

ANALISIS STANDAR PENERBANGAN DI INDONESIA BERDASARKAN HUKUM UDARA INTERNASIONAL

**Puan Maharani Kusumadewi¹, Kholis Roisah¹, Adya Paramita Prabandari*¹,
Ramalina Ranaivo Mikea Manitra^{2,3}**

¹Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

Jalan dr. Antonius Suroyo, Tembalang, Kota Semarang, Jawa Tengah 50275, Indonesia

²ASTA Research Center

II G 9 RPA Antsobolo-Ambatomaro, Antananarivo 101, Madagascar

³Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

Jl. Prof. Mr Djokosoetono, Pondok Cina, Kecamatan Beji, Kota Depok, Jawa Barat, Indonesia

adya_pp@live.undip.ac.id

Abstract

Human mistakes can cause aviation accidents. Therefore, a country's management must have a trustworthy system to ensure safe and comfortable flights. Indonesia's aviation safety and security requirements and implementation against international aviation laws and regulations are examined in this study. This study analyses data using doctrinal research. This study found that Indonesia implements monism with the doctrine of incorporation and dualism with the doctrine of transformation. Flight safety indicators and flight safety indicators show implications. According to the study, all parties should be legally informed to comply with all laws and regulations. A nationwide aviation safety culture campaign is also needed. This movement is intended to calm flight travellers.

Keywords: *Aviation Safety; Aviation Security; International Aviation Law; Safety Culture.*

Abstrak

Kesalahan manusia dapat menyebabkan kecelakaan penerbangan. Oleh karena itu, manajemen suatu negara harus memiliki sistem yang terpercaya untuk memastikan penerbangan yang aman dan nyaman. Penelitian ini mengkaji persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan Indonesia serta implementasinya dibandingkan dengan hukum dan peraturan penerbangan internasional. Penelitian ini menganalisis data menggunakan penelitian doktrinal. Studi ini menemukan bahwa Indonesia menerapkan monisme dengan doktrin inkorporasi dan dualisme dengan doktrin transformasi. Indikator keselamatan penerbangan dan indikator keamanan penerbangan menunjukkan implikasinya. Menurut penelitian ini, semua pihak harus memiliki kesadaran hukum untuk mematuhi semua hukum dan peraturan yang ada. Kampanye budaya keselamatan penerbangan secara nasional juga diperlukan. Gerakan ini dimaksudkan untuk memberikan ketenangan kepada penumpang pesawat.

Kata Kunci: Keselamatan Penerbangan; Keamanan Penerbangan; Hukum Penerbangan Internasional; *Safety Culture.*

A. Pendahuluan

Transportasi udara adalah salah satu alternatif transportasi yang cepat dan efisien bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah, serta antar daerah terpencil di pulau-pulau besar yang ada di Indonesia (Kusumaningrum, 2018). Menurut Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, penerbangan memiliki tingkat keamanan yang cukup tinggi. Namun, hal tersebut tidak menutup kemungkinan terjadinya hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan pesawat udara, sabotase, terorisme, dan lain sebagainya (Pramono, 2011). Oleh karena itu, harus diakui bahwa kecelakaan penerbangan merupakan suatu fenomena yang sering terjadi dalam dunia penerbangan yang dapat disebabkan oleh beberapa hal, seperti kesalahan manusia (*human error*), kendala teknis, dan beberapa faktor lainnya (Fadilla et al., 2022).

Salah satu contohnya adalah kasus kecelakaan penerbangan Pesawat Sriwijaya Air SJ 182 dengan rute Jakarta-Potianak yang jatuh di perairan sekitar Kepulauan Seribu yang terjadi pada tanggal 9 Januari 2021 (Yanwardhana, 2022). Di duga penyebab kecelakaan pesawat tersebut disebabkan adanya kesalahan teknis pada bagian sistem dan dari kecelakaan tersebut tidak ada korban yang selamat disebabkan Pesawat Sriwijaya Air SJ 182 diduga pecah saat membentur ke air. Berdasarkan kasus di atas tercatat dari tahun 1931-2023 telah terjadi 451 kasus kecelakaan pesawat di Indonesia dengan 3.277 korban jiwa.

Berdasarkan Pasal 1 angka 48 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa (Susanto & Keke, 2020):

“Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara pesawat udara, bandar udara, transportasi udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.

