

Home > [About the Journal](#)

## About the Journal

### People

- [Contact](#)
- [Editorial Team](#)
- [Reviewer Team](#)

### Policies

- [Focus and Scope](#)
- [Section Policies](#)
- [Peer Review Process](#)
- [Publication Frequency](#)
- [Open Access Policy](#)
- [Publication Ethics](#)

### Submissions

- [Online Submissions](#)
- [Author Guidelines](#)
- [Copyright Notice](#)
- [Privacy Statement](#)
- [Author Fees](#)

### Other

- [Journal Sponsorship](#)
- [Journal History](#)
- [Site Map](#)
- [About this Publishing System](#)
- [Statistics](#)

Currently, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) indexed by :



[Focus and Scope](#)

[Browse All Issue](#)

[Editorial Team](#)

[Editorial Policies](#)

[Submission Guideline](#)

[Publishing System](#)

[Publication Ethics](#)

[Contact Us](#)

[Site Map](#)

#### RECOMMENDED TOOLS



[OPEN JOURNAL SYSTEMS](#)

#### TEMPLATE



[Journal Help](#)

#### USER

Username

Password

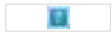
Remember me

Remember me

Login



**VISITOR STATISTIC**



**NOTIFICATIONS**

- ▶ View
- ▶ Subscribe

**JOURNAL CONTENT**

Search

Search Scope

All

Search

Browse

- ▶ By Issue
- ▶ By Author
- ▶ By Title
- ▶ Other Journals

**FONT SIZE**





HOME ABOUT LOGIN REGISTER SEARCH CURRENT ARCHIVES ANNOUNCEMENTS

Home > About the Journal > Editorial Team

## Editorial Team

### Editor in Chief

Dewa Gede Sudika Mangku, Universitas Pendidikan Ganesha, Singaraja, Indonesia

### Managing Editors

Ni Putu Rai Yuliantini, Universitas Pendidikan Ganesha, Indonesia

### Board of Editors

- Sequito Monteiro, Faculty of Law, Universidade Dili, Timor-Leste
Budi Hermawan Bangun, Faculty of Law, Universitas Tanjungpura, Pontianak, Indonesia
I Made Kartika, FKIP Universitas Dwijendra, Indonesia
Kartika Sasi Wahyuningrum, Diponegoro University, Indonesia
Reka Dewantara, Faculty of Law, Universitas Brawijaya, Malang, Indonesia
I Wayan Lasmawan, Universitas Pendidikan Ganesha, Indonesia
Ridwan Arifin, Faculty of Law, Universitas Negeri Semarang, Indonesia
Herman Herman, Faculty of Law, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
Sapto Hermawan, Faculty of Law, Universitas Sebelas Maret, Solo, Indonesia
anak agung ayu intan puspawati, Universitas Pendidikan Nasional
I Made Hendra Wijaya, Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, Indonesia
Levina J Yustitianiingtyas, Hang Tuah University, Indonesia
Iskatrinah Katri, FH Unwiku, Indonesia
Wita Setyaningrum, Faculty of Law, Universitas Ahmad Dahlan, Yogyakarta, Indonesia
Franky Butar Butar, Faculty of Law, Universitas Airlangga, Surabaya, Indonesia
Endah Rantau Itasari, Fakultas Hukum Universitas Pendidikan Ganesha Singaraja, Indonesia
Saru Arifin, Faculty of Law, Universitas Negeri Semarang, Indonesia
Made Gde Subha Karma Resen, Faculty of Law, Universitas Udayana, Denpasar, Indonesia
Ratna Kumala Sari, Diponegoro University, Indonesia
Dewi Setyowati, Fakultas Hukum Universitas Hang Tuah, Surabaya,, Indonesia
Nyoman Ngurah Suwarmatha, Faculty of Law, Universitas Pendidikan Nasional, Denpasar, Indonesia

### Assisten Editor

I Gusti Ayu Apsari Hadi, Faculty of Law and Social Science, Universitas Pendidikan Ganesha, Singaraja, Indonesia

### Board of Administration

Ratna Artha Windari, Faculty of Law and Social Science, Universitas Pendidikan Ganesha, Singaraja, Indonesia

### IT Support

Gede Hendri Setiawan, Universitas Pendidikan Ganesha, Indonesia

Currently, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) indexed by :



Focus and Scope

Browse All Issue

Editorial Team

Editorial Policies

Submission Guideline

Publishing System

Publication Ethics

Contact Us

Site Map

#### RECOMMENDED TOOLS



OPEN JOURNAL SYSTEMS

#### TEMPLATE



Journal Help

#### USER

Username

Password

Remember me

Remember me

Login



**VISITOR STATISTIC**



**NOTIFICATIONS**

- ▶ View
- ▶ Subscribe

**JOURNAL CONTENT**

Search

Search Scope

Search

Browse

- ▶ By Issue
- ▶ By Author
- ▶ By Title
- ▶ Other Journals

**FONT SIZE**



[Home](#) > [About the Journal](#) > [People](#)

## People

### Reviewer Team

[Made Gde Subha Karma Resen](#), Faculty of Law, Universitas Udayana, Denpasar, Indonesia

[Elly Kristiani Purwendah](#), Universitas Wijayakusuma Purwokerto, Indonesia

[I Made Sugita](#)

[Herman Herman](#), Faculty of Law, Universitas Negeri Makassar, Indonesia

[Moch. Marsa Taufiqurrohman](#), University of Jember, Indonesia

[Reka Dewantara](#), Faculty of Law, Universitas Brawijaya, Malang, Indonesia

[Wita Setyaningrum](#), Faculty of Law, Universitas Ahmad Dahlan, Yogyakarta, Indonesia

[Sapto Hermawan](#), Faculty of Law, Universitas Sebelas Maret, Solo, Indonesia

[Ria Trivinata](#), Faculty of Law, Universitas Wijaya Kusuma, Surabaya, Indonesia

[Resti Nurhayati](#), UNIKA Semarang, Indonesia

[I Wayan Agus Vijayantera](#), Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, Indonesia

[Ni Komang Ratih Kumala Dewi](#), Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, Indonesia

[Nyoman Ngurah Suwarnatha](#), Faculty of Law, Universitas Pendidikan Nasional, Denpasar, Indonesia

[Surya Anom](#), Faculty of Law, Universitas Sulta Ageng Tirtayasa, Banten, Indonesia

[Sequito Monteiro](#), Faculty of Law, Universidade Dili, Timor-Leste

[Franky Butar Butar](#), Faculty of Law, Universitas Airlangga, Surabaya, Indonesia

[Saru Arifin](#), Faculty of Law, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

[Suci Meinarni](#), STMIK STIKOM Indonesia, Indonesia

[Budi Hermawan Bangun](#), Faculty of Law, Universitas Tanjungpura, Pontianak, Indonesia

Currently, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) indexed by :



Focus and Scope

Browse All Issue

Editorial Team

Editorial Policies

Submission Guideline

Publishing System

Publication Ethics

Contact Us

Site Map

### RECOMMENDED TOOLS



OPEN JOURNAL SYSTEMS

TEMPLATE



Journal Help

USER

Username

Password

Remember me

Remember me

Login



**VISITOR STATISTIC**



**NOTIFICATIONS**

- ▶ View
- ▶ Subscribe

**JOURNAL CONTENT**

Search

Search Scope

Search

Browse

- ▶ By Issue
- ▶ By Author
- ▶ By Title
- ▶ Other Journals

**FONT SIZE**



[Home](#) > [About the Journal](#) > [Editorial Policies](#)

## Editorial Policies

- [Focus and Scope](#)
- [Section Policies](#)
- [Peer Review Process](#)
- [Publication Frequency](#)
- [Open Access Policy](#)
- [Publication Ethics](#)

## Focus and Scope

KOMUNIKASI HUKUM JOURNAL (p-ISSN: 2356-4164; e-ISSN: 2407-4276): KOMUNIKASI HUKUM journal is a peer-reviewed journal that publishes scientific articles in the field of law. The published articles are results of original scientific research and review of legal interactions. KOMUNIKASI HUKUM journals published by Faculty of Law and Social Sciences of Universitas Pendidikan Ganesha Singaraja. KOMUNIKASI HUKUM accepts manuscripts or articles in the field of law from both national and international academician and researchers.

## Section Policies

### Articles

Open Submissions     Indexed     Peer Reviewed

## Peer Review Process

The articles published by KOMUNIKASI HUKUM journal are firstly reviewed by *Mitra Bestari* (Reviewer) before being published. The acceptance of articles for publication is determined by The Chairman of Editorial Board in session forum based on recommendations or comments from *Bestari* (Reviewer). Screening Plagiarism on the submitted manuscripts is done with the help of computer applications such as Google Scholar, Plagiarism Checker X, and Turnitin.

## Publication Frequency

KOMUNIKASI HUKUM journal is published with 2 numbers per volume in a year (in February and August).

## Open Access Policy

This journal provides immediate open access to its content on the principle that making research freely available to the public supports a greater global exchange of knowledge.

