KETENTUAN *ANNEX* XIV KONVENSI CHICAGO 1944 MENGENAI STANDAR INTERNASIONAL BANDAR UDARA BAGI KESELAMATAN PENERBANGAN DAN IMPLEMENTASINYA DALAM HUKUM UDARA NASIONAL

Febilita Wulan Sari
Program Studi Ilmu Hukum-Universitas Komputer Indonesia

ABSTRAK

Pesatnya perkembangan teknologi dalam dunia penerbangan tidak dengan serta merta menghilangkan risiko yang melekat pada bentuk transportasi udara. Keselamatan penerbangan di Indonesia terutama kegiatan di bandar udara pada kenyataannya belum terjaga secara optimal. Hal tersebut terlihat dengan banyaknya berbagai kecelakaan (accident) dan kejadian (incident) yang terjadi di dunia penerbangan nasional yang berkaitan dengan tidak terpenuhinya standar sesuai Annex XIV Konvensi Chicago 1944. Permasalahannya adalah bagaimana implementasi ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 dalam hukum udara nasional serta sejauh mana kewajiban untuk memenuhi standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan merupakan suatu kewajiban erga omnes. Penelitian yang dilakukan penulis bersifat deskriptif analitis dengan pendekatan yuridis normatif. Data yang dihasilkan dianalisis secara yuridis kualitatif sehingga hirarki peraturan perundang-undangan dapat diperhatikan serta dapat menjamin kepastian hukum. Berdasarkan hasil penelitian, dapat diketahui bahwa implementasi ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 dalam hukum udara di Indonesia masih belum dilakukan sepenuhnya, hal ini terlihat dari beberapa ketentuan nasional yang masih belum sesuai dengan ketentuan SARPs ICAO. Selain itu, saat ini Indonesia juga belum memenuhi kewajiban sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 38 Konvensi Chicago 1944 yang berkaitan dengan notifikasi standar bandar udara kepada Dewan ICAO. Keselamatan penerbangan secara langsung terhubung kepada hak asasi manusia yang paling penting, yaitu hak untuk hidup. Selain itu kewajiban keselamatan penerbangan tidak hadir sebagai kepentingan individual suatu negara, akan tetapi sebagai kepentingan bersama masyarakat internasional. Oleh karenanya kewajiban untuk penegakan dan pengawasan keselamatan penerbangan di bandar udara merupakan kewajiban internasional, yang dalam hukum internasional diklasifikasikan sebagai kewajiban erga omnes.

Kata kunci : implementasi, notifikasi, standar, bandar udara, erga omnes

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi udara internasional sebenarnya lahir pada pertengahan tahun 1930an, akan tetapi pertumbuhan dunia transportasi udara internasional tidak terlihat sampai dengan tahun 1950an.[1] Perkembangan transportasi udara internasional mulai meningkat sejak awal tahun 1960an, dan mengalami perkembangan pesat antara tahun 1990 hingga sekarang.

Pemerintah sebagai pelindung dan pendorong perkembangan bidang penerbangan, berkepentingan pula agar sektor tersebut tumbuh dengan kuat, aman dan memiliki jaminan kepastian hukum bagi para pihak yang terkait. Oleh karenanya dunia transportasi udara dalam hal ini penerbangan memerlukan pengaturan yang sempurna untuk menjamin kepastian kewajiban dan hak para pihak. Penaatan terhadap ketentuan hukum yang tegas baik nasional maupun internasional mengenai keselamatan penerbangan di bandar udara menjadi persoalan penting, bahkan penyelenggaraan dan pemanfaatan bandar udara tidak terlepas dari kepentingan masyarakat internasional. Keselamatan penerbangan di Indonesia terutama kegiatan di bandar udara pada kenyataannya belum terjaga secara optimal. Banyaknya berbagai kecelakaan (*accident*) dan kejadian (*incident*) yang terjadi di dunia penerbangan nasional yang berkaitan dengan tidak terpenuhinya standar sesuai *Annex* XIV Konvensi Chicago 1944.

Implementasi ketentuan internasional mengenai bandar udara dan penegakan terhadap standar keselamatan penerbangan saat ini masih merupakan tantangan terbesar bagi dunia penerbangan internasional. Hal tersebut dikarenakan masih banyak negara yang tidak memenuhi standar keselamatan penerbangan yang ditentukan dalam ketentuan internasional terutama di bandar udara.

Mengingat tanggung jawab menciptakan keselamatan penerbangan merupakan kewajiban setiap negara, oleh karenanya melahirkan pendapat pihak-pihak tertentu untuk menjadikan kewajiban dalam pemenuhan standar keselamatan

[1] Horonjeff, Robert (et al), *Planning and Design of Airports*, Fifth Edition, The McGraw-Hill Companies, Inc, New York, 2010, hlm. 7.

penerbangan sebagai kewajiban *erga omnes.*[2] Munculnya kewajiban *erga omnes* dalam keselamatan penerbangan bisa disebabkan oleh adanya penegakan akan kewajiban ini serta didukung oleh kehadiran ICAO saat ini dan yang akan datang dalam komunitas penerbangan.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi ketentuan *Annex* XIV Konvensi Chicago 1944 dalam hukum udara nasional ?
2. Sejauh mana kewajiban untuk memenuhi standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan merupakan suatu kewajiban *erga omnes* ?

C. Metode

Metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan yuridis normatif, yaitu suatu penelitian yang menekankan pada penelitian terhadap bahan pustaka atau data sekunder, yang mencakup :

a. Bahan hukum primer, yakni peraturan perundang-undangan, konvensi-konvensi internasional, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip hukum internasional, keputusan Mahkamah Internasional, serta doktrin yang berlaku dalam hukum udara.
b. Bahan hukum sekunder, yakni bahan yang dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, seperti hasil-hasil penelitian, karya ilmiah dalam bentuk buku, jurnal, makalah maupun literatur lainnya yang substansinya relevan dengan penelitian ini.
c. Bahan hukum tertier, yakni bahan yang memberikan informasi mengenai bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum (*Black's Law Dictionary*).

