

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Keadaan geografis Indonesia berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut membutuhkan pengangkutan yang dilakukan melalui udara guna menjangkau seluruh wilayah negara. Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, dan pendidikan.¹

Sektor perhubungan selaku sektor penunjang mempunyai peranan yang cukup penting dalam keberhasilan program pembangunan nasional, perhubungan memerlukan suatu sistem penyelenggaraan angkutan yang dapat melayani distribusi produksi pertanian, industri, pemindahan tenaga kerja, penyebaran dan pemerataan penduduk, menghubungkan kota besar maupun kecil serta daerah-daerah pedesaan yang terpencil sekalipun. Pihak pemerintah kemudian mempercayakan penyediaan jasa angkutan udara yang sangat diperlukan oleh masyarakat kepada pihak perhubungan udara. Dalam rangka melayani dan menanggapi permintaan akan jasa angkutan udara, maka diperlukan suatu sistem penyelenggaraan angkutan udara, baik domestik maupun internasional.²

¹ Abdulkadir Muhammad. 1998. Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung: Citra Aditya Bakti, Hal. 8

² K. Martono, 1987 Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Bandung Penerbit Alumni hal 59.

Pengangkutan udara sangat berperan penting dalam pertumbuhan perekonomian dan meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia. Hal tersebut sesuai dengan tujuan negara yang tercantum dalam salah satu Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 alinea keempat, yaitu memajukan kesejahteraan umum.

Tiap negara harus memiliki prosedur penanganan dan peraturan yang jelas untuk menjamin barang-barang berbahaya untuk ditangani secara benar. Sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago bahwa setiap negara harus memasukkan aturan pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya ke dalam Hukum Nasional mereka. Sistem yang berlaku secara Internasional ini berfungsi sebagai alat kontrol pemerintah terhadap pengangkutan barang berbahaya melalui udara juga sebagai standar baku dalam keselamatan penerbangan. Pemerintah Indonesia mengatur tentang penerbangan dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009. Undang-Undang tersebut mengisyaratkan bahwa pengangkutan barang berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan.

Menurut International Civil Aviation Organization (Asosiasi Penerbangan Internasional) Annex 18 tentang *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, ***"dangerous goods are articles or substances which are capable of posing a significant risk to health, safety or to property when transported by air"***. Barang berbahaya adalah bahan atau zat yang berpotensi secara nyata membahayakan kesehatan, keselamatan atau harta saat diangkut dengan pesawat udara maupun dalam penyimpanannya bahan dan atau barang berbahaya sangat peka terhadap suhu udara, tekanan dan getaran yang dapat mengganggu serta membahayakan

keselamatan penerbangan serta dapat merusakkan peralatan pengangkutan. Oleh karena itu, dalam mengangkut bahan dan atau barang berbahaya harus sesuai dengan petunjuk teknis sebagaimana tertera pada Annex 18.

Barang berbahaya dapat diangkut dengan aman oleh transportasi udara berdasarkan prinsip-prinsip tertentu yang diadopsi. Prinsip-prinsip ini telah digunakan dalam mengembangkan Petunjuk Teknis. Hal ini dimaksudkan untuk memfasilitasi transportasi sambil memberikan tingkat keamanan sehingga barang-barang berbahaya dapat dilakukan tanpa menempatkan pesawat atau penghuninya berisiko, menyediakan semua persyaratan terpenuhi. Mereka mencoba untuk memastikan bahwa seharusnya insiden terjadi tidak dapat menyebabkan kecelakaan.

Petunjuk Teknis berisi seperangkat persyaratan atas pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya antara lain memuat informasi tentang klasifikasi bahan dan atau barang berbahaya dan daftar-daftarnya yang termasuk dalam kategori berbahaya. Daftar ini memuat tentang barang-barang yang :

- a) Dilarang dalam keadaan apapun,
- b) Dilarang pada pesawat penumpang dan pesawat kargo dalam keadaan normal, tetapi dapat dilakukan dalam keadaan luar biasa dan tunduk pada pembebasan oleh negara terkait,
- c) Dilarang pada pesawat penumpang namun diizinkan pada pesawat kargo dalam keadaan Normal, dan
- d) Diizinkan pada pesawat penumpang dan pesawat kargo dalam keadaan Normal.

Petunjuk Teknis juga memberikan gambaran tentang pengemasan bahan dan atau barang berbahaya dan pembatasan berat barang sesuai dengan tingkat bahaya dan jenis pesawat (pesawat penumpang atau kargo) yang akan digunakan. Umumnya tidak ada batasan jumlah paket per pesawat. Instruksi Teknis juga memberikan metode kemasan yang akan digunakan dan diizinkan juga spesifikasi kemasan yang harus diikuti secara ketat. Ada juga persyaratan untuk tanda dan label untuk paket serta dokumentasi pengiriman.

Setiap paket bahan dan atau barang berbahaya harus diperiksa secara eksternal oleh operator sebelum diangkat untuk memastikan bahwa semua barang sudah memenuhi persyaratan. Pilot yang bertugas harus diberitahu tentang bahan dan atau barang berbahaya yang dimuat dalam pesawat dan lokasi penempatannya dengan asumsi seandainya dalam keadaan darurat tidak harus melibatkan bahan dan atau barang berbahaya. Jika situasi memungkinkan, pilot harus menginformasikan pada unit lalu lintas udara tentang apa yang ada di pesawat untuk membantu layanan darurat agar cepat direspon oleh petugas mereka. Jika terjadi kecelakaan pilot harus segera mungkin menginformasikan pada negara dimana kecelakaan itu terjadi dan barang apa yang mereka angkut.

Mengingat besarnya resiko, pilot mempunyai wewenang untuk menolak atau mengangkut bahan dan atau barang berbahaya tersebut. Oleh karena itu untuk menjamin keselamatan dan pengamanan serta lancarnya pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya diperlukan penanganan yang sebaik-baiknya dan penuh rasa tanggung jawab.

Secara umum bahwa bahan dan atau barang berbahaya dapat diangkut dengan pesawat udara, namun harus memenuhi persyaratan dalam hal pengemasan, pemberian label serta penyimpanan dan pemuatannya. Apabila petugas yang menangani bahan dan atau barang berbahaya menyimpang dari peraturan, maka dimungkinkan adanya bahaya yang akan mencelakakan manusia, merugikan perusahaan atau merusak fasilitas lain. Kesalahan penanganan juga dapat menyebabkan kecelakaan pesawat terbang, diantara terjadi korosi (perkaratan besi) terhadap struktur pesawat terbang apabila adanya bahan kimia yang tumpah atau bocor. Jika penanganan yang digunakan tidak sesuai dengan regulasi-regulasi tersebut maka akan mengalami banyak masalah saat mendarat di bandara tujuan. Oleh karena itu keberadaan bahan dan atau barang berbahaya tersebut harus diwaspadai secara cermat.