Tingkat kemajuan penerbangan suatu bangsa dapat dilihat dari penerapan kebijakan keselamatan dan keamanan penerbangan di negaranya, sehingga sebuah negara dapat dikatakan maju apabila negara tersebut menerapkan kebijakan yang dapat menciptakan serta menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan (Purba, 2017). Pada konteks hukum internasional, terdapat beberapa instrumen yang mengatur hukum udara internasional terkait penerbangan antara lain Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional dan peraturan internasional lainnya (Michaelides-Mateou, 2017; Sefriani, 2015).

Penelitian yang dilakukan oleh Daud (2022) yang fokus pada pengawasan keamanan dan keselamatan penerbangan, system kerja unit *Aviation Security* pendukung yang digunakan dalam melakukan pengawasan. Hasil penelitian itu menunjukkan bahwa system kerja di unit *Aviation Security* dilakukan secara bergilir dengan jam yang berbeda, terdiri dari shift pagi, shift siang, dan shift malam. Peralatan pendukung personel *Aviation Security* melaksanakan tugasnya adalah *Hand Health Metal Detector, Walk Through Metal Detector, Mesin X-Ray, Explosive Detector, Kendaraan Patrol, CCTV, HT, Dan Kotak Prohibited Item*.

Berbeda dari beberapa penelitian sebelumnya, penelitian ini terfokus untuk menganalisis mengenai implementasi standar keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan aturan hukum udara internasional dan implikasi dari penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional terhadap penerbangan Indonesia serta bentuk nyata ketidaksesuaian antara pelaksanaan penerbangan di Indonesia dengan hukum udara nasional dan internasional yang berkaitan dengan hambatan tertentu.

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian doktrinal. Menurut Hutchinson & Duncan (2012) doktrinal/doktrin yang dimaksud mencakup konsep dan prinsip hukum dari segala jenis kasus, undang-undang, dan aturan. Secara historis, hukum diwariskan dari satu ahli hukum ke ahli hukum lainnya sebagai seperangkat doktrin, dengan cara yang hampir sama seperti yang dilakukan oleh para rohaniwan. Istilah doktrinal juga erat kaitannya dengan

doktrin preseden. Oleh karena itu, aturan hukum menjadi bersifat doktrinal karena itu dimaksudkan sebagai aturan yang diterapkan secara konsisten dan berkembang secara organik dan perlahan.

Spesifikasi dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis dengan cara mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan teori-teori hukum yang menjadi objek penelitian. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah studi kepustakaan sehingga sumber data yang diperoleh berasal dari data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer berupa perundang-undangan, dan bahan hukum sekunder berupa buku dan artikel jurnal terkait (Efendi & Ibrahim, 2018). Teknik analisis data yang digunakan yaitu analisis kualitatif berupa menguraikan data yang diolah secara rinci ke dalam bentuk deskriptif.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Implementasi Standar Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Berdasarkan Perspektif Hukum Udara Internasional

Demi mewujudkan standar keselamatan dan keamanan tersebut maka diperlukan peraturan serta organisasi penerbangan yang berguna untuk membahas segala sesuatu yang berhubungan dengan penerbangan baik itu dalam bidang keselamatan dan pengoperasiannya (Maurino et al., 2017; Stolzer et al., 2023). Selain itu, hukum dalam penerbangan juga sangat berperan dalam upaya untuk mengendalikan dan mengawasi sistem penerbangan dunia (Nugraha, 2016). Hukum yang dimaksud adalah *Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention)* atau Konvensi Chicago 1944 yang merupakan sebuah konvensi yang ditandatangani oleh 52 negara (Fox, 2015). Konvensi ini membahas mengenai masalah penerbangan sipil internasional dan prinsip utama dari konvensi ini adalah kewajiban bagi setiap negara untuk berpartisipasi dalam bidang transportasi udara yang ada di dunia (Pasal 11). Selain itu, poin utama lainnya dari konvensi ini adalah kewajiban bagi setiap negara pihak yang meratifikasi konvensi ini untuk memastikan bahwa pesawat milik negaranya tetap patuh terhadap peraturan penerbangan yang ada demi mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan (Pasal 12) (Barreto, 2002).

