



**TINJAUAN UMUM KEAMANAN BANDARA DI INDONESIA
(Studi Kasus pada Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia GA177
Boeing 737-800 pada April 2015)**

Ghazy Cakrawartya*, HM Kabul Supriyadi, Agus Pramono
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : wartyawimoyo@gmail.com

Abstrak

Bandar udara atau yang sering disingkat bandara atau pelabuhan udara merupakan area tertentu di daratan yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui pengaturan keamanan mengenai bandar udara (bandara) di Indonesia dan untuk mengetahui penyelesaian kasus Mario Steven Ambarita berdasarkan hukum internasional dan hukum nasional. Metodologi penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah yuridis normatif dengan pendekatan penelitian dengan menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peraturan keamanan bandara hukum internasional dan hukum nasional sudah diatur cukup memadai. Kasus yang dialami oleh Mario Steven yang menyusup roda pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 jurusan Pekanbaru-Jakarta, telah terbukti bersalah dan sudah dihukum sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. Mario juga ditetapkan sebagai tersangka karena telah terbukti melanggar pasal 421 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengadilan Negeri Pekanbaru memvonis Mario Steven dengan hukuman 5 (lima) bulan penjara karena terbukti bersalah setelah menyusup ke dalam roda pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800.

Kata kunci: Bandara, Keamanan Bandara, Mario Steven Ambarita, Garuda Indonesia

Abstract

Airports or often abbreviated as airports or air port is a defined area on land intended in whole or in part for the arrival, departure and movement of aircraft. The purpose of this paper is to know the security settings of the aerodrome (airport) in Indonesia and to know Mario Steven Ambarita case settlement based on international law and national law. The research methodology used in the writing of this law is a normative juridical approach to research using qualitative methods. The results showed that the airport security rules of international law and national law is set quite adequate. Cases experienced by Mario Steven infiltrate Garuda Indonesia flight GA177 wheels 737-800 majors Pekanbaru-Jakarta, has been found guilty and has been sentenced in accordance with the prevailing regulations in Indonesia. Mario was also named as a suspect because it has been proven to have violated Article 421 of Law No. 1 of 2009 on Aviation. Pekanbaru District Court sentenced Mario Steven with a sentence of 5 (five) months in prison after being convicted after breaking into premises wheel Garuda flight GA177 Boeing 737-800.

Keyword: Airport, Airport Security, Mario Steven Ambarita, Garuda Indonesia

I. PENDAHULUAN

Sesuai kebutuhan masyarakat adanya transportasi yang cepat dan efisien, maka pesawat udara hadir sebagai jasa transportasi udara dan menjawab kebutuhan masyarakat.

Pesawat udara sipil yang dioperasikan oleh maskapai-maskapai penerbangan sipil semakin banyak, sehingga terus berinovasi memberikan fasilitas terbaiknya dari



masa ke masa. Dalam melintasi batas-batas negara lain, penyelenggaraan penerbangan sipil baik penerbangan internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional yang berlaku. Sampai dengan saat ini, masyarakat internasional memiliki aturan dasar yang disepakati bersama untuk mengatur dunia penerbangan yang dituangkan dalam konvensi Paris 1910, konvensi Paris 1919 dan yang utama adalah konvensi Chicago 1944 atau lebih dikenal dengan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi tersebut dijadikan acuan dalam penyusunan hukum nasional bagi negara anggota ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dalam menyelenggarakan penerbangan sipil internasional.

ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang merupakan suatu perusahaan penerbangan sipil internasional yang beranggotakan pemerintah suatu negara yang menjadi anggota PBB yang didirikan sejak tahun 1974. ICAO mengeluarkan peraturan-peraturan operasional penerbangan yang berlaku secara internasional yang digunakannya ialah annex. Terdapat 18 annex yang berlaku didalamnya. Sifat organisasi ICAO adalah non politis-teknis operasional penerbangan. Kode dari ICAO untuk penerbangn ialah 4 kode¹. Pekerjaan yang dilakukan ICAO lebih

menjurus pada aspek-aspek teknis dan hukum penerbangan sipil, sementara itu IATA lebih mendominasi bidang ekonominya².

Bandar udara sebagai sarana pokok sektor transportasi udara dalam penyelenggaraan penerbangan merupakan tempat untuk pelayanan jasa angkutan udara. Dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya maka Bandar udara harus ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan. Penyelenggaraan bandar udara harus mempertimbangkan tatanan kebandarudaraan nasional, keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, perkiraan jasa angkutan udara, dan pedoman dan standar atau kriteria penyelenggaraan sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan Nomor 48 tahun 2002 sehingga dapat terwujudnya penyelenggaraan operasi penerbangan yang handal dan berkemampuan tinggi serta memenuhi standar internasional perencanaan bandar udara yang diberlakukan oleh Badan Standarisasi Indonesia (SNI) dan *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Pada tahun 1902, masih belum ada aturan yang membahas mengenai hukum udara. Karena sangat perlu dibuat aturan dalam hukum udara, maka para ahli hukum udara internasional sepakat untuk membuat aturan hukum internasional mengenai status hukum ruang udara

¹ *Pengertian dan Tujuan ICAO* diakses dari <https://kumpulankaryasiswa.wordpress.com/2011/04/05/mengenali-icao-dan-iata/> pada tanggal 28 Maret 2016 pukul 00.30.

