



Perbandingan Hukum Mengenai Pagar Pembatas Bandar Udara Menurut Hukum Penerbangan Internasional dan Nasional

Muhammad Addin Nur Prasatia; Novianti; Budi Ardianto
Fakultas Hukum Universitas Jambi

*Corresponding author : addin.prasatia01@gmail.com

Submission : 26 Mei 2021
Revision : 14 Februari 2022
Publication : 18 Februari 2022

Abstract.

Aviation is one method of transportation that is quite widely used by humans in carrying out activities related to the movement of people and goods. This article discusses the comparison of the suitability of legal aspects regarding guardrails at airports in Law Number 1 of 2009 concerning Aviation as the legal basis for aviation in Indonesia with Annex XIV Aerodromes International Civil Aviation Organization as a technical rule of Article 37 Convention on International Civil Aviation. Aviation 1944 as an international legal standard regarding airport security as part of the aviation element in the world. The research method used is a normative juridical research type. The results showed that there was a discrepancy between the provisions regarding airport guardrails in Law Number 1 of 2009 concerning Aviation as a national legal product and Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization as an international legal product.

Keywords: *airport perimeter fences; aviation; legal comparison*

Abstrak

Penerbangan merupakan salah satu metode transportasi yang cukup banyak digunakan oleh manusia di dalam menjalankan aktivitas yang berhubungan dengan perpindahan orang maupun barang. Artikel ini membahas mengenai perbandingan kesesuaian aspek-aspek hukum mengenai pagar pembatas pada bandar udara di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai dasar hukum penerbangan di Indonesia dengan *Annex XIV Aerodromes International Civil Aviation Organization* sebagai aturan teknis dari *Article 37 Convention on International Civil Aviation 1944* sebagai suatu standar hukum internasional mengenai keamanan bandar udara sebagai bagian dari unsur penerbangan di dunia. Metode penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan adanya ketidakselarasan antara ketentuan mengenai pagar pembatas bandar udara di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai produk hukum nasional dengan *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization* sebagai produk hukum internasional.

Kata Kunci: pagar pembatas bandar udara; penerbangan; perbandingan hukum

A. Pendahuluan

Penerbangan merupakan salah satu metode transportasi yang cukup banyak digunakan oleh manusia di dalam menjalankan aktivitas yang berhubungan dengan perpindahan orang maupun barang. Selain hal tersebut, penerbangan juga merupakan salah satu bentuk dari inovasi terbaru di dalam memudahkan kehidupan manusia di bidang transportasi, selain menggunakan transportasi darat ataupun transportasi laut (pelayaran).

Penerbangan sipil memiliki fungsi yang sangat vital di dalam dunia penerbangan, selain berhubungan dengan

pengangkutan orang dan barang, penerbangan sipil juga berperan penting di dalam mengakomodasi laju mobilitas yang cukup di suatu wilayah negara. Apabila dilihat melalui perspektif hukum, penerbangan termasuk di dalam ruang lingkup hukum udara sebagai suatu aturan hukum yang relatif baru di dalam hukum internasional maupun hukum nasional.¹ Hukum udara sendiri dapat didefinisikan sebagai serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkutan udara komersial dan semua hubungan hukum, publik ataupun perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional². Oleh sebab itulah tiap-tiap negara di dunia memiliki urgensi masing-masing di dalam membuat ketentuan hukum mengenai penerbangan di negaranya.

Selain berdasarkan yuridiksi nasional, aturan hukum mengenai penerbangan juga diatur menurut hukum internasional, yaitu di dalam *Convention on International Civil Aviation 1944* atau yang lebih dikenal dengan nama *Chicago Convention 1944* yang diprakarsai oleh Amerika Serikat. Konvensi ini juga menjadi acuan dari banyak negara di dalam menentukan yuridiksi nasional terhadap penyelenggaraan penerbangan sipil. Sebagai suatu ketentuan hukum internasional mengenai penerbangan sipil. Konvensi ini

¹Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua*. Yogyakarta: Rajawali Pers. 2009. hal. 192.