Selain Konvensi Chicago 1944, terdapat *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo Convention)* atau Konvensi Tokyo 1963 yang mengatur terkait dengan tindak pidana yang terjadi dalam penerbangan internasional. Namun, poin utama dalam konvensi ini adalah untuk melindungi pesawat udara, penumpang, dan barang yang sedang diangkut untuk menjamin keselamatan penerbangan (Pasal 1 ayat (1)). Selain itu, konvensi ini juga mengatur terkait penegakan ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan serta mengatur perlindungan kapten, awak pesawat udara, penumpang, pemilik pesawat udara, dan operator pesawat udara (Pasal 6 ayat (1)).

Pada tahun 1971, diadopsi *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Sabotage Convention/Montreal Convention)* atau Konvensi Montreal 1971 yang mengatur pemberantasan terhadap tindak pidana melawan hukum yang dapat mengancam keselamatan dari penerbangan sipil (Pasal 1 ayat (1)). Selain itu, konvensi ini juga mengatur kewenangan bagi kapten pilot dalam menangani pelanggaran yang terjadi dalam pesawat seperti pembajakan dan tindakan kekerasan lainnya yang sekiranya membahayakan penerbangan internasional dan mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan (Thomas & Kirby, 1973).

International Civil Aviation Organization (ICAO) adalah sebuah badan yang berada di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertugas untuk menyiapkan peraturan penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapannya (Petrović, 2023). Program utama ICAO yang berkaitan dengan penerbangan yaitu *safety, security, efficiency, environment protection, continuity, dan rule of law*. ICAO juga menghasilkan beberapa kebijakan yang tertuang dalam Annex. Annex merupakan naskah tambahan bagi Konvensi Chicago 1944 yang berisi berbagai rekomendasi dan standar kelayakan

yang diperuntukkan bagi seluruh anggota ICAO. Pengadopsian *annexes* juga diatur di dalam Pasal 90 Konvensi Chicago yang berbunyi (Seago & Furman, 1945):

“(a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph (I), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council. (b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.”

Kemudian terdapat peraturan pendukung lainnya seperti *Standar and Recommended Practices* (SARPS) yang merupakan manajemen keselamatan untuk membantu negara dalam mengelola resiko keselamatan penerbangan dan berkoordinasi dengan penyedia layanan. Selanjutnya, terdapat *Safety Management System* (SMS) yang merupakan pendekatan sistematis yang dikembangkan oleh ICAO untuk manajemen keselamatan dan mencakup struktur organisasi, tanggungjawab, kebijakan, dan prosedur yang diperlukan. Terakhir, adalah *State Safety Programme* (SSP) yang merupakan seperangkat peraturan dan kegiatan terpadu yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan yang dibuat oleh ICAO.

Sebagai negara anggota ICAO dan negara yang sudah meratifikasi Konvensi Chicago 1944, maka Indonesia memiliki kewajiban untuk mengimplementasikan aturan-aturan yang terdapat dalam Konvensi Chicago 1944 maupun *annexes*, dan SARPS tanpa terkecuali supaya dapat memenuhi standar yang ditetapkan oleh ICAO maupun Konvensi Chicago 1944 (Anggraeni, 2009). Hal ini telah dijelaskan dalam Pasal 91 huruf (a) Konvensi, bawah (Abeyratne, 2014):

“(a) This convention shall be subject to ratification by the signatory states. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the government of the United States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering states.”

Pasal di atas menjelaskan bahwa disyaratkan untuk meratifikasi semua pasal tanpa kecuali dan tidak diperbolehkan melakukan reservasi terhadap satu pasal pun. Hal ini juga diatur dalam Pasal 92 Konvensi Chicago 1944:

“(a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict. (b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.”

Implementasi aturan ICAO di Indonesia dapat dicermati dalam beberapa indikator nasional seperti dalam Tabel 1 dan 2. Dalam mengimplementasikan aturan hukum internasional ke dalam hukum nasional terdapat 2 (dua) aliran yang dapat digunakan oleh setiap negara, yaitu yang pertama adalah aliran monisme dan aliran dualisme. Menurut aliran monisme, hukum internasional dan nasional adalah bagian dari tatanan hukum terpadu yang memungkinkan hukum internasional diterapkan dalam hukum nasional tanpa melalui proses transformasi (Morina et al., 2011). Dalam aliran ini, apabila suatu negara sudah mengikat diri kepada suatu perjanjian internasional, maka dengan begitu secara tidak langsung negara yang bersangkutan sudah menginkorporasi ketentuan perjanjian nasional tersebut ke dalam hukum nasional, sehingga tidak lagi dibutuhkan adanya suatu peraturan perundang-undangan untuk memberlakukan aturan-aturan tersebut. Namun apabila ada, maka hanya merupakan implementasi dari kaidah hukum internasionalnya saja (hal ini disebut sebagai doktrin inkorporasi). Aliran kedua adalah aliran dualisme, yang menempatkan hukum internasional

