

Pengaturan Hukum Udara Internasional dan Nasional Terkait Zona Keselamatan Penerbangan Sekitar Kawasan Bandar Udara dan Implementasinya di Bandar Udara Husein Sastranegara

International and National Air Law Arrangement Related to Aviation Safety Zone Around The Airport Area and it's Implementation at Husein Sastranegara Airport

¹Aldy Renaldo, ²Iman Sunendar

^{1,2}*Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung,
Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116
Email: ¹aldy0306@gmail.com*

Abstract. In the current era of globalization requires the effectiveness and efficiency in all areas, including the transportation sector in it. Transportation plays an important role for a country, especially for archipelago-like countries such as Indonesia, in order to improve the economy and level development outcomes throughout the country. To realize the equality requires a fast means of transportation to reach from one island to another island. Until now, the only means of transportation that can meet these criteria are airplanes. The most important issues in aviation are flight safety and security. To realize the safety and security of aviation, it must be supported by good facilities and infrastructure, one of them is with the availability of a good airport and meet the standards that apply both internationally and nationally. Airports in the city of Bandung have not met the requirements of security and flight safety because it is surrounded by high buildings. In this case the issues raised are (1) how the international and national air law arrangements relating to aviation safety zones around the airport area and (2) how the implementation of international and national air law arrangements related to aviation safety zone around Husein Sastranegara airport.

Keywords: Air Law, Aviation Safety and Security, Airport.

Abstrak. Pada era globalisasi saat ini diperlukan efektifitas dan efisiensi dalam segala bidang, termasuk sektor transportasi di dalamnya. Transportasi memegang peranan penting bagi suatu negara, khususnya bagi negara yang berbentuk kepulauan¹ seperti Indonesia, dalam rangka meningkatkan ekonomi serta meratakan hasil pembangunan ke seluruh wilayah negara. Untuk merealisasikan pemerataan tersebut dibutuhkan alat transportasi yang cepat untuk menjangkau dari satu pulau ke pulau yang lainnya. Hingga saat ini, satu-satunya alat transportasi yang dapat memenuhi kriteria tersebut hanyalah pesawat udara. Permasalahan yang cukup penting dalam penerbangan adalah keselamatan dan keamanan penerbangan. Untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan, maka harus didukung dengan sarana dan prasarana yang baik, salah satunya adalah dengan tersedianya bandar udara yang baik dan memenuhi standar yang berlaku² baik secara internasional maupun nasional. Bandar udara di Kota Bandung belum memenuhi syarat keamanan dan keselamatan penerbangan karena dikelilingi oleh bangunan tinggi. Dalam hal ini masalah yang diangkat adalah (1) Bagaimana pengaturan hukum udara internasional dan nasional terkait zona keselamatan penerbangan sekitar kawasan bandar udara dan (2) Bagaimana implementasi pengaturan hukum udara internasional dan nasional terkait zona keselamatan penerbangan sekitar kawasan bandar udara Husein Sastranegara.

Kata Kunci: Hukum Udara, Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Bandar Udara.

A. Pendahuluan

Pada era globalisasi saat ini diperlukan efektifitas dan efisiensi dalam segala bidang, termasuk sektor transportasi di dalamnya. Transportasi memegang peranan

¹ Konvensi hukum Laut 1982, Pasal 46 "Negara kepulauan" berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain'

² Standar yang dimaksud adalah standar KKOP (Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan) yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum dan juga standar yang diatur dalam Article 37 *International Civil Aviation Organization (ICAO)*

penting bagi suatu negara, khususnya bagi negara yang berbentuk kepulauan³ seperti Indonesia, dalam rangka meningkatkan ekonomi serta meratakan hasil pembangunan ke seluruh wilayah negara. Untuk merealisasikan pemerataan tersebut dibutuhkan alat transportasi yang cepat untuk menjangkau dari satu pulau ke pulau yang lainnya. Hingga saat ini, satu-satunya alat transportasi yang dapat memenuhi kriteria tersebut hanyalah pesawat udara.

Pesawat udara masih menjadi alat transportasi yang menjadi pilihan utama bagi masyarakat, karena jika dibandingkan dengan alat transportasi lainnya, pesawat udara memiliki beberapa keunggulan, diantaranya; biaya lebih murah⁴; waktu tempuh cenderung lebih singkat; dan Pesawat Udara merupakan alat transportasi yang paling aman⁵.

Permasalahan yang cukup penting dalam penerbangan adalah keselamatan dan keamanan penerbangan. Hingga saat ini tidak ada jaminan pesawat udara aman 100% dari kecelakaan. Kecelakaan pesawat udara akan menimbulkan kerugian bagi beberapa pihak, diantaranya, Maskapai, Pengguna, Pihak Ke-3 di permukaan bumi.

Untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan, maka harus didukung dengan sarana dan prasarana yang baik, salah satunya adalah dengan tersedianya bandar udara yang baik dan memenuhi standar yang berlaku⁶ baik secara internasional maupun nasional.

Terkait dengan persyaratan Bandar udara, Indonesia sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*ICAO*) telah menerapkan Annex 14 Konvensi Chicago menjadi *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)* yang dibahas Indonesiakan menjadi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS)⁷. Dan Pemerintah Indonesia juga telah memberlakukan aturan mengenai kebandarudaraan melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandaraan⁸ yang menjadi Peraturan Pelaksanaannya, dan juga Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum.

Selanjutnya Pemerintah mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bandar Udara umum untuk menjamin keselamatan penerbangan. Pada Bab V dalam Pasal 10 Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 mengatur tiga zona sudut lurus pergerakan pesawat lepas landas dan mendarat dari titik landasan pacu utama. Zona pertama dengan radius 4 kilometer dari ujung landasan, ketinggian bangunan maksimal 46 meter. Zona kedua, radius 6 km dengan ketinggian gedung antara 46-151 meter. Selanjutnya zona ketiga dengan radius

³ Konvensi hukum Laut 1982, Pasal 46 “Negara kepulauan” berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain’

⁴ Tentu jika dihitung antara biaya tiket berbanding dengan waktu tempuh untuk sampai ke tujuan

⁵ Menurut data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), pesawat udara merupakan alat transportasi yang paling aman, dengan rasio angka kecelakaan yang hanya 0,76% hingga tahun 2014

⁶ Standar yang dimaksud adalah standar KKOP (Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan) yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002

Tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum dan juga standar yang diatur dalam Article 37 *International Civil Aviation Organization (ICAO)*

⁷ Ilmu Terbang, Hubungan International Civil Aviation Organization (ICAO) Annexes dan Penomoran CASR, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/28-casr1/757-hubungan-icao-annexes-dan-penomoran-casr> diakses pada 6 Mei 2017

⁸ Dalam Peraturan Pemerintah ini dalam pasal 8 ayat (1) tidak diatur secara terperinci, melainkan akan diatur dalam Keputusan Menteri sebagaimana diatur dalam pasal 8 ayat (3) PP ini.

9 km dari ujung landasan pacu, ketinggian gedung 151 meter⁹.

Permasalahan klasik terkait implementasi peraturan yang belum terlaksana dengan baik salah satu contohnya ada di Kota Bandung. Kota Bandung memiliki Bandar udara yang sudah berstandar Internasional yaitu Bandar udara Husein Sastranegara. Bandar udara yang sudah berstandar Internasional seharusnya sudah memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan baik oleh hukum internasional, maupun oleh pemerintah melalui hukum nasional. Setidaknya bandar udara harus memenuhi syarat keamanan, dan keselamatan penerbangan.

Bandar Udara Husein Sastranegara dari segi keamanan dirasa kurang karena landasan pacu di Bandar udara Husein Sastranegara sangat pendek, begitupun dari segi keselamatan dirasa masih terancam karena keberadaan bangunan-bangunan tinggi di sekitar area Bandar udara Husein Sastranegara yang memungkinkan menghalangi pandangan pilot saat hendak lepas landas maupun saat hendak mendarat.

Beberapa bangunan tinggi di sekitar area Bandar Udara Husein Sastranegara jelas telah melanggar aturan yang ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia. Yang pertama adalah **Gedung Istana Plaza** yang hanya berjarak 2,4 km dari area Bandar Udara Husein Sastranegara memiliki ketinggian 7 lantai, padahal dalam aturan, zona pertama itu harus berjarak minimal 4 km dari Bandar Udara. Kedua adalah **Hotel Novotel** yang berjarak 3,2 km dari area Bandar Udara Husein Sastranegara dengan ketinggian 12 lantai, padahal dalam aturan, zona kedua itu harus berjarak minimal 6 km. Dan yang terakhir adalah **Apartemen La Grande** yang berjarak 4,4 km dari area Bandar Udara Husein Sastranegara dengan ketinggian 21 lantai padahal dalam aturan, zona kedua itu harus berjarak minimal 9 km. Dari data tersebut kita bisa mengetahui bahwa gedung-gedung tersebut telah menyalahi aturan yang berlaku.

Hal utama yang harus diperhatikan adalah mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan. Di sekitar area Bandar udara Husein Sastranegara terdapat beberapa bangunan tinggi yang mengganggu lalu lintas Pesawat Udara. Bangunan-bangunan tinggi tersebut berpotensi untuk mengakibatkan terancamnya keselamatan penerbangan, karena pandangan pilot terhalang saat hendak lepas landas atau pun saat hendak mendarat. Potensi kecelakaan pesawat udara pun dapat terjadi karena kondisi cuaca buruk yang dapat mengakibatkan badan pesawat menabrak bangunan, yang akan menimbulkan kerugian bagi maskapai sendiri, pengguna, juga pihak ke-3 di permukaan bumi.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan yang diharapkan penulis dalam penulisan skripsi ini antara lain:

1. Untuk memahami pengaturan hukum udara internasional dan nasional terkait zona keselamatan penerbangan sekitar kawasan bandar udara
2. Untuk mengetahui implementasi pengaturan hukum udara internasional dan nasional terkait zona keselamatan penerbangan sekitar kawasan bandar udara.