²Syahmin, et al, *Hukum Udara Dan Luar Angkasa (Air And Outer Space Law)*. Palembang: Unsri Press. 2012. hal. 9.

dibentuk dengan tujuan untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut termasuk fasilitas pendukung aktivitas penerbangan seperti bandar udara.³ Konvensi ini juga memberikan kesempatan bagi negara-negara peserta untuk berhak atas perumusan dan penetapan peraturan perundang-undangan mengenai operasi penerbangan domestik maupun internasional dari ataupun menuju ke negara tersebut.⁴

Menurut yurisdiksi nasional Indonesia, penyelenggaraan penerbangan sipil diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang-undang ini mempertimbangkan bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai waktu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, serta perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.⁵ Di dalam undang-undang tersebut juga diatur bahwasanya keamanan penerbangan merupakan suatu

³Daisy Puji Gayatri, Agus Pramono, & Joko Setiyono. Implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional Dalam Pengaturan Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia. *Diponegoro Law Review*, Vol. 3, No. 2. 2014. hal. 5.

⁴Agus Pramono, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indonesia. 2011. hal. 17.

⁵Lihat pertimbangan pengesahan Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan-tindakan yang melanggar hukum melalui keterpaduan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.⁶

Sebagai suatu negara kepulauan, sektor penerbangan di Indonesia merupakan salah satu sistem transformasi yang berperan di dalam menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lainnya yang terdiri atas pulau-pulau. Sektor penerbangan juga mendukung proses percepatan mobilitas masyarakat maupun barang antar wilayah secara yang berdampak terhadap kenaikan produktivitas dan efisiensi produksi dalam suatu pembangunan.⁷ Berdasarkan pertimbangan terhadap aspek keselamatan dan keamanan tersebut, tentunya Undang-Undang ini harus mampu dalam berakselerasi terhadap ketentuan hukum yang terdapat di dalam *Convention on International Civil Aviation 1944* khususnya mengenai standar internasional penerbangan yang secara spesifik diatur di dalam *Chapter VI International Standard and Recommended Practices* yang terdapat pada *Article 37* telah dirumuskan bahwasanya;

⁶I Gusti Agung Ayu Mas Oka, M. Erawan Destyana, & Yulis Bhanu, Pemberdayaan Masyarakat melalui Pelatihan Security Awareness bagi Unit Penyelenggara Bandar Udara Ranai-Natuna. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*, Vol. 1, No. 1. 2020. hal. 2.

⁷Agus Susanto, Agus Sutrisno, Analisa Standar Keamanan Terhadap Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. *Airman: Jurnal Teknik dan Keselamatan Transformasi*, Vol. 1, No. 1. 2018. hal. 2.

“Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standarts, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways, and auxillary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.”⁸

Berdasarkan rumusan tersebut, dapat disimpulkan bahwasanya setiap negara pihak berjanji untuk meningkatkan tingkat keseragaman secara praktis dalam peraturan, standar, prosedur, dan organisasi sehubungan dengan pesawat terbang, personel, jalur udara dan layanan tambahan dalam semua hal di mana keseragaman tersebut akan memfasilitasi dan meningkatkan navigasi udara, termasuk di dalamnya standarisasi atas keamanan dan keselamatan bandar udara.

Salah satu hal yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah ketentuan hukum mengenai bandar udara atau selanjutnya disebut bandara. Dalam hal penerbangan domestik maupun internasional, bandara merupakan salah satu aspek yang terpenting sebagai salah satu fasilitas yang berfungsi sebagai tempat dimana pesawat udara dapat melandas maupun mendarat. Selain berfungsi terkait hal tersebut, bandara juga memiliki fungsi di dalam proses pengangkutan penumpang

⁸Lihat *Article 37 Convention on International Civil Aviation 1944*.

ataupun barang baik turun ataupun naik, bongkar muat barang, maupun tempat perpindahan antarmoda transportasi.⁹

Bandara juga merupakan sarana pokok sektor transportasi udara sebagai tempat dalam menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan udara, sehingga di dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya, harus dilakukan penataan baik secara yuridis maupun praktis yang mempertimbangkan aspek-aspek tatanan kebandarudaraan nasional, keamanan dan keselamatan penerbangan, perkiraan jasa angkutan udara, serta pedoman dan kriteria penyelenggaraannya.¹⁰

Berdasarkan hal tersebut, maka bandara merupakan hal yang harus diatur secara seksama dan rinci di dalam ketentuan hukum penerbangan, baik di dalam hukum internasional maupun yuridiksi nasional. Berdasarkan ketentuan yang terdapat di dalam *Article 37 Chapter VI: International Standards and Recommended Practices* di dalam *Chicago Convention 1944* ditentukan mengenai ketentuan hukum terkait standar internasional penerbangan yang harus terpenuhi di dalam menentukan kebijakan maupun yuridiksi hukum nasional tentang penerbangan adalah mengenai *Characteristics of*

⁹Felicia Geiby Dondokambey, dkk. Perencanaan Pengembangan Bandar Udara (Studi Kasus: Bandar Udara Sepinggan Balikpapan). *Jurnal Sipil Statik*, Vol. 1, No.4. 2013. hal. 271.