sebagai sistem hukum yang terpisah dari hukum nasional. Oleh karena itu, meskipun telah mengikat diri kepada suatu perjanjian internasional, masih diperlukan adanya proses transformasi dalam bentuk pembuatan peraturan perundang-undangan. Dengan dilakukannya proses ini, maka karakter dari kaidah hukum internasional telah berubah menjadi hukum nasional yang akhirnya berlaku sebagai hukum nasional negara yang bersangkutan (hal ini disebut sebagai doktrin transformasi).

Pada praktiknya, Indonesia menggunakan kedua doktrin tersebut (Pratomo, 2016). Hal ini dapat dilihat melalui perbedaan cara Indonesia mengimplementasikan Konvensi Chicago 1944 dengan Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Montreal 1971. Jika dalam mengimplementasikan Konvensi Chicago 1944, Indonesia lebih memilih menggunakan doktrin transformasi dalam aliran dualisme. Di mana dalam meratifikasi Konvensi Chicago 1944, Indonesia juga melakukan proses transformasi konvensi tersebut ke dalam bentuk peraturan perundangan berupa Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sehingga peraturan perundang-undangan yang diberlakukan juga berisi tentang Pasal-Pasal dari Konvensi Chicago 1944 tanpa terkecuali, tetapi disesuaikan dengan kondisi di Indonesia baik kondisi politik, kebutuhan, dan kepentingan nasional, sehingga bunyinya tidak sama persis tetapi memiliki inti yang sama.

Sedangkan dalam meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Montreal 1971, Indonesia lebih memilih menggunakan doktrin Inkorporasi dalam aliran monisme. Di mana dalam meratifikasi kedua konvensi ini, negara Indonesia tidak lagi membutuhkan adanya suatu peraturan perundang-undangan untuk memberlakukan aturan-aturan tersebut, sehingga dalam hukum nasional Indonesia hanya terdapat undang-undang yang menjelaskan secara resmi bahwa Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut berupa Undang-Undang No. 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo, 1963, Konvensi The Hague, dan Konvensi Montreal 1971.

Tabel 1.
Indikator Keselamatan Penerbangan

Indikator Keselamatan Penerbangan	Peraturan Hukum Udara Internasional	Peraturan Hukum Udara Nasional
Pengakuan Hukum Keselamatan Penerbangan	Konvensi Chicago 1944: - Pasal 22 Konvensi Chicago 1944 Annex: - Annex 17 tentang <i>Enviromental Protectum</i>	UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan: - Pasal 313 Bagian III
Program Keselamatan Penerbangan Nasional	ICAO: - Rencana Keselamatan Penerbangan Global (GASP) - Rencana Keselamatan Penerbangan Regional (RASP) - Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (NASP)	UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan: - Pasal 308 – 311 Bagian I
Pengawasan Keselamatan Penerbangan	Annex: - Annex 11 tentang <i>Air Traffic Service</i>	UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan: - Pasal 312 Bagian II

Sumber: Hasil Analisis Penulis

Tabel 2.
Indikator Keamanan Penerbangan

Indikator Keamanan Penerbangan	Peraturan Hukum Udara Internasional	Peraturan Hukum Udara Nasional
Pengawasan Keamanan Penerbangan	Annex: - Annex 11 tentang <i>Air Traffic</i> - Annex 17 tentang <i>Environmental Protectum</i>	Peraturan Menteri Perhubungan No. 92 Tahun 2015 Tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional: - Pasal 3 - Pasal 4 - Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional: - Pasal 3
Program Keamanan Penerbangan	Annex: - Annex 17 tentang <i>Environmental Protectum</i>	Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional: - Pasal 4 ayat (1) & (3) - Pasal 5 ayat (1)

Sumber: Hasil Analisis Penulis

2. Implikasi Penerapan Standar Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Internasional terhadap Penerbangan di Indonesia