Masyarakat umum masih banyak yang belum mengenal secara pasti bahan dan atau barang berbahaya sehingga secara sengaja maupun tidak sengaja membawa barang tersebut saat melakukan penerbangan. Sebagai contoh misalnya korek api gas yang termasuk dalam bahan dan atau barang berbahaya kelas 2 (flammable gas), minuman beralkohol, kutek dan minyak wangi yang termasuk kategori kelas 3 (flammable liquid). Parfum selain masuk dalam flammable liquid apabila berbentuk aerosol dia juga termasuk dalam flammable gas. Kamper yang dijadikan sebagai pengharum lemari pakaian juga termasuk dalam bahan dan atau barang berbahaya kelas 4 atau flammable solid. Baterai lithium dalam jam, HP, laptop, kamera atau barang elektronik lainnya termasuk dalam bahan dan atau

barang berbahaya kelas 9 atau *miscellaneous*. Baterai biasa mengandung alkali bahan masuk kategori bahan dan atau barang berbahaya kelas 8 atau *corrosive*.

Barang-barang tersebut akan membahayakan penerbangan apabila membawa dalam jumlah banyak dan tidak diperlakukan dengan tepat. Petugas di bandara seharusnya lebih tegas terhadap penumpang dan memberitahukan tentang kategori bahan dan atau barang berbahaya tersebut berapa jumlah yang diperbolehkan dibawa dan bagaimana cara penanganannya agar dapat meminimalisir tingkat kecelakaan transportasi.

Untuk mencapai tujuan penerbangan yang aman, nyaman dan selamat pertama-tama yang perlu diketahui adalah faktor-faktor apa saja yang dapat menyebabkan suatu kecelakaan (*accident*) pesawat, selanjutnya barulah dilakukan upaya-upaya pencegahan ataupun kalau mungkin menghilangkan sama sekali faktor-faktor penyebab tersebut. Keselamatan penerbangan adalah terdiri dari suatu system yang saling berinteraksi satu dengan yang lain sehingga dapat memberikan jaminan adanya suatu keamanan, keselamatan dan kenyamanan suatu penerbangan. Dengan semakin banyaknya permintaan pengiriman bahan dan atau barang berbahaya dengan pesawat udara maka perlu diatur tata cara pengiriman yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan baik itu Domestik maupun Internasional.

Kemudian ada beberapa contoh kasus yang disebabkan barang dan atau bahan berbahaya yang terjadi pada penerbangan di Supadio Pontianak antara lain:

1. Pecahnya Jirgen volume 20 liter yang berisi formalin yang ditempatkan di dalam bagasi pesawat Sriwijaya Air Jurusan Jakarta-Pontianak yang mengakibatkan penundaan keberangkatan selama 3 jam.
2. Cat yang telah dicampur dengan tinner yang dikemas dalam kaleng volume 1 liter, tumpah karena tutup kaleng telah rusak.

Dilihat dari contoh kasus-kasus tersebut di atas, maka yang perlu mendapat perhatian khusus ialah *Dangerous Goods* atau bahan dan atau barang berbahaya yang diangkut dengan pesawat udara tersebut.

Selain itu ada kasus yang terjadi pada seorang penumpang wanita paruh baya berjalan mantap menuju pintu masuk Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Banten. Tangan kanan menarik tas koper sedangkan tangan lainnya memegang tas tangan dengan merk terkenal. Kedua tas tersebut diperiksa dengan peralatan X-Ray. Namun karena ada barang yang mencurigakan di dalam tas tangan, perempuan itu diminta untuk ke meja pemeriksaan. Di hadapannya, petugas keamanan bandara mengeluarkan semua barang yang ada di tas. Sebuah gunting kecil, sebotol air mineral dan sebotol kecil madu terpaksa disita. Walaupun wanita pemilik tas terus menerus protes dan meminta supaya barangnya bisa dibawa ke atas pesawat, tapi petugas tetap tidak bergeming. Akhirnya perempuan itu pun berlalu dengan muka masam.

Kisah di atas hanya satu dari sekian banyak kejadian serupa di Terminal 3 yang merupakan percontohan penerapan peraturan penerbangan dengan benar. Padahal apa yang dilakukan para petugas keamanan bandara sudah benar dan tepat. Mereka memang diamanatkan untuk memastikan secara teliti semua barang

yang dibawa calon penumpang tidak membahayakan penerbangan. Tidak mengherankan ada banyak orang yang mengeluh saat diperiksa. Protes tidak hanya terlontar dari masyarakat biasa, para pejabat Pemerintahan bahkan perwira TNI pun ada yang risih dengan penegakan aturan ini. Alhasil, kotak kaca yang ada di meja petugas keamanan bandara penuh dengan silet, gunting kecil, korek api gas, bahkan ada juga botol berisi air mineral dan madu. Kesemuanya tidak boleh dibawa ke kabin. Bahan cair seperti air minum, pembersih muka, parfum dan lainnya boleh dibawa dengan cara dikemas dan dimasukkan ke dalam bagasi pesawat.

Menurut ahli hukum penerbangan, K. Martono aturan ini dilakukan tidak sekadar mengikuti peraturan yang dikeluarkan oleh *International Air Transport Association* (IATA), tapi demi menjamin keamanan dan keselamatan karena itu termasuk barang berbahaya. Dalam dunia penerbangan biasa disebut *dangerous goods*.

Contoh di atas merupakan ilustrasi bagaimana aturan yang berlaku bagi penerbangan sipil terkait bahan berbahaya. Namun, sesungguhnya pengaturan terhadap pengangkutan barang dan atau bahan berbahaya dengan pesawat telah diatur secara luas. Pengaturan dilakukan karena secara teoritis kecelakaan pesawat udara tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*).

Salah satu faktor yang relevan disebut di sini adalah bahan dan atau barang berbahaya (*dangerous goods*) yang diangkut dengan pesawat udara baik yang sengaja diangkut maupun secara tidak disengaja dibawa oleh calon penumpang

pesawat udara. Kalau *dangerous goods* memang sengaja dibawa, maka harus dikemas dengan baik dengan jumlah terbatas sesuai dengan regulasi yang berlaku.