¹⁰Ghazy Cakrawartya, HM Kabul Supriyadi, & Agus Pramono. Tinjauan Umum Keamanan Bandara di Indonesia: Studi Kasus pada Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 pada April 2015. *Diponegoro Law Journal*, Vol. 5, No. 3. 2016. hal. 2.

Airports and Landing Areas (Karakteristik Bandar Udara dan Area Pendaratan).¹¹

Di dalam menentukan standar internasional yang telah ditetapkan menurut pasal tersebut, ketentuan hukum mengenai bandar udara secara spesifik diatur lebih lanjut di dalam *Annex 14 International Civil Aviation Organization: Aerodromes* sebagai aturan pelaksana daripada standar internasional penerbangan yang memuat tentang bandar udara di dalam *Article 37 Chapter VI: International Standards and Recommended Practices* di dalam *Convention on International Civil Aviation 1944*. Salah satu indikator daripada standar internasional yang ditetapkan di dalam *article* tersebut adalah mengenai pagar pembatas bandar udara sebagai bagian yang penting di dalam menjamin aspek keamanan dan keselamatan bandar udara.

Keberadaan pagar pembatas (*perimeter fence*) pada bandar udara juga memiliki fungsi di dalam hal keamanan yang lebih intens dari suatu bandar udara, yakni dalam hal pengamanan area *ground traffic* dan *manouvering area* sehingga mempermudah kinerja petugas keamanan bandar udara dalam hal pengamanan kedua area tersebut sehingga apabila tidak terdapatnya suatu pagar pembatas di sekeliling bandar udara, maka akan menyebabkan terganggunya sistem

¹¹*Article 37 Chapter VI: International Standards and Recommended Practices* dalam *Convention on International Civil Aviation 1944*.

keamanan di kawasan bandar udara, terutama pada kawasan landasan pacu, *ground area*, maupun *maneuvering area*.¹² Ketersediaan dari pagar pembatas (*perimeter fence*) yang memenuhi standar menurut hukum penerbangan internasional sendiri menjadi salah satu aspek pendukung bagi personel bandar udara di dalam melaksanakan tugas pengamanan di bandar udara sendiri sebagaimana ketersediaan fasilitas keamanan bandar udara lainnya seperti *explosive detector*, mobil patrol, dan *walk trough metal detector*.¹³

Adanya perbedaan di dalam menentukan rujukan terhadap landasan hukum secara internasional maupun nasional terkait pagar pembatas bandar udara yang masing-masing saling berhubungan mengindikasikan suatu perbandingan hukum mengenai ketentuan yang diatur di dalam *Annex 14 International Civil Aviation Organization: Aerodromes* sebagai aturan pelaksana dari standar internasional yang telah ditetapkan di dalam *Chicago Convention 1944* maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Adapun pendekatan perbandingan hukum yang digunakan di dalam jurnal ini dapat diartikan sebagai suatu perbandingan hukum yang bersifat terapan yang mempunyai

¹²Irfan, Kinerja Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Manouvering Area Bandara Udara Juwata Tarakan. *Jurnal Keselamatanam Transportasi Jalan*, Vol. 6, No. 1. 2019. hal. 57.

¹³Smeilyn Dapar, Dientje Rumimpunu, & Yumi Simbala, Pemberlakuan Ketentuan Pidana Dalam Mengoperasikan Bandar Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Lex Crimen* Vol. 10, No. 4. 2021. hal. 196.

sasaran tertentu¹⁴ guna meneliti kesesuaian antara ketentuan hukum mengenai pagar pembatas bandar udara di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai yuridiksi penerbangan nasional dengan *Annex 14 International Civil Aviation Organization: Aerodromes* sebagai produk hukum penerbangan internasional yang diakui Indonesia sebagai negara peserta.