Bentuk implikasi dari penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional terhadap penerbangan di Indonesia dapat dilihat dari beberapa indikator yang ada dalam mewujudkan standar tersebut, yaitu indikator keselamatan penerbangan (Suherman, 2017). Dalam indikator ini, keselamatan penerbangan terbagi menjadi tiga aspek utama: **pertama**, penegakan hukum keselamatan penerbangan dalam penerbangan resiko terjadinya tindak pidana tentunya dapat berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan sehingga menyebabkan tidak tercapainya standar utama dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan. Hal ini diatur dalam Pasal 313 dan 347 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Pasal 121 Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan. Kegiatan ini sebagai bentuk implementasi dari peraturan internasional yaitu Pasal 22 Konvensi Chicago 1944 serta beberapa annexes, yaitu Annex 2-*Rules of The Air*, Annex 6-*Operation Aircraft*, dan Annex 17-*Environmental Protectum*.

Kedua adalah program keselamatan penerbangan nasional. Program ini menetapkan tanggung jawab kebijakan dan tindakan pemerintah untuk mengelola dan meningkatkan keselamatan penerbangan dan bertujuan untuk meningkatkan kemampuan pemerintah dan penyedia jasa penerbangan untuk mencapai standar keselamatan, pelayanan, teknologi, dan kompetensi sumber daya manusia dalam penyedia jasa penerbangan. Program ini diatur dalam Pasal 308 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai bentuk implementasi dari beberapa program yang dibuat oleh ICAO, yaitu *Global Aviation Safety Plan (GASP)* atau rencana keselamatan penerbangan global, *Regional Aviation Safety Plan (RASP)* atau rencana keselamatan penerbangan regional, dan *National Aviation Safety Plan (NASP)* atau rencana keselamatan penerbangan nasional.

Ketiga adalah pengawasan keselamatan penerbangan. Kegiatan pengawasan keselamatan merupakan salah satu fungsi pembinaan yang menjadi tanggung jawab bagi para pihak terkait seperti pihak bandara, pihak maskapai, dan pihak regulator. Kegiatan pengawasan ini tentunya

berguna untuk melihat pemenuhan dan ketentuan standar keselamatan dan keamanan dalam penerbangan seperti yang dijelaskan dalam Pasal 312 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Kegiatan pengawasan ini dapat dilakukan dalam berbagai macam program seperti yang dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001, programnya terdiri dari pengendalian dan pengawasan dalam kegiatan rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan. Hal ini sebagai bentuk implementasi dari peraturan internasional yaitu beberapa annexes seperti Annex 11 *Air Traffic Service* dan Annex 18-*The Safe Transport of Dangerous Goods by Air Traffic Service*.

Indikator terakhir adalah indikator keamanan penerbangan. Dalam indikator ini, keselamatan penerbangan terbagi menjadi dua aspek utama. **Pertama** adalah pengawasan keamanan penerbangan nasional. Program ini mencakup semua objek pengawasan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal dan Objek Pengawasan; tanggung jawab dan wewenang pelaksanaan pengawasan keamanan penerbangan; dan tahapan dalam proses pengawasan keamanan penerbangan. Program ini memiliki fungsi sebagai pedoman dalam pengawasan terhadap penerapan program keamanan penerbangan nasional dan melakukan evaluasi terhadap efektivitas program keamanan penerbangan nasional. Pengaturan program keamanan penerbangan nasional tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 92 Tahun 2015 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional dan Pasal 3-8 Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional. Program ini sebagai bentuk implementasi dari beberapa program yang dilaksanakan oleh ICAO, yaitu GASP rencana keselamatan penerbangan global, RASP rencana keselamatan penerbangan regional, dan NASP Rencana keselamatan penerbangan nasional. **Kedua** adalah program keamanan penerbangan. Dalam melaksanakan program keamanan penerbangan nasional, penetapan sistem keamanan berdasarkan penilai risiko, ketentuan standar dan rekomendasi dari Annex 17 *Environmental Protection*, perkembangan teknologi dan masukan serta saran dari entitas penerbangan terkait. Program ini juga disusun berdasarkan paduan dari organisasi penerbangan sipil internasional.