## Publication Ethics

### Publication Ethics and Malpractice Statement

**Komunikasi Hukum Journal** (p-ISSN: 2356-4164; e-ISSN: 2407-4276) is a peer-reviewed journal published by Faculty of Law and Social Sciences of Universitas Pendidikan Ganesha Singaraja. This statement clarifies ethical behaviour of all parties involved in the act of publishing an article in this journal, including the author, the chief editor, the Editorial Board, the peer-reviewer and the publisher. This statement is based on COPE's Best Practice Guidelines for Journal Editors.

### Ethical Guideline for Journal Publication

The publication of an article in a peer-reviewed KOMUNIKASI HUKUM journal is an essential building block in the development of a coherent and respected network of knowledge. It is a direct reflection of the quality of the work of the authors and the institutions that support them. Peer-reviewed articles support and embody the scientific method. It is therefore important to agree upon standards of expected ethical behavior for all parties involved in the act of publishing: the author, the journal editor, the peer reviewer, the publisher and the society.

Faculty of Law and Social Sciences of UNIVERSITAS PENDIDIKAN GANESHA SINGARAJA as publisher of KOMUNIKASI HUKUM journal takes its duties of guardianship over all stages of publishing extremely seriously and we recognize our ethical and other responsibilities. We are committed to ensuring that advertising, reprint or other commercial revenue has no impact or influence on editorial decisions. In addition, the Faculty of Law and Social Sciences of UNIVERSITAS PENDIDIKAN GANESHA SINGARAJA and Editorial Board will assist in communications with other journals and/or publishers where this is useful and necessary.

### Publication decisions

The editor of the KOMUNIKASI HUKUM journal is responsible for deciding which of the articles submitted to the journal should be published. The validation of the work in question and its importance to researchers and readers must always drive such decisions. The editors may be guided by the policies of the journal's editorial board and constrained by such legal requirements as shall then be in force regarding libel, copyright infringement and plagiarism. The editors may confer with other editors or reviewers in making this decision.

### Fair play

An editor at any time evaluate manuscripts for their intellectual content without regard to race, gender, sexual orientation, religious belief, ethnic origin, citizenship, or political philosophy of the authors.

Focus and Scope

Browse All Issue

Editorial Team

Editorial Policies

Submission Guideline

Publishing System

Publication Ethics

Contact Us

Site Map

### RECOMMENDED TOOLS



OPEN JOURNAL SYSTEMS

TEMPLATE



Journal Help

USER

Username

Password

Remember me

## Confidentiality

The editor and any editorial staff must not disclose any information about a submitted manuscript to anyone other than the corresponding author, reviewers, potential reviewers, other editorial advisers, and the publisher, as appropriate.

## Disclosure and conflicts of interest

Unpublished materials disclosed in a submitted manuscript must not be used in an editor's own research without the express written consent of the author.

## Duties of Reviewers

### *Contribution to Editorial Decisions*

Peer review assists the editor in making editorial decisions and through the editorial communications with the author may also assist the author in improving the paper.

### *Promptness*

Any selected referee who feels unqualified to review the research reported in a manuscript or knows that its prompt review will be impossible should notify the editor and excuse himself from the review process.

### *Confidentiality*

Any manuscripts received for review must be treated as confidential documents. They must not be shown to or discussed with others except as authorized by the editor.

### *Standards of Objectivity*

Reviews should be conducted objectively. Personal criticism of the author is inappropriate. Referees should express their views clearly with supporting arguments.

### *Acknowledgement of Sources*

Reviewers should identify relevant published work that has not been cited by the authors. Any statement that an observation, derivation, or argument had been previously reported should be accompanied by the relevant citation. A reviewer should also call to the editor's attention any substantial similarity or overlap between the manuscript under consideration and any other published paper of which they have personal knowledge.

### *Disclosure and Conflict of Interest*

Privileged information or ideas obtained through peer review must be kept confidential and not used for personal advantage. Reviewers should not consider manuscripts in which they have conflicts of interest resulting from competitive, collaborative, or other relationships or connections with any of the authors, companies, or institutions connected to the papers.

## Duties of Authors

### *Reporting standards*

Authors of reports of original research should present an accurate account of the work performed as well as an objective discussion of its significance. Underlying data should be represented accurately in the paper. A paper should contain sufficient detail and references to permit others to replicate the work. Fraudulent or knowingly inaccurate statements constitute unethical behaviour and are unacceptable.

### *Data Access and Retention*

Authors are asked to provide the raw data in connection with a paper for editorial review, and should be prepared to provide public access to such data (consistent with the ALPSP-STM Statement on Data and Databases), if practicable, and should in any event be prepared to retain such data for a reasonable time after publication.

### *Originality and Plagiarism*

The authors should ensure that they have written entirely original works, and if the authors have used the work and/or words of others that this has been appropriately cited or quoted.

### *Multiple, Redundant or Concurrent Publication*

An author should not in general publish manuscripts describing essentially the same research in more than one journal or primary publication. Submitting the same manuscript to more than one journal concurrently constitutes unethical publishing behaviour and is unacceptable.

### *Acknowledgement of Sources*

Proper acknowledgment of the work of others must always be given. Authors should cite publications that have been influential in determining the nature of the reported work.

### *Authorship of the Paper*

Authorship should be limited to those who have made a significant contribution to the conception, design, execution, or interpretation of the reported study. All those who have made significant contributions should be listed as co-authors. Where there are others who have participated in certain substantive aspects of the research project, they should be acknowledged or listed as contributors. The corresponding author should ensure that all appropriate co-authors and no inappropriate co-authors are included on the paper, and that all co-authors have seen and approved the final version of the paper and have agreed to its submission for publication.

### *Hazards and Human or Animal Subjects*

If the work involves chemicals, procedures or equipment that have any unusual hazards inherent in their use, the author must clearly identify these in the manuscript.

### *Disclosure and Conflicts of Interest*

All authors should disclose in their manuscript any financial or other substantive conflict of interest that might be construed to influence the results or interpretation of their manuscript. All sources of financial support for the project should be disclosed.

### *Fundamental errors in published works*

When an author discovers a significant error or inaccuracy in his/her own published work, it is the author's obligation to promptly notify the journal editor or publisher and cooperate with the editor to retract or correct the paper.

Currently, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) indexed by :



Remember me

Login

VISITOR STATISTIC

NOTIFICATIONS

▶ View

▶ Subscribe

JOURNAL CONTENT

Search

Search Scope

All

Search

Browse

▶ By Issue

▶ By Author

▶ By Title

▶ Other Journals

FONT SIZE





Home > Archives > **Vol 7, No 1 (2021)**

## Vol 7, No 1 (2021)

Februari, Jurnal Komunikasi Hukum

DOI: <http://dx.doi.org/10.23887/jkh.v7i1>

### Table of Contents

#### Articles

<b>Kewajiban Negara Indonesia Setelah Meratifikasi International Covenant on Economic Social and Cultural Rights (ICESCR)</b> <i>Endah Rantau Itasari</i> 10.23887/jkh.v7i1.31451   Abstract view : 1034 times	PDF 1-9
<b>Subsidies and Countervailing Measures: Challenges in International Trade Law</b> <i>Agus Supriyo, Satria Unggul Wicaksana Prakasa</i> 10.23887/jkh.v7i1.31454   Abstract view : 845 times	PDF 10-22
<b>Upaya dan Peran ASEAN dalam Penyelesaian Sengketa Laut China Selatan</b> <i>Budi Hermawan Bangun</i> 10.23887/jkh.v7i1.31455   Abstract view : 9552 times	PDF 23-37
<b>Implementing Sustainable Finance Principles: Legal Implications of Ease of Doing Business Towards Banking Credit Approval</b> <i>Bagus Saragih, Lastuti Abubakar, Tri Handayani</i> 10.23887/jkh.v7i1.31456   Abstract view : 1857 times	PDF 38-53
<b>Tantangan Penegakan Hukum Hak Kekayaan Intelektual dalam Pengembangan Ekonomi Kreatif di Era Revolusi Industri 4.0</b> <i>Hari Sutra Disemadi, Cindy Kang</i> 10.23887/jkh.v7i1.31457   Abstract view : 5805 times	PDF 54-71
<b>Community Based Tourism dalam Menyongsong New Normal Desa Wisata Bali</b> <i>A.A. Istri Eka Krisna Yanti</i> 10.23887/jkh.v7i1.31458   Abstract view : 2036 times	PDF 72-86
<b>Tinjauan Yuridis Terhadap Pendaftaran dan Penerbitan Sertifikat Tanah Bengkulu</b> <i>Lailatul Jannah, Mega Tri Herawati, Istiana Rachmawati</i> 10.23887/jkh.v7i1.31459   Abstract view : 469 times	PDF 87-96
<b>Kedudukan Ahli Waris Pengganti (Plaatsvervulling) dalam Memperoleh Harta Waris Menurut Hukum Islam</b> <i>Mohamad Mirzalino Safryan Dilapanga, Desti Astati, Eva Nurjannah</i> 10.23887/jkh.v7i1.31460   Abstract view : 579 times	PDF 97-106
<b>Perlindungan Hukum Kreditor Dalam Warisan Atas Harta Peninggalan Tak Terurus Menurut Sistem Waris Barat</b> <i>Muhammad Rifaldi Setiawan, Muhammad Fakhry, Mahardika Apriano</i> 10.23887/jkh.v7i1.31461   Abstract view : 309 times	PDF 107-123
<b>Pemenuhan Hak Mendapatkan Pelayanan Kesehatan Bagi Narapidana (Studi di Lembaga Permasayarakatan Kelas II A Curup)</b> <i>Trio Sandra Wijaya, Malik Akbar Mulki Rahman</i> 10.23887/jkh.v7i1.31462   Abstract view : 901 times	PDF 124-134
<b>Perlindungan Hukum Terhadap Nasabah Mobile Banking dalam Transaksi Perbankan</b> <i>Ni Made Trisna Dewi</i> 10.23887/jkh.v7i1.31463   Abstract view : 813 times	PDF 135-142
<b>Penyelesaian Tindak Pidana Pencurian Hewan Ternak Menurut Hukum Adat Masyarakat Kecamatan Alas Kota Madya Manufahi</b> <i>Acacio Fernandes Vassalo</i> 10.23887/jkh.v7i1.31465   Abstract view : 500 times	PDF 143-157
<b>Komparasi Penyelesaian Perkara Pidana Kejahatan Genosida yang Terjadi di Rwanda dan Myanmar Ditinjau Dari Perspektif Hukum Pidana Internasional</b> <i>Anak Agung Ngurah Riski Wahyudi, I Nyoman Budiana</i> 10.23887/jkh.v7i1.31466   Abstract view : 1232 times	PDF 158-169
<b>Delayed Action That Should Be Taken by The Parties in The War To Convince World and Stop On Road</b>	PDF

