SKRIPSI

ASPEK HUKUM PELARANGAN TERBANG DARI UNI EROPA TERHADAP MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA DAN IMPLIKASINYA BAGI PENERBANGAN NASIONAL

Diajukan Sebagai Prasyarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana Hukum

Oleh :

SONI LINGGA SURYADI
04 140 185

PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM INTERNASIONAL

(PK VII)

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ANDALAS

PADANG

2008

No. Reg. 2610/PK VII/07/08

ASPEK HUKUM PELARANGAN TERBANG DARI UNI EROPA TERHADAP MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA DAN IMPLIKASINYA BAGI PENERBANGAN NASIONAL

(Soni Lingga Suryadi, 04 140 185, 75 halaman, Fakultas Hukum UNAND, 2008)

ABSTRAK

Angkutan udara merupakan kemajuan terbesar dalam peradaban manusia. Kehadiran moda transportasi udara ini memberikan solusi baru dalam usaha manusia melakukan perjalanan. Hadirnya moda transportasi ini menjanjikan efektifitas dan efisiensi dari segi waktu dan jarak jangkauan yang luar biasa besarnya. Ketentuan demikian menuntut pengaturan mengenai standar keamanan dan keselamatan penerbangan, serta segala aspek yang terkait dengan dunia penerbangan yang diatur secara internasional dan tersebar dalam berbagai konvensi. Namun setiap pencapaian dalam teknologi transportasi tetap membawa konsekuensi yang harus dibayarkan. Dibalik efektifitas dan efisiensi yang dijanjikan tersimpan resiko yang begitu besar. Seiring memburuknya kualitas pelayanan maskapai penerbangan dalam negeri yang ditandai dengan begitu seringnya terjadi kecelakaan fatal yang menelan banyak korban telah memicu kekhawatiran internasional akan kredibilitas maskapai Indonesia. Sebagai wujud nyata dari adanya kekhawatiran dunia internasional terhadap kredibilitas maskapai Indonesia adalah dikeluarkannya sebuah resolusi dari Uni Eropa tentang pelarangan terbang maskapai Indonesia untuk terbang ke Uni Eropa yang telah disetujui oleh ke-27 negara anggota Uni Eropa pada 1 Juli 2007. Untuk mengetahui hal tersebut diatas, maka penulis merumuskan dalam tiga permasalahan yaitu aspek hukum pelarangan terbang dari Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan Indonesia, implikasi pelarangan terbang dari Uni Eropa bagi penerbangan nasional, upaya-upaya Indonesia dalam perbaikan penerbangan nasional. Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian hukum normatif, dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Disamping itu, penelitian dilakukan pada Ditjen Hubungan Udara Departemen Perhubungan RI. Dari hasil penelitian yang penulis lakukan dapat diketahui bahwa Aspek hukum pelarangan terbang dari Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan Indonesia dalam ketentuan hukum internasional dan praktek hubungan internasional adalah belum final terkait dengan tidak terpenuhinya syarat penetapan suatu maskapai kedalam daftar hitam pelarangan terbang Uni Eropa walaupun Uni Eropa telah melakukan tiga kali klarifikasi yang tidak dibalas oleh pemerintah Indonesia (Ditjen Hubud), namun kebijakan tersebut tidak diiringi dengan Audit Review secara langsung. Implikasi pelarangan terbang dari uni eropa bagi penerbangan nasional secara tidak langsung memberi dampak yang cukup besar bagi penerbangan nasional, pariwisata, dan perekonomian dan perdagangan serta adanya upaya serius dari pemerintah untuk memperbaiki mutu standar keamanan dan keselamatan penerbangan baik secara nasional dengan perbaikan teknis kelembagaan yang memegang otoritas sebagai regulator, maupun secara internasional dengan program jangka panjang *road map to safety and security*, dengan menjalin kerja sama dengan otoritas penerbangan dunia, ICAO serta lembaga-lembaga penerbangan internasional lainnya seperti IATA, FAA, ACI, CANSO, FSF, IFALPA.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angkutan udara merupakan kemajuan terbesar dalam peradaban manusia. Kehadiran moda[1] transportasi udara ini memberikan solusi baru dalam usaha manusia melakukan perjalanan. Hadirnya moda transportasi ini menjanjikan efektifitas dan efisiensi dari segi waktu dan jarak jangkauan yang luar biasa besarnya.