B. Pembahasan

1. Ketentuan Hukum Mengenai Pagar Pembatas Bandar Udara Menurut *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization*

Keberadaan *Article 37* pada *Chapter VI: International Standard and Reccomended Practices* di dalam *International Civil Aviation 1944* sendiri menjadi landasan utama terhadap *contracted states* di dalam mengimplementasikan hukum nasional nya yang berkenaan dengan standar-standar operasional dan kebijakan hukum terhadap hal-hal yang berkaitan dengan mengenai bandar udara, salah satunya adalah mengenai pagar pembatas bandar udara. Dalam menyelenggarakan ketentuan-ketentuan mengenai *Standards and Reccomended Practices (SARPs)* di dalam *Article 37* tersebut, masing-masing kategori yang terdapat di dalamnya memiliki *Annex* masing-masing sebagai aturan teknis dalam pelaksanaan implementasi hukum terhadap standar-standar

¹⁴Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Surabaya: Kencana. 2019. hal. 172.

tersebut dan *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization* merupakan aturan teknis dari SARPs yang berkaitan dengan bandar udara dan kebandarudaraan.

Salah satu yang diatur di dalam *Annex* tersebut yakni mengenai keamanan dan aksesibilitas menuju bandar udara, sebagaimana yang termuat di dalam *Chapter 9* di dalam *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization* yang berbunyi:

“A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated acces of an authorized person onto a non-public area of the aerodrome.”¹⁵

Berdasarkan *article* tersebut, telah ditentukan sedemikian rupa mengenai hakikat daripada pagar pembatas sebagai bagian dari keamanan dari bandar udara sendiri, yang berfungsi dalam mencegah masuknya orang-orang yang tidak berkepentingan untuk memasuki ataupun merencanakan untuk memasuki kawasan-kawasan yang berada pada bandar udara.

Fungsi daripada pemasangan pagar di kawasan bandar udara tersebut juga berkaitan mengenai aspek-aspek keselamatan penerbangan sendiri guna menghindari insiden dan kecelakaan yang diakibatkan dari kelalaian dari penyelenggara kegiatan penerbangan akibat tidak adanya pemasangan pagar pembatasan di kawasan bandar udara. Oleh

¹⁵Lihat *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9*

sebab itu, maka komponen pemasangan pagar pembatas tersebut menjadi hal yang bersifat penting untuk dimasukkan ke dalam yuridiksi nasional mengenai penerbangan di suatu negara.¹⁶

Ketentuan teknis mengenai pemasangan pagar pembatas menurut *article* tersebut juga diatur di dalam *International Civil Aviation Organization Document 8973* yang menentukan bahwa pagar pembatas dan yang berfungsi sebagai penghalang dan pembatas harus cukup tinggi dan kuat agar tidak mudah dipanjat, tidak mudah melengkung, dan mencegah untuk mudah digali guna menghindari kemungkinan terjadinya rencana sabotase maupun kegiatan-kegiatan lain di suatu bandar udara.¹⁷ Adapun tinggi minimal dari pagar pembatas (*perimeter fence*) menurut dokumen tersebut adalah setidaknya 2,13 meter dalam kondisi aman yang bebas dari penghalang.

Aturan teknis lainnya di dalam *document* tersebut adalah mengenai jalur yang berada di sepanjang pagar pembatas harus memungkinkan agar bebas dari penghalang seperti tiang listrik, pohon, tempat penumpukan peralatan, kendaraan maupun penghalang lainnya, jika tidak memungkinkan dalam

¹⁶Febilita Wulan Sari. Ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 Mengenai Standar Internasional Bandar Udara Bagi Keselamatan Penerbangan Dan Implementasinya Dalam Hukum Udara Nasional. *Majalah Ilmiah Unikom*, Vol. 14, No. 2. 2016. hal. 323.