Focus and Scope

Browse All Issue

Editorial Team

Editorial Policies

Submission Guideline

Publishing System

Publication Ethics

Contact Us

Site Map

#### RECOMMENDED TOOLS



OPEN JOURNAL SYSTEMS

#### TEMPLATE



Journal Help

#### USER

Username

Password

Remember me

<b>Roles and Actions that Should be Taken by the Parties in the War in Concerning Wound and Sick or Dead During War or After War Under The Geneva Convention 1949</b> <i>Dewa Gede Sudika Mangku</i> 10.23887/jkh.v7i1.31467   Abstract view : 435 times	PDF 170-178
<b>Penerapan Sanksi Pidana Perda Pajak dan Retribusi Bidang Pendapatan di Kota Ternate</b> <i>Faissal Malik, Syawal Abdulajid</i> 10.23887/jkh.v7i1.31468   Abstract view : 499 times	PDF 179-190
<b>Penyelesaian Sengketa Adat Mengenai Tapal Batas Antara Desa Pakraman Penatih Puri dan Desa Pakraman Peguyangan</b> <i>A.A. Mas Adi Trinaya Dewi</i> 10.23887/jkh.v7i1.31469   Abstract view : 332 times	PDF 191-201
<b>Efektivitas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana dan Fikih Kebencanaan Terhadap Perilaku Warga Muhammadiyah (Studi Kasus Covid-19)</b> <i>Isngadi Isngadi, Mufti Khakim</i> 10.23887/jkh.v7i1.31470   Abstract view : 864 times	PDF 202-216
<b>Sanksi Hukum Bagi Pengawas Yayasan yang Lalai dalam Menjalankan Fungsinya Sebagai Organ Yayasan</b> <i>Ida Bagus Bayu Brahmantya</i> 10.23887/jkh.v7i1.31471   Abstract view : 480 times	PDF 215-225
<b>Optimalisasi Perlindungan Anak Melalui Sumber Hukum Hindu</b> <i>Komang Ayu Suseni</i> 10.23887/jkh.v7i1.31472   Abstract view : 398 times	PDF 226-234
<b>Urgensi Rekonstruksi Pengaturan Praktek Perjanjian Perdagangan Melalui E-Commerce</b> <i>I Dewa Ayu Dwi Mayasari, Dewa Gde Rudy</i> 10.23887/jkh.v7i1.31473   Abstract view : 387 times	PDF 235-251
<b>Pengendalian Keselamatan Penerbangan Sebagai Upaya Penegakan Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Implikasinya di Indonesia</b> <i>Levina Yustitianiingtyas, Basuki Babussalam, Asri Wijayanti</i> 10.23887/jkh.v7i1.31474   Abstract view : 702 times	PDF 252-265
<b>Penyelesaian Sengketa Kontrak Antara Pemerintah Kabupaten Buleleng Dengan PT. Chandra Dwipa Terkait Pembangunan Ruang Terbuka Hijau Taman Bung Karno Singaraja</b> <i>I Gusti Ayu Apsari Hadi, Komang Febrinayanti Dantes</i> 10.23887/jkh.v7i1.31475   Abstract view : 451 times	PDF 266-279
<b>Kajian Yuridis Tentang Kesadaran Warga Negara Untuk Menggunakan Hak Pilih Dalam Melaksanakan Demokrasi Pada Pemilihan Kepala Daerah</b> <i>Muzayannah Muzayannah</i> 10.23887/jkh.v7i1.31492   Abstract view : 305 times	PDF 280-294
<b>Konsekuensi Yuridis Berlakunya Perjanjian Perkawinan Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 69/PUU-XIII/2015</b> <i>Si Ngurah Ardhya, I Putu Windu Mertha Sujana</i> 10.23887/jkh.v7i1.31493   Abstract view : 400 times	PDF 295-314
<b>Penanganan Pengungsi Afghanistan Di Indonesia: Turut Bertanggung Jawabkah Perwakilan Diplomatik Afghanistan Di Indonesia?</b> <i>Joshua Jones Nathanael, Natalia Yeti Puspita</i> 10.23887/jkh.v7i1.31685   Abstract view : 2242 times	PDF 312-325
<b>Tata Cara Pemungutan Pajak dalam Perpektif Hukum Pajak</b> <i>I Nengah Suastika</i> 10.23887/jkh.v7i1.31686   Abstract view : 2969 times	PDF 326-335
<b>Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Pencemaran Lingkungan (Suatu Perbandingan UU PPLH Dengan Omnibus Law Kluster Lingkungan Hidup)</b> <i>Anak Agung Gede Duwira Hadi Santosa</i> 10.23887/jkh.v7i1.31738   Abstract view : 2076 times	PDF 336-344
<b>Formation of Academic Papers of Regional Regulations in the Indonesian Constitutional System</b> <i>Kosariza Kosariza, Netty Netty, Meri Yarni</i> 10.23887/jkh.v7i1.31739   Abstract view : 250 times	PDF 345-359
<b>Orientasi Tata Kelola Perlindungan Dan Pemberdayaan Nelayan Kecil Di Provinsi Banten (Studi di Kabupaten Serang Dalam Masa Pandemi Covid 19)</b> <i>Mas Nana Jumena, Surya Anom</i> 10.23887/jkh.v7i1.31740   Abstract view : 547 times	PDF 360-386
<b>Dampak Rill Implementasi Status Otonomi Khusus Di Provinsi Papua, Indonesia: Kajian Hukum Perspektif Good Governance</b> <i>Rahmi Ayunda</i> 10.23887/jkh.v7i1.31765   Abstract view : 1609 times	PDF 387-402
<b>Fleksibilitas Tradisi Pesantren Terhadap Kekerasan Pada Isteri (Studi Kasus Pada Penerapan UU PKDRT Di Lingkungan Pesantren Kab. Jombang)</b> <i>Heppy Hyma Puspytasari</i> 10.23887/jkh.v7i1.31766   Abstract view : 278 times	PDF 403-418
<b>Perlindungan Hukum Kreditor Dalam Warisan Atas Harta Peninggalan Tak Terurus Menurut Sistem Waris Barat</b> <i>Muhammad Rifaldi Setiawan, Muhammad Fakhry, Mahardika Apriano</i> 10.23887/jkh.v7i1.31767   Abstract view : 547 times	PDF 419-438

Remember me

Login

VISITOR STATISTIC

NOTIFICATIONS

- ▶ View
- ▶ Subscribe

JOURNAL CONTENT

Search

Search Scope

All

Search

Browse

- ▶ By Issue
- ▶ By Author
- ▶ By Title
- ▶ Other Journals

FONT SIZE

**Tinjauan Yuridis Terhadap Pendaftaran Dan Penerbitan Sertipikat Tanah Bengkulu**

Lailatul Jannah, Mega Tri Herawati, Istiana Rachmawati  
10.23887/jkh.v7i1.31768 | Abstract view : 261 times

PDF  
439-449

**Kedudukan Ahli Waris Pengganti (Plaatsvervulling) Dalam Memperoleh Harta Waris Menurut Hukum Islam**

Mohamad Mirzalino Safryan Dilapanga, Desti Astati, Eva Nurjannah  
10.23887/jkh.v7i1.31769 | Abstract view : 450 times

PDF  
484-491

**Perlindungan Hukum Atas Dikeluarkannya Peraturan Kebijakan (Beleidsregel)**

Eric Eric, Wening Anggraita  
10.23887/jkh.v7i1.31820 | Abstract view : 1397 times

PDF  
464-485

**Dasar Hukum Bea Perolehan Hak Atas Tanah Dan Bangunan (BPHTB) Di Badan Pengelolaan Keuangan Dan Pendapatan Daerah (BPKPD) Kabupaten Buleleng**