² *ICAO dan IATA* diakses dari <http://devolamartania.blogspot.co.id/2014/03/pengertian-dan-tujuan-icao.html> pada tanggal 28 Maret 2016 pukul 00.35.

di atas wilayah daratan dan perairan untuk penerbangan. Dan akhirnya pada 10 Mei 1910 - 29 Juni 1910 dilangsungkanlah konvensi Paris sebagai lanjutan dari pembahasan mengenai urgensi pengaturan hukum udara tersebut. Latar belakang konvensi Paris 1910 adalah kenyataan banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa, tanpa memperhatikan kedaulatan negara di bawahnya (negara kolong), karena pada saat itu belum ada pengaturannya³. Aspek-aspek hukum tersebut antara lain mengenai kedaulatan di udara (*sovereignty*), penggunaan pesawat udara, pendaftaran pesawat udara (*natioality and registration mark*), sertifikasi pesawat udara (*certificate of competency*), sertifikasi pesawat udara (*certificate of airworthiness*), transportasi bahan peledak, izin penerbangan, izin pendaratan, peralatan navigasi penerbangan, dan lain-lain⁴

Dalam hukum udara, pengaturan mengenai keamanan di bandar udara, yaitu AVSEC (*Aviation Security*) yang merupakan sistem keamanan di bandar udara. Dua belas modul ASTP manajemen telah dikembangkan setelah analisis mendalam tentang fungsi dan tanggung jawab Manajer Keamanan Penerbangan⁵. AVSEC merupakan

personil keamanan penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan⁶. AVSEC Di Indonesia sendiri pengamanan Bandar Udara (*Aviation Security*) adalah sebuah unit kerja yang dibentuk oleh PT. Angkasa Pura dalam memenuhi aturan-aturan internasional dan nasional sebagai pengelola dan penyedia jasa keamanan bandara.

II. METODE

Penelitian yang berjudul *Tinjauan Hukum Keamanan Bandara di Indonesia (Studi Kasus pada Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 pada April 2015)* merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis normatif.

Pendekatan secara yuridis dalam penelitian ini adalah pendekatan dari segi peraturan perundang-undangan yang berlaku⁷. Sedangkan pendekatan normatif dalam hal ini dimaksudkan sebagai usaha mendekatkan masalah yang diteliti dengan sifat hukum yang normatif. Pendekatan normatif itu meliputi asas-asas hukum,

³ H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, (Jakarta: PT. Rajagrafindo, 2012), halaman 11.

⁴ Ibid halaman 19-20.

⁵ *Aviation Security Company Limited An ICAO Security Training Center (ASTC), ICAO AVSEC Management Course, 22 March-2 April 2010 Hong Kong, China (online)*, diakses dari

http://www.avseco.com.hk/admin/documents/files/3732/ICAO_AVSEC_Management_22-Mar-2-April-10.pdf pada tanggal 4 Maret 2016 pukul 02.00.

⁶ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/2765/XII/2010 Bab I butir 9

⁷ Ronny Hanitjo Soemitro., *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1998), halaman 20.

sistematika hukum, sinkronisasi (penyesuaian) hukum, perbandingan hukum atau sejarah hukum⁸.

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yang memberikan gambaran dan memaparkan objek penelitian berdasarkan kenyataan yang ada secara kronologis dan sistematis berdasarkan kaidah ilmiah terhadap permasalahan.

Penelitian hukum normatif merupakan penelitian kepustakaan, yaitu penelitian terhadap data sekunder yang bersifat *public* yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier.

Data yang diperoleh selama penelitian, akan dianalisis dengan menggunakan metode analisis data yang berupa metode kualitatif. Analisis data dilakukan secara kualitatif, komprehensif, dan lengkap⁹.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Keamanan Bandar Udara (Bandara) Menurut Hukum Nasional di Indonesia

Bandar udara sebagai satu unsur dalam penyelenggaraan penerbangan memiliki peranan yang

sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan berdayaguna, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional. Pembinaan kebandarudaraan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan harus ditujukan untuk mencapai tujuan sebagaimana tersebut diatas. Di samping itu dalam melakukan pembinaan kebandarudaraan juga harus memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar wewenang pusat dan wewenang daerah serta antar instansi, sektor, dan antar unsur terkait serta pertahanan keamanan negara, sekaligus dalam rangka mewujudkan tatanan kebandarudaraan nasional dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang andal dan terpadu. Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom, maka perlu dilakukan penataan dan pengaturan kembali mengenai kebandarudaraan yang telah ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan.

Dalam rangka menampung otonomi daerah tersebut, tidak

⁸ Hilman Hadikusuma., *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, (Bandung: Mandar Maju, 2013), halaman 60.