Berdasarkan pengalaman yang dikombinasikan dengan karakteristik khusus transportasi udara, *International Air Transport Association Dangerous Goods Regulation (IATA-DGR)* telah menciptakan prosedur pengiriman bahan dan atau barang berbahaya sebagai panduan bagi pengirim, perusahaan penerbangan, operator bandar udara maupun para pemegang kepentingan.

Terkait dengan hal ini, yang memikul tanggung jawab tidak hanya dari perusahaan penerbangan yang mengangkut, tetapi juga menjadi tanggung jawab dari pemerintah. Pemerintah sebagai negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) wajib dan bertanggung jawab mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan.

Oleh karena itu, Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/12/I/1995, mengamanatkan supaya petugas pemeriksa penumpang dan kargo wajib bertanggung jawab memeriksa penumpang dan kargo dengan menggunakan mesin sinar *x-ray*, *walk through metal detector*, *explosive detector* serta peralatan lainnya. Sedangkan berdasarkan Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor INS/01/III/98, menginstruksikan agar para kepala bandar udara di seluruh Indonesia, para kepala Cabang PT (Pesero) Angkasa Pura I dan II pada bandar udara di seluruh Indonesia melaksanakan pemeriksaan secara cermat terhadap calon penumpang pesawat udara, barang bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos sesuai dengan prosedur yang berlaku dengan menggunakan alat bantu sinar *x-ray*, gawang pendeteksi, pendeteksi logam atau

metal atau pemeriksaan secara fisik langsung, baik pada saat akan memasuki terminal dan atau ruang tunggu serta menempatkan petugas keamanan (*security personnel*) pada posisi yang tepat dan strategis dalam jumlah yang memadai sesuai dengan kebutuhan.

Selain itu, tentunya juga menjadi tanggung jawab masyarakat khususnya pengguna jasa bandara atau pesawat terbang. Artinya masyarakat diminta untuk terlibat aktif dalam menegakkan aturan penerbangan untuk tidak membawa *dangerous goods*. Sikap pertama yang patut diapresiasi adalah keterbukaan dari kita saat diperiksa oleh petugas keamanan bandara.

Semuanya ini diatur demi kelancaran, keamanan dan keselamatan transportasi penerbangan. Menjadi sangat serius karena angkutan udara berbeda dengan angkutan lain. Kalau ada apa-apa dengan bahan dan atau barang berbahaya di darat masih bisa diusahakan maksimal, tapi kalau sudah mengudara ceritanya akan berbeda. Semuanya akan berjalan lurus, kalau regulasi dipenuhi secara maksimal.

Berdasarkan latar belakang tersebut dan mengingat betapa penting serta beresikonya pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya melalui udara maka tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan tentang karakteristik **Pelaksanaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92** tentang penanganan bahan dan atau barang berbahaya yang diangkut melalui pesawat udara dan bagaimana penanganannya agar barang tersebut bisa diangkut dan bisa selamat sampai tujuan.³

³ Media Bina Ilmiah, Volume 7, No. 1, Januari 2013, ISSN No.1978-3787

Adapun alasan memilih **Pelaksanaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 di Bandara Supadio Pontianak**” sebagai judul skripsi ini karena dalam dunia penerbangan saat ini masih terjadi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan pihak maskapai penerbangan umumnya dan khususnya di Indonesia yang mengabaikan keselamatan dalam penanganan angkutan barang dan atau bahan berbahaya dengan pesawat udara.

Barang berbahaya dapat diangkut dengan pesawat udara dengan syarat-syarat yang harus dipenuhi menurut peraturan perundang-undangan. Pasal 4 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/275/XII/1998 tentang Pengangkutan Bahan dan atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara menyebutkan bahwa pengangkut yang akan melaksanakan pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya wajib melengkapi dokumen sebagai persyaratan pengangkutan, antara lain adalah Pemberitahuan Tentang Isi, Surat Muatan Udara, Surat Persetujuan Pengangkutan Bahan dan atau Barang Berbahaya yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan mematuhi ketentuan yang terdapat dalam *Annex 18 ICAO* dan *Doc. 9284 – AN/905*.

Banyak faktor yang timbul sebagai pemicu terjadinya pelanggaran keamanan dan keselamatan penerbangan ini seperti disebabkan alasan ekonomi, kepentingan beberapa pihak, dan lain-lain. Karena itu dalam pembahasan skripsi ini difokuskan dengan memilih kasus yang menyangkut penanganan bahan dan atau barang berbahaya yang diangkut dengan pesawat udara yang tidak menutup kemungkinan terjadi kecelakaan pesawat udara beberapa tahun terakhir

disebabkan oleh penanganan angkutan bahan dan atau barang berbahaya sebagai penyebab utama dalam kecelakaan pesawat udara.

Kasus ini dipilih karena bisa saja terjadi karena ketidak-tahuan para penumpang pesawat udara dalam membawa bahan dan atau barang berbahaya serta kurang memahami spesifikasi bahan dan atau barang berbahaya yang boleh dibawa kedalam bagasi atau ke kabin pesawat udara. Dari implikasi tersebut di atas, banyaknya pelanggaran standar keselamatan yang terjadi dalam kasus tersebut sangatlah besar, sehingga kasus tersebut sangatlah menarik untuk diulas dan dijadikan bahan penulisan. Berdasarkan uraian di atas menarik minat penulis untuk mengkaji secara mendalam terhadap masalah ini dalam bentuk penelitian skripsi dengan judul “ **PELAKSANAAN PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 92 DI BANDARA SUPADIO PONTIANAK**”.

B. Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai gambaran yang lebih jelas tentang masalah yang akan diteliti dan dirumuskan dalam bentuk tulisan.

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: “Bagaimanakah Pelaksanaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Di Bandara Supadio Pontianak ” ?

C. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah penelitian yang telah disebutkan di atas, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.
2. Untuk mengetahui bagaimana Pelaksanaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Di Bandara Supadio Pontianak.
3. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan belum maksimalnya Pelaksanaan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Di Bandara Supadio Pontianak.