Komang Febrinayanti Dantes, I Gusti Ayu Apsari Hadi  
10.23887/jkh.v7i1.32322 | Abstract view : 937 times

PDF  
486-494

**Peran Notaris Dalam Transaksi Perdagangan Berbasis Elektronik**

Rubiyanti Rukmana, Nandita Dwi Savitri, Yuliana Adelvina Padha  
10.23887/jkh.v7i1.32324 | Abstract view : 571 times

PDF  
495-508

Currently, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) indexed by :





## Pengendalian Keselamatan Penerbangan Sebagai Upaya Penegakan Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Implikasinya di Indonesia

Levina Yustitiantingtyas, Basuki Babussalam, Asri Wijayanti

Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Surabaya, E-mail : [levina.yustitiantingtyas@fh-umsurabaya.ac.id](mailto:levina.yustitiantingtyas@fh-umsurabaya.ac.id)

### Info Artikel

Masuk: 1 Desember 2020

Diterima: 3 Januari 2021

Terbit: 5 Februari 2021

**Keywords:** Aviation safety, state sovereignty, air space

**Kata kunci:** Keselamatan penerbangan, kedaulatan negara, ruang udara

**Corresponding Author:** Levina Yustitiantingtyas, E-mail: [levina.yustitiantingtyas@fh-umsurabaya.ac.id](mailto:levina.yustitiantingtyas@fh-umsurabaya.ac.id)

### Abstract

The main concept that applies to the national airspace of a country is that the national airspace is closed to the flight of foreign aircraft. This is a further consequence of the acceptance of a state's complete and exclusive sovereignty over its air space. Therefore it is necessary to control the air space as one of the ways to enforce state sovereignty in air space. Even so, despite efforts to control air space, there are still frequent violations of Indonesian airspace. In writing this law, the focus of the problem to be studied is related to the occurrence of violations of a country's airspace if the foreign aircraft is in the Indonesian airspace without a permit or carries out flight activities not through a flight path that has been determined based on Indonesian national legislation as an effort to enforce sovereignty state in air space.

### Abstrak

Konsep utama yang berlaku atas wilayah udara nasional suatu negara adalah bahwa wilayah udara nasional sifatnya tertutup bagi penerbangan pesawat udara asing. Hal demikian sebagai konsekuensi lebih lanjut dari diterimanya kedaulatan negara yang *complete and exclusive* atas ruang udaranya. Oleh karena itu diperlukan pengendalian ruang udara sebagai salah satu paya melakukan penegakan kedaulatan negara di ruang udara. Sekalipun demikian, walau sudah ada upaya pengendalian atas ruang udara, masih sering terjadi pelanggaran atas wilayah udara Indonesia. Dalam penulisan hukum ini fokus permasalahan yang akan dikaji terkait terjadinya pelanggaran wilayah udara suatu negara apabila pesawat udara asing tersebut berada di wilayah ruang udara Indonesia tanpa memiliki ijin atau melakukan kegiatan penerbangan tidak melalui jalur penerbangan yang sudah ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan nasional Indonesia sebagai upaya penegakan kedaulatan negara di ruang udara.

@Copyright 2021.

## A. PENDAHULUAN

Penegakan kedaulatan Negara di ruang adalah penegakan kedaulatan Negara dan hukum yang berkaitan dengan diakuinya hak lintas penerbangan pesawat udara asing melalui rute penerbangan di atas alur laut kepulauan Indonesia. Penegakan kedaulatan Negara di ruang udara, tentunya berbeda dengan kegiatan penegakan pada bagian wilayah Negara lainnya. Kegiatan penegakan di ruang udara menghadapi kendala-kendala, seperti; batas wilayah udara yang merupakan batas imajiner yang sulit ditentukan secara tegas dan jelas; dibutuhkan pengawasan wilayah dan penindakan yang dapat diandalkan, ketika terjadi pelanggaran wilayah; di butuhkan sarana dan prasarana berteknologi tinggi, seperti pesawat-pesawat udara yang berkemampuan tinggi dan radar-radar yang mampu menjangkau seluruh wilayah udara nasional. Penegakan kedaulatan Negara muncul di ruang udara sebagai konsekuensi diakuinya kedaulatan Negara di ruang udara secara *complete* dan *exclusive*.

Konsep utama yang berlaku atas wilayah udara nasional suatu negara adalah bahwa wilayah udara nasional sifatnya tertutup bagi penerbangan pesawat udara asing. Hal demikian sebagai konsekuensi lebih lanjut dari diterimanya kedaulatan negara yang *complete and exclusive* atas ruang udaranya. Oleh karena itu bila ada suatu pesawat udara asing yang memasuki wilayah udara suatu negara tanpa ijin dari negara kolong maka pada hakikatnya terjadi suatu pelanggaran wilayah. Oleh karena itu diperlukan pengendalian ruang udara sebagai salah satu paya melakukan penegakan kedaulatan negara di ruang udara. Sekalipun demikian, walau sudah ada upaya pengendalian atas ruang udara, masih sering terjadi pelanggaran atas wilayah udara Indonesia. Seperti beberapa kasus pelanggaran wilayah udara Indonesia dilakukan oleh pesawat-pesawat komersil dan militer asing.

Pada tahun 2008, kasus pelanggaran wilayah udara nasional Indonesia dilakukan oleh Partenavia P-68, registrasi CH-PFP milik Perusahaan penerbangan *Cape Air Transport* Australia pada tanggal 12 September 2008. Pesawat udara yang dipiloti oleh Capt. William Henry Scoot-Bloxam dan empat orang lainnya, yaitu Vera Scott Bloxam sebagai co-pilot. Hubert Hofer, Keren Burke, dan Ket Rowald Mortimer. Pesawat tersebut terbang dari Horn Island, lepas patai Cape York, Australia, dan mendarat di Bandara Mopah, Merauke, Papua tanpa memiliki dokumen *flight approval* dan *security clearance*. Kasus pelanggaran wilayah oleh pesawat udara sipil asing ini kemudian di bawa ke Pengadilan Negeri (PN) Merauke. Setelah diadakan persidangan, akhirnya pada tanggal 15 Januari 2009 Pengadilan Negeri Merauke menjatuhkan pidana kurungan tiga tahun dan denda Rp. 50 juta atau pidana kurungan pengganti selama tiga bula kepada Pilot William Henry Scott Bloxam, karena terbukti telah mengoperasikan pesawat udara sipil asing memasuki wilayah udara Indonesia tanpa perjanjian bilateral atau multilateral atau izin khusus. Tindakan tersebut dianggap melanggar ketentuan Pasal 58 jo. Pasal 13 ayat (2) UU No.15 Tahun 1992. Kemudian atas pesawat udara jenis Partenavia P-68 Nomor registrasi VH-PFP dirampas untuk Negara.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Pasal 58 UU No.15 Tahun 1992: Barang siapa mengoperasikan pesawat udara asing, dari ke atau melalui wilayah Republik Indonesia dengan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp.60 juta.

Penerbangan melintasi wilayah udara Republik Indonesia tanpa izin juga dilakukan oleh pesawat udara jenis BAE-146-200, sebuah pesawat carteran dari Malaysia pada tanggal 14 Desember 2010 dalam penerbangannya dari Dilli dengan tujuan Kuala Lumpur di Malaysia. Pesawat udara tersebut mengangkut keluarga kerajaan Malaka, Malaysia namun demikian penerbangan tersebut belum mempunyai *diplomatic clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri, *security clearance* yang dikeluarkan oleh Kementerian Pertahanan dan belum mempunyai *flight approval* yang dikeluarkan oleh kementerian Perhubungan, karena itu pesawat udara tersebut ditahan dan diperiksa di Bandar udara Juanda, Surabaya.<sup>2</sup>

Keadaan yang demikian juga sering terjadi dalam kegiatan penerbangan, dimana pesawat udara negara asing sering melakukan penyimpangan atau lebih tepat dikatakan melakukan pelanggaran. Karena kaidah-kaidah yang ada dirasa tidak memuaskan bagi pihak tertentu atau karena tidak memenuhi kebutuhan dasarnya, atau karena kaidah yang ada kurang jelas perumusannya sehingga menimbulkan aneka penafsiran dalam berlakunya. Dengan sering terjadinya pelanggaran wilayah udara nasional Indonesia, maka tindakan pengendalian dan atau penegakan kedaulatan negara dan hukum melalui wilayah udara sangat diperlukan.

Berdasarkan kasus-kasus di atas maka perlu dikaji permasalahan terkait terjadinya pelanggaran wilayah udara suatu negara apabila pesawat udara asing tersebut berada di wilayah ruang udara Indonesia tanpa memiliki ijin atau melakukan kegiatan penerbangan tidak melalui jalur penerbangan yang sudah ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan nasional Indonesia sebagai upaya penegakan kedaulatan negara di ruang udara.

## B. DISCUSSION

### **Pengendalian Sebagai Upaya Penegakan Kedaulatan Negara di Ruang Udara**

Pengendalian dalam kaitannya dengan ruang udara atau dunia penerbangan<sup>3</sup> adalah kemampuan suatu negara untuk menggunakan ruang udara secara efektif dengan meniadakan adanya gangguan atau ancaman. Ruang udara nasional harus dapat dikendalikan baik pada masa damai maupun pada masa perang. Pengendalian wilayah udara nasional bagi suatu negara merupakan syarat mutlak untuk penegakan kedaulatan negara dan hukum di ruang udara. Pengendalian dilakukan dengan tujuan supaya apa yang telah direncanakan dapat dilaksanakan dengan baik sehingga dapat mencapai tujuan sebagaimana yang diinginkan.