⁹ Ronny Hanitijo Soemitro. 1990. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Ghalia Indonesia. Jakarta. hlm. 11.

menghilangkan peranan pembinaan mengenai kebandarudaraan yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat yang berlaku secara nasional dengan tetap mempertimbangkan norma-norma ketentuan kebandarudaraan yang berlaku secara internasional. Untuk kepentingan tersebut di atas maka dalam Peraturan Pemerintah ini diatur ketentuanketentuan mengenai Tatanan Kebandarudaraan Nasional, penetapan lokasi tanah dan/atau perairan serta ruang udara untuk penyelenggaraan bandar udara, pelaksanaan kegiatan di bandar udara, penyelenggaraan bandar udara umum yang meliputi perencanaan, pembangunan dan pengoperasian, usaha penunjang kegiatan bandar udara, hal-hal menyangkut kerja sama dalam penyelenggaraan bandar udara, tarif jasa pelayanan kebandarudaraan, pengelolaan bandar udara khusus, pelayanan bandar udara ke/dari luar negeri, fasilitas pengelolaan limbah, dan penggunaan bersama bandar udara atau pangkalan udara, untuk mengakomodasi otonomi daerah dibidang bandar udara yang keseluruhannya merupakan unsur penting dalam penyelenggaraan bandar udara berdaya guna dan berhasil guna.

Adapun pengaturan hukum mengenai keamanan bandar udara (bandara) adalah sebagai berikut:

- Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
- Peraturan pemerintah Nomor 70 Tahun 2001
- Peraturan Pemerintah nomor 3 tahun 2001 tentang Keselamatan Penerbangan

- Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan – peraturan yang mengatur tentang keamanan dan keselamatan penerbangan pesawat terbang sipil diadopsi dari peraturan-peraturan Internasional. Peraturan tersebut mempunyai kesamaan dalam tujuan yang intinya menjamin terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan pesawat terbang sipil. Berikut merupakan peraturan-peraturan internasional yang mengatur mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan sipil:

- *Annex 17 ICAO : Security (Safeguarding International Civil Aviation Against Act of Unlawful Interference).*
- *Annex 18 ICAO : The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.*
- *Document 8973 : Security Manual.*
- *Document 9284 : Technical Instruction of The Safe of Dangerous Goods by Air.*
- Surat Edaran ICAO Nomor : AS 8/11-06/100 *confidential* tanggal 1 Desember 2006 perihal *Recommended Security Control Guidelines for Screening Liquids, Aerosols and Gels.*

B. Pengaturan Keamanan Bandar Udara (Bandara) Menurut Hukum Internasional

Membahas mengenai tingkat keamanan bandar udara (bandara) terhadap adanya tindakan kejahatan yang terjadi di kawasan bandar udara (bandara) sangat berhubungan erat dengan konvensi dan pengaturan mengenai keamanan bandar udara (bandara) itu tersebut, serta

implementasinya berdasarkan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional. Oleh karena itu, pengaturan keamanan di kawasan bandar udara (bandara) merupakan poin yang paling penting dalam menghadapi terjadinya tindakan kejahatan yang terjadi di kawasan bandar udara (bandara).

Bandar udara (bandara) yang dimaksud adalah seperti yang tertuang dalam *Annex 14* dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*).¹⁰ Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Perlu kiranya mengetahui terlebih dahulu sejarah singkat mengenai sejarah bandar udara (bandara), serta asal muasal bandar udara (bandara) berdasarkan ketentuan hukum internasional.

Di dalam perkembangannya, bandar udara (bandara) atau pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya. Pada masa awal penerbangan, bandar udara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang bisa didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah angin. Bandar udara mulai dibangun *permanent*

seiring meningkatnya penggunaan pesawat terbang dan landas pacu mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang, bandar udara mulai ditambahkan fasilitas komersial untuk melayani penumpang. Menurut *Annex 14* dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) bandara yang merupakan area tertentu yang diperuntukkan untuk kedatangan dan pergerakan pesawat udara. Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia / penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yg berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas bea dan cukai.

Adapun beberapa ketentuan di dalam konvensi internasional penerbangan sipil publik yang mengatur mengenai tingkat keamanan bandar udara (bandara) sebagai berikut :

- *Annex 17 ICAO: Security (Safeguarding International Civil Aviation Act of Unlawful Interference).*

Peningkatan dramatis dalam kejahatan kekerasan yang berdampak buruk terhadap keselamatan penerbangan sipil selama akhir 1960-an, mengakibatkan sesi luar biasa Majelis ICAO pada bulan Juni 1970. Salah satu resolusi yang Majelis menyerukan spesifikasi di ada atau lampiran baru untuk Konvensi Chicago untuk secara khusus menangani masalah melanggar hukum, khususnya dengan kejang melanggar hukum pesawat. Setelah kerja komisi navigasi udara, komite transportasi udara, dan komite pada

¹⁰ H. K. Martono, *Op.cit*, Hlm 51.

gangguan melawan hukum, standar dan direkomendasikan praktek keamanan yang diadopsi oleh dewan pada tanggal 22 Maret 1974 dan ditunjuk sebagai *Annex 17 - Keamanan*¹¹. Lampiran ini menetapkan dasar untuk program keamanan ICAO penerbangan sipil dan berusaha untuk menjaga penerbangan sipil dan fasilitas terhadap tindakan melanggar hukum. Sangat penting untuk masa depan penerbangan sipil dan masyarakat internasional pada umumnya adalah tindakan yang diambil oleh ICAO untuk mencegah dan menekan semua tindakan melanggar hukum terhadap penerbangan sipil di seluruh dunia. Penulis berpendapat bahwa lampiran 17 terutama berkaitan dengan aspek administrasi dan koordinasi, serta dengan langkah-langkah teknis untuk perlindungan keamanan transportasi udara internasional, mengharuskan setiap negara untuk membangun program keamanan penerbangan sipil sendiri dengan langkah-langkah keamanan tambahan seperti dapat diusulkan oleh badan-badan lain yang sesuai¹².