3. Bentuk Nyata Ketidaksesuaian Antara Pelaksanaan Penerbangan di Indonesia dengan Hukum Udara Nasional dan Internasional yang Berkaitan Dikarenakan Hambatan Tertentu: Kasus Lion Air

Dalam melaksanakan penerbangan, pihak maskapai Lion Air telah memiliki standar yang menurut pihaknya telah ideal dan sesuai dengan hukum internasional maupun nasional dalam mewujudkan standar keselamatan dan keamanan penerbangannya. Standar keselamatan dan keamanan penerbangan tersebut yaitu (Prihantoro, 2023): mengikuti aturan yang diberlakukan dan tiap maskapai memiliki penilaian resiko operasional penerbangan, yang variabelnya berdasarkan *hazard* (hal-hal yang berpotensi), sebagai contoh adalah dilarang bercanda mengenai bom, dilarang untuk merekam situasi dalam kokpit oleh penumpang, penumpang wajib untuk membuka penutup jendela, menegakkan sandaran kursi, dan dilarang membawa barang-barang berbahaya. (Pasal 437 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Annex 6 tentang *Operation Craft*); **berdasarkan kejadian yang dialami oleh maskapai**, sebagai peristiwa pesawat tergelincir, studi kasus fenomenal, studi kasus *Foreign Object Debris* (FOD), yakni benda yang bisa merusak pesawat (Pasal 436 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Annex 6 tentang *Operation Craft*); dan berdasarkan hal-hal yang dialami oleh maskapai lain, sebagai contoh adalah pembajakan pesawat, pesawat mendarat tidak sesuai bandara tujuan, dan pilot mabuk (Pasal 52 ayat (2) 436 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Annex 6 tentang *Operation Craft*).

Terdapat faktor-faktor yang menjadi kendala bagi pihak maskapai Lion Air dalam penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia (Prihantoro, 2023). **Pertama** adalah faktor internal. Faktor yang biasanya terjadi disebabkan adanya ketidakpatuhan dari pihak dalam

maskapai terhadap peraturan yang ada, seperti pilot yang mabuk saat melakukan penerbangan. Hal ini dapat menjadi salah satu hambatan saat maskapai menjalankan operasional karena pilot tidak taat mengikuti aturan. **Kedua** adalah faktor regulator. Regulator memiliki sifat yang mengikat dan mengawasi, maka tantangannya pada pengawasan berpotensi bersifat tidak komprehensif, sehingga upaya yang dilakukan adalah melakukan sidak (inspeksi mendadak) dan rem cek. **Ketiga** adalah faktor pabrikan pesawat. Pabrikan pesawat wajib memperbaharui beberapa hal seperti komponen wajib di pesawat, *software* pesawat, dan standar pelatihan karyawan. Apabila terdapat kelalaian dalam memperbaharui maka tentunya faktor ini dapat berpotensi membahayakan bagi pelaksanaan penerbangan. **Keempat** adalah faktor penumpang. Faktor ini dapat terjadi disebabkan pihak dari penumpang cenderung mengacuhkan peraturan yang sudah ada. **Kelima** adalah faktor lingkungan. Faktor lingkungan dapat menjadi hambatan operasional penerbangan di mana pemicu hambatan dari faktor ini sangatlah luas lingkungannya.

Dalam hal ini, Lion Air membagi tahapan keselamatan dan keamanan penerbangan menjadi beberapa bagian (Prihantoro, 2023), yaitu: evaluasi harian, mingguan, bulanan, atau yang sering disebut sebagai “*rem cek*”. Evaluasi ini bertujuan untuk memantau operasional penerbangan secara bertahap, mengingat jumlah bandara di Indonesia yang cukup banyak dan beragam jenisnya. Selain itu, maskapai juga wajib memenuhi daftar periksa (*checklist*) keselamatan dan keamanan. Standar tersebut tidak bisa hanya dihafal, tetapi harus dilaksanakan sesuai dengan daftar periksa yang ada. Sebagai contoh, pramugari yang terbang dari Semarang ke Jakarta harus menyesuaikan diri dengan daftar periksa tersebut.

Selanjutnya, audit keselamatan dilakukan secara menyeluruh dan biasanya dilaksanakan setiap tahun. Pelatihan (*training*) juga diadakan, yang mencakup dua jenis: pelatihan awal bagi yang baru memulai dan pelatihan bagi yang sudah berpengalaman. Selain itu, ada rekomendasi tambahan yang terkait dengan aturan (*adendum*) untuk meminimalisir hambatan yang mungkin terjadi. Dalam penerbangan, hal ini disebut sebagai “*Zero Finding*”, yaitu ketika tidak ada temuan yang menyangkut pelanggaran standar keselamatan.