---

Pasal 13 ayat (2) UU No.15 tahun 1992: Pengguna pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah republik Indonesia, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral atau izin khusus Pemerintah.

K Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, hlm.262.; Chappy Hakim, 2010, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta, hlm.153.

<sup>2</sup> Tempo Interaktif, Selasa, 14 Desember 2010.

<sup>3</sup> Kata atau istilah Pengendalian di gunakan dalam Pasal 10 UU No.1 Tahun 2009 sebagai salah satu bentuk pembinaan yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap kegiatan penerbangan. Demikian juga melalui Pasal 2 PP No.3 tahun 2001, Pemerintah melalui Menteri Perhubungan melakukan pembinaan terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan yang salah satunya meliputi aspek pengendalian.

Aktifitas penerbangan pesawat udara negara asing di atas wilayah perairan kepulauan dapat dilakukan melalui rute penerbangan di atas alur laut kepulauan, bila negara sudah menetapkan atau melalui rute penerbangan yang biasa digunakan untuk penerbangan internasional. Juga, pengendalian sebagai upaya untuk mempertahankan kedaulatan Negara di ruang udara, agar setiap pesawat udara asing yang akan melalui atau berada di wilayah udara suatu Negara mendapatkan ijin terlebih dahulu dari Negara kolong.

Wilayah udara yang berada di bawah kedaulatan Indonesia adalah wilayah udara di atas daratan, di atas perairan pedalaman, di atas laut teritorial, dan di atas wilayah perairan kepulauan. Oleh karena itu, berdasarkan UU No. 1 tahun 2009, khususnya Pasal 5 sampai dengan Pasal 9 Pemerintah mempunyai wewenang dan bertanggung jawab mengatur ruang udara untuk kepentingan ekonomi, keselamatan penerbangan, dan pertahanan keamanan. Dari aspek ekonomi ruang udara merupakan salah satu sumber devisa negara karena ruang udara dapat dieksploitasi sebagai sumber pendapatan negara, sedangkan dari aspek keselamatan ruang udara merupakan sarana untuk menjamin tercapainya tujuan kegiatan penerbangan, dan dari aspek pertahanan ruang udara untuk melindungi dan menjaga integritas wilayah serta melindungi warga negara Indonesia beserta harta benda mereka.

Dengan demikian tujuan dari pengendalian ruang udara paling tidak mencakup, *Pertama*, menjadikan wilayah udara sebagai aset negara yang apabila di kelola dengan baik dapat menjadi sumber devisa negara. Lebih lagi dengan posisi wilayah udara Indonesia yang berada di silang dunia, dimana bagi pesawat udara yang melewati wilayah udara Indonesia yang menggunakan jasa lalulintas penerbangan adalah dikenai sejumlah biaya. *Kedua*, Menjamin tingkat kelancaran, keamanan dan keselamatan penerbangan secara optimal. Suatu kegiatan penerbangan dianggap lancar apabila dilakukan sesuai dengan alokasi waktu diperkirakan, yang tentunya didukung oleh sarana dan prasarana yang mendukung. Keamanan penerbangan merupakan keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. *Ketiga*, Kepentingan Pertahanan Keamanan Negara, dalam rangka penegakan kedaulatan negara dan hukum di wilayah nasional yang begitu luas dan kompleks. Untuk itu diperlukan sistem pengawasan wilayah, baik dalam lingkup praktis maupun strategis, yang terdiri dari sistem deteksi dan identifikasi, sistem komando, kendali, komunikasi dan informasi serta sistem senjata yang handal, yang didukung oleh segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan negara.

## **Pengendalian Wilayah Udara dalam Kaitannya dengan Keselamatan Penerbangan**

### **1. Batasan Keselamatan Penerbangan**

Kegiatan penerbangan baik penerbangan sipil maupun penerbangan militer mempunyai ciri khas yaitu kecepatan yang dapat mempermudah dan mempercepat jangkauannya ke seluruh pelosok dunia. Dengan semakin banyaknya pesawat udara yang beroperasi di suatu wilayah udara menyebabkan potensi timbulnya kecelakaan juga semakin tinggi. Selain itu menyebabkan kerawanan terjadinya pelanggaran wilayah suatu Negara semakin sering terjadi. Untuk itu diperlukan suatu sistem penataan ruang udara yang lebih baik agar keamanan, keteraturan dan kelancaran arus lalu lintas udara dapat terjamin.



Salah satu faktor terpenting dalam kegiatan penerbangan adalah terdapatnya jaminan keselamatan penerbangan. Jaminan keselamatan penerbangan, merupakan salah satu faktor yang penting dalam pengoperasian pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer. Pada dasarnya penggunaan teknologi dan peralatan pada penerbangan sipil sama dengan penerbangan militer. Standar keselamatan penerbangan dan kelancaran arus lalu lintas udara penerbangan sipil banyak diterapkan pada kegiatan penerbangan militer terutama pada masa damai. Dalam penerbangan sipil, usaha untuk memelihara tingkat keselamatan penerbangan secara optimal dilakukan secara internasional melalui ICAO, dengan penetapan "*standard*" dan "*recommended practices*", yang lebih dikenal dengan *Civil Aviation Safety Regulations* (CASR). C.A.S.R. tersebut pada prinsipnya hanya berlaku bagi penerbangan sipil. Namun, melalui Pasal 3 (d) Konvensi Chicago 1944 ditentukan bahwa negara anggota konvensi dalam menetapkan peraturan penerbangan bagi pesawat udara negara (*state aircraft*) diminta untuk memperhatikan sejauh mungkin keselamatan penerbangan sipil. Ketentuan Pasal 3 (d) tersebut kemudian dipertegas lebih lanjut dalam Pasal 28 yaitu mewajibkan kepada negara pihak untuk menyediakan fasilitas-fasilitas berkaitan dengan kegiatan penerbangan, bahkan bilamana perlu mengadakan kerjasama dengan pihak-pihak lain.<sup>4</sup>

Perkembangan teknologi penerbangan mempunyai dampak yang sangat positif terhadap keselamatan penerbangan. Hal itu tampak dari peningkatan keselamatan penerbangan dengan semakin menurunnya korban kecelakaan (*accident*) pesawat udara setiap tahunnya. Jumlah korban kecelakaan pesawat udara yang dihimpun oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) turun dari 0,05 setiap 100 juta pax/km dalam tahun 1989 menjadi 0,03 setiap 100 juta pax/km dalam tahun 1990. Apabila dicermati data dalam kurun waktu 30 tahun terakhir, jelas korban kecelakaan pesawat udara sangat menggembirakan. Menurut data korban kecelakaan pesawat udara dari 0,69 setiap 100 juta pax/km dalam tahun 1961 menjadi 0,18 setiap 100 juta pax/km dalam tahun 1970, turun lagi menjadi 0,08 setiap 100 juta pax/km dalam tahun 1980 dan terakhir menjadi 0,03 setiap 100 juta pax/km dalam tahun 1990. Berdasarkan data tersebut jelas sekali bahwa tingkat keselamatan penerbangan semakin meningkat atau korban kecelakaan semakin menurun. Transportasi udara merupakan salah satu transportasi yang paling aman dibandingkan dengan jenis transportasi yang lain. Namun demikian, betapapun canggihnya teknologi penerbangan, kecelakaan

---

<sup>4</sup> Article 28 Chicago Convention, Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

- (a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;
- (b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;
- (c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

pesawat udara tidak dapat dihindari sama sekali. Usaha manusia hanyalah memperkecil tingkat kecelakaan (*accident*), kalau dapat mendekati *zero accidents*.<sup>5</sup>

Dalam dunia penerbangan dikenal pengertian kecelakaan (*accident*) dan kejadian (*incident*). Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa yang terjadi di luar dugaan manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung sejak penumpang naik pesawat udara (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan ke tempat tujuan sampai semua penumpang turun (*debarkasi*) dari pesawat udara. Peristiwa tersebut mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah akibat benturan dengan pesawat udara atau kontak langsung dengan bagian pesawat udara atau terkena hampasan langsung mesin jet pesawat udara atau pesawat udara mengalami kerusakan struktural yang berat atau pesawat udara memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen atas pesawat udara atau pesawat udara sama sekali hilang. Sedangkan kejadian (*incident*) adalah peristiwa yang terjadi selama penerbangan berlangsung yang berhubungan dengan operasi pesawat udara yang dapat membahayakan terhadap keselamatan penerbangan.<sup>6</sup>

Sedangkan Menurut seorang pilot yang bernama Harly Rosadi pesawat terbang dikatakan mengalami kecelakaan (*accident*) jika menimbulkan kerusakan struktural yang fatal sehingga tidak dapat diperbaiki, menimbulkan korban meninggal, hilang, atau jika penumpang terluka harus dirawat sampai 48 jam. Sedangkan kejadian (*incident*) pesawat terbang adalah jika hanya menunjukkan operasi yang tidak normal, antara lain pengalihan pendaratan karena adanya penumpang yang sakit atau cuaca buruk.<sup>7</sup>