Sejak berakhirnya perang dunia I, perkembangan moda transportasi yang pada awalnya hanya diperuntukkan untuk kepentingan militer ini mulai beranjak memasuki masa dimana mulai dirasakannya manfaat yang besar dalam transportasi baik dalam mobilitas manusia maupun barang dan jasa[2]. Berdasarkan regulasi yang ketat, moda transportasi ini dijalankan dengan ketelitian dan kehati-hatian yang sangat tinggi. Ketentuan demikian menuntut pengaturan mengenai standar keamanan dan keselamatan penerbangan, serta segala aspek yang terkait dengan dunia penerbangan yang diatur secara internasional dan tersebar dalam berbagai konvensi, masing-masing konvensi merupakan kelanjutan dari konvensi sebelumnya. Namun setiap pencapaian dalam teknologi transportasi tetap membawa konsekuensi yang harus dibayarkan. Dibalik efektifitas dan efisiensi yang dijanjikan tersimpan resiko yang begitu besar.

---

[1] Istilah "Moda" digunakan dalam berbagai literatur Hukum Udara dan Angkasa yang merujuk pada makna 'model' atau 'jenis', seperti dalam buku Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan yang disusun oleh Tim Pustaka Yustisia, dan dalam buku karangan Martono: Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional juga dalam Peraturan Perundang-undangan Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

[2] Malcomn Shaw, *International Law*, Cambridge Publishing, 2003, hal. 463.

Alat transportasi yang menggunakan teknologi super canggih ini mulai menjadi dominan dan sangat penting peranannya ketika manfaat yang diberikannya mulai dirasakan terutama mampu menghubungkan antara wilayah di dunia dengan mudah dan efisiensi jarak serta waktu yang dibutuhkan dalam konteks global. Sebaliknya, dalam konteks internasional hubungan diplomatik antar negara merupakan sesuatu yang mutlak dibutuhkan dalam perkembangan suatu negara. Peranan moda transportasi udara ini menjadi tak terpisahkan dalam hubungan bernegara. Implikasi ekonomi yang muncul sebagai akibat hubungan diplomatik antar negara telah menjadi indikator utama dalam geliat perekonomian suatu negara dalam berbagai bidang kehidupan.

Meningkatnya kebutuhan terhadap alat transportasi udara memerlukan pengelolaan baik otoritas oleh suatu negara tertentu atau diserahkan kepada swasta. Penyelenggaraan transportasi udara tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara yang dilayani dan juga kecenderungan perkembangan ekonomi global[3]. Pada akhirnya ia melahirkan banyak pengelola jasa penerbangan dalam bentuk maskapai penerbangan. Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin membaik, peran Pemerintah yang semula sebagai penyedia jasa dan pelaku kegiatan ekonomi, akan berubah peran menjadi sebagai regulator[4].

Kemunculan maskapai-maskapai tersebut telah menumbuhkan geliat perekonomian sehingga menjadi salah satu sektor atau lahan investasi yang menjanjikan. Sejalan dengan itu, persaingan antar maskapaipun tak dapat

---

[3]Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengaktaan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hal. 74.

[4]http://www.dephub.go.id/hubud/ diakses pada tanggal 18 Maret 2008, pukul 17.24 WIB.

dihindarkan. Berbagai upaya maskapai dalam menarik calon penumpang, mulai dari penurunan tarif yang signifikan, sampai dengan pemberian pelayanan terbang cuma-cuma telah membuat moda transportasi udara mulai menjelma menjadi angkutan rakyat yang murah dan terjangkau. Namun, dalam setiap kebijakan tetap membawa konsekuensi yang harus ditanggung. Dibalik murahnya harga, kualitas pelayananpun harus dikorbankan untuk menutupi biaya operasional yang tak tertutupi dari tarif yang murah, sehingga standar keamanan dan keselamatan penerbangan pun terabaikan.

Sejak tahun 2000, jumlah kecelakaan pesawat penumpang semakin bertambah setiap tahunnya. Untuk tahun 2006-2007, tercatat 16 kecelakaan pesawat, baik untuk kasus ringan, maupun berat (Pusat Studi transportasi & Logistik (PUSTRAL), UGM)[5]. Diantara kecelakaan-kecelakaan pesawat yang terjadi, yang paling dahsyat adalah hilangnya pesawat Boeing 737-400 milik maskapai penerbangan Adam Air, dengan nomor penerbangan KI-574 jurusan Surabaya-Manado yang diperkirakan jatuh di sekitar perairan Majene, Sulawesi Barat pada awal tahun 2007 yang kemudian disusul dengan kecelakaan pesawat Boeing 737-400 milik maskapai penerbangan Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA-200 rute Jakarta-Yogyakarta yang terbakar, meledak dan hancur setelah sebelumnya gagal melakukan landing/pendaratan di Bandar udara Adisutjipto, Yogyakarta[6].