Pada penelitian ini menguji dan mengkaji data sekunder yang berkaitan dengan tanggung jawab pengelola bandar udara terhadap keselamatan penerbangan, serta pada tahap ini dilakukan penafsiran secara gramatikal yaitu menafsirkan kata-kata dari peraturan perundang-undangan yang relevan, penafsiran hukum secara sistematis dengan menghubungkan peraturan perundang-undangan yang satu dengan perundang-undangan lainnya, penafsiran hukum otentik yang dapat dilakukan dengan cara melihat penjelasan dari pembuat undang-undang itu sendiri.

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan instrumen-instrumen hukum nasional dan internasional dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaannya yang berkaitan dengan objek penelitian. Gambaran tersebut menyangkut fakta-fakta secara sistematis berupa data sekunder bahan hukum primer yaitu undang-undang, data sekunder bahan hukum sekunder yaitu pendapat para ahli (doktrin) yang berkaitan dengan implementasi standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan, serta data sekunder bahan hukum tertier seperti kamus hukum.

Hasil dan Pembahasan

A. Implementasi Ketentuan *Annex* XIV Konvensi Chicago 1944 dalam Hukum Udara Nasional

Organisasi dunia mengenai penerbangan sipil yang dibentuk sebagai kebutuhan masyarakat internasional untuk menyempurnakan bidang transportasi udara internasional yaitu *International Civil Aviation Organization* (ICAO).[3] Berdasarkan kerangka kerja yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944, ICAO mengeluarkan ketentuan teknis dan operasional yang berkaitan dengan keselamatan dalam penyelenggaraan penerbangan.[4] Ketentuan teknis yang diformulasikan oleh ICAO akan berguna bilamana negara peserta mengimplementasikannya dalam sistem hukum nasional. Dalam rangka memverifikasi sejauh mana negara peserta menerapkan ketentuan

---

[2] Kewajiban *erga omnes*, sebagaimana dinyatakan dalam kasus *Barcelona Traction*, merupakan kewajiban yang dimiliki oleh suatu pihak terhadap komunitas internasional secara keseluruhan. *Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (Belgium* v. *Spain) Judgement*, [1970] *ICJ Reports*

[3] ICAO merupakan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang dibentuk berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 43 sampai dengan Pasal 63 Konvensi Chicago 1944, bertujuan untuk (a) menjamin keselamatan dan keteraturan pertumbuhan penerbangan sipil internasional seluruh dunia; (b) meningkatkan seni rekayasa dan operasi pesawat udara untuk menjamin perdamaian dunia; (c) menggalakkan pertumbuhan jalur-jalur penerbangan (*airways*), bandar udara (*airports*), dan fasilitas-fasilitas untuk penerbangan sipil internasional; (d) memenuhi kebutuhan angkutan udara dunia yang selamat, aman, teratur, efisiensi dan ekonomis; (e) mencegah persaingan ekonomi yang tidak sehat; (f) menjamin bahwa setiap negara anggota mempunyai hak dan kesempatan yang sama untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional; (g) mencegah terjadinya tindakan diskriminatif antar negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional; (h) meningkatkan navigasi penerbangan internasional; (i) meningkatkan semua aspek penerbangan sipil internasional.

[4] Huang Jiefang, *Aviation Safety and ICAO*, Kluwer Law International, Netherlands, 2009, Hlm. 21, httpsopenaccess.leidenuniv.nl, diakses pada tanggal 11 Mei 2012, Pukul 13.00 WIB

tersebut, ICAO memiliki dua program audit, yaitu *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP) dan *Universal Security Audit Programme*.[5] Kedua program audit yang dilaksanakan tersebut merupakan upaya pengembangan ICAO dalam membentuk rezim keselamatan penerbangan yang baru dan efektif untuk penerbangan sipil internasional.[6] Hasil dari program audit yang dilaksanakan ICAO tersebut menunjukkan bahwa tidak hanya pengadopsian ketentuan keselamatan penerbangan yang diperlukan, akan tetapi lebih ditekankan kepada kebutuhan untuk menegakkan dan implementasi ketentuan keselamatan penerbangan tersebut di negara peserta.[7]

Sejauh mana tindakan negara peserta ICAO dalam mengimplementasikan berbagai ketentuan internasional dunia penerbangan sipil terhadap hukum nasionalnya menjadi tantangan terbesar ICAO selama menjalankan tugas dan fungsinya. Selain itu, implementasi ketentuan internasional di negara peserta menjadi salah satu hal yang menentukan kemajuan dunia penerbangan baik nasional maupun internasional.

Standards and Recommended Practices (SARPs) ICAO untuk bandar udara, pertama kali diadopsi oleh Dewan ICAO pada tanggal 29 Mei 1951. Keberadaan SARPs ICAO bagi bandar udara didasarkan kepada Pasal 37[8] Konvensi Chicago 1944 yang kemudian dibuat dalam bentuk *Annex* XIV dari konvensi. Sesuai dengan namanya, maka ketentuan yang dimuat dalam *Annex* XIV Konvensi Chicago 1944 berisi standar internasional bandar udara yang ditetapkan oleh ICAO sebagai organisasi internasional di bidang penerbangan sipil dalam rangka mewujudkan keseragaman antara negara peserta ICAO berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara yang pada dasarnya untuk menjamin keselamatan penerbangan.

Pada *Annex* XIV *Aerodrome Chapter* 9 (9.10.2), tercantum ketentuan bahwa pagar atau halangan hendaknya dipasang untuk mencegah supaya jangan ada yang masuk atau merencanakan jalan masuk bagi orang–orang tidak berwenang memasuki wilayah yang bukan untuk umum pada suatu bandar udara.[9] Ketentuan mengenai pagar atau halangan di suatu bandar udara sangat berkaitan erat dengan keselamatan penerbangan. Tidak sedikit terjadinya suatu kecelakaan dan insiden di suatu bandar udara disebabkan pagar atau halangan yang tidak memenuhi standar.