C. Landasan Teori

Hukum Udara

Hukum Udara adalah seluruh norma-norma hukum yang khusus mengenai penerbangan, pesawat terbang, dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang

⁹ Indonesian Company News, KEAMANAN PENERBANGAN Kawasan Bandar udara Harus Bebas Bangunan Tinggi, <https://indonesiacompanynews.wordpress.com/2012/06/18/keamanan-penerbangan-kawasan-bandar-udara-harus-bebas-bangunan-tinggi/> Diakses pada 26 Oktober 2016

perlu bagi penerbangan.

Beberapa ahli mengemukakan pengertian Hukum Udara, yaitu¹⁰ :

1. Diedrisk Verschoor

“Air Law is a body of rules governing the use of airspace and its benefits for aviation, the general public and the nations of the world”

“Hukum Udara adalah peraturan tentang pemanfaatan dan penggunaan ruang udara untuk penerbangan, masyarakat umum dan negara-negara di dunia”

2. Goff

“Air law is the collection of all uses that man can make of the air and that if aerial navigation is the most important of these uses, it is certainly not the only one”

“Hukum Udara adalah serangkaian ketentuan mengenai semua benda yang berhubungan dengan udara dan yang terpenting adalah yang berhubungan dengan navigasi udara ”

3. Charles de Visscher

“Air law is the collection of rules which govern the air medium and its use”

“Hukum Udara adalah kumpulan peraturan yang mengatur media udara dan kegunaannya”

4. Saefullah Wiradipradja

“Hukum Udara adalah sekumpulan (seperangkat) peraturan yang mengatur kegiatan manusia dan/atau subjek hukum lain di ruang udara ”

Jadi simpulannya menurut penulis, hukum udara adalah seperangkat peraturan yang mengatur kegiatan manusia yang melintasi ruang udara.

Pengertian Bandar Udara

Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antarmoda transportasi¹¹.

Menurut Annex 14 dari *Konvensi Chicago 1944* :

“Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat”¹²

Menurut Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan¹³ :

“Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya”

Standarisasi Bandar Udara

Menurut Annex 14 Konvensi Chicago 1944, sebuah Bandar udara harus memenuhi beberapa persyaratan diantaranya, landasan pacu (runway), jalan penghubung antara apron dan landasan pacu (taxiway), tempat parkir pesawat (apron),

¹⁰ Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, PT.Alumni, Bandung, 2014, hal 3

¹¹ Hadi Suharno, *Manajemen Perencanaan Bandar udara*, cetakan kedua, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hal 2

¹² *Annex 14 Konvensi Chicago 1944*

¹³ Republik Indonesia, Undang – Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 33

terminal, fasilitas gerbang (gate facilities), fasilitas keselamatan dalam keadaan darurat, penerangan (lighting) dan fasilitas lainnya yang harus dipenuhi untuk semua jenis dan ukuran Bandar udara.

Terkait dengan persyaratan Bandar udara, Indonesia sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) telah menerapkan Annex 14 Konvensi Chicago menjadi *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)* yang dibahasa Indonesiakan menjadi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS)¹⁴.

Bandar Udara harus terbebas dari halangan-halangan (*obstacle*). Yang dimaksud dengan halangan (*obstacle*) adalah setiap benda yang berdiri pada atau di atas daerah larangan sekitar bandar udara.

Menurut *Annex 14 Konvensi Chicago* sebuah Bandar udara harus terbebas dari halangan-halangan (*obstacle*). Yang dimaksud dengan halangan¹⁵ adalah :

“setiap benda yang berdiri pada atau di atas daerah larangan terdapat halangan (obstacle restriction surface), seperti runway strip, clearway atau taxiway strip”

“setiap benda yang menembus (penetrate) kawasan keselamatan operasi penerbangan (obstacle limitation surface/ OLS)”

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bandar udara Umum, jelas mengatur mengenai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP), yang mana Kovensi Chicago 1944 tidak mengaturnya.

Kovensi Chicago 1944 mungkin mengatur lebih mendetil mengenai area atau kawasan bebas halangan (*obstacle*) hanya di dalam landasan pacu (runway) pesawat udara, tapi mengabaikan halangan (*obstacle*) yang ada di luar kawasan Bandar udara seperti bangunan atau gedung tinggi yang dapat mengganggu proses penerbangan saat lepas landas maupun saat mendarat.