➤ *Annex 18 ICAO: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.*

Annex atau yang disebut dengan lampiran ini adalah lampiran 18 dari ICAO. Mengadopsi *Annex 18*, bersama-sama dengan dokumen

petunjuk teknis terkait untuk aman transportasi barang berbahaya lewat udara¹³. Kode lain telah ada untuk mengatur pengangkutan barang berbahaya melalui udara, tetapi ini tidak berlaku secara internasional atau yang sulit untuk menegakkan internasional dan, apalagi, tidak kompatibel dengan aturan yang sesuai moda transportasi lainnya. Lampiran 18 menentukan standar luas dan direkomendasikan praktek yang harus diikuti untuk memungkinkan barang berbahaya harus dilakukan dengan aman. Lampiran berisi materi cukup stabil hanya membutuhkan amandemen jarang menggunakan proses *Annex* amandemen normal. *Annex* juga membuat mengikat negara-negara ketentuan petunjuk teknis, yang berisi sangat rinci dan banyak instruksi yang diperlukan untuk penanganan yang benar kargo berbahaya. Ini memerlukan sering memperbarui seperti perkembangan terjadi dalam industri kimia, manufaktur dan kemasan, dan prosedur khusus telah dibentuk oleh dewan untuk memungkinkan petunjuk teknis untuk direvisi dan diterbitkan kembali secara teratur untuk menjaga dengan produk-produk baru dan kemajuan teknologi. Lampiran 18 dan petunjuk teknis berlaku efektif pada tanggal 1 Januari 1983 dan berlaku pada Januari 1984 ketika semua persetujuan perikat ICAO diharapkan sesuai dengan persyaratan ICAO.

¹¹Annex 17 ICAO yang merupakan dasar untuk program keamanan ICAO penerbangan sipil.

¹² Annex 17 ICAO yang dimaksudkan untuk mencegah dan menekan semua tindakan melanggar hukum terhadap penerbangan sipil di seluruh dunia.

¹³ Annex 18 ICAO mengatur mengenai standar luas dalam tingkat keamanan bandar udara.

- *Document 8973: Security Manual* menyebutkan bahwa: *The Ninth Edition of the Aviation Security Manual (Doc 8973/9 – Restricted) assists Contracting States in implementing Annex 17 to the Chicago Convention by providing guidance on how to apply its Standards and Recommended Practices (SARPs). Annex 17 and Doc 8973 are constantly being reviewed and amended in light of new threats and technological developments that have a bearing on the effectiveness of measures designed to prevent acts of unlawful interference.*

Dokumen 8973 diatas diartikan sebagai kesembilan edisi *Manual Aviation Security (Doc 8973/9 - Dibatasi) assist* negara-negara dalam melaksanakan *Annex 17* Konvensi Chicago dengan memberikan panduan tentang bagaimana menerapkan standar dan direkomendasikan Praktek (SARPs) . Lampiran 17 dan *Document 8973* yang terus-menerus ditinjau dan diubah dalam terang ancaman baru dan perkembangan teknologi yang memiliki bantalan pada efektivitas langkah-langkah yang dirancang untuk mencegah tindakan melanggar hukum.

- *Document 9284: Technical Instruction of The Safe of Dangerous Goods by Air.*

Perangkat keselamatan (termasuk inflators kantung udara, modul kantong udara dan pretensioner *seat-belt*¹⁴) mungkin

¹⁴ *Seat-Belt* diartikan sebagai sebuah alat yang dirancang untuk menahan seorang

tidak diangkut ke, dari atau di dalam Amerika Serikat tanpa persetujuan terlebih dahulu oleh otoritas yang tepat dari Amerika Serikat (lihat US 1), Perhatian: Persetujuan dan Izin Divisi (PHH-30). CS Sisa-sisa persetujuan tersebut berlaku untuk transportasi berikutnya yang tersedia tidak ada perubahan dalam komposisi, desain atau kemasan.

C. Penyelesaian Hukum pada Studi Kasus Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia (GA177) Boeing 737-800 pada April 2015 Berdasarkan Hukum Nasional di Indonesia

Pada April 2015 telah terjadi kejadian yang sangat menggemparkan dunia penerbangan nasional maupun internasional. Kejadian yang terjadi pada pesawat Garuda Indonesia (GA177) Boeing 737-800 merupakan suatu tindakan penyusupan oleh penumpang gelap yang bernama Mario Steven Ambarita berumur 21 tahun yang dilakukan dari Pekanbaru menuju Jakarta. Mario Steven Ambarita yang menyusup ke dalam roda pesawat Garuda Indonesia (GA177) Boeing 737-800 tujuan Pekanbaru menuju Jakarta berhasil diamankan petugas bandara Soekarno-Hatta setelah dia sampai di Jakarta dalam keadaan yang sangat kritis. Kejadian ini bermula pada tanggal 7 April 2015 Mario Ambarita diamankan petugas keamanan bandara Soekarno-Hatta tak lama setelah

penumpang mobil atau kendaraan lainnya agar tetap di tempat apabila terjadi tabrakan.