Dalam document ICAO, *DOC. 8973*, persyaratan pagar pengaman terdapat pada bagian 4.10.9 yang berbunyi: "Pada setiap bandar udara, pagar pengaman dan penghalang lainnya harus dipasang untuk mencegah rencana sabotase dan kegiatan–kegiatan lain yang dilakukan di dekat pesawat atau daerah–daerah rawan. Pagar pengaman dan penghalang tersebut harus cukup tinggi dan kuat/tahan agar : (1) Sulit dipanjat; (2) Tidak mudah melengkung; dan (3) Mencegah mudah digali.[10]

Selanjutnya dalam dokumen ICAO*, DOC.* 8973, pada bagian 4.10.10 dicantumkan ketentuan bahwa apabila dimungkinkan sepanjang jalur pagar pengaman harus bebas dari penghalang seperti tiang listrik, pohon,

---

5 *Idem.*, Hlm.69

6 Huang Jiefang, *op cit*, Hlm. 73

7 *Idem.*, Hlm. 207

8 Pasal 37 Konvensi Chicago 1944 yang berkaitan dengan pengadopsian standar dan prosedur internasional menyatakan bahwa : "*each contracting state undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways, and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.*
To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with : (a) communications systems and air navigation aids, including ground making; (b) characteristics of airports and landing areas; (c) rules of the air and air traffic control practices; (d) licensing of operating and mechanical personnel; (e) airworthiness of aircraft; (f) registration and identification of aircraft; (g) collection and exchange of meteorological information; (h) log book; (i) aeronautical maps and charts; (j) customs and immigration procedures; (k) aircraft in distress and investigation of accidents; (l) and other matters concerned with the safety, regularity, and efficiently of air navigation as may from time to time appear appropriate".

9 *Annex* XIV *Aerodrome Chapter 9 (9.10.2)* : "*A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated access of an unauthorized person onto a non-public area of the aerodrome"*.

10 ICAO, *DOC. 8973*, bagian 4.10.9 : "*In all cases, security fences and other barriers should be placed so as to prevent the throwing of sabotage devices and subtances onto or near an aircraft or vulnerable points. They should be of sufficient height and durability to : (1) Render climbing difficult; (2) Resist bending; and (3) Prevent entry from beneath"*.

tempat penumpukan peralatan, kendaraan, dan lain-lain sejauh 3 meter ke arah luar dan dalam pagar. Apabila hal tersebut tidak diterapkan, maka ketinggian pagar harus ditingkatkan hingga 2,44 meter dari peralatan, kendaraan, dan lain-lain, guna keperluan pengawasan.[11]

Rumusan ketentuan tersebut memperlihatkan bahwa daerah sekitar bandar udara harus dilakukan pengawasan yang ketat baik terhadap ancaman keselamatan maupun keamanan penerbangan, hal ini dikarenakan bandar udara merupakan salah satu obyek vital negara. Bandar udara, terutama bandar udara internasional merupakan obyek vital nasional yang memiliki nilai strategis, karena segala aspek kegiatan dan permasalahannya akan membawa implikasi yang luas terhadap kredibilitas masyarakat, bangsa dan kondisi suatu negara.

Berkaitan dengan ketentuan obyek vital, dalam sistem hukum nasional terdapat Keputusan Presiden No. 63 Tahun 2004 tentang Pengamanan Obyek Vital Nasional. Dalam Pasal 1 ayat 1 disebutkan definisi obyek vital nasional adalah kawasan/lokasi, bangunan/instalasi dan/atau usaha yang menyangkut hajat hidup orang banyak, kepentingan negara dan/atau sumber pendapatan negara yang bersifat strategis. Sedangkan dalam Pasal 2 disebutkan bahwa obyek vital nasional yang bersifat strategis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat 1 harus memenuhi salah satu, sebagian atau seluruh ciri-ciri sebagai berikut: (1) menghasilkan kebutuhan pokok sehari-hari; (2) Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan bencana terhadap kemanusiaan dan pembangunan; (3) Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan kekacauan transportasi dan komunikasi secara nasional; dan/atau (4) Ancaman dan gangguan terhadapnya mengakibatkan terganggunya penyelenggaraan pemerintahan negara.

Dilihat dari rumusan tersebut, maka bandar udara termasuk dalam kategori obyek vital nasional. Sebagai obyek vital nasional yang memiliki nilai strategis, maka diperlukan sasaran pengamanan.

Keberadaan bandar udara sebagai obyek vital negara dan juga sebagai prasarana transportasi udara sebagaimana diuraikan sebelumnya, tidak luput dari berbagai ketentuan baik internasional maupun nasional. Indonesia sebagai anggota masyarakat internasional, sudah selayaknya memperhatikan, menghormati dan mentaati ketentuan internasional yang bersifat universal maupun yang telah diratifikasi oleh Indonesia karena hal itu merupakan kewajiban internasional Indonesia. Pada gilirannya, kewajiban internasional Indonesia tersebut juga harus dihormati dalam perumusan setiap instrumen hukum nasional. Sikap demikian akan mampu memperlancar pergaulan internasional Indonesia dalam rangka mengakomodasikan kepentingan nasional.

Standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan yang dimuat dalam *Annex* XIV Konvensi Chicago 1944 merupakan ketentuan internasional di bidang hukum udara dimana Indonesia pun meratifikasinya. Sedangkan instrumen hukum nasional yang berkaitan dengan bidang hukum udara di antaranya telah dibuat Undang-Undang Penerbangan 2009, Keputusan Menteri tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, Keputusan Menteri Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, Sistem Manajemen Keselamatan, PP Keamanan dan Keselamatan Penerbangan 2001, PP tentang Kebandarudaraan 2001, serta peraturan pelaksana lainnya.