D. Kerangka Pemikiran

1. Tinjauan Pustaka

Belum adanya persamaan pandangan yang sejalan secara internasional mengenai pengertian hukum udara. Mereka kadang-kadang menggunakan istilah hukum udara atau hukum penerbangan (aviation law) atau hukum navigasi udara (air navigation law.) atau hukum transportasi udara (air transportation law) atau hukum penerbangan (aerial law) atau hukum aeronautika (aeronautical law) atau udara-aeronautika (air-aeronautical law) saling bergantian tanpa dibedakan satu terhadap yang lain. Istilah-istilah aviation law, navigation law, air transportation law, aerial law, aeronautical law, atau airaeronautical law, pengertiannya lebih sempit dibandingkan dengan pengertian air law.

Kadang-kadang digunakan istilah *aeronautical law* terutama dan bahasa Romawi. Dalam bukunya Nicolas Matteesco Matte menggunakan istilah *Air-Aeronautical Law*, sedangkan dalam praktik pada umumnya menggunakan istilah *space law*, tetapi dalam hal-hal tertentu menggunakan *aviation law*. Pengertian *space law* lebih luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, perdata, dagang, komersial, pidana, publik, pengangkutan, manajemen dan lain-lain. Verschoor memberi definisi hukum udara (*space law*) sebagai hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia.⁴

Setiap cabang hukum internasional memiliki ketentuan-ketentuan dan prinsip-prinsipnya sendiri, juga tidak terkecuali hukum udara dan ruang angkasa (*Air and Outer Space Law*). Kedua cabang hukum itu masing-masing merupakan suatu sistem hukum yang independen. Namun demikian, ada kemungkinan untuk melihat suatu hubungan tertentu, suatu pertautan kekerabatan tertentu, di antara keduanya. Sebagaimana setiap usaha manusia yang semakin lebih meluas, menuju suatu arah di mana ketentuan-ketentuan hukum mesti dibuat, kecenderungan pertama selalu bermuara kepada hukum yang ada. Namun, apabila tidak terdapat ketentuan yang bisa diambil sebagai aturan baku (*precedent*), maka peraturan-peraturan yang sama sekali baru terpaksa harus ditemukan. Meskipun hukum, seperti umumnya dikatakan merupakan suatu rumusan tetap mengenai pergerakan (*movement*) dan

⁴ Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVIII, 1993 Part I Toronto: Part I Toronto: The Carswell Company limited, 187-191 (1993), dalam K. Martono, Op. Cit., hal. 48.

evolusi, namun **Hukum Udara** (*Space Law*) memiliki perangkat peraturan tetap yang telah dirumuskan dengan baik. Di lain pihak, **Hukum Ruang Angkasa** (*Outer Space Law*) masih dalam taraf perkembangan (*infancy*), meskipun terbukti bahwa sejumlah peraturan tertentu telah banyak yang berlaku.

Kemajuan teknologi akan terus mengakibatkan peningkatan beragam kegiatan di ruang angkasa, dan akan lebih banyak ketentuan yang harus dirumuskan serta dipakai untuk mengikuti perkembangan ini. Pesawat udara dan pesawat ruang angkasa keduanya terlibat dalam kegiatan-kegiatan penerbangan, dan keduanya dirancang dan dikonstruksi untuk mengangkut penumpang serta barang jarak jauh. Hal ini akan dipakai sebagai alasan bahwa apabila ada kesamaan-kesamaan berkaitan dengan aktivitas-aktivitas ini, hukum udara yang berlaku yang cocok dipakai, jika perlu untuk keperluan-keperluan tertentu dalam kegiatan keantariksaan, dapat diambil sebagai contoh bagi ketentuan-ketentuan baru dari hukum ruang angkasa. Hal demikian itu, misalnya, apabila berhubungan dengan aspek-aspek umum seperti konstruksi, tindakan-tindakan penyelamatan, kelaikan udara, lisensi awak pesawat, tingkah laku para penumpang selama penerbangan, embarkasi dan disembarkasi, pengawasan lalu lintas, serta registrasi.⁵ Untuk kegiatan-kegiatan lain, seperti penyiaran langsung melalui satelit, penginderaan jarak jauh, stasiun-stasiun yang ditempatkan di bulan dan benda-benda langit lainnya, dan satelit bertenaga surya, sudah seharusnya dibuat ketentuan-

⁵ Lihat Annexes to the Convention on International Civil Aviation

ketentuan baru. Sungguhpun peraturan-peraturan yang berlaku dan dipakai untuk cabang-bagang ilmu dan teknologi lainnya dapat menjadi pedoman yang bermanfaat.

Dalam Hukum Udara terdapat beberapa sistem dan prinsip mengenai tanggung jawab, yaitu sistem warsawa, system Roma dan system Guatemala.⁶ Sistem Warsawa mempergunakan prinsip "*presumption of liability*" dan prinsip pada "*limitation of liability*" untuk kerugian pada penumpang, barang dan bagasi tercatat, sedangkan untuk kerugian pada bagasi tangan di pergunakan prinsip "*presumption of non-liability*" dan prinsip "*limitation of liability*". Prinsip-prinsip ini dipergunakan pula dalam ordonansi pengangkutan udara. Sistem Roma mempergunakan prinsip "*absolute liability*" dan prinsip "*limitation of liability*", sedangkan dalam system Guatemala dipergunakan prinsip "*Absolute liability*" dan prinsip "*limitation of liability*" untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang dan bagasinya, tanpa membedakan antara bagasi tercatat dan bagasi tangan, bagi barang dipergunakan prinsip "*presumption of liability*" dan prinsip "*Limitation of liability*", sedangkan untuk kerugian karena keterlambatan dipergunakan prinsip-prinsip yang sama dengan untuk barang. Pada *liability Convention* tahun 1972 dipergunakan prinsip "*absolute liability*" apabila kerugian ditimbulkan di permukaan bumi dan prinsip "*Liability based on fault*" apabila kerugian ditimbulkan benda angkasa atau orang didalamnya, yang diluncurkan oleh suatu Negara lain.

⁶ K. Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa, Bandung : Alumni. hlm. 67.

I.H.Ph. Diederiks-Verschoor,⁷ dalam karyanya yang berjudul :
”*Similarities with and Differences Between Air and Space Law*”: *Primarily in the Field of Private International Law*, (Indonesianya: Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa: Khusus dalam Bidang Hukum Perdata Internasional), menerangkan bahwa Konferensi Internasional Hukum Udara yang pertama diselenggarakan pada tahun 1910 setelah sejumlah balon udara milik Jerman melintasi wilayah udara di atas negara Perancis, yang mana hal ini dianggap oleh pihak Perancis sebagai suatu ancaman terhadap keamanannya. Balon-balon tersebut adalah „kendaraan“ (*vehicle*) milik negara, yang digunakan dalam serangkaian operasi riset. Konferensi itu diselenggarakan di Paris, dihadiri oleh 19 negara peserta.⁸ Segera setelah selesainya Perang Dunia I, perusahaan penerbangan pertama memulai operasi penerbangan berjadwal (*scheduled*) antara London dan Paris pada tahun 1919.