¹⁷Lihat *International Civil Aviation Organization Document 8973 (4.10.9)*

membebaskan jalur pembatas dari penghalang tersebut, maka diharuskan adanya peningkatan ukuran tinggi terhadap pagar pembatas hingga ketinggian 2,44 meter dari penghalang-penghalang tadi dalam rangka keperluan pengawasan.¹⁸

2. Ketentuan Hukum Mengenai Pagar Pembatas Bandar Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan yurisdiksi nasional penerbangan yang dimiliki oleh Indonesia, dimana sebagian besar ketentuan-ketentuan hukum yang terdapat di dalam produk hukum ini merupakan hasil adopsi tidak langsung dari aturan-aturan hukum internasional mengenai penerbangan, salah satunya adalah ketentuan yang terdapat di dalam *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9* pada bagian yang mengatur tentang *fencing*. Aspek keamanan yang berkaitan dengan *annex* tersebut terdapat di dalam Pasal 208 Ayat (1) yang berbunyi:

“Untuk mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara pepohonan di dalam kawasan keselamatan operasional penerbangan tidak boleh melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan.”¹⁹

¹⁸Lihat *International Civil Aviation Organization Document 8973 (4.10.10)*

¹⁹Lihat Pasal 208 Ayat (1) Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Kemudian dilanjutkan dengan ketentuan hukum yang terdapat di dalam Pasal 208 Ayat (2) yang berbunyi:

“Pengecualian terhadap ketentuan mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat persetujuan Menteri, dan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Merupakan fasilitas yang mutlak diperlukan untuk operasi penerbangan;
- b. Memenuhi kajian khusus aeronautika; dan
- c. Sesuai dengan ketentuan teknis keselamatan operasi penerbangan.”²⁰

Berdasarkan ketentuan yang terdapat di dalam pasal tersebut, ketentuan mengenai pemasangan pagar pembatas yang telah diatur di dalam *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9* tidak disebutkan secara eksplisit di dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, namun hal-hal yang berkenaan dengan penghalang secara tegas telah dibatasi menurut dalam pasal tersebut.

Namun jika dilihat secara seksama, pemasangan pagar pembatas merupakan salah satu hal yang diprioritaskan di dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan, hal itu bisa dilihat daripada ketentuan yang diatur di dalam opsi (a) Pasal 208 Ayat (2). Berdasarkan fungsinya, secara internasional, pagar pembatas di dalam kawasan bandara memiliki peran keamanan di kawasan bandar udara, yang mana hal ini juga

²⁰Lihat Pasal 208 Ayat (2) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

sesuai dengan ketentuan opsi di dalam pasal tersebut. Berdasarkan hal tersebut pula, pagar pembatas di dalam kawasan merupakan fasilitas yang mutlak diperlukan untuk operasi penerbangan, yang berkaitan dengan keamanan serta menghindari insiden maupun kecelakaan yang mengganggu dari aktivitas penerbangan sendiri.

Polemik lain yang berkaitan dengan pemasangan pagar pembatas muncul di dalam frasa “Sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat persetujuan Menteri” dimana frasa tersebut menjelaskan bahwa pemasangan pagar pembatas harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari menteri. Sebab apabila diperhatikan kembali mengenai fungsi dari pagar pembatas bandar udara sebagai salah satu komponen keamanan utama suatu bandar udara terutama bagi keamanan landasan pacu, *ground traffic*, dan *maneuvering area*, pagar pembatas bandar udara merupakan suatu keharusan yang memang harus ada pada setiap bandar udara demi keamanan dan keselamatan penerbangan di kawasan tersebut.

Frasa tersebut secara eksplisit menjadi suatu hambatan tersendiri di dalam pemasangan pagar pembatas di kawasan bandara karena dalam memberikan persetujuan terhadap pemasangan pagar pembatas yang tergolong fasilitas yang mutlak diperlukan di dalam operasi penerbangan, harus didasari pada syarat-syarat tertentu sebelum mendapatkan persetujuan menteri serta aspek-aspek lain yang berhubungan dengan urusan administrasi yang tidak praktis. Proses yang

harus ditempuh melalui persetujuan menteri terkesan mengabaikan fungsi keamanan dari pagar pembatas di kawasan bandar udara.

Namun kesesuaian terhadap penerapan aspek keamanan terhadap bandar udara dan kebandarudaraan antara Pasal 208 (1) dengan *International Civil Aviation Organization Document 8973* sebagai landasan hukum terhadap pembatasan dalam mendirikan, mengubah, melestarikan suatu bangunan serta menanam atau merawat pepohonan sebagai penghalang. Kedua aturan hukum tersebut juga secara bersama-sama menentukan frasa “batasan” di dalam kawasan suatu bandar udara sendiri, walaupun di dalam yuridiksi pasal tersebut tidak ditemukan suatu nilai mutlak dari batasan tersebut.