Kajian implementasi ketentuan *Annex* XIV Konvensi Chicago 1944 dalam hukum udara nasional dapat dilihat terlebih dahulu dalam Undang-Undang Penerbangan 2009. Definisi bandar udara menurut Undang-Undang Penerbangan 2009 adalah "kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya".

Rumusan definisi bandar udara tersebut bisa dikaji melalui berbagai kalimat seperti, pertama adalah "kawasan dengan batas-batas tertentu". Ketika sebuah bandar udara terbentuk, tentu ada batas-batas yang akan dijadikan sebagai lahan pokok dan penting untuk kegiatan penerbangan. Salah satu kawasan dengan batas-batas tertentu adalah *runway shoulder* yaitu sisi rumput yang terdapat tepat di sebelah kiri dan kanan landas

---

[11] Dokumen ICAO, *DOC.* 8973, bagian 4.10.10 : "*Security fences lines should be kept clear of all obstructions such as electric power, transmission line poles, trees, stowed equipment and materia, vehicles, etc, for a distance of 3 meters within the fence and 3 meters without, wherever possible. However where such clearance is not practical, increasing the height of barriers to provide a minimum of 2, 44 meters above any equipment, vehicles, etc, as aforementioned can provide the necessary control*".

pacu, yang digunakan untuk mencegah resiko lebih parah apabila pesawat tergelincir dari landas pacu. Kawasan ini menjadi kawasan yang termasuk dalam DLKr (daerah lingkungan kerja) bandar udara karena daerah tersebut digunakan secara langsung untuk kegiatan bandar udara. Selain itu kawasan *runway shoulder* termasuk pula dalam wilayah KKOP (kawasan keselamatan operasi penerbangan) karena daerah ini digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. *Runway shoulder* menjadi daerah penting yang termasuk dalam sisi udara sehingga kategorinya *non public area* dan termasuk dalam *restricted area* (daerah terbatas) yang mana harus terjamin keamanannya.

Kalimat penting yang kedua dari rumusan definisi bandar udara adalah "dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan". Dari kalimat tersebut, yang menjadi sasaran utama adalah komitmen penyelenggara bandar udara untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan daerah (fasilitas) bandar udara, termasuk *Runway Shoulder* yang sudah dibahas tadi, sehingga daerah yang terbatas dan dijamin keamanannya tersebut menjadi "daerah steril" yang artinya bebas dari pergerakan asing dan orang-orang yang tidak berwenang untuk memasuki wilayah. Misalnya hewan yang berkeliaran di daerah landas pacu dan sekitarnya, masyarakat yang melintas untuk memenuhi kegiatan sehari-hari, atau masyarakat yang sengaja masuk ke tepi landasan melihat pesawat dari dekat. Kegiatan-kegiatan tersebut sangat bertentangan dengan undang-undang dan tentu saja ketentuan internasional.

Bandar udara adalah "jendela" ke sebuah kota, atau bahkan ke sebuah negara. Dalam kaitan ini terlihat pentingnya arti bandar udara bagi kemajuan bangsa. Hanya saja kondisi bandar udara di Indonesia masih banyak yang kurang memuaskan.[12] Dirjen Perhubungan Udara Harry Bakti menyampaikan, bahwa tiga hal yang harus dipenuhi oleh sebuah bandar udara yaitu keamanan (*security)*, keselamatan (*safety*), dan pelayanan (*service*s).[13]

Pengoperasian bandar udara diatur dalam Pasal 217 dan 218 UU Penerbangan 2009. Pasal-pasal tersebut mengatur persyaratan sertifikat bandar udara, register bandar udara beserta sanksi pelanggarannya. Menurut pasal 217 UU penerbangan 2009 menyatakan bahwa setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara. Bilamana bandar udara tersebut telah memenuhi keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan jasa bandar udara, maka Menteri Perhubungan akan memberikan (a) sertifikat bandar udara atau (b) register bandar udara.

Meskipun dalam sepuluh tahun terakhir jumlah penumpang dan frekuensi penerbangan melonjak drastis di Indonesia, akan tetapi penerbangan di berbagai daerah belum sepenuhnya nyaman dan aman.[14] Dalam rentang waktu tersebut masih saja ditemui bibit-bibit persoalan yang berpotensi menciptakan kecelakaan dan *incident*. Salah satu peristiwa yang bisa diambil sebagai kajian persoalan standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan serta kaitannya dengan kewajiban *erga omne*s terjadi pada Sabtu, 21 Desember 2013 ketika Marianus Sae, Bupati Ngada, Provinsi Nusa Tenggara Timur memerintahkan kepada Satuan Polisi Pamong Praja untuk memblokade bandar udara Turelelo Soa. Peristiwa ini merupakan yang pertama dan satu-satunya di Indonesia, bahkan di dunia penerbangan sipil internasional, seorang Bupati memerintahkan blokade terhadap lalu lintas penerbangan hanya dikarenakan tidak mendapatkan tiket pesawat. Tindakan pemblokadean bermula sekira 15 menit pesawat akan lepas landas. Namun, tiba-tiba ada 15 (lima belas) anggota Satpol PP memasuki landasan bandar udara dengan membawa masuk kendaraannya ke dalam landasan. Akhirnya, petugas bandar udara mengalihkan pesawat terbang dari Bandara El Tari Kupang yang siap mendarat di Bandar Udara Turelelo Soa ke Bandar Udara H Hasan Aroeboesman, Ende. Tindakan memasuki landasan penerbangan (*runway*) dan melakukan pemblokadean dengan menggunakan kendaraan dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Bila dilihat dari peraturan perundang-undangan yakni Undang Undang Penerbangan 2009, perbuatan yang dilakukan oleh Bupati Ngada Marianus Sae bertentangan dengan Pasal 210 yang menyatakan bahwa : "Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara".