pesawat Garuda Indonesia (GA177) mendarat dari Pekanbaru. Kejadian sekitar pukul 15.15 WIB. Saat itu, Mario jalan terhuyung-huyung, sehingga langsung menarik perhatian pemandu pesawat parkir. Jari-jarinya juga memberi dan telinga kiri berdarah. Ketinggian terbang pesawat rute¹⁵ Pekanbaru - Jakarta maksimal adalah 34 ribu kaki. Suhu di ketinggian 16 ribu kaki biasanya sudah mencapai nol derajat *celcius*¹⁶. Di Pos Kesehatan Bandara, Mario diinfus hingga kondisinya normal. Pada hari Kamis, 9 April 2015 Mario kembali dibawa ke Pekanbaru untuk menjalani rekonstruksi¹⁷ caranya menyusup ke bandara Sultan Syarif Kasim (SSK) II Pekanbaru. Kejadian ini merupakan penerbangan legalnya yang pertama setelah menyusup di roda pesawat. Di tempat terpisah, PT Angkasa Pura II memastikan bahwa *General Manager*¹⁸ Bandara Sultan Syarif Kasim (SSK) II Pekanbaru, Slamet Samiadji dicopot terkait kasus Mario yang menyusup ke roda pesawat. Dia langsung digantikan oleh pejabat baru dari Jakarta. Tak hanya pencopotan, dilakukan juga berbagai evaluasi terkait pengamanan bandara. Mulai

dari pemasangan CCTV¹⁹ hingga peningkatan patroli.

Sehari setelah Mario Ambarita sampai kembali di Pekanbaru, pada hari Jumat tanggal 10 April 2015 Mario Ambarita melakukan rekonstruksi kejadian penyusupan. Mario menjalani rekonstruksi di Bandara Sultan Syarif Kasim (SSK) II Pekanbaru. Mario Ambarita melakukan beragam adegan seperti mondar-mandir di luar terminal dan masuk ke kawasan bandara dengan cara melompat pagar setinggi 2,5 meter. Proses dia naik ke roda pesawat tidak terlihat karena dilakukan di dalam kawasan bandar udara (bandara). Mario terancam hukuman 1 tahun penjara dan denda Rp 500 juta. Ia disangka melanggar Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Selama di bandara Sultan Syarif Kasim (SSK) II, Mario menginap di bagian *Aviation Security*²⁰ bandara. Keesokan harinya, dia langsung dibawa ke rumah orangtuanya. Mario dikembalikan ke keluarganya. Dia diserahkan dari Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)²¹ kepada ibunya dengan disaksikan

¹⁵ Rute adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.

¹⁶ Celcius adalah suatu skala suhu yang didesain supaya titik beku air berada pada 0 derajat dan titik didih pada 100 derajat di tekanan atmosferik standar.

¹⁷ Rekonstruksi adalah penyusunan kembali atau pengembalian semula.

¹⁸ General Manager adalah manajer yang memiliki tanggung jawab kepada seluruh bagian atau fungsional pada suatu perusahaan atau organisasi.

¹⁹ CCTV adalah sebuah kamera video digital yang difungsikan untuk memantau dan mengirimkan sinyal video pada suatu ruang yang kemudian sinyal itu akan diteruskan ke sebuah layar monitor.

²⁰ *Aviation Security* adalah personil keamanan penerbangan yang telah wajib memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan.

²¹ PPNS adalah penyidik yang berasal dari PNS untuk melakukan penyidikan tindak pidana tertentu. Biasanya tindak pidana tersebut bukan tindak pidana umum yang biasa ditangani oleh penyidik kepolisian.



pengacara dari tersangka pada tanggal 14 April 2015. Sedangkan pihak Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) didampingi Kabag Wasidik Polda Riau. Namun Mario Ambarita belum jera setelah tertangkap menyusup di roda pesawat Garuda Indonesia, Mario kembali kabur meninggalkan rumah dan hendak menyusup ke roda pesawat kembali. Mario kabur dari rumahnya pada Jumat 17 April 2015 sekitar pukul 01.00 WIB. Dia pergi meninggalkan sepucuk surat untuk orang tuanya. Pengakuan orang tuanya, Mario hanya membawa bekal baju melekat di badan dan uang sekitar Rp 200 ribu. Pihak keluarga melaporkan kaburnya Mario ke Polsek Bagansinemba. Padahal Mario bertatus tersangka pelanggaran Undang Undang Penerbangan. Kasusnya ditangani oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) kementerian perhubungan. Mario tidak ditahan karena ancamannya di bawah 5 tahun penjara. Dia diserahkan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) ke pihak keluarganya yang belum genap sepekan. Setelah sempat menghilang selama tiga hari, tersangka penyusup roda pesawat Garuda Indonesia (GA177) Boeing 737-800, Mario Steven Ambarita akhirnya ditemukan oleh petugas keamanan Bandara Kualanamu Internasional Airport (KNIA) Deliserdang, Sumatera Utara (Sumut) tepatnya pada 19 April 2015. Saat ditemukan, Mario berada dalam keadaan sehat. Mario mengenakan jaket warna gelap dan kaos warna kuning. Dia sedang mondar-mandir di bandara tanpa tiket. Pada hari Senin 20 April 2015 Mario dibawa dari Medan ke

