta lain berupa kebebasan udara yang berhubungan dengan penerbangan berjadwal, yaitu sebagai berikut :

1. hak istimewa (privilege) untuk terbang lewat dinegara peserta yang satu ke negara peserta yang lain.
2. Hak istimewa untuk mendarat tapi bukan untuk mengadakan lalulintas (non traffic purposes), artinya tidak boleh mengambil atau menurunkan penumpang, benda pos atau barang, melainkan hanya keperluan teknis.

Hak -hak tersebut tidak berlaku untuk tujuan militer kecuali dalam keadaan perang. Dengan demikian Two Freedom Agreement tersebut merupakan Transit Right, yaitu :

1. hak untuk terbang melalui wilayah negara pemberi (non stop over), dan
2. hak untuk mengadakan pendaratan (one more stops) diwilayah negara lain, tapi bukan untuk maksud traffic.

Ketentuan Dalam International Air Transport Agreement Intinya International Air Transport Agreement ini mengatur, bahwa masing-masing negara peserta memberikan kepada negara lain kebebasan-kebebasan udara yang berhubungan dengan :

1. hak istimewa untuk terbang melintasi suatu wilayah tanpa mendarat
2. hak untuk mendarat tanpa maksud untuk melakukan traffic.
3. Hak untuk menurunkan penumpang, pos dan barang muatan yang berasal dari negara asal pesawat (flag state)
4. hak untuk mengambil penumpang, pos dan barang muatan dengan tujuan negara kebangsaan pesawat.
5. Hak untuk terbang kenegara pemberi hak (grantor) dengan maksud menurunkan atau mengambil penumpang, pos dan barang muatan untuk tujuan negara ketiga atau yang datang dari negara ketiga.
6. Hak untuk terbang kewilayah negara grantor dengan maksud menurunkan atau mengambil penumpang, pos dan barang muatan dengan tujuan ke negara carrier (pengangkut), dari negara ketiga yang berasal different service (airline lain) atau dari negara carrier (pengangkut) kenegara ketiga.

7. Hak dari carrier (pengangkut) untuk beroperasi semata-mata diluar wilayah bendera untuk terbang ke negara grantor dengan maksud menurunkan atau mengambil penumpang dan sebagainya yang datang dari atau tujuan ke negara ketiga, dan
8. hak untuk melakukan angkutan udara (traffic) di dalam wilayah suatu negara (cabotage).³⁰

C. Tinjauan Umum Tentang Bandara SSQ II Pekanbaru

Bandar udara Sultan Syarif Kasim II (SSK. II) Pekanbaru adalah bandara peninggalan Sejarah dari zaman kemerdekaan melawan penjajah Belanda dan Jepang. Saat itu disebut “Landasan Udara” di mana landasan tersebut masih terdiri dari tanah yang di keraskan dan di gunakan sebagai Pangkalan Militer. Awalnya Landasan pacunya adalah dari Timur menuju Barat dengan nomor runway 14 dan 32. Pada awal kemerdekaan di bangun landasan pacu baru yang terbentang dari arah utara menuju selatan dengan nomor runway 18 dan 36. Panjang landasan lebih kurang 800 meter dengan permukaan landasan berupa kerikil yang di padatkan. Pada tahun 1950 landasan pacu di perpanjang menjadi 1.500 meter, dan pada tahun 1967 landasan di mulai proses pengaspalan Runway, Taxi, dan Apron setebal 7 cm serta penambahan panjang landasan sepanjang 500 meter.

Pada tahun 1960 Pemerintah mengoperasikan bandara ini menjadi bandara Perintis dan mengubah nama dari Landasan Udara menjadi “Pelabuhan Udara

³⁰ http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2010/08/16/000334955_20100816044007/Rendered/INDEX/530770WDR020101Official0Use0Only161.txt, Diakses Pada Tanggal 13 November 2017.

Simpang Tiga”. Nama Simpang Tiga diambil karena lokasinya berada tiga jalan persimpangan yaitu jalan menuju Kota Madya Pekanbaru, Kabupaten Kampar dan Kabupaten Indragiri Hulu. Berdasarkan Rapat Kepala Kantor Perwakilan Departemen Perhubungan tanggal 23 Agustus 1985 nama Pelabuhan Udara Simpang Tiga diganti menjadi Bandar Udara Simpang Tiga terhitung tanggal 1 September 1985.

Pada 1 April 1994 Bandar Udara Simpang Tiga bergabung dengan Manajemen yang di kelolah oleh PT. Angkasa Pura II(Persero). Dan di sebut dengan Kantor Cabang Bandar Udara Simpang Tiga Yang kelak berubah nama menjadi Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II yang di tetapkan melalui keputusan Presiden No.Kep.473/OM.00/1988-AP II tgl. 4 April 1998 dan di resmikan oleh Presiden Republik Indonesia Abdurrahman Wahid tgl 29 April 2000.

Pada tahun 2009 lalu, Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II telah dimulai peluasan Bandara Sultan Syarif Kasim II oleh pihak Angkasa Pura II yang bekerja sama dengan pemerintah provinsi Riau. Peluasan ini direncanakan akan diselesaikan pada akhir 2011 dan dibangun sebagai persiapan menghadapi Pekan Olah Raga Nasional (PON) yang akan digelar pada 2012. Peluasan ini dilakukan karena dinilai tidak lagi dapat menampung jumlah penumpang melalui menggunakan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II yang setiap tahunnya semakin meningkat.³¹

³¹ https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Sultan_Syarif_Kasim_II, Diakses Pada Tanggal 13 November 2017.