Di Indonesia juga tidak kebal terhadap kecelakaan pesawat udara. Dalam kurun waktu 10 tahun dari 1994 sampai dengan 2004 terdapat tidak kurang dari 30 kecelakaan pesawat udara yang menelan korban tidak kurang dari 520 jiwa meninggal, 85 penumpang luka ringan maupun parah, yang dialami oleh berbagai perusahaan penerbangan nasional maupun internaional yang terbang di Indonesia dari berbagai jenis dan tipe pesawat udara. Sebagaimana dialami oleh Boeing 737-300 registrasi PK-GWA dalam penerbangan dari Mataram ke Yogyakarta dan MD-82 penerbangan JT-538 dalam penerbangan dari Jakarta ke Solo, diikuti tergelincirnya Lion Air di Mataram, Mandala Airlines di Semarang, dan Cassa 212 Polri yang menelan korban 18 orang, Oleh karena itu relevan membahas masalah aspek hukum keselamatan penerbangan.<sup>8</sup>

Keselamatan penerbangan dalam pengertian yang luas meliputi beberapa aspek, seperti aspek operasional terutama persiapan tinggal landas yang meliputi operasi penerbangan, konsultasi dengan petugas *briefing offices*, pengisian *flight plan*, pemeriksaan fisik pesawat udara, *cargo handling*, keputusan tinggal landas, *flight clearance*, *airbone*, *cruising flight* yang meliputi penerbangan *VFR* atau *IFR*, ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara, bantuan terhadap pesawat udara lain, pencarian dan pertolongan (SAR) dan terminasi penerbangan. Hal ini sejalan

---

<sup>5</sup> K Martono, Agus Pramono, Eka Budi Tjahjono, 2011, *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, Gramata Publishing, Jakarta, hlm.164.

<sup>6</sup> Annex 13 Konvensi Chicago 1944; K Martono, 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 111.

<sup>7</sup> Harly Rosadi, 2000, *Fasten Your Seat Belt* (Panduan Keselamatan dan Kenyamanan Terbang Bagi Penumpang), PT. Elex Media Komputindo, Jakarta, hlm. 97.

<sup>8</sup> K Martono, dkk., 2011, *op. cit.*, hlm.165.

dengan pengertian keselamatan penerbangan sebagaimana di atur dalam Pasal 1 (48) UU No. 1 Tahun 2009, bahwa keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan penerbangan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umumnya. Sehingga tercipta kelancaran penerbangan sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.<sup>9</sup>

## 2. Pengaturan Keselamatan Penerbangan Menurut Konvensi Chicago dan Implikasinya di Indonesia

Terciptanya keamanan dan keselamatan adalah merupakan salah satu tujuan diadakannya aktifitas penerbangan. Pengguna jasa penerbangan menginginkan sampai pada tujuan dengan selamat dan aman. Demikian juga bagi institusi penerbangan selalu berupaya dan berharap bahwa pengoperasian pesawat udara akan berjalan sesuai dengan misi dan tujuannya, tanpa adanya gangguan. Salah satu faktor yang perlu mendapatkan perhatian dan pengaturan demi terciptanya keselamatan penerbangan adalah pengendalian wilayah ruang udara sedemikian rupa yang diikuti dengan pengaturan pelayanan lalu lintas udara. Pengaturan keselamatan penerbangan disamping diatur dalam dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional juga diatur dalam lampiran-lampiran konvensi Chicago<sup>10</sup> dan

---

<sup>9</sup> Lihat Pasal 1 (48) UU No.1 Tahun 2009 jo Pasal 1 (3) Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

<sup>10</sup> Konvensi Chicago 1944 hingga saat ini dilengkapi dengan 18 lampiran (Annex), yaitu:

1. *Annex 1 Personnel Licensing*: mengatur persyaratan kompetensi dan kondisi kesehatan personil yang menangani operasi penerbangan (dalam bentuk License) yang bertujuan agar *terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan* (the right man on the right place + baik dari sudut kompetensi dan kondisi kesehatan).
2. *Annex 2 Rules of the Air*: ICAO menyatakan bahwa Annex 2 bersama-sama dengan Annex 11 dirancang untuk mengatur *Procedures for Air Navigation Services*. Dengan demikian tujuan diterbitkannya Annex 2 bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan.
3. *Annex 3 Meteorological Services for International Air Navigation*: mengatur persyaratan dan prosedur pelayanan meteorology penerbangan yang bertujuan mendukung (*to contribute*) keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.
4. *Annex 4 Aeronautical Charts*: mengatur persyaratan dan spesifikasi peta yang menampilkan informasi penerbangan menjelaskan penghalang dan manuver pesawat udara yang bertujuan mendukung keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.
5. *Annex 5 Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations*: berisi sistem satuan ukuran yang distandarkan (untuk penggunaan baik di darat maupun di udara) yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan.
6. *Annex 6 Operation of Aircraft*: berisi kriteria pelaksanaan pengoperasian pesawat terbang yang aman yang bertujuan mendukung keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.
7. *Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks*: mengatur tata laksana registrasi dan penamaan suatu pesawat udara yang bertujuan mendukung keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.
8. *Annex 8 Airworthiness of Aircraft*: mengatur persyaratan dan prosedur kelaikan udara yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan.
9. *Annex 9 Facilitation*: mengatur pendirian dan tata laksana penyelenggaraan fasilitas kepabeanan dan keimigrasian yang mempengaruhi keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.

berbagai instrumen lanjutan yang dikeluarkan oleh ICAO, seperti Manual Manajemen Keselamatan atau *Safety Management Manual (SMM)*,<sup>11</sup> Sistem Manajemen Keselamatan atau *Safety Management Sistem (SMS)*,<sup>12</sup> Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil atau *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)*<sup>13</sup> dan lain-lain. Dari 18 lampiran tersebut apabila dicermati semua terkait dengan keselamatan penerbangan, namun yang terkait dengan kelancaran lalu-lintas penerbangan, khususnya untuk menjaga jangan sampai terjadi tabrakan pesawat udara adalah lampiran 11 (*Annex 11*).

Annex 11 berkaitan dengan Pelayanan Lalu-Lintas Udara (*Air Traffic Service*). Tujuan utama diadakannya pelayanan lalu-lintas udara adalah untuk menghindari terjadinya tabrakan antara pesawat udara ketika lepas landas, mendarat ataupun pada saat dalam jalur perjalan menuju aerodrome yang dituju. Juga, guna mempertahankan kelancaran alur lalu-lintas penerbangan dengan menyediakan sarana dan informasi serta peringatan ketika lalu-lintas mengalami kemacetan. Bila

- 
10. *Annex 10 Aeronautical Telecommunications*: mengatur persyaratan dan tata laksana penyelenggaraan komunikasi penerbangan dan pelayanan navigasi penerbangan yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan.
  11. *Annex 11 Air Traffic Services*: ICAO menyatakan bahwa Annex 11 bersama-sama dengan Annex 2 dirancang untuk mengatur *Procedures for Air Traffic Services*. Dengan demikian tujuan diterbitkannya Annex 2 bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan.
  12. *Annex 12 Search And Rescue*: mengatur tata laksana penyelenggaraan pencarian dan pemberian pertolongan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau insiden yang bertujuan mendukung keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan internasional.
  13. *Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation*: mengatur tata laksana investigasi yang bertujuan untuk menghindarkan kecelakaan atau insiden. Dengan demikian Annex ini juga berkaitan dengan keselamatan penerbangan.
  14. *Annex 14 Aerodromes*: berisi tentang karakteristik fisik fasilitas dan pelayanan teknis Bandar udara dan permukaan pembatasan ketinggian penghalang (*obstacle*) yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan.
  15. *Annex 15 Aeronautical Information Services*: mengatur tata laksana pengumpulan, pemrosesan dan penyebaran informasi aeronautika yang diperlukan untuk keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.
  16. *Annex 16 Environmental Protection*: mengatur tata laksana perlindungan kebisingan dan perlindungan terhadap orang-orang di sekitar bandar udara dari gangguan operasi pesawat udara.
  17. *Annex 17 Security*: mengatur tata laksana pengamanan penerbangan yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan.
  18. *Annex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*: mengatur tata laksana pengepakan, penanganan dan pengiriman barang-barang berbahaya untuk menjamin tercapainya semua tingkat keselamatan penerbangan.
- <sup>11</sup> Manual ini mempunyai tiga tujuan utama. Tujuan pertama adalah untuk memberikan negara suatu pengetahuan dasar mengenai sistem manajemen keselamatan, standarisasi dan rekomendasi ICAO (SARPs) yang terkandung dalam Lampiran 1, 6, 8, 11, 13, dan 14, dan materi pembantu lainnya. Tujuan kedua adalah sebagai panduan untuk menerima dan mempertimbangkan implementasi dari komponen-komponen kunci SMS. Dan tujuan ketiga adalah sebagai panduan untuk mengembangkan dan mengimplementasikan suatu SPP sesuai dengan SARPs terbaru.
- <sup>12</sup> SMS adalah suatu pendekatan yang terorganisasi dalam mengatur keselamatan, termasuk didalamnya terdapat pengaturan perlunya struktur organisasi, akuntabilitas, peraturan dan prosedur. SMS juga memuat *check list – check list* penting serta indikasi-indikasi kejadian yang perlu diperhatikan
- <sup>13</sup> Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPN) adalah perwujudan dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMK). PKPN bersifat lebih mendetail dan langsung mengatur cara beroperasi di lapangan.