Sembilan tahun setelah Konferensi pertama tersebut di atas dibentuk Konvensi Paris.⁹ Perjanjian tersebut berlandaskan adagium Romawi: *cuius est solum, eius usque ad coelum et ad inferos*.¹⁰ Secara praktis, adagium itu berarti bahwa negara melaksanakan hak-haknya sampai pada suatu ketinggian di mana ia masih memiliki kontrol efektif terhadap ruang udaranya. Pada saat

⁷ I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, 1991 Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa Sinar Grafika, Jakarta hlm. 4, et-seq

⁸ Ibid

⁹ Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation, Paris, (13 Oktober 1919)

¹⁰ Priyatna Abdurrasyid., Hukum Antariksa Nasional, (Penerapan Urgensi nya), Rajawali Press, 2008, hlm., 5 Lihat pula. E. Suherman, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, Edisi Baru, 2008, hlm., 30.

itu memang belum ada kebutuhan mendesak untuk menyepakati suatu definisi yang lebih jelas. Tujuan utama perjanjian itu adalah untuk menegaskan kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya (perlu diingat bahwa Perang Dunia I baru berakhir!) dan untuk membentuk ketentuan-ketentuan bagi penggunaan ruang udara.

Pesawat udara (yang pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipakai untuk tujuan-tujuan kemiliteran saja) segera menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum, yang seringkali dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Sejalan dengan perkembangan ini, dibentuklah *Convention on the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*. Konvensi ini kemudian lebih dikenal dengan sebutan Konvensi „Warsawa”, ditandatangani pada tahun 1929, dan masih tetap disebut pada tiket-tiket perusahaan penerbangan. Konvensi Warsawa ini beberapa tahun kemudian diikuti penciptaan beberapa konvensi Internasional lain, yaitu:¹¹ Konvensi The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protocol Guatemala 1971, Konvensi Montreal 1971, Konvensi Roma 1933, Konvensi Brussels 1938, Konvensi Chacago 1944, Konvensi Jenewa 1948, Konvensi Roma 1952, Protocol Montreal 1978, Konvensi Tokyo 1963, dan Konvensi The Hague 1970.

Perkembangan yang hampir serupa telah terjadi dalam bidang Hukum Ruang Angkasa (*Outer Space Law*). Pada tanggal 4 Oktober 1957,¹² Sputnik Rusia diluncurkan ke ruang angkasa, yang kemudian diikuti oleh pesawat

¹¹ I.H. Ph. Diederiks-Verschoor., **Op.cit.**, hlm., 19

¹² Priyatna Abdurrasyid., **Hukum Antariksa...Op.Cit.**, hlm. 8, et-seq.

ruang angkasa Amerika Serikat. Sejumlah negara lainnya menganggap penaklukan ruang angkasa ini sebagai suatu ancaman terhadap keamanan mereka, dan sebuah komite telah dibentuk oleh PBB untuk merancang peraturan-peraturan bagi kegiatan-kegiatan keantariksaan. Setelah beberapa resolusi disahkan oleh PBB,¹³ sebuah Perjanjian Ruang Angkasa (*Space Treaty*) dibentuk pada tahun 1967,¹⁴ sepuluh tahun setelah peluncuran Sputnik. Perjanjian ini didasarkan atas konsep bahwa ruang angkasa (*outer space*) harus dipertahankan sebagai milik seluruh umat manusia, dan harus dieksplorasi dan digunakan bagi keuntungan serta kepentingan semua negara.

Definisi yang lebih spesifik tidak berhasil disepakati. Tujuan utama dari perjanjian ini adalah untuk mencegah tuntutan-tuntutan kedaulatan di ruang angkasa oleh negara-negara secara individu, dan untuk membuat ketentuan-ketentuan bagi penggunaan damai ruang angkasa. Sama seperti halnya pesawat udara, pesawat ruang angkasa pertama adalah milik negara, dan pesawat-pesawat itu dipakai dalam riset. Mengingat biaya yang sangat mahal, objek-objek ruang angkasa (*space objects*) hingga kini sebagian masih menjadi milik negara. Jika pada tahun 1969 terjadi hal yang bersifat fantastis dan bombastis di seluruh dunia ketika manusia pertama mendarat di bulan, maka kini pesawat ruang angkasa sudah merupakan bagian dari kehidupan sehari-hari. Menonton acara televisi yang disiarkan lewat satelit bukan lagi hal yang aneh.

¹³ Resolusi No.1884 (XVIII) 17 Oktober 1963, dan Resolusi No.1962 (XVIII) 13 Desember 1963.

¹⁴ Treaty on the Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including Moon and Other Celestial Bodies (27 Januari 1967).

Space Shuttle (yang lebih dikenal sebagai pesawat *ulang-alik*, dan oleh Mieke Komar Kantaatmadja disebut: “*Bolak-Balik*”),¹⁵ merupakan suatu pesawat ruang angkasa yang dapat digunakan kembali, memandai permulaan era baru di ruang angkasa.¹⁶ Pesawat tersebut mampu mengangkut muatan (*cargo*) sampai 65.000 pound, dan waktu normal yang diperlukan untuk mengorbit keliling bumi adalah satu hingga tigapuluh hari. Empat ratus delapan puluh tujuh rencana penerbangan ulang-alik telah dirancang untuk periode operasi 11 tahun, yang dimulai dari tahun 1982 yang lalu.¹⁷ Keserbagunaan pesawat ulang-alik akan mengubah ruang angkasa menjadi lapangan yang hampir serupa dengan samudera bagi perdagangan dan industri. Ada kecenderungan yang berkembang di kalangan perusahaan-perusahaan swasta dan organisasi-organisasi internasional untuk ikut terlibat dalam eksploitasi ruang angkasa.

Sejalan dengan meningkat pesatnya lalu lintas pengangkutan ruang angkasa, muncul pula kebutuhan akan prinsi-prinsip dan pengaturan-pengaturan hukum yang lebih tegas. Sejumlah studi dan perjanjian mengenai registrasi, pertolongan para astronaut (*rescue of astronouts*), dan tanggung jawab bagi kerugian (pokok-pokok permasalahan yang tengah dibahas secara mendalam dalam *Space Treaty* 1967, telah dikodifikasi dalam peraturan-

¹⁵ Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Udara dan Angkasa (Air & Space law)*, Penerbit: Remadja Karya, Bandung, Edisi Baru, 2008, hlm.114.