Pekanbaru. Dia akan terbang sore ini menggunakan pesawat Lion Air sekitar pukul 15.00 WIB. Ini adalah penerbangan ketiga Mario yang gratis. Pertama, saat dia menyusup naik Garuda Indonesia dari Pekanbaru ke Jakarta. Kedua, dari Jakarta ke Pekanbaru saat dikembalikan oleh petugas. Ketiga, naik Lion Air sore ini ke Pekanbaru dari Kualanamu. Pemeriksaan awal terhadap Mario Steven Ambarita mengindikasikan yang bersangkutan normal. Namun pemeriksaan lanjutan masih akan dilakukan hingga tim pemeriksa mengeluarkan hasil atau kesimpulan. Kepala Subdirektorat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dan Personel Keamanan Penerbangan Kementerian Perhubungan, Rudi Richardo menyatakan pihaknya masih menunggu hasil pemeriksaan psikologi itu. Segera setelah pemeriksaan psikologi itu diperoleh, tahapan pemeriksaan berikutnya akan dilakukan. Disebutkan Rudi, jika proses pemeriksaan psikologi sudah selesai, barulah rangkaian pemeriksaan lainnya dilanjutkan. Yakni terkait kasus penyusupan ke pesawat yang dilakukan tersangka. Dan akhirnya Polda Riau telah selesai melakukan pemeriksaan psikologis terhadap Mario Steven Ambarita. Hasilnya tersangka penyusup ke roda pesawat Garuda Indonesia itu normal. Hasil pemeriksaan psikologis menunjukkan bahwa kondisi Mario dalam kategori normal dan memiliki orientasi ruang dan waktu yang wajar.

Selain itu, lanjut Guntur, potensi intelektual berfungsi dalam taraf di bawah rata-rata dan ada

indikasi gangguan perasaan (*mood*²²). Karenanya hal itu membuat perilaku Mario kurang terkontrol dan bersifat responsif atau spontan belum didasari pertimbangan yang rasional. Mengingat kondisi tersebut, lanjut Guntur, maka Polda Riau menyarankan dicarikan pemeriksa yang senior yang sabar dan memahami kondisi untuk mendukung Mario dan memperlancar proses pemeriksaan. Soal penanganan kasus Mario, lanjut Guntur, hal itu merupakan kewenangan penuh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Kementerian Perhubungan (kemenhub).



Gambar 1. Kondisi Kesehatan Mario setelah sampai di Bandara Soekarno-Hatta Tangerang

D. Analisis Penyelesaian Hukum pada Studi Kasus Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 Berdasarkan Hukum Nasional di Indonesia

Berdasarkan kasus tersebut diatas, terdapat masalah yang akan dianalisis oleh penulis lebih jauh mengenai penyelesaian hukum mengenai kasus penyusupan ke dalam pesawat udara yang dilakukan di daerah bandar udara (bandara) dan mengkaitkannya dengan hukum nasional yang berlaku di Indonesia.

²² *Mood* diartikan sebagai perasaan dan atau suasana hati.

Penulis juga akan menganalisis mengenai bagaimana tindak hukuman terhadap masalah ini berdasarkan hukum nasional yang berlaku di Indonesia.

Pada saat ini tindak kejahatan yang melibatkan transportasi udara semakin marak banyak terjadi, baik yang terjadi di dalam pesawat udara maupun di daerah kawasan bandar udara (bandara). Kejahatan-kejahatan tersebut yang didasarkan pada motif motif yang bersifat membahayakan keselamatan penerbangan.

Jika kita menyoroti kasus yang terjadi pada Mario Steven Ambarita pada April 2015 yang sudah banyak menjadi sorotan bagi seluruh dunia, maka kita perlu uraiakan terlebih dahulu mengenai apa yang dimaksud dengan bandar udara (bandara) pada umumnya dan mengenai keamanan di bandar udara berdasarkan hukum nasional yang berlaku di Indonesia. Kasus penyusupan yang dilakukan oleh Mario Steven Ambarita yang menyusup ke dalam roda pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 sebenarnya bukan merupakan kejadian yang pertama kalinya terjadinya di Indonesia. Pada tahun 1980 juga sudah terjadi kasus penyusupan yang juga menjadi sorotan bagi semua warga dunia. Setelah itu juga sudah terdapat kisah penumpang gelap pesawat di Indonesia yang terjadi pada 27 September 1997²³. Saat itu, Manto Manurung dan Siswandi Nurdin

²³

<http://news.okezone.com/read/2015/04/08/338/1130767/kisah-para-penyusup-pesawat-di-indonesia>, diakses pada 11 Mei 2016 pada pukul 02.47.

Simatupang masuk di bagian roda pesawat Garuda Indonesia dan terbang dari Bandara Polonia menuju ke Bandara Soekarno-Hatta. Kisah serupa juga pernah terjadi pada 18 Februari 1981. Ketika itu pria asal Semarang yang diketahui bernama Tarsono nekat menyusup ke bagian roda pesawat Mandala dan terbang dari Bandara Ahmad Yani menuju Bandara Kemayoran, Jakarta. Kemudian, sesaat setelah Indonesia merdeka ada kejadian yang mirip dengan yang dialami Mario. Seorang bocah Bas Wie (12) saat itu menyelinap ke kompartemen roda pesawat C-47 milik Angkatan Udara Belanda yang berangkat dari Kupang ke Darwin, Australia. Dalam kejadian itu, Bas Wie dilaporkan selamat. Banyak sekali kasus-kasus mengenai penyusupan ke dalam pesawat udara yang terjadi sebelum kasus Mario Steven Ambarita²⁴.