dicermati pada dasarnya tujuan dari pelayanan lalu lintas udara ada lima (*Five objectives of air traffic services*) adalah :

- 1) *Prevent collisions between aircraft*
- 2) *Prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstruction on that area*
- 3) *Expedite and maintain an orderly flow of air traffic*
- 4) *Provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flight*
- 5) *Notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.*<sup>14</sup>

Jadi maksud dan tujuan dari pelayanan lalu lintas udara adalah :

- 1) Mencegah tabrakan antar pesawat di udara.
- 2) Mencegah tabrakan antara pesawat di daerah pergerakan dengan halangan lainnya.
- 3) Mempertahankan keteraturan dan kelancaran arus lalu lintas penerbangan.
- 4) Memberi saran dan informasi yang bermanfaat untuk keselamatan dan efisiensi bagi penerbangan.
- 5) Memberitahukan instansi yang berkaitan dengan pesawat yang membutuhkan pertolongan unit SAR (*Search and Rescue*) dan membantu instansi tersebut, apabila diperlukan.

Untuk maksud tersebut di dalam Chapter 2 : General di jelaskan bahwa, setiap negara harus menentukan bagian-bagian dari wilayah yurisdiksi udaranya dan wilayah aerodrome dimana diberikan pelayanan lalu lintas udara.<sup>15</sup> Apabila wilayah itu berada di atas laut bebas atau wilayah yang tidak berada di bawah kedaulatan suatu negara, maka penentuannya harus bekerjasama dengan lingkup regional dalam bentuk suatu perjanjian.<sup>16</sup>

Annex 11 mengandung persyaratan penting bagi negara-negara untuk mengimplementasikan pelayanan lalu-lintas udara atau *air traffic service* (ATS) yang sistematis dan tepat. Lampiran ini juga secara spesifik mengatur tentang koordinasi antara unit kontrol lalu-lintas udara sipil dengan otoritas militer atau otoritas departemen lain yang aktifitasnya dapat mempengaruhi penerbangan dari pesawat udara sipil. Hal ini agar pihak militer menyediakan rencana penerbangan dan data lainnya berkaitan dengan penerbangan untuk menghindari terjadinya bentrokan atau singgungan dan masuknya pesawat udara sipil ke daerah terlarang (*restricted area*).

Indonesia sebagai Negara yang telah meratifikasi Konvensi Chicago 1944 dan juga merupakan Negara anggota ICAO, ketentuan mengenai pelayanan lalu lintas udara tersebut telah diadopsi dalam dalam UU No.1 Tahun 2009,<sup>17</sup> khususnya Pasal

---

<sup>14</sup> *Ibid, Annex 11, Chapter 2: General, 2.2 Objectives of the air traffic service, page 1 – 2.*

<sup>15</sup> *Ibid. Point. 2.1.1., page 2-1. “... In accordance with the provisions of this Annex for the territories over which they have jurisdiction those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic services will be provided...”.*

<sup>16</sup> *Ibid. Point 2.1.2., page 2-1. “.....those portions of the airspace over the high seas or in airspace of undetermined soavereignty where air traffic services will be provided shall be determined on the basis of regional air navigation agreements.*

<sup>17</sup> Perhatikan Pasal 278 UU No.1 Tahun 2009. UU No.1 Tahun 2009 menggugantikan UU No.15 tahun 1992. Dalam UU No.15 tahun 1992 layanan lalu lintas penerbangan diatur dalam Pasal 21, yang hanya dikatakan bahwa: “ bagi pesawat udara yang terbang di wilayah Republik Indonesia diberikan pelayanan navigasi penerbangan dengan dikenai biaya. Persyaratan dan tata cara pemberian

278, dimana dalam pasal tersebut ditegaskan bahwa tujuan dari Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan adalah :

- a) mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara;
- b) mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*);
- c) memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;
- d) memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan
- e) memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*)."

Selanjutnya dalam upaya keselamatan penerbangan, pesawat udara yang terbang di wilayah Republik Indonesia diberikan pelayanan navigasi penerbangan, yang meliputi kegiatan:

- a) pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara selama pengoperasian,
- b) pengendalian ruang udara
- c) membantu pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara dan/atau membantu penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara;
- d) penyediaan dan/atau pembinaan personil;
- e) penyediaan dan melakukan pemeriksaan sarana dan prasarana navigasi penerbangan.<sup>18</sup>

Dalam pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan terdapat beberapa hal yang dijadikan pertimbangan, seperti:

- a) jenis lalu lintas penerbangan;
- b) kepadatan arus lalu lintas penerbangan;
- c) kondisi sistem teknologi dan topografi, serta
- d) fasilitas dan kelengkapan navigasi penerbangan pada pesawat udara.

Dalam kaitannya dengan penerbangan melalui rute penerbangan di atas ALKI, pemberian layanan lalu lintas penerbangan pada dasarnya sama, yaitu mengacu pada Pasal 278 tersebut. Namun juga harus memperhatikan 4 (empat) faktor tersebut di atas. Sebab, pada dasarnya peruntukan rute penerbangan di atas ALKI berbeda dengan rute penerbangan sipil. Rute penerbangan di atas ALKI pada dasarnya sesuai dengan latar belakang pengaturannya dalam KHL PBB 1982 adalah diperuntukkan bagi penerbangan pesawat udara negara, khususnya pesawat udara militer dan tidak diperuntukkan bagi penerbangan sipil. Walaupun dalam perumusan Pasal 53 KHL PBB 1982 menyebutkan "*all aircraft*". Hal demikian secara normatif memungkinkan pesawat udara sipil menikmati hak lintas melalui rute penerbangan di atas Alur Laut Kepulauan.

Jaminan keselamatan penerbangan, merupakan salah satu faktor yang penting dalam penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Oleh karena penerbangan pada dasarnya menggunakan teknologi dan peralatan yang sama.

---

pelayanan navigasi udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah". Kemudian pada tanggal 5 Februari 2001 keluarlah Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan penerbangan.

Berdasarkan Pasal 465 UU No.1 Tahun 2009, UU No.15 Tahun 1992 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Namun PP No.3 Tahun 2001 berdasarkan Pasal 464 UU No.1 Tahun 2009, dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan UU No. 1 Tahun 2009.

<sup>18</sup> Pasal 5 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Dalam penerbangan sipil, usaha untuk memelihara tingkat keselamatan penerbangan secara optimal dilakukan secara internasional melalui ICAO, dengan penetapan "standard" dan "recommended practices" sebagaimana diuraikan di atas.

Indonesia sebagai anggota dari Konvensi Chicago 1944 dan CIAO telah menerima ketentuan yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan. Ketentuan mengenai keselamatan penerbangan sipil tersebut kemudian dijabarkan dan diberlakukan melalui peraturan perundangan-undangan, yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Udara tanggal 30 Nopember 1960 No. T-11/2/4U yang kenal dengan Peraturan-peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) atau *Civil Aviation Safety Regulations* (CASR).<sup>19</sup> C.A.S.R. tersebut pada prinsipnya hanya berlaku bagi penerbangan sipil. Namun, melalui Pasal 3 (d) Konvensi Chicago 1944 ditentukan bahwa negara anggota konvensi dalam menetapkan peraturan penerbangan bagi pesawat udara negara (*state aircraft*) diminta untuk memperhatikan sejauh mungkin keselamatan penerbangan sipil. TNI-AU kemudian melaksanakan ketentuan Pasal 3 (d) tersebut dengan memberlakukan C.A.S.R. bagi penerbangan TNI-AU, dengan Keputusan Kepala Staf TNI-AU No. Kep./21/iv/1975 tertanggal 30 April 1975. Pemberlakuan C.A.S.R. bagi penerbangan TNI-AU tersebut dimaksudkan untuk tercapainya tingkat keselamatan penerbangan TNI-AU secara optimal. Dalam Keputusan Kepala Staf TNI-AU tersebut antara lain ditentukan, bahwa :

- a) PKPS diberlakukan bagi pesawat udara TNI-AU di FIR dan *Controlled Air Space* di seluruh wilayah RI, sejauh ketentuan tersebut dapat dilaksanakan sehubungan dengan tugas pesawat Udara TNI-AU.
- b) Dalam hal ketentuan dalam PKPS terpaksa tidak dapat dilaksanakan akan diberitahukan kepada Dirjen. Perhubungan Udara guna mendapatkan tindakan seperlunya.
- c) Untuk daerah-daerah yang diawasi oleh unit-unit TNI-AU (*"Military Aerodromes"*) semua penerbangan baik yang dilakukan oleh pesawat udara TNI-AU maupun pesawat udara sipil, pengawasannya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan PKPS.
- d) Ketentuan-ketentuan mengenai *Military standards and practices* yang berlaku dalam TNI-AU sejauh kemungkinannya disesuaikan dengan PKPS *Part 37 Air Traffic Rules*.<sup>20</sup>

Jadi di sini telah terjadi koordinasi dalam kegiatan penerbangan antara penerbangan militer dengan penerbangan sipil, khususnya yang berkaitan dengan kepentingan keselamatan penerbangan pada umumnya.

Untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi penerbangan, khususnya penerbangan sipil internasional, di ruang udara ditetapkan beberapa jalur udara (*"airways"*). Di ruang udara di atas wilayah kedaulatan suatu negara jalur udara tersebut ditetapkan oleh negara yang bersangkutan, dengan memperhatikan standard keselamatan penerbangan. Sedangkan atas ruang udara di atas wilayah

---

<sup>19</sup> Peraturan tersebut telah diadakan perubahan dan penyempurnaan, yaitu dengan Surat Keputusan DIRJEN Perhubungan Udara Nomor : SKEP/1246/VI/76 tentang Perubahan Peraturan Keselamatan Penerbangan Bagian 40 dan 42, kemudian dengan Surat Keputusan DIRJEN Perhubungan udara Nomor : SKEP/2029/XII/76 tentang Penyempurnaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.

<sup>20</sup> PKPS PART 37 Air Traffic Rules menyangkut tentang *National Regulations corresponding to the standards of ICAO Annex 2*.

yang tidak termasuk kedaulatan suatu negara, jalur udara ditetapkan secara internasional oleh ICAO atau secara regional oleh negara-negara dalam kawasan tersebut.

Khusus penerbangan militer, dalam situasi darurat tidak selamanya mengikuti jaringan jalur udara sipil. Namun, bila dalam situasi damai penerbangan militer menggunakan jaringan jalur penerbangan sipil. Bagi penerbangan militer yang menggunakan ruang udara terkendali maupun tidak terkendali, diwajibkan mengikuti pengaturan lalu lintas udara setempat. Bila terpaksa dilakukan penyimpangan, hendaknya tetap mengadakan koordinasi dengan Pelayanan lalu Lintas Udara ("*Air Traffic Services*"). Agar jaringan penerbangan internasional dapat berjalan dengan aman dan efisien, maka ruang udara terkendali maupun tidak terkendali di wilayah nasional maupun internasional dibagi dalam daerah-daerah "*Air Traffic Services Area*".

Pengendalian Ruang udara di wilayah suatu Negara pada dasarnya menjadi kewenangan sepenuhnya dari Negara yang bersangkutan. Sehingga pelayanan ATS di wilayah Negara tersebut diselenggarakan oleh Negara yang bersangkutan. Namun demikian karena perbatasan udara wilayah Negara dengan Negara Tetangga berhimpitan, dapat saja pengelolaan ATS diselenggarakan Negara lainnya dengan suatu Perjanjian antar Negara. Seperti di Eropa, pelayanan jelajah (*surveillance*) diselenggarakan oleh satu "*Euro Control*" di Maastricht, Belanda. Demikian juga yang terjadi atas wilayah udara Indonesia, khususnya yang berbatasan dengan Singapura dan Malaysia.

Negara Indonesia sebagai negara dalam arti hukum internasional, yang berarti memiliki kedaulatan dalam batas-batas yang ditentukan oleh hukum internasional. Negara Republik Indonesia merupakan negara berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia<sup>21</sup>, karena itu mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik ke dalam maupun keluar, namun tetap harus memperhatikan hukum internasional serta moral dalam pergaulan internasional lainnya. Sebagai negara berdaulat Indonesia berhak mengatur hubungan dengan warga negaranya, mengatur penggunaan *public domain*, mengatur politik luar negeri maupun dalam negeri, mengadakan hubungan internasional dengan negara lain, melindungi warga negara dimanapun berada, serta mengatur wilayah darat, laut maupun udara membuat undang-undang dasar beserta peraturan pelaksanaannya.

Pemerintah Indonesia dalam melakukan pemanfaatan atas wilayah udara untuk digunakan sebagai jalur penerbangan diwujudkan dalam suatu tatanan ruang udara nasional yang merupakan dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian navigasi penerbangan di seluruh Indonesia. Dalam penetapan tersebut harus memperhatikan pertimbangan menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan dan Panglima Tentara Nasional Indonesia. Dalam kaitannya dengan pengaturan wilayah udara nasional Indonesia, dewasa ini undang-undang yang berlaku adalah UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang disahkan pada tanggal 17 Desember 2008.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Pasal 5 Undang-undang Penerbangan yang disahkan tanggal 17 Desember 2008

<sup>22</sup> Undang-undang ini menggantikan UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang telah dinyatakan tidak berlaku lagi oleh Pasal 465 UU No. 1 Tahun 2009.



Berdasarkan undang-undang tersebut Menteri Perhubungan menetapkan tatanan navigasi penerbangan dengan mempertimbangkan:

- a) keselamatan operasi penerbangan,
- b) efektifitas dan efisiensi operasi penerbangan,
- c) kepadatan lalu lintas penerbangan,
- d) standar tingkat pelayanan navigasi penerbangan yang berlaku, dan
- e) perkembangan teknologi di bidang navigasi penerbangan.<sup>23</sup>

Tatatan navigasi penerbangan tersebut setidaknya-tidaknya harus memuat (a) ruang udara yang dilayani, (b) klasifikasi ruang udara, (c) jalur penerbangan, dan (d) jenis pelayanan navigasi penerbangan.<sup>24</sup>

Sedangkan ruang udara yang dilayani terdiri dari:

- a) wilayah udara Republik Indonesia, selain wilayah udara yang pelayanan navigasi penerbangan didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian,
- b) ruang udara negara lain yang pelayanan navigasi penerbangan didelegasikan kepada Republik Indonesia; dan
- c) ruang udara yang pelayanan navigasi penerbangan didelegasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) kepada Indonesia.<sup>25</sup>

Pasal 262 tersebut dalam dunia penerbangan lebih dikenal sebagai wilayah udara yang dilayani yang biasa disebut *Flight Information Region (FIR)*,

Dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan dilakukan oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan (*air traffic services provider*) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan untuk melayani pesawat udara yang beroperasi di wilayah udara Republik Indonesia. Lembaga pelayanan navigasi penerbangan yang merupakan *single air service provider* tersebut wajib melayani pesawat udara yang beroperasi di Indonesia sejak kontak komunikasi pertama sampai dengan kontak komunikasi terakhir antara kapten penerbang dengan petugas lalu lintas udara, mengutamakan keselamatan penerbangan, tidak berorientasi keuntungan, secara finansial dapat mandiri, biaya yang ditarik dikembalikan lagi untuk biaya investigasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*) sesuai dengan rekomendasi ICAO.

### C. CONCLUSION

Berdasarkan pembahasan permasalahan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

Negara Indonesia sebagai negara dalam arti hukum internasional, yang berarti memiliki kedaulatan dalam batas-batas yang ditentukan oleh hukum internasional. Negara Republik Indonesia merupakan negara berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia harus dapat memberikan jaminan keselamatan penerbangan. Jaminan keselamatan penerbangan, merupakan salah satu faktor yang penting dalam penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi penerbangan, khususnya penerbangan sipil internasional, di ruang udara ditetapkan beberapa jalur udara ("*airways*"), di ruang udara di atas wilayah kedaulatan suatu negara jalur udara tersebut ditetapkan oleh negara yang bersangkutan, dengan memperhatikan

<sup>23</sup> Pasal 261 ayat (1), (2), (3) UU No.1 Tahun 2009.

<sup>24</sup> Pasal 261 ayat (4) UU No.1 Tahun 2009.

<sup>25</sup> Pasal 262 ayat (1) UU No.1 Tahun 2009.

standard keselamatan penerbangan. Sedangkan atas ruang udara di atas wilayah yang tidak termasuk kedaulatan suatu negara, jalur udara ditetapkan secara internasional oleh ICAO atau secara regional oleh negara-negara dalam kawasan tersebut. Khusus penerbangan militer, dalam situasi darurat tidak selamanya mengikuti jaringan jalur udara sipil.

### **Bibliography**

- Chappy Hakim, 2010, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- Harly Rosadi, 2000, *Fasten Your Seat Belt* (Panduan Keselamatan dan Kenyamanan Terbang Bagi Penumpang), PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.
- K Martono, 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- K Martono, Agus Pramono, Eka Budi Tjahjono, 2011, *Pembajakan, Angkutan, dan Keselamatan Penerbangan*, Gramata Publishing, Jakarta.
- Tempo Interaktif, Selasa, 14 Desember 2010.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Wilayah Negara, Lembaran Negara Republik
- Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor
- 4956
- Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9. Tambahan Lembaran Negara
- Republik Indonesia Nomor 4075.
- Surat Keputusan DIRJEN Perhubungan Udara Nomor : SKEP/1246/VI/76 tentang Perubahan Peraturan Keselamatan Penerbangan Bagian 40 dan 42.
- Surat Keputusan DIRJEN Perhubungan udara Nomor : SKEP/2029/XII/76 tentang Penyempurnaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.
- Chicago Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago, on 7 Desember 1944.*