¹⁶ Untuk literatur mengenai “Shuttle” ini, lihat: S.Grove (editor) *The Space Shuttle and the Law*, Max Well Air Force Base, 2000; Lihat juga: F.E.Moss, *The Space Shuttle and the Law of Outer Space*, 19th Collo- quiun., Anaheim, 2006, hlm., 175, et-seq.

¹⁷ H. Desaussure, *The New Era in Outer Space*, *Akron Law Review* 13 (2000), hlm., 593, et-seq; Lihat pula, Mieke Komar Kantaatmadja, *Op.Cit*, hlm., 114, et-seq.

peraturan hukum internasional publik dan perdata yang mengikat.¹⁸ Hukum Internasional baru ini telah diadopsi ke dalam sistem-sistem hukum nasional melalui peraturan perundang-undangan pelaksanaan dan melalui putusan pengadilan.

Dalam batasan/definisi terakhir itu ruang angkasa dipandang sebagai suatu keseluruhan yang utuh, yang dalam lingkungannya mencakup benda-benda langit lainnya.

Juga terdapat batasan/definisi Hukum Angkasa (*Aerospace Law*) yang berusaha untuk mencakup kedua bidang hukum itu, secara gabungan, menjadi bagian hukum tunggal. Karena itulah dalam sebuah *glossary* yang diterbitkan tahun 1955 oleh *Research Studies Institutes* pada *Maxwell Air Force Base*, dapat ditemui sebuah definisi atas istilah „*aerospace*“.¹⁹ Istilah tersebut didukung oleh mereka yang berkeyakinan bahwa hukum udara dan hukum ruang angkasa harus disatukan dalam suatu cabang hukum tunggal, karena kedua bidang tersebut mewakili bidang hukum yang secara langsung maupun tidak langsung berlaku pada penerbangan-penerbangan yang dilakukan manusia.

John C. Cooper mengutip *glossary* tersebut, yang mana istilah „*aerospace*“ sebagai:²⁰ *“the earth’s envelope of air and space above it, the two considered as a single realm for activity in the flight of air vehicles and in the launching, guidance and control of ballistic missiles, earth satellites, dirigible space vehicle, and the like”*.

John C. Cooper kemudian sampai pada definisi istilah „*aerospace*“ yaitu:

“Keseluruhan prinsip dan ketentuan hukum, yang berlaku dari waktu ke waktu,

¹⁸ Agreement on the Resque of Astroanuts, the Return of Astronauts and the return of Space Objects Launched Into Outer Space (22 April 1968), mulai berlaku 3 Desember 1968, dan Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects (29 Maret 1972).

¹⁹ I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *Op. Cit.*, hlm., 7.

²⁰ John C. Cooper, *Ibid.*, hlm 89.

yang menentukan dan mengatur: ²¹ *Pertama*: (a) *aerospace* (yang memakai definisi dari *glossary*); (b) hubungannya dengan daratan dan perairan di atas.

Sumber hukum udara internasional dapat berupa multilateral maupun bilateral sebagai berikut:

a. Multilateral dan Bilateral

Sumber hukum udara internasional yang bersifat multilateral adalah berupa konvensi-konvensi internasional yang bersifat multilateral juga bersifat bilateral. Pada saat ini Indonesia telah mempunyai perjanjian angkutan udara timbal balik (*bilateral air transport agreement*) tidak kurang dari 67 negara yang dapat digunakan sebagai sumber hukum udara nasional dan internasional.

b. Hukum Kebiasaan Internasional

Menurut Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional, hukum kebiasaan internasional juga merupakan salah satu sumber hukum internasional. Di dalam hukum udara internasional juga dikenal adanya hukum udara kebiasaan internasional. Namun demikian, peran hukum kebiasaan internasional tersebut semakin berkurang dengan adanya konvensi internasional, mengingat hukum kebiasaan internasional kurang menjamin adanya kepastian hukum. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 merupakan salah satu hukum kebiasaan internasional dalam hukum udara internasional. Namun demikian, pasal tersebut

²¹ Supra Footnote No. 15, hlm.,9 di atas.

diakomodasi di dalam Konvensi Havana 1928 dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

Dalam perkembangan teknologi, tindakan suatu negara dapat merupakan hukum kebiasaan internasional tanpa adanya kurun waktu tertentu. Hal ini telah dilakukan oleh Amerika Serikat dengan menetapkan *Air Defence Identification Zone (ADIZ)*. Tindakan Amerika Serikat tersebut diikuti oleh Kanada dengan menentukan *Canadian Air Defence Identification Zone (CADIZ)* yang kemudian diikuti oleh negara-negara lain. Di dalam hukum laut internasional juga dikenal adanya hukum kebiasaan sebagai salah satu sumber hukum.

c. Prinsip-Prinsip Hukum Umum (*General Principles of Law*)

Selain hukum kebiasaan internasional dan konvensi internasional sebagaimana dijelaskan di atas, asas umum hukum (*general principles recognized by civilized nations*) juga dapat digunakan sebagai sumber hukum udara. Salah satu ketentuan yang dirumuskan di dalam Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional adalah "*general principles or law recognized by civilized nations*" sebagai asas-asas yang telah diterima oleh masyarakat dunia dewasa ini, baik hukum udara perdata maupun hukum udara publik. Asas-asas tersebut antara lain:

- (a) *prinsip bonafide* (iktikad baik atau *good faith*), artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan iktikad baik;

- (b) *pacta sun servanda*, artinya apa yang diperjanjikan dalam perjanjian harus dipatuhi, ditaati karena perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat;
- (c) *abus de drojt* atau *misbrujk van rectht*, maksudnya *suatu* hak tidak boleh disalah-gunakan;
- (d) *nebis in idem*, artinya perkara yang sama tidak boleh diajukan ke pengadilan lebih dari sekali;
- (e) *equality rights*, maksudnya kesederajatan yang diakui oleh negara-negara di dunia; (tidak boleh saling intervensi kecuali atas persetujuan yang bersangkutan);
- (f) *non lequit*, artinya hakim tidak dapat menolak dengan alasan tidak ada peraturan atau tidak ada hukum karena hakim mempunyai hak untuk menciptakan hukum (yurisprudensi).²²

Asas-asas hukum umum tersebut di atas sebagian besar berasal dari Romawi yang telah diterima sebagai kaidah hukum oleh masyarakat dunia pada umumnya dan merupakan dasar lembaga-lembaga hukum dari negara-negara maju (*civilized nations*). Asas-asas tersebut telah diterima sebagai sumber hukum dalam hukum internasional yang dapat juga berlaku terhadap hukum udara nasional maupun internasional. Asas-asas tersebut bersifat universal yang berarti juga berlaku terhadap hukum udara perdata internasional maupun hukum udara publik internasional.