Jika kita perhatikan secara cermat mengenai kasus-kasus yang terjadi diatas maka sebaiknya kita uraikan terlebih dahulu mengenai definisi dari bandar udara terlebih dahulu. Mengingat penyusupan yang terjadi pada Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 terkait dengan keadaan bandar udara dan kondisi keamanan di bandar udara.

Pengertian bandar udara menurut Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 berbunyi :²⁵

²⁴

<http://news.okezone.com/read/2015/04/08/338/1130767/kisah-para-penyusup-pesawat-di-indonesia>, diakses pada 11 Mei 2016 pada pukul 02.47.

²⁵ Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

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.

Bandar Udara yang selanjutnya disingkat Bandara merupakan prasarana pendukung transportasi udara yang sangat penting karena daerah-daerah yang sebelumnya sulit di jangkau melalui jalur transportasi darat kini dapat diatasi melalui jalur transportasi udara untuk berhubungan dalam bidang ekonomi, pemerintahan, pariwisata dan lain-lain. Untuk menunjang keamanan serta keselamatan penerbangan suatu bandara ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi pengelola bandara. Pertama, sumber daya manusia yang handal. Dalam hal ini semua personil keamanan penerbangan *Aviation Security (AVSEC)*²⁶ harus mempunyai lisensi yang dipersyaratkan sesuai posisi. Kedua, peralatan keamanan yang memadai dan sesuai kebutuhan. Artinya, selain memenuhi jumlah minimal yang harus dimiliki peralatan keamanan tersebut juga harus dalam kondisi baik dan lulus uji test keamanan alat. Ketiga,

²⁶ AVSEC adalah Personil Keamanan Penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan penerbangan.

prosedur yang digunakan harus jelas dan dilaksanakan secara benar. Prosedur tersebut juga harus mengacu pada regulasi keamanan penerbangan nasional maupun internasional. Antara penerapan prosedur dilapangan dan yang tercantum dalam aturan yang ada harus sesuai. Baik itu prosedur tentang pemeriksaan keamanan maupun prosedur tentang pengoperasian alat keamanan.

Aviation Security (AVSEC) yang mengatur mengenai tingkat keamanan bandar udara yang mempunyai tugas terkait dengan pengamanan bandara yaitu terdapat pada Bab VIII pasal 3. Yang berkompeten dalam melaksanakan tingkat keamanan bandar udara demi mencegah terjadinya tindak kejahatan yang muncul di dalam bandar udara. Besarnya jumlah pengguna jasa penerbangan menimbulkan konsekuensi meningkatnya risiko keamanan penerbangan dan pengguna jasa penerbangan. Berdasarkan hasil penelitian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO)²⁷, frekuensi kecelakaan pesawat terbang niaga komersial Indonesia tertinggi di Asia atau rata-rata sembilan kali per tahun. Dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan sudah merupakan suatu kewajiban bagi seluruh personil keamanan penerbangan (AVSEC), terutama

²⁷ ICAO adalah Lembaga ini mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya terencana dan aman.

yang bertugas di *Security Check Point (SCP)*²⁸ untuk melaksanakan tugasnya dengan benar dan konsisten sesuai petunjuk yang tercantum dalam aturan yang berlaku. Salah satunya dengan selalu melakukan pemeriksaan random terhadap orang maupun barang bawaannya secara benar dan konsisten sebagaimana diatur dalam Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/2765/ XII/ 2010 tentang tata cara pemeriksaan keamanan penumpang, personel pesawat udara dan barang bawaan yang diangkut dengan pesawat udara dan orang perseorangan.

E. Tindakan Penyelesaian Kasus Mario Penyusup Roda Pesawat Garuda Indonesia Berdasarkan Hukum Nasional di Indonesia

Membahas mengenai kasus penyusupan ke dalam pesawat udara maka tidak akan lepas dengan tingkat keamanan pada bandar udara. Sebab, terjadinya kasus penyusupan ke dalam pesawat udara tidak akan lepas dari tingkat keamanan yang ada di bandar udara (bandara). Oleh sebab itu, maka kita sebaiknya mengetahui dasar hukum yang mendasari mengenai tingkat keamanan pada bandar udara (bandara). Dasar hukum yang mendasari mengenai tingkat keamanan pada bandar udara, hal-hal yang dilarang di bandar udara, maupun tindakan tanggung jawab bagi pelanggar. Dasar hukum yang mendasari mengenai hal tersebut

²⁸ SCP adalah tempat pemeriksaan penumpang pesawat beserta bawaan baik bagasi maupun kabin.



merupakan terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

Namun yang pada akhirnya Mario hanya divonis dengan 7 bulan penjara saja. Jika kita kaitkan dengan Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, yang seharusnya diterima Mario Steven Ambarita adalah dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling besar sebesar Rp. 100.000.000,- (seratur juta rupiah). Jika kita perhatikan secara seksama bahwa Mario tidak hanya melanggar pasal 421 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut Penulis, Mario juga telah melanggar pasal 344 juncto 345 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang isinya meliputi masuk daerah keamanan terbatas dan membahayakan keselamatan penerbangan. Tidak hanya itu, menurut penulis Mario Steven Ambarita yang menyusup ke roda pesawat Garuda Indonesia GA177 juga telah melanggar pasal 210 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yakni masuk tanpa *pass* bandar udara (bandara) yang didalamnya menyebutkan bahwa sanksi yang akan didapatkan adalah dengan sanksi 1 (satu) tahun atau denda sebesar Rp100.000.000,- (seratus juta rupiah).