Hambatan lain diminimalisir dengan keterbukaan antar lembaga. Contohnya, ketika pesawat sedang terbang, kendali ada di *Air Traffic Control* (ATC), terutama jika terjadi kendala teknis. Faktor alam juga diperhitungkan, di mana Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) wajib memberikan laporan cuaca terkini sebelum penerbangan. Selain itu, penumpang juga harus melalui proses penyaringan (*screening*) yang dilakukan oleh pihak Imigrasi.

D. Simpulan dan Saran

Indonesia menggunakan dua pendekatan dalam menerapkan hukum udara internasional untuk keselamatan dan keamanan penerbangan. Pendekatan ini didasarkan pada hukum seperti Konvensi Chicago 1944, Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Montreal 1971, dan aturan ICAO. Pertama, pendekatan monisme dengan doktrin inkorporasi ditunjukkan dengan meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Montreal 1971 oleh Indonesia. Untuk memberlakukan aturan-aturan tersebut dalam hal ini, Indonesia tidak memerlukan peraturan tambahan. Sebagai bukti, Indonesia hanya mengeluarkan Undang-Undang yang mengakui secara resmi, seperti Undang-Undang No. 2 Tahun 1976 yang mengesahkan Konvensi Tokyo 1963, The Hague, dan Montreal 1971. Sebaliknya, Indonesia menggunakan dualisme dengan doktrin transformasi saat menerapkan Konvensi Chicago 1944. Indonesia juga mengubah isi Konvensi Chicago 1944 menjadi Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan saat meratifikasinya. Meskipun memasukkan bagian-bagian dari Konvensi Chicago 1944, peraturan ini disesuaikan dengan keadaan di Indonesia.

Beberapa indikator menunjukkan pengaruh penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional di Indonesia. Indikator keselamatan penerbangan terdiri dari tiga komponen utama: penegakan hukum keselamatan penerbangan, program keselamatan penerbangan nasional, dan pengawasan keselamatan penerbangan. Sementara itu, indikator keamanan penerbangan terdiri dari dua komponen utama: program keamanan penerbangan dan

pengawasan keamanan penerbangan nasional.

Meskipun hukum udara internasional dan nasional telah dibuat untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan, implementasinya di lapangan tidak selalu sesuai dengan regulasi. Hal ini terbukti dalam beberapa penerbangan Lion Air, di mana berbagai hal menyebabkan hambatan. Faktor internal biasanya berasal dari ketidakpatuhan maskapai terhadap peraturan yang ada, dan faktor dari regulator atau pemerintah berasal dari pengawasan yang kurang menyeluruh. Faktor-faktor ini disebabkan oleh kelalaian pabrikan pesawat dalam memperbaiki sistem yang dapat membahayakan. Faktor penumpang juga penting, karena sebagian penumpang cenderung mengabaikan peraturan yang ada. Terakhir, faktor lingkungan dapat memengaruhi keselamatan penerbangan dengan luas.