²² Ibid, hal.6-7

d. Ajaran hukum (*doctrine*)

Ajaran hukum (*doctrine*) di dalam hukum internasional juga dapat digunakan sebagai salah satu sumber hukum udara. Di dalam *Common Law System*, atau *Anglo Saxon System* dikenal adanya ajaran hukum mengenai pemindahan risiko dari pelaku kepada korban. Menurut ajaran hukum tersebut, perusahaan penerbangan yang menyediakan transportasi umum bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh korban. Tanggung jawab tersebut berpindah dari korban (*injured people*) kepada pelaku (*actor*). Demikian pula ajaran hukum (*doctrine*) mengenai bela diri. Menurut ajaran hukum (*doctrine*)bela diri, suatu tindakan disebut sebagai bela diri bila tindakan tersebut seimbang dengan ancaman yang dihadapi. Oleh karena itu, pesawat udara sipil yang tidak dilengkapi dengan senjata, tidak boleh ditembak karena pesawat udara sipil tidak ada ancaman yang membahayakan. Di samping itu, penembakan pesawat udara sipil juga tidak sesuai dengan semangat Konvensi Chicago 1944 yang mengutamakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.

e. Yurisprudensi

Menurut Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional, yurisprudensi juga merupakan salah satu sumber hukum. Ketentuan demikian juga berlaku terhadap hukum udara, baik nasional maupun internasional. Banyak kasus sengketa yang berkenaan dengan hukum udara, terutama berkenaan dengan tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap penumpang dan

atau pengirim barang maupun terhadap pihak ketiga. Di Indonesia terdapat paling tidak terdapat dua macam yurisprudensi yang menyangkut hukum udara perdata, masing-masing gugatan Ny. Oswald terhadap *Garuda Indonesian Airways* dalam tahun 1961 dan gugatan penduduk Cengkareng terhadap *Japan Airlines (JAL)* dalam tahun 2000. Dalam kasus penduduk Cengkareng vs *Japan Airlines* mengenai tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, sedangkan kasus Ny. Oswald vs *Garuda Indonesian Airways* mengenai ganti rugi nonfisik. Pada prinsipnya, keputusan pengadilan tersebut hanya berlaku terhadap para pihak, tetapi seorang hakim boleh mengikuti yurisprudensi yang telah diputuskan oleh hakim sebelumnya (*The decision of the court has no binding force except between the parties and in respect if that particular cases*, artinya Keputusan Mahkamah Internasional tidak mempunyai kekuatan mengikat kecuali bagi pihak-pihak yang bersangkutan tertentu itu.

2. Kerangka Konsep

Keamanan dan keselamatan dalam penerbangan merupakan tujuan utama dari proses penanganan bahan dan atau barang berbahaya yang diangkut dengan pesawat udara, yang harus dilakukan sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang berlaku, baik itu aturan nasional maupun internasional.

Demi terwujudnya ketertiban, keamanan serta keselamatan penerbangan, pemerintah berkewajiban membuat suatu undang-undang tentang penerbangan yang berkaitan dengan penanganan dan pengangkutan barang dan atau bahan

berbahaya dan mengacu kepada peraturan-peraturan penerbangan *Internasional yang dikeluarkan oleh Internasional Civil Aviation Organisation (ICAO)*.

Hasil konferensi ICAO yang dilaksanakan di Chicago tanggal 1 November 1944 sampai dengan 7 Desember 1944 disebutkan dalam lampiran Annex-18 Safe Transportasi Barang Berbahaya oleh Air sebagai berikut :

Lebih dari setengah dari kargo yang diangkut oleh semua moda transportasi di dunia adalah kargo berbahaya - eksplosif, korosif, mudah terbakar, beracun dan bahkan radioaktif. Barang-barang berbahaya adalah penting untuk berbagai industri, komersial, persyaratan medis dan penelitian global dan proses. Karena keuntungan dari transportasi udara, banyak kargo berbahaya ini dilakukan oleh pesawat. ICAO mengakui pentingnya jenis kargo dan telah mengambil langkah-langkah untuk memastikan bahwa barang tersebut dapat dilakukan dengan aman. Hal ini telah dilakukan dengan mengadopsi Annex 18, bersama dengan terkait dokumen Petunjuk Teknis untuk Transport Aman Barang Berbahaya oleh penerbangan. Kode lain telah ada untuk mengatur pengangkutan barang berbahaya lewat udara, tetapi ini tidak berlaku secara internasional atau sulit untuk menegakkan internasional dan, apalagi tidak kompatibel dengan aturan yang sesuai moda transportasi lainnya. Lampiran Annex 18 menentukan Standar yang luas dan praktek rekomendasi yang harus diikuti untuk memungkinkan barang-barang berbahaya harus dilakukan dengan aman.

Produk hukum penerbangan nasional antara lain: Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah merupakan hasil revisi dari Undang-undang Nomor 15 Tahun

1992 yang dirasakan sudah ketinggalan zaman dan tidak menunjang program pengembangan penerbangan nasional. Untuk Peraturan Pelaksanaan Pemerintahan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 ini terdapat tiga peraturan pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang angkutan udara, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan serta KM No 14 tahun 1989. Tentang Penertiban Penumpang, Barang Dan Kargo Yang Diangkut Pesawat Udara Sipil. Pasal 58 (1) PP No 3 Tahun 2001 bahan dan atau barang berbahaya yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib memenuhi ketentuan pengangkutan barang dan atau barang berbahaya.

Penanganan bahan atau barang berbahaya yang dilakukan oleh petugas yang ditunjuk oleh pengelola Bandar Udara yang telah memiliki *Licences* atau tanda kecakapan dilakukan sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku. Yang menjadi kendala dalam penanganan bahan atau barang berbahaya yang akan diangkut dengan pesawat udara adalah minimnya pengetahuan si pembawa bahan atau barang berbahaya tersebut, karena memang hal tersebut masih sangat awam di masyarakat.