Namun, seiring memburuknya kualitas pelayanan maskapai penerbangan dalam negeri yang ditandai dengan begitu seringnya terjadi kecelakaan fatal yang

---

[5]Majalah Gatra, "*Catatan Kelam Dunia Penerbangan Nasional*" Tanggal 21 Maret 2007.

[6]Tim Pustaka Yustisia. 2007. *Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan.* Pustaka Yustisia. Yogyakarta. hal. 9-10

menelan banyak korban telah memicu kekhawatiran internasional akan kredibilitas maskapai Indonesia. Sebagai wujud nyata dari adanya kekhawatiran dunia internasional terhadap kredibilitas maskapai Indonesia adalah dikeluarkannya sebuah resolusi dari Uni Eropa tentang pelarangan terbang maskapai Indonesia untuk terbang ke Uni Eropa yang telah disetujui oleh ke-27 negara anggota Uni Eropa pada 1 Juli 2007[7].

Dikeluarkannya larangan terbang oleh Komisi Uni Eropa tersebut tidak berdasarkan alasan yang jelas mengingat sejak tahun 2004 Garuda Indonesia Airlines yang merupakan satu-satunya maskapai nasional Indonesia yang melayani rute penerbangan dari Indonesia ke kota-kota di negara Uni Eropa telah menutup seluruh penerbangannya ke Eropa setelah kurang lebih 30 tahun melayani penerbangan pada rute tersebut[8].

Oleh karena itu, jika situasi seperti ini tetap dibiarkan berlarut-larut tanpa adanya pembenahan yang berarti baik dari segi teknis dari maskapai penerbangan maupun dari segi regulasi dari pemerintah, masalah ini akan berdampak buruk bagi kepentingan nasional dan juga dengan citra Indonesia di mata internasional. Hal ini terbukti dengan adanya isu bahwa pemerintah Arab Saudi melarang terbang maskapai Indonesia (Garuda Indonesia) untuk terbang ke Arab Saudi, namun segera diklarifikasi bahwa larangan itu tidak pernah ada, dan juga pemerintah Korea Selatan yang memberikan peringatan bagi maskapai Indonesia

---

[7] http://www.depkominfo.go.id/ diakses pada tanggal 14 Februari 2008 pukul 13.15 WIB

[8] http://www.suarakarya-online.com/ diakses pada tanggal 28 Maret 2008, pukul 18.15 WIB

yang melayani rute penerbangan ke Korea Selatan untuk segera memperbaiki Sistem transportasi udara nasional[9].

Atas pertimbangan tersebut itu lah maka penulis tertarik untuk membahas permasalahan ini kedalam suatu bentuk tulisan ilmiah berupa skripsi dengan judul **"ASPEK HUKUM PELARANGAN TERBANG DARI UNI EROPA TERHADAP MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA DAN IMPLIKASINYA BAGI PENERBANGAN NASIONAL"**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, agar penulisan ini menjadi lebih terarah dan mencapai tujuan maka penulis mengemukakan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah aspek hukum pelarangan terbang dari Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan Indonesia?
2. Bagaimanakah implikasi hukum pelarangan terbang dari Uni Eropa bagi penerbangan nasional?
3. Apakah upaya-upaya Indonesia dalam perbaikan penerbangan nasional?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis aspek hukum pelarangan terbang dari Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan Indonesia.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis implikasi pelarangan terbang dari Uni Eropa bagi penerbangan nasional.

[9] http://www.depkominfo.go.id/ diakses pada tanggal 18 Maret 2008, pukul 15.20 WIB

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya dalam skripsi ini, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Aspek hukum pelarangan terbang dari Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan Indonesia dalam ketentuan hukum internasional dan praktek hubungan internasional adalah belum final, mengingat bahwa Uni Eropa telah tiga kali melakukan klarifikasi namun kebijkana penetapan pelarangan terbang tersebut tidak diiringi dengan audit review. Walaupun dengan alasan yang cukup jelas yakni keamanan dan keselamatan mengingat seringnya terjadi kecelakaan fatal yang dialami oleh maskapai Indonesia, akan tetapi syarat penetapan suatu maskapai dimasukkan kedalam daftar hitam larangan terbang Uni Eropa sebagaimana yang tercantum dalam regulasi (EC) No 2111/2005 Parlemen dan Majelis Eropa tidak terpenuhi.
2. Implikasi pelarangan terbang dari uni eropa bagi penerbangan nasional secara langsung tidak terlalu berdampak bagi penerbangan nasional mengingat sejak tahun 2004, maskapai Indonesia (Garuda Indonesia Airlines) tidak melayani rute penerbangan ke Eropa lagi setelah selama kurang lebih 30 tahun beroperasi melayani rute tersebut. Bagi Garuda sendiri, efek larangan itu sangat kecil lantaran Garuda tidak memiliki jalur penerbangan langsung ke Eropa, begitu pula dengan maskapai-maskapai Indonesia yang lain yang tidak pernah memiliki jalur penerbangan langsung ke Eropa kerugian yang terjadi. [illegible] implikasinya terkait dengan hilangnya potensi pemasukan dari