Selain itu tindakan blokade oleh Bupati jelas dapat dikategorikan sebagai tindak

[12] Ninok Leksono, *Memodernisasi Bandara*, Majalah Angkasa, Edisi No.4 Januari 2012, Hlm. 14

[13] *Ibid.*,

[14] A Darmawan, *Apa itu Keselamatan Penerbangan*, Majalah Angkasa, Edisi No.4 Januari 2012, Hlm. 66

pidana. Pasal-pasal yang dapat dikenakan kepadanya adalah pasal 421, 435, dan 436 UU Penerbangan 2009.

Selain masih ditemukannya persoalan universal seperti kurang memadainya peralatan navigasi, ternyata masih ada juga persoalan tidak adanya pagar pengaman landasan.[15] Masalah ini pernah menjadi sorotan menyusul peristiwa tabrakan maut antara pesawat latih dengan dua pengendara motor yang tengah melaju di landasan Bandara Budiarto, Curug, Banten pada bulan April 2010.[16] Setahun berlalu, kecelakaan serupa kembali terjadi di Lapangan Terbang Sugapa, Kabupaten Intan Jaya Papua, pada tanggal 23 November 2011. Sebuah *Cessna Caravan* milik sebuah maskapai swasta nasional akhirnya menabrak gunung setelah membatalkan pendaratan karena pilot melihat seorang anak menyeberang di landasan.[17] Selain itu beberapa kejadian kecelakaan pesawat yang diakibatkan binatang ternak (sapi) yang melintas di landas pacu. Kasus-kasus tersebut dinamakan juga sebagai *runway incursions*.

Salah satu pasal dalam bab keselamatan penerbangan, Pasal 312 ayat 3 Undang-Undang Penerbangan 2009 menyebutkan bahwa pelaksanaan pengawasan dilakukan oleh unit kerja atau lembaga penyelenggara pelayanan umum. Pengawasan penerbangan menurut pasal ini meliputi audit, inspeksi, pengamatan dan pemantauan yang dilakukan secara berkelanjutan. Amanat ini sesungguhnya juga sesuai dengan rekomendasi ICAO. ICAO pada auditnya tahun 2007 merekomendasikan pembenahan otoritas penerbangan Indonesia dengan cara membuat regulator yang otonom, transparan dan kuat dalam menegakkan hukum.[18] Tidak disebutkan secara implisit unit kerja atau lembaga penyelenggara tersebut berada di bawah Menteri Perhubungan. Menteri hanya diwajibkan melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum atas hasil pengawasan tersebut.[19]

Apabila masyarakat internasional serius akan program-program yang dilaksanakan tersebut maka kebulatan tekad dan komitmen yang kuat dalam menyediakan dana yang besar sangat dibutuhkan. Menempatkan *political will* dan kekuatan financial sangat mendukung kerangka kerja ICAO dalam mengimplementasikan bantuan bagi negara berkembang. Bab XV dalam Konvensi Chicago 1944 memuat ketentuan yang diperlukan sebagai dasar hukum tindakan ICAO dalam memberikan bantuan kepada negara peserta,[20] diantaranya yaitu ketentuan yang tercantum dalam Pasal 71 Konvensi Chicago 1944

Salah satu kelemahan yang terlihat yaitu masyarakat tidak mendapat pengertian mendalam mengenai keberadaan bandar udara internasional.[21] Oleh karenanya perlu suatu edukasi bagi masyarakat, yang dimaksud edukasi di sini adalah, memberikan pemahaman lebih dalam kepada masyarakat terhadap ancaman keselamatan penerbangan sehingga terjadi perubahan sikap di dalam masyarakat dalam membangun kesadaran khususnya bagi mereka yang berada di wilayah bandar udara.

B. Kewajiban Standar Internasional Bandar Udara Bagi Keselamatan Penerbangan Sebagai Suatu Kewajiban *Erga Omnes*

Majelis umum ICAO menekankan bahwa tujuan utama dari ICAO adalah untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil internasional dan negara peserta mempunyai tanggung jawab baik secara bersama maupun individual. Hal ini menjadi begitu penting dalam konteks penerbangan sipil dimana mode transportasi ini mengalami pertumbuhan pesat dan menjadi perhatian yang melintasi batas teritorial dan nasionalitas atau dikatakan menjadi perhatian masyarakat internasional[22] sebagai keseluruhan.

Kewajiban *erga omnes,* sebagaimana dinyatakan dalam kasus *Barcelona Traction,* merupakan kewajiban yang dimiliki oleh suatu pihak terhadap komunitas internasional secara

---

15 *Ibid.*,
16 *Ibid.*,
17 *Ibid.*,
18 Gatot R, *Gila-Amanat UU Penerbangan Diabaikan*, Majalah Angkasa, Edisi No.3 Desember 2012, Hlm. 29
19 *Ibid.*,

20 *In addition, mention should perhaps also be made of the work of the ICAO under the United Nations Expanded Programme of Technical Assistance. Here again, the cardinal principle is that a request for assistance must have first come from the state concerned*. Dikutip dari Bin Cheng, *The Law of International Air Transport,* Stevens and Sons Limited, London, 1962, Hlm. 98
21 Gatot Raharjo, *op cit*, Hlm. 63
22 Yang dinamakan masyarakat internasional itu pada hakekatnya ialah hubungan kehidupan antar manusia. Masyarakat internasional sebenarnya merupakan suatu kompleks kehidupan bersama yang terdiri dari aneka ragam masyarakat yang jalin menjalin dengan erat. Dikutip dari Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, Putra A Bardin, Bandung, 1999, Hlm.9

keseluruhan.[23] Sejak saat itu, konsep kewajiban *erga omnes* telah menjadi subjek yang sangat menarik untuk didiskusikan dalam putusan hakim di ICJ, laporan *International Law Commission,* dan berbagai publikasi ilmiah.[24] Walaupun konsep kewajiban *erga omnes* ini masih diperdebatkan, akan tetapi konsepnya itu sendiri telah mengakar dalam praktik internasional. Sebagaimana diketahui bahwa salah satu karakteristik kewajiban *erga omnes* adalah universalitas dan non timbal balik, serta merupakan kewajiban suatu negara terhadap komunitas internasional secara keseluruhan, yang juga merupakan perhatian seluruh negara.