Aturan mengenai Zona Keselamatan Penerbangan sudah ada dan sudah diberlakukan baik yang bersumber dari Hukum Internasional maupun dari Hukum Nasional. Hukum Internasional mengaturnya dalam Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional beserta Annex 1-18 sebagai standar teknis pelaksanaannya. Disini diatur secara jelas dan rinci mengenai Zona Keselamatan Penerbangan. Hukum Nasional juga telah mengatur mengenai Zona Keselamatan Penerbangan, bahkan Hukum Nasional Indonesia selangkah lebih maju dibandingkan dengan Hukum Internasional.

Namun yang masih menjadi permasalahan adalah aturan-aturan tersebut tidak berjalan sebagai mana mestinya. Pada kenyataannya masih ada pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Sampai sekarang masih ada bangunan-bangunan tinggi yang berdiri di kawasan Zona Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Husein Sastranegara. Bangunan-bangunan tersebut berdiri di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) .

E. Kesimpulan

Hukum Internasional secara tegas telah mengatur mengenai zona keselamatan penerbangan di sekitar area bandar udara. Pengaturannya sendiri diatur dalam Konvensi

¹⁴Ilmu Terbang, Hubungan International Civil Aviation Organization (ICAO) Annezes dan Penomoran CASR, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/28-casr1/757-hubungan-icao-annexes-dan-penomoran-casr> diakses pada 6 Mei 2017

¹⁵ Annex 14 Konvensi Chicago 1944

Chicago 1944 beserta Annexnya.

Di Indonesia, Hukum Nasional yang mengatur zona keselamatan penerbangan di sekitar kawasan bandar udara sudah diatur secara ketat, demi menjamin keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penerbangan.

Hukum Nasional Indonesia, memiliki kelebihan dibandingkan dengan Hukum Internasional. Beberapa Peraturan Perundang-Undangan yang ada, karena memuat materi lebih lengkap dan lebih jelas dibandingkan dengan Hukum Internasional yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944.

Peraturan sudah dibuat dengan sangat baik, tapi tidak dipatuhi atau dengan kata lain implementasinya masih jauh dari kata baik. Pada kenyataannya, masih banyak bangunan tinggi yang berdiri di sekitar Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara Husein Sastranegara. Bangunan-bangunan tinggi tersebut berpotensi menyebabkan kecelakaan pesawat udara yang dapat merugikan berbagai pihak.

F. Saran

Menurut penulis, agar peraturan perundang-undangan yang berlaku dapat diimplementasikan dengan efektif harus ada pengawasan yang ketat dari pemerintah pusat maupun daerah yang dapat mengawasi terutama dalam hal pendirian bangunan tinggi di sekitar bandar udara.

Selain itu, menurut penulis juga alangkah baiknya jika dibuat suatu badan pengawas yang khusus dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara untuk mengawasi pelanggaran-pelanggaran di sekitar area bandar udara, yang dapat membahayakan dan berpotensi menyebabkan kecelakaan penerbangan.

Hal terpenting untuk menjamin implementasi berjalan dengan efektif adalah mengenai penegakkan hukum. Seharusnya para aparat penegak hukum lebih disiplin lagi dalam menindak para pelaku pelanggaran yang dapat menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Jangan hanya diberi sanksi yang berupa administratif tapi juga sanksi pidana.

Daftar Pustaka

Buku-Buku:

Hadi Suharno, *Manajemen Perencanaan Bandar Udara*, Cetakan Kedua, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013

Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*, PT.Alumni, Bandung, 2014

Dokumen dan Kepustakaan Lainnya:

Annex 14 Konvensi Chicago 1944 Tentang Aerodromes

Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut 1982

Undang – Undang No 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan

Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bandar udara Umum

Website:

Indonesian Company News, KEAMANAN PENERBANGAN

Kawasan Bandar Udara Harus Bebas Bangunan Tinggi,
<https://indonesiacompanynews.wordpress.com/2012/06/18/keamanan-penerbangan-kawasan-bandarudara-harus-bebas-bangunan-tinggi/> Diakses

pada 26 Oktober 2016

Jefry Bachtiar, Manajemen Bandar udara,

<http://bachtiarjefri.blogspot.co.id/2012/09/manajemen-bandar-udara.html>, diakses pada 7 Februari 2017

KNKT, Data Statistik, Rekapitulasi Data Kecelakaan Lalu Lintas Udara Yang Diinvestigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2014,

http://knkt.dephub.go.id/webknkt/statistik_standart.php?thn=2014&id=41

Diakses pada 16 Januari 2017

Ilmu Terbang, Hubungan International Civil Aviation Organization (ICAO)

Annezes dan Penomoran CASR, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/28-casr1/757-hubungan-icao-annexes-dan-penomoran-casr> diakses pada 6 Mei 2017