Hal ini disebabkan karena kurangnya sosialisasi dan publikasi oleh pemerintah pada khususnya Direktorat keselamatan penerbangan kepada masyarakat, dan juga disebabkan pandangan masyarakat. Bahwa segala bahan dan atau barang berbahaya tidak bisa dibawa dengan pesawat udara.

E. Hipotesis

Berdasarkan tujuan penelitian, maka dalam penulisan ini akan dirumuskan hipotesis yang merupakan kesimpulan sementara dimana kebenarannya harus diuji. Adapun rumusan hipotesisnya adalah **“Bahwa Pelaksanaan Ketentuan Pengangkutan Bahan Dan Atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2009 Junto Nomor 90 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Di Bandara Supadio Pontianak Belum Dilakukan Secara Optimal, Dikarenakan Petugas Maskapai Kurang Mengetahui Dan Memahami Tentang Pelaksanaan Aturan Tersebut.**

F. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode penelitian hukum empiris dengan pendekatan Deskriptif Analisis yaitu melakukan penelitian dengan menggambarkan dan menganalisa fakta-fakta yang secara nyata diperoleh atau dilihat pada saat penelitian ini dilakukan di lapangan hingga sampai pada kesimpulan akhir.

1. Bentuk Penelitian

a. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Yaitu dengan mempelajari literatur-literatur, peraturan perundang-undangan, serta tulisan-tulisan para sarjana yang erat kaitannya dengan masalah yang diteliti.

b. Penelitian Lapangan (*field research*)

Yaitu dengan turun langsung ke lapangan untuk mencari data pada sumber data yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti.

2. Teknik dan Alat Pengumpul Data

- a. Teknik komunikasi langsung, yaitu teknik mengumpulkan data yang dilakukan dengan mengadakan interview atau wawancara secara langsung dengan sumber data.
- b. Teknik komunikasi tidak langsung yaitu, teknik pengumpulan data yang dilakukan secara tidak langsung sumber data, komunikasi seperti ini dilakukan dengan menggunakan angket atau kuisioner yang disebarakan atau diberikan kepada responden/sumber data.

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah kelompok subyek yang menjadi generalisasi hasil penelitian, menurut Soerjono Soekanto populasi merupakan “universe suatu penelitian yang memiliki ciri-ciri atau karakteristik-karakteristik bersama yang membedakannya dari kelompok yang lain.²³ Populasi merupakan seluruh obyek atau individu atau gejala yang akan dijadikan obyek penelitian. Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini, adalah :

²³ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, (Jakarta, Universitas Indonesia Press, 1984, Halaman 35.

1. Kepala Unit Bisnis Gudang dan Kargo (UBGK) Bandara Supadio Pontianak 1 orang
2. Maskapai Penerbangan masing-masing 2 orang
3. Komandan Posko Unit Dinas Pengamanan Bandara Supadio Pontianak (AVSEC) 1 orang
4. Para Penumpang Pesawat Udara 30 Orang
5. Perusahaan Jasa Pengiriman Barang masing-masing 2 orang

b. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi, adapun teknik pengambilan sampel dengan cara *Purposive Sampling* atau penarikan sampel bertujuan, yaitu dimana dalam memilih subyek-subyek diambil anggota sampel sedemikian rupa yang dapat mewakili populasi, sehingga sampel tersebut benar-benar mencerminkan ciri-ciri dari populasi. Adapun jumlah sampel yang diambil peneliti berpatokan dari pendapat Ronny Hanitidjo Soemitro, yang mengatakan:

Untuk menentukan sampel berdasarkan tujuan tertentu harus dipenuhi persyaratan ciri-ciri, sifat-sifat atau karakteristik tertentu yang merupakan ciri utama populasi, subyek yang diambil sebagai sampel harus benar-benar merupakan subyek yang paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi, penentuan karakteristik populasi dilakukan dengan teliti dalam studi pendahuluan²⁴

Sampel dalam penelitian ini adalah Petugas dari Unit Bisnis Gudang Kargo PT.(Persero) Angkasa Pura II Bandara Supadio Pontianak, Pejabat Maskapai Penerbangan, Petugas AVSEC Bandara Supadio Pontianak, Penumpang Pesawat Udara dan Perusahaan Jasa Pengiriman Barang.

²⁴ Ronny Hanitidjo Soemitro, 2003, Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta H. 44

Besar-kecilnya suatu sampel sangat tergantung populasi heterogenitasnya. Roscoe, J T (1975)²⁵ yang dikutip Uma Sekaran (2006)²⁶ menyatakan bahwa sampel yang bisa mewakili populasi sebaiknya diambil lebih dari 30 dan kurang dari 500 serta jika sampel dibagi dalam sub sampel maka setiap kategori diperlukan minimal 30 sampel. Berdasarkan pertimbangan tersebut dan dengan asumsi menggunakan data besar secara statistik ($N \geq 30$) maka jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 120 sampel.

Menurut Ronny Hanitidjo Soemitro²⁷, untuk menentukan sampel dengan tujuan tertentu harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

- Harus berdasarkan pada ciri-ciri, sifat-sifat atau karakteristik tertentu yang merupakan ciri-ciri utama populasi;
- Subyek yang diambil sebagai subyek paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi.
- Penentuan karakteristik populasi dilakukan dengan teliti dalam studi pendahuluan.

Dengan demikian besarnya sampel yang ditetapkan sebanyak 30 orang responden dan 2 orang Pejabat terkait, dengan perincian sebagai berikut :

1. Kepala Unit Bisnis Gudang dan Kargo (UBGK) Bandara Supadio Pontianak 1 orang
2. Maskapai Penerbangan masing-masing 2 orang

²⁵ Roscoe, J T, 1975 : "Fundamental Research Statistics for the **Behavioral** Sciences", Second Edition, Holt, Rinehart and Winston, New York

²⁶ Uma Sekaran 2006, Metode Penelitian Bisnis, Penerbit Salemba Empat, Jakarta

²⁷ Ronny Hanitidjo Soemitro, 2003, Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta H. 44

3. Komandan Posko Unit Dinas Pengamanan Bandara Supadio Pontianak
(AVSEC) 1 orang
4. Para Penumpang Pesawat Udara 30 orang
5. Perusahaan Jasa Pengiriman Barang masing-masing 2 orang

UNIVERSITAS TANJUNGPURA