Konvensi Chicago yang diadopsi pada tahun 1944, dimana pada saat itu konsep *erga omnes* belum muncul. Akan tetapi terdapat bukti bahwasanya kewajiban keselamatan penerbangan memiliki karakter *erga omnes* terlihat tidak dalam hak dan kewajiban[25] antar negara akan tetapi dalam kesetiaan pada sistem normatif. Secara yuridis normatif, tujuan yang paling penting dari ICAO, tercantum dalam Pasal 44 Konvensi Chicago 1944, salah satunya adalah untuk menjamin keselamatan dan keteraturan pertumbuhan penerbangan sipil internasional. Berdasarkan tujuan ICAO tersebut, maka standar keselamatan penerbangan yang terdapat dalam kerangka kerja Konvensi Chicago 1944 dibuat untuk melindungi kepentingan bersama komunitas penerbangan sipil internasional dan meningkatkan sistem normatif global dalam keselamatan penerbangan sipil.

Banyak yang menyetujui bahwa kewajiban *erga omnes* mencerminkan nilai universal seperti rasa kemanusiaan dan penghormatan terhadap hak asasi manusia.[26] Negara berpendapat bahwa *erga omnes* dapat berasal dari prinsip dan aturan yang berkaitan dengan hak dasar dari manusia. Sebagai contoh selain putusan pengadilan dalam *Barcelona Traction case* yang memunculkan kewajiban *erga omnes,* terdapat pula kasus lain yaitu dalam *the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory (Wall case)* dimana pengadilan menunjukkan bahwa hak untuk menentukan nasib sendiri mempunyai karakter *erga omnes*, merujuk kepada resolusi Majelis Umum PBB 2625 (XXV).

Dalam suatu *Advisory Opinion on Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*,[27] sidang menyatakan bahwa sebagian besar ketentuan dalam hukum humaniter yang diterapkan dalam sengketa bersenjata secara mendasar memberikan perhatian kepada kemanusiaan. Aturan yang berkaitan dengan rasa kemanusiaan tersebut termasuk ke dalam karakter *erga omnes*. Dari hal tersebut dapat disimpulkan bahwa perhatian mendasar terhadap kemanusiaan adalah salah satu nilai dalam konsep kewajiban *erga omnes*.

Keselamatan penerbangan secara langsung berkaitan dengan hak asasi manusia yang paling penting, yaitu hak untuk hidup. Sebagaimana dikemukakan oleh Ramcharan bahwa "*there can be no issue of more pressing concern to international law than to protect the life of every human being from unwarranted deprivation*".[28] Ancaman terhadap keselamatan penerbangan merupakan ancaman terhadap kehidupan. Berdasarkan studi psikologis, keselamatan adalah salah satu dari kebutuhan mendasar manusia seperti makan, tempat tinggal dan kesehatan.[29] Kebutuhan akan keselamatan merupakan kebutuhan yang nyata dalam konteks penerbangan. Oleh karenanya, dapat disimpulkan bahwa keselamatan penerbangan berakar dalam perhatian mendasar dari kemanusiaan.

Implementasi dari kewajiban pengawasan keselamatan penerbangan tergantung kepada unsur teknik dan finansial.[30] Dikarenakan dua unsur dalam pembangunan keselamatan penerbangan tersebut, maka tidak semua negara dapat mencapai hasil yang sama dalam fungsi keselamatan penerbangannya. Akan tetapi hal tersebut tidaklah berarti keselamatan penerbangan tidak mendapat tempatnya dalam kewajiban *erga omnes*.

Telah menjadi kesepakatan dalam ICAO bahwa negara peserta "baik secara bersama dan individual" bertanggung jawab dalam

---

[23] Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer,* Refika Aditama, Bandung, 2006, Hlm. 74

[24] Huang Jiefang, *op cit,* Hlm. 164

[25] Schwarzenberger menyatakan hak dan kewajiban adalah dasar atau fundamental apabila memenuhi 3 (tiga) syarat berikut : (1) hak dan kewajiban tersebut harus benar-benar memiliki arti yang penting dalam hukum internasional; (2) hak dan kewajiban tersebut mengalahkan hal-hal (isu) lainnya; dan (3) hak dan kewajiban tersebut membentuk atau menjadi bagian penting dari sistem yang diketahui atau yang ada sehingga apabila diabaikan maka akan berakibat pada hilangnya karakteristik hukum internasional. Dikutip dari Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional,* Keni Media, Bandung, 2011, Hlm.32

[26] Huang Jiefang, *op cit,* Hlm. 168

[27] *Ibid.,*

[28] *Ibid.,*

[29] *Ibid.,*

[30] Huang Jiefang, *op cit,* Hlm.172

menjamin keselamatan penerbangan sipil internasional. Oleh karena itu setiap negara peserta diminta untuk melakukan sesuatu dalam menegakkan keselamatan penerbangan, dan negara peserta sama sekali tidak mempunyai hak untuk tidak melakukan sesuatu. Kewajiban ini tidak mensyaratkan suatu negara untuk menjamin bahwa tidak akan ada kecelakaan penerbangan dalam yurisdiksinya, akan tetapi mensyaratkan suatu negara untuk melakukan tindakan apapun yang diperlukan dalam implementasi standar keselamatan penerbangan. Dimungkinkan apabila keselamatan penerbangan diterapkan sebagai kewajiban yang memiliki karakter *erga omnes*, maka kompetensi ICAO diantara negara peserta dapat lebih diakui.