Kasus penyusupan yang dilakukan oleh Mario Steven Ambarita ke dalam roda pesawat Garuda Indonesia GA177 Pekanbaru - Jakarta sudah pasti melanggar ketentuan dalam Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang

Penerbangan.²⁹ Oleh sebab itu, terhadap tindak pelanggaran yang dilakukan oleh Mario yang melakukan penyusupan ke dalam roda pesawat Garuda Indonesia dituntut dengan terbukti bersalah terhadap pasal 421 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang didalamnya menyebutkan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling besar sebesar Rp100.000.000,- (seratus juta rupiah) Namun, ternyata Mario hanya divonis dengan satu pasal saja yaitu pasal 421 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.³⁰

Menganalisis kasus Mario Steven Ambarita penyusup roda pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 maka perlu penulis sampaikan bahwa kasus yang bersangkutan telah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia. Mario Steven Ambarita telah ditetapkan sebagai tersangka oleh Pengadilan Negeri. Mario ditetapkan sebagai tersangka karena telah terbukti melanggar Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Imbas dari ulah Mario Steven Ambarita yang melakukan penyusupan ke dalam roda pesawat Garuda Indonesia berimbas juga bagi PT. Angkasa Pura II. Pihak PT Angkasa Pura II memastikan bahwa

²⁹<http://news.okezone.com/read/2016/04/14/340/1363008/mario-penyusup-roda-pesawat-garuda-divonis-5-bulan-penjara>, diakses pada tanggal 11 Mei 2016 pada pukul 04.00.

³⁰

<http://www.antaranews.com/berita/555364/mario-penyusup-pesawat-garuda-divonis-lima-bulan>, diakses pada tanggal 11 Mei 2016 pada pukul 04.30.



GM Bandara Sultan Syarif Kasim (SSK) II Pekanbaru, Slamet Samiadji dicopot terkait kasus Mario Steven Ambarita yang menyusup ke roda pesawat. Kementerian menyatakan, lolosnya Mario dari sistem pengawasan wilayah steril Bandara SSK II Pekanbaru sampai masuk ke roda pesawat mutlak menjadi tanggung jawab pengelola bandara tersebut.

IV. KESIMPULAN

Pengaturan keamanan bandar udara (bandara) menurut hukum internasional yaitu Annex 17 ICAO : *Security (Safeguarding International Civil Aviation Against Act of Unlawful Interference)*, Annex 18 ICAO: *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, Document 8973: *Security Manual*, Document 9284: *Technical Instruction of The Safe of Dangerous Goods by Air*, inti ketentuan tersebut yaitu mengatur mengenai tingkat keamanan bandar udara (bandara) dan dasar untuk program keamanan penerbangan sipil bagi seluruh anggota ICAO. Upaya tersebut meliputi fasilitas untuk tindakan melanggar hukum dan menekan semua tindakan yang melanggar hukum terhadap penerbangan sipil.

Sedangkan pengaturan keamanan bandar udara (bandara) menurut hukum nasional yaitu dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang pada prinsipnya memuat atau mengatur mengenai pengaturan keamanan bandar udara (bandara) serta hukuman bagi yang melanggar

hukum. Pengaturan mengenai keamanan bandar udara lebih lanjut diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 127 tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Penyelesaian hukum yang penulis angkat mengenai kasus Mario penyusup roda pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 telah melanggar ketentuan pengaturan di Indonesia yaitu dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Mario Steven Ambarita sudah terbukti melanggar ketentuan pada pasal 421 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yaitu dengan hukuman kurungan penjara 5 (lima) bulan.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdurrasyid, Priyatna, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.
- Adi Rianto, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Jakarta: Granit, 2010.
- Ali, Zainudin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta : Sinar Grafika. 2010.
- Cholid, Christian, *Pengertian dan Istilah Penerbangan Sipil*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Martono, K, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Bandung: PT. Alumni, 1987.



Martono, K dan Pramono, Agus, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.

Pramono, Agus, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bogor: PT Ghalia Indonesia, 2011.

Suherman, E, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Bandung: PT. Alumni, 1979.

Internet

<http://news.okezone.com/read/2016/04/14/340/1363008/mario-penyusup-roda-pesawat-garuda-divonis-5-bulan-penjara> , diakses pada tanggal 11 Mei 2016 pada pukul 04.00.

<http://www.antaraneews.com/berita/555364/mario-penyusup-pesawat-garuda-divonis-lima-bulan> , diakses pada tanggal 11 Mei 2016 pada pukul 04.30.

Peraturan Perundang – undangan nasional dan perjanjian internasional

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Nomor 70

tahun 2001 tentang Kebandarudaraan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Kamus

Martono, K, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan Edisi Pertama*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2007.