Pasal 210 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga dinilai memiliki kesesuaian terhadap *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9*, dimana di dalam pasal tersebut secara tegas melarang setiap orang tanpa seizin dari otoritas bandar udara untuk memasuki, membuat halangan, maupun melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan.²¹ Hal tersebut berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan, dimana kegiatan yang disebutkan dapat membahayakan kedua aspek penerbangan tersebut. Ketentuan

²¹Lihat Pasal 210 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

hukum tersebut memiliki fungsi yang sama dari fungsi pagar pembatas di kawasan bandar udara.

Adapun kekurangan yang terdapat di dalam aturan hukum nasional mengenai pagar pembatas (*perimeter fence*) sebagai bagian dari aspek keamanan dari bandar udara mempengaruhi beberapa kondisi dari pagar pembatas (*perimeter fence*) dari beberapa bandar udara yang ada di Indonesia, salah satunya adalah Bandar Udara Adi Sucitjipto yang terdapat di Yogyakarta. Pada kawasan bandar udara tersebut, kondisi dari pagar pembatas (*perimeter fence*) yang tersedia masih belum dapat melingkupi wilayah steril yang harus dipagari dengan masih terdapatnya bangunan ataupun objek lain pada kawasan yang seharusnya menjadi wilayah steril seperti restoran yang menggunakan peralatan yang membahayakan keamanan dan keselamatan penumpang pesawat terbang.²²

Selain Bandar Udara Adi Sutjipto, Bandar Udara Abdul Rachman Saleh di Malang juga belum memenuhi syarat dari ketentuan pagar pembatas (*perimeter fence*) dari suatu bandar udara. Adapun ketinggian dari pagar pembatas (*perimeter fence*) yang terdapat di Bandar Udara Abdul Rachman Saleh hanya setinggi 1,8 meter.²³

²²Lolo Kustoro. Kinerja Peralatan Keamanan Bandara Adisutjipto Yogyakarta. *Warta Ardha: Jurnal Penelitian Perhubungan Udara*. Vol. 38, No. 1. 2012. hal. 17.

²³Zulaichah, Faridha Nahar, Sistem Pengelolaan Keamanan Penerbangan Untuk Mendukung Rencana Peningkatan Status Bandar

C. Penutup

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization* maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, telah mengatur sedemikian rupa mengenai pagar pembatas bandar sebagai bagian yang penting sebagai salah satu keamanan dan keselamatan di kawasan bandar udara di dalam dunia penerbangan. Kedua aturan hukum tersebut juga sama-sama menekankan urgensi terhadap aspek keamanan dari suatu bandar udara guna menghindari adanya bentuk sabotase maupun kegiatan-kegiatan lain yang dapat mengganggu jalannya penerbangan hingga memicu terjadi insiden berskala besar di kawasan bandar udara. Namun jika dilihat secara seksama mengenai keserasian aturan hukum di dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai yurisdiksi nasional Indonesia terkait penerbangan, masih banyak aspek-aspek yang saling bertolak belakang dengan ketentuan yang telah diatur di dalam *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9* mengenai ketentuan pemasangan pagar atau *fencing* guna menjaga keamanan dan keselamatan di kawasan bandar udara.

Udara Menjadi Bandar Udara Internasional (Studi Kasus di Bandar Udara Abdulrachman Saleh – Malang). *WARTA ARDHIA: Jurnal Perhubungan Udara*. Vol. 39, No. 3. 2013. hal. 200.

Ketentuan hukum mengenai aspek keamanan dari bandar udara dan kebandarudaraan yang terdapat di dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan masih belum sesuai dengan apa yang telah ditentukan di dalam *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9* sebagai aturan pelaksana daripada *Article 37 Chapter VI: International Standards and Recommended Practices*. Hal tersebut bisa dilihat beberapa ketentuan yang telah dibahas dalam bagian pembahasan kedua sehingga penulis dapat berkesimpulan bahwasanya aturan hukum yang mengatur tentang pagar pembatas bandar udara di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan belum memenuhi standar yang sudah ditetapkan di dalam konvensi tersebut sehingga harus diadakan adanya perubahan terhadap undang - undang tersebut ataupun pembuatan Peraturan Pemerintah (PP) di dalam melaksanakan ketentuan mengenai pagar pembatas bandar udara yang terdapat di dalam undang-undang tersebut.