DAFTAR PUSTAKA

- Abeyratne, R. (2014). Article 91 Ratification of Convention. In R. Abeyratne (Ed.), *Convention on International Civil Aviation: A Commentary* (pp. 681–681). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-00068-8_92
- Anggraeni, N. P. (2009). Convention on International Civil Aviation. *Journal of International Law*, 6, 564. <https://dx.doi.org/10.17304/ijil.vol6.4.492>
- Barreto, O. (2002). Safety Oversight: Federal Aviation Administration, International Civil Aviation Organization, and Central American Aviation Safety Agency. *Journal of Air Law and Commerce*, 67(3), 651–683. <https://scholar.smu.edu/jalc/vol67/iss3/3/>
- Daud, M. C. (2022). Analisis Pengawasan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Oleh Unit Aviation Security di Bandar Udara H. Hasan Aroeboesman Ende. *Jurnal Publikasi Manajemen Informatika*, 1(3), 102–107. <https://doi.org/10.55606/jupumi.v1i3.512>
- Efendi, J., & Ibrahim, J. (2018). *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*. Prenada Media.
- Fadilla, R., Meli, Gumay, S., & Yuliasari, H. (2022). Urgensi Psikologi dalam Ranah Penerbangan dan Angkatan Udara untuk Meminimalisasi Kecelakaan Penerbangan Akibat Human Error. *Buletin KPIN*, 8(12). <https://buletin.k-pin.org/index.php/arsip-artikel/1063-urgensi-psikologi-dalam-ranah-penerbangan-dan-angkatan-udara-untuk-meminimalisasi-kecelakaan-penerbangan-akibat-human-error>
- Fox, S. J. (2015). Contest'ing Chicago Origins and Reflections: Lest We Forget! *International Journal of Private Law*, 8(1), 73–98. <https://doi.org/10.1504/IJPL.2015.066719>
- Hutchinson, T., & Duncan, N. (2012). Defining and Describing What We Do: Doctrinal Legal Research. *Deakin Law Review*, 17(1), 83–119. <https://doi.org/10.21153/dlr2012vol17no1art70>
- Kusumaningrum, A. (2018). *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara dan Perkembangan Udara Internasional*. Tim UB Press.
- Maurino, D. E., Reason, J., Johnston, N., & Lee, R. B. (2017). *Beyond Aviation Human Factors: Safety in High Technology Systems*. Routledge.
- Melissa, A. C., Subagyo, T. H., Suharno, H., & Majid, S. A. (2017). Penerapan Safety Management System (SMS) Dan Kompetensi Pemandu Lalu Lintas Penerbangan. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, 4(1), 89–100. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v4i1.54>
- Michaelides-Mateou, S. (2017). Customary International Law in Aviation: A Hundred Years of Travel through the Competing Norms of Sovereignty and Freedom of Overflight. In B. D.

- Lepard (Ed.), *Reexamining Customary International Law* (pp. 309–345). Cambridge University Press; Cambridge Core. <https://doi.org/10.1017/9781316544624.011>
- Morina, V., Korenica, F., & Doli, D. (2011). The Relationship Between International Law and National Law in the Case of Kosovo: A Constitutional Perspective. *International Journal of Constitutional Law*, 9(1), 274–296. <https://doi.org/10.1093/icon/mor020>
- Nugraha, R. A. (2016). Improving Aviation Safety in Indonesia: How Many More Accidents? *Hasanuddin Law Review*, 2(3), 328–348. <https://doi.org/10.20956/halrev.v2i3.321>
- Petrović, G. (2023). Non-Governmental Organization (NGO) Participation in Civil Aviation Policy and Decision Making. *Journal of Air Law and Commerce*, 88(2), 465–531. <https://doi.org/10.25172/jalc.88.2.4>
- Pramono, A. (2011). *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Ghalia Indonesia.
- Pratomo, E. (2016). *Hukum Perjanjian Internasional: Dinamika Dan Tinjauan Kritis Terhadap Politik Hukum Indonesia*. PT. Elex Media Komputindo.
- Purba, H. (2017). Mewujudkan Keselamatan Penerbangan dengan Membangun Kesadaran Hukum Bagi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(1), 95–110. <https://ejournalunsam.id/index.php/jhsk/article/view/94>
- Seago, E., & Furman, V. E. (1945). Internal Consequences of International Air Regulations. *The University of Chicago Law Review*, 12(4), 333–351. JSTOR. <https://doi.org/10.2307/1597644>
- Sefriani. (2015). Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 22(4), 538–565. <https://doi.org/10.20885/iustum.vol22.iss4.art2>
- Stolzer, A. J., Sumwalt, R. L., & Goglia, J. J. (2023). *Safety Management Systems in Aviation*. CRC Press.
- Suherman, E. (1985). Penerbangan Dan Angkutan Udara Di Indonesia Dan Pengaturannya. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 15(3), 205–214. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol15.no3.1122>
- Susanto, P. C., & Keke, Y. (2020). Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) pada Penerbangan Indonesia. *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(1), 53–65. <https://doi.org/10.52186/aviasi.v16i1.23>
- Thomas, C. S., & Kirby, M. J. (1973). The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation. *The International and Comparative Law Quarterly*, 22(1), 163–172. JSTOR. <http://www.jstor.org/stable/758272>
- Yanwardhana, E. (2022, November 11). Misteri Jatuhnya Sriwijaya Air Terungkap, Faktanya Tak Diduga. *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20221111084514-4-386943/misteri-jatuhnya-sriwijaya-air-terungkap-faktanya-tak-diduga>