penjualan tiket kepada turis Eropa saat di Indonesia. Dan apalagi sejak diperpanjang hingga Agustus 2008, implikasinya dikhawatirkan akan memperburuk citra Indonesia dimata Internasional. Selain itu yang lebih dikhawatirkan adalah perpanjangan larangan terbang tersebut bertepatan dengan tahun kunjungan wisata Indonesia (*Visit Indonesia Year 2008*) sehingga target kunjungan wisata nasional oleh wistawan mancanegara tidak terpenuhi. Serta implikasi ekonomi yang ditimbulkan akibat larangan terbang ini adalah bertambahnya biaya distribusi perdagangan dari Indonesia ke negara-negara anggota Uni Eropa, mengingat seluruh maskapai dan jasa penerbangan kargo juga dilarang mengharuskan untuk menggunakan maskapai asing yang tentunya dengan konsekuensi tambahan biaya lebih.

3. Upaya-upaya indonesia dalam perbaikan penerbangan nasional diantaranya:
   a. Membentuk Tim Nasional untuk Evaluasi Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Setelah tim bekerja dan menyerahkan hasil evaluasi berikut saran dan rekomendasi, pemerintah telah pula menugaskan Departemen Perhubungan melaksanakan seluruh saran dan rekomendasi itu serta menuangkannya dalam *safety road map* yang harus segera dilaksanakan.
   b. Mengganti beberapa pejabat yang berada dalam posisi kunci di penyelenggaraan sistem transportasi nasional, antara lain Menteri Perhubungan dan Dirjen Perhubungan Udara.
   c. Usaha peningkatan penerbangan nasional ke depan adalah:.
      1) Melanjutkan program *Road Map to Safety, Security, and Services through Compliances* (3S+1C) dengan sungguh-sungguh, konsisten, dan transparan,

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku-Buku

Amirudin dan Zainal, *Pengantar Penelitian Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 2005.

Buku Panduan Fakultas Hukum Universitas Andalas, Padang 2004

Adolf, Huala, *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Rajawali Press, Jakarta, 1997.

Parthiana, I Wayan, *Pengantar Hukum Internasional*, C.V. Mandar Maju, Cetakan ke II, Bandung, 2003.

L. Oppenheim, *International Law: A Treatise*, Eighth Edition, T. And A. Constable Ltd, Great Britain, 1955.

Martono, K, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007.

Muchtar, Riswandi, *Hukum Angkasa.*

Pustaka Yustisia, Tim, *Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan.* Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2007.

Suherman, E, *Tanggung Djawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, N.V ERESCO, Bandung, 1962.

————*Hukum Udara Indonesia & Internasional.* Alumni, Bandung, 1983.

Shaw, Malcomn, *International Law*, Cambridge Publishing, 2003.

Sunggono, Bambang, *Metode Penelitian Hukum*, PT RajaGrafindoPersada, Jakarta, 2001.

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2006.

Tjakranegara, Soegijatna, *Hukum Pengaktaan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995.

Tobing, Raida L, *Perkembangan Pembangunan Hukum Nasional Tentang Hukum Dirgantara*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman RI, Jakarta, 1999.

2. Majalah, Koran dan Buletin

Gatra, Edisi 21 Maret 2007.

Kompas, Edisi 12 September 2005

Kompas, Edisi 8 Maret 2007

Tempo, Edisi 15-21 Januari 2007

Buletin Berita Permanent Mission of the Republic of Indonesia, Friday, July 20, 2007, Ver. 20.07.2007

3. Konvensi dan Peraturan perundang-undangan

a) Konvensi Paris 1919 tentang Navigasi Udara (*Convention Relating to International Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919*).

b) Konvensi Havana 1928 tentang Penerbangan Komersial (*Convention on Commercial Aviation, signed at Havana on 20 February 1928*).