Pada kesimpulannya, kewajiban keselamatan penerbangan tidak hadir sebagai kepentingan individual suatu negara, akan tetapi sebagai kepentingan bersama masyarakat internasional dengan tujuan yang lebih tinggi lagi yaitu keselamatan dan keteraturan pertumbuhan penerbangan sipil internasional. Salah satu yang dapat dijadikan bukti untuk menunjukkan secara implisit adanya karakter *erga omnes* yaitu saat tindakan yang membahayakan keselamatan penerbangan seperti penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil, reaksi dari pihak ketiga yang tidak secara langsung dirugikan dapat langsung terjadi. Berdasarkan hal tersebut, tindakan sabotase, ataupun penggunaan senjata terhadap pesawat udara sipil, dapat dikatakan dalam proses memperoleh karakter *erga omnes*. Walaupun para ahli belum mencapai kesepakatan apakah tugas untuk menyediakan pengawasan keselamatan penerbangan yang dianggap sebagai tugas positif dapat dijadikan bentuk kewajiban *erga omnes*. Akan tetapi, sepertinya tidak akan ada kendala hukum untuk mencegah tugas tersebut menjadi suatu kewajiban *erga omnes*, terutama kaitannya dengan hak untuk hidup.

Kewajiban untuk menyediakan pengawasan keselamatan, kewajiban untuk tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil dalam penerbangan, serta kewajiban untuk mencegah dan menghukum tindakan sabotase yang membahayakan keselamatan penerbangan sipil merupakan trio kewajiban yang berkaitan dengan tiga dimensi utama keselamatan penerbangan.[31] Kesemuanya itu saling berkaitan dengan penghormatan terhadap kemanusiaan dan hak untuk hidup, sebagai hak asasi mendasar. Tidak ada persoalan yang paling menjadi perhatian besar hukum internasional selain melindungi hidup tiap manusia dari perampasan hidup. Perampasan hidup tersebut dapat muncul dari serangan teroris, penyalanggunaan kekuatan militer, ataupun juga kesalahan dalam memenuhi standar keselamatan. Berdasarkan perspektif tersebut, maka ancaman terhadap keselamatan penerbangan merupakan ancaman terhadap kehidupan pula. Melindungi keselamatan penerbangan berarti melindungi hak untuk hidup. Oleh karena itu pada hakikatnya, terdapat kaitan antara kewajiban *erga omnes* dengan penghormatan mendasar terhadap kemanusiaan.

Dalam sudut pandang pentingnya keterlibatan hak dengan keselamatan penerbangan, trio kewajiban yang disebutkan diatas telah menjadi perhatian semua negara dan muncul sebagai kewajiban *erga omnes*. Salah satu karakteristik dari kewajiban *erga omnes* adalah universal dan tidak timbal balik, serta merupakan kewajiban suatu negara terhadap masyarakat internasional secara keseluruhan, yang juga menjadi perhatian semua negara.[32] Trio kewajiban tersebut memiliki karakter kewajiban *erga omnes*, sebagai contoh, tindakan suatu negara yang menembak jatuh pesawat udara sipil dalam penerbangan tidak menjadikan ketentuan bagi negara lain untuk mengambil tindakan yang sama terhadap pesawat udara sipil dari negara tersebut.

Perkembangan upaya yang dilakukan Indonesia saat ini dalam hal pemenuhan kewajiban standar internasional bandar udara bagi keselamatan penerbangan belum bisa dipenuhi secara optimal, akan tetapi Indonesia berupaya melakukan tahapan-tahapan dalam rangka pemenuhan kewajiban tersebut. Tahapan-tahapan yang harus dilakukan Indonesia yaitu pemenuhan kewajiban untuk membuat peraturan berkaitan dengan bidang penerbangan terutama standar bandar udara dan keselamatan penerbangan, kemudian upaya pemenuhan kewajiban sarana prasarana penerbangan, serta proses pemenuhan kewajiban teknologi dalam dunia penerbangan. Berkaitan dengan ketentuan dalam bidang penerbangan saat ini perlu dibentuk peraturan perundang-undangan tentang kebandarudaraan, serta ke depannya menjadikan bandar udara sebagai industri tersendiri.

Simpulan

Implementasi ketentuan A*nnex* XIV Konvensi Chicago 1944 dalam hukum udara di Indonesia masih belum dilakukan sepenuhnya. Selain itu, saat ini Indonesia juga belum memenuhi kewajiban

[31] Huang Jiefang, *op cit*, Hlm. 241

[32] *Ibid.*,

sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 38 Konvensi Chicago 1944 yang berkaitan dengan notifikasi standar bandar udara kepada Dewan ICAO. Walaupun Indonesia belum bisa memenuhi standar internasional bandar udara, akan tetapi perlu adanya upaya tahapan-tahapan yang harus dilakukan Indonesia dalam pemenuhan kewajiban tersebut diantaranya membuat peraturan, menyiapkan sarana prasarana, dan teknologi penerbangan.

Keselamatan penerbangan secara langsung terhubung kepada hak asasi manusia yang paling penting, yaitu hak untuk hidup. Oleh karenanya tugas penegakan dan pengawasan keselamatan penerbangan yang dianggap sebagai tugas positif dapat dijadikan bentuk kewajiban *erga omnes*, terutama kaitannya dengan hak untuk hidup

Daftar Pustaka

A. Buku

Achmad Moegandi, *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil,* Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1996

Aver Gbem, Annastacia., *Air Law in Nigeria : Problem and Prospects*, Institute of Air and Space Law McGill University, Canada, 1997

Barry,WS., *The Language of Aviation*, Chatto and Windus Ltd, London, 1973

Cheng, Bin., *The Law of International Air Transport,* Stevens and Sons Limited, London, 1962

Colegrove, K.W., *International Control of Aviation*, World Peace Foundation, Boston, 1930

Diederiks – Verschoor, I.H.Ph, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Netherlands, 1988

E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, PT. Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008

_____,*Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional,* Liberty, Yogyakarta, 1989

_____, *Tinjauan Singkat atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara,* Lisan, Bandung, 1990

E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, CV. Mandar Maju, Bandung, 2000