Adapun kesesuaian yang ditemukan antara kedua produk hukum tersebut dapat dijadikan suatu pedoman guna menghasilkan produk hukum nasional yang mampu mengakomodir standar-standar dalam hukum internasional mengenai pagar pembatas bandar udara sebagaimana yang telah diatur di dalam *Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization Chapter 9* dalam hal meningkatkan

keamanan dan keselamatan bandar udara sebagai fasilitas utama dari aktivitas penerbangan di Indonesia.

Selain mengakomodir standar-standar dalam hukum internasional, produk hukum nasional yang mengatur secara khusus ketentuan tentang pagar pembatas (*perimeter fence*) sendiri juga dapat menjadi acuan bagi setiap bandar udara di Indonesia untuk membangun pagar pembatas (*perimeter fence*) menurut standar-standar hukum yang telah diatur dan juga sesuai dengan hukum Internasional guna meningkatkan keamanan dari masing-masing bandar udara.

Referensi

- Annex XIV: Aerodromes International Civil Aviation Organization*
Cakrawartya, Ghazy., HM Kabul Supriyadi, dan Agus Pramono.
Tinjauan Umum Keamanan Bandara di Indonesia: Studi Kasus pada Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 pada April 2015. *Diponegoro Law Journal*. Vol. 5, No. 3. 2016.
- Convention of International Civil Aviation 1944*
Dapar, Smeilyn., Dientje Rumimpunu, & Yumi Simbala,
Pemberlakuan Ketentuan Pidana Dalam Mengoperasikan Bandar Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Lex Crimen* Vol. 10, No. 4. April 2021.
- Felicia Geiby Dondokambey, dkk. Perencanaan Pengembangan Bandar Udara (Studi Kasus: Bandar Udara Sepinggan Balikpapan). *Jurnal Sipil Statik*, Vol. 1, No. 4. Maret 2013.
- Gayatri, Daisy Puji., Agus Pramono, & Joko Setiyono. Implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional dalam Pengaturan Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia. *Diponegoro Law Review*. Vol. 3, No. 2. 2014.

- Indonesia. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956.
- International Civil Aviation Organization Document 8973*
- Irfan. Kinerja Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Manouvering Area Bandara Udara Juwata Tarakan. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, Vol. 6, No. 1. 2019.
- Kustoro, Lolo. Kinerja Peralatan Keamanan Bandara Adisutjipto Yogyakarta. *WARTA ARDHIA: Jurnal Penelitian Perhubungan Udara*. Vol. 38, No. 1. 2012.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Surabaya: Kencana. 2019
- Oka, I Gusti Agung Ayu Mas, M. Erawan Destyana, & Yulis Bhanu, Pemberdayaan Masyarakat melalui Pelatihan Security Awareness bagi Unit Penyelenggara Bandar Udara Ranai-Natuna. *Darmabakti: Jurnal Inovasi Pengabdian dalam Penerbangan*, Vol. 1 No. 1. Desember 2020.
- Pramono, Agus. *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indonesia. 2011.
- Sari, Febilita Wulan. Ketentuan Annex XIV Konvensi Chicago 1944 Mengenai Standar Internasional Bandar Udara bagi Keselematan Penerbangan dan Implementasinya dalam Hukum Udara Nasional. *Majalah Ilmiah Unikom*. Vol. 14, No. 2. 2016.
- Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua*. Yogyakarta: Rajawali Pers. 2009.
- Susanto, Agus, Agus Sutrisno, Analisa Standar Keamanan Terhadap Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. *Airman: Jurnal Teknik dan Keselamatan Transformasi* Vol. 1 No. 1. Juni 2018.
- Syahmin, et al, *Hukum Udara Dan Luar Angkasa (Air And Outer Space Law)*. Palembang: Unsri Press. 2012.
- Zulaichah, Faridha Nahar, Sistem Pengelolaan Keamanan Penerbangan Untuk Mendukung Rencana Peningkatan Status Bandar Udara Menjadi Bandar Udara Internasional (Studi Kasus di Bandar Udara Abdulrachman Saleh-Malang). *WARTA ARDHIA: Jurnal Perhubungan Udara*, Vol. 39, No. 3. 2013.