_____, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Alumni, Bandung, 1984

_____, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Alumni, Bandung, 1983

Fraser Robert, Alan D Donheiser, Thomas G Miller Jr, *Civil Aviation Development: A Policy and Operations Analysis,* Irvington Publisher Inc., New York, 1980

Horonjeff, Robert (et al), *Planning and Design of Airports*, Fifth Edition, The McGraw-Hill Companies, Inc, New York, 2010

Huala Adolf, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional,* Keni Media, Bandung, 2011

Ian Brownlie, *Principles of Public International* Law, Oxford University Press, Oxford, 1979

J. Tams, Christian., *Enforcing Obligations Erga Omnes in International Law,* Cambridge University Press, New York, 2005

Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer,* Refika Aditama, Bandung, 2006

Jiefang, Huang., *Aviation Safety and ICAO*, Kluwer Law International, Netherlands, 2009

Kreindler, Lee S, *Aviation Accident Law,* Matthew Bender and Company Incorporated, New York, 1963

Matte., Nicolas Mateesco, *Treatise on Air Aeronautical Law,* The Corswell Co. Ltd, Canada, 1981

Mendes, Pablo., *Air Transport Law and Policy in The 1990's,* Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 1991

Mieke Komar Kantaatmadja. *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*, Mandar Maju, Bandung, 1994

_____, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa,* Remadja Karya, Bandung, 1984

Milde, Michael, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, The Netherlands, 2008

Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-konsep Hukum dalam Pembangunan*, Alumni, Bandung, 2002

_____, *Pengantar Hukum Internasional,* Putra A Bardin, Bandung, 1999

Mendes, Pablo., *Air Transport Law and Policy in The 1990's,* Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 1991

M. Kane,Robert., dan Allan D.Vose, *Air Transportation*, Eight Edition, Kendall/Hunt Publishing Company, Iowa, 1982

N. Shaw, Malcolm., *International Law,* Fifth Edition, Cambridge University Press, United Kingdom, 2003

O'Connell, D.P., *International Law,* 2nd Edition, Steven dan Sons, London, 1970

Otje Salman Soemadiningrat dan Anton F. Susanto, *Teori Hukum*, Refika Aditama, Bandung, 2004

Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara,* Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta, 1972

Rollo, V Foster., *Aviation Law an Introduction,* Maryland Historical Press, Maryland, 1979

Rozakis, Christos, *The Concept of Jus Cogens in The Law of Treaties,* North Holland Publishing Company, Amsterdam, 1976 Rozakis, Christos, *The Concept of Jus Cogens in The Law of Treaties,* North Holland Publishing Company, Amsterdam, 1976

Shaw, Malcolm N., *International Law (Fifth Edition)*, Cambridge University Press, United Kingdom, 2003

Shawcross & Beaumont, *The Law of Aviation,* 2nd ed., Baker, Voorhis & Co., New York, 1938

B. Jurnal dan Makalah

Lofaro, R.J. dan Smith K.M., *Rising Risk? Rising Safety? The Millenium of Air Travel"*, Transportation Law Journal, Volume 28, 1998.

Issaac, F.M., *"Is It Safe Up There?"*, Transportation Law Journal, Volume 28, 1998

ICAO Working Paper AN-WP/7699, *"Determination of a Definition of Aviation Safety"*, 11 December 2001

Richard Aisuebeogun (CEO Federal Airports Authority Of Nigeria), *Aerodrome Safety in Flight Operations*, being paper presented at the ACI Africa/World Safety Seminar and 45th Board and Working Groups Meeting Marrakech Morroco, 31 Maret 2011

Freer, D.W., *"An aborted take-off for internationalism? 1903 to 1919",* (April 1986) 41(4) *ICAO Bulletin* 23

Kuhn, A., *"International Aerial Navigation and the Peace Conference"* (1920) 14 *AJIL* 369. Lupton, G.W., *Civil Aviation Law,* Chicago: Callaghan and Company, 1935

Freer, D. W., *"A Convention is signed and ICAN is born? 1919 to 1926",* (May 1986) 41(5) *ICAO Bulletin*

C. Majalah

Ninok Leksono, *Memodernisasi Bandara,* Majalah Angkasa, Edisi No.4 Januari 2012

A Darmawan, *Apa itu Keselamatan Penerbangan,* Majalah Angkasa, Edisi No.4 Januari 2012

Gatot R, *Gila-Amanat UU Penerbangan Diabaikan,* Majalah Angkasa, Edisi No.3 Desember 2012

Majalah Angkasa, Gramedia Majalah, Jakarta, No.4 Januari 2012 TH.XXII

D. Konvensi Internasional

Convention on International Civil Aviation 1944
Annex Convention on International Civil Aviation
Vienna Convention on the Law of Treaties 1969

E. Peraturan Perundang-undangan :

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Keputusan Menteri Nomor 24 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 139*) Tentang Bandar Udara (*Aerodrome*)

Keputusan Menteri Nomor 8 Tahun 2010 Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Kebandarudaraan Nasional

Kepmenhub No: KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara

Keputusan Presiden No. 63 Tahun 2004 tentang Pengamanan Obyek Vital Nasional

Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 Tentang Tata Tertib Bandar Udara

F. Kamus

The Oxford Dictionary, 9th ed, Oxford University Press, 1995

G. Situs Internet dan Publikasi Lainnya

http://bandarudara.com
http://www.sekarpura2.or.id/portal/berita/60-pengoperasian-bandar-udara
http://www.icao.int
http://www.icao.org
httpsopenaccess.leidenuniv.nl
http://www.bsn.go.id
http://indonesia-icao.org
http://kompas.com
Kompas, Selasa 22 Mei 2012
Surat Kabar Kompas, Senin 4 Juni 2012
Surat Kabar Media Indonesia, Senin 28 Nopember 2011
Surat Kabar Kompas, Minggu, 18 September 2012