

KEPENTINGAN INDONESIA BELUM MERATIFIKASI KONVENSI DAN PROTOKOL
BEIJING TAHUN 2010 MENGENAI KEAMANAN PENERBANGAN SIPIL

Oleh:

Novita Nainggolan,

novitarotuan@yahoo.com

Pembimbing: Drs. Idjang Tjarsono, M.Si

**Jurusan Ilmu Hubungan Internasional – Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau**

**Kampus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28293- Telp/fax.
0761-63277**

Abstract

This research discusses about the Indonesia has not ratified the conventions and protocols Beijing in 2010 as a new international law and was formally organized as a cooperative effort of countries in the international community for the international peace and security. National security became the main factor is the implementation of international agreements. Where state actors have an important role in national and international policy makers who represent the interests of the nation. However, the crime of terrorism continues to haunt the world of international flights by using aircraft as a means to commit acts of crime. This case raises fears for all the nations of the world up to the present time, where at any time the threat of evil can befall a country's national airline. for it, is expected to allow countries to understand which policies appropriate for use as a guideline to achieve a national interest.

Keywords: Convention, Protocol, National Security, Ratified

Pendahuluan

Kemajuan suatu negara dapat ditandai melalui berbagai fenomena maupun prestasi yang akhirnya menentukan sendiri arah politik, bentuk keamanan, serta pertahanan negara yang fundamental. Sementara arus globalisasi juga telah mempercepat hubungan antar negara untuk saling bekerjasama dan berkompetitif di semua bidang, termasuk di bidang teknologi.

Sebagai negara dunia ketiga yang sedang berkembang, negara Indonesia memiliki harapan untuk dapat menyetarakan

kemampuan teknologinya dengan negara-negara maju, seperti Amerika Serikat dan Negara-negara dikawasan Uni Eropa. Namun, karena tingkat kecelakaan pesawat yang tinggi, menjadikan Indonesia sebagai negara keenam dengan penerbangan komersial terburuk, setelah Kongo, Sudan, Nigeria, Rusia, dan Iran.¹

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dengan jumlah penduduk yang mencapai sekitar 237,56 juta jiwa

¹ Diakses dari : <http://www.pelita.or.id/baca.php?id=34667>

orang.² Dimana secara geografis, Indonesia terletak di kawasan strategis di wilayah Asia Tenggara, yang menyebabkan penumpang pesawat udara di Indonesia terus menerus meningkat hingga mencapai 22% per tahunnya secara signifikan. Kenaikan angka penumpang pesawat udara tidak mungkin dapat dibatasi maupun dikurangi karena pemenuhan jasa angkutan udara merupakan kebutuhan bagi setiap individu di suatu negara. Jadi, hal yang paling penting dilakukan adalah menerapkan sistem keamanan yang tinggi untuk melindungi manusia dan pesawat dalam penerbangan.

Banyaknya isu kejahatan udara yang menimpa penerbangan sipil internasional, telah membawa kasus ini kepada wacana global. Untuk itu, negara-negara sepakat untuk membentuk suatu hukum baru di lintas hubungan internasional agar semakin memperkuat payung hukum internasional terkait penerbangan sipil.

Hingga pada tahun 2010 akhir, konvensi dan protokol Beijing muncul sebagai penambahan aturan baru bagi hukum internasional tentang penerbangan yang menarik perhatian negara-negara di dunia termasuk negara Indonesia. Belakangan ini Indonesia sering dikaitkan dengan isu terorisme mulai dari peristiwa pembajakan pesawat DC-9 Woyla pada tahun 1981, kemudian menyusul tragedi pengeboman di Bali dan daerah-daerah lainnya. Hal ini kemudian membawa isu ke lintas hubungan internasional yang membahas mengenai keterpurukan Indonesia mengatasi permasalahan terorisme. Selain itu, pesawat Indonesia dilarang terbang ke negara-negara Eropa dan Amerika pada tahun 2006 karena tingkat

kecelakaan pesawat yang cukup tinggi di Indonesia.

Fenomena ini menjadi sangat menarik untuk menyoroti tentang negara Indonesia merupakan salah satu diantara ke 27 negara penandatanganan konvensi dan protokol Beijing tahun 2010, dimana beberapa tahun belakangan pencitraan Indonesia semakin buruk di mata internasional. Namun, yang menjadi pertanyaan adalah ketika akhirnya Indonesia menyetujui penandatanganan konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 sebagai hukum baru namun, hingga sampai saat ini tahun 2014, Indonesia belum juga melakukan ratifikasi atas konvensi tersebut.

Pembahasan

Masalah keamanan penerbangan sipil telah menjadi perbincangan dunia internasional sejak tahun 1960. Hal ini dilatar belakangi oleh banyaknya kasus terorisme udara yang terjadi dan mengancam keamanan serta keselamatan penerbangan sipil di dunia internasional. Isu terorisme udara sebenarnya telah ada sejak berakhirnya perang dunia kedua dan perang dingin yang berdampak hingga saat sekarang ini. Aksi terorisme dikenal dengan dua jenis aksi ancaman yang merugikan, antara lain yaitu, aksi terorisme domestik dan aksi terorisme internasional. Dimana aksi terorisme domestik biasanya didasari oleh kepentingan yang berbeda-beda melalui persaingan di dalam suatu negara, sedangkan aksi terorisme internasional didasari oleh konflik kepentingan suatu negara dengan negara lain.

Kata terorisme udara berasal dari bahasa latin yang berarti "Terrere" atau dalam bahasa Indonesia yang artinya, membuat gemetar. Pada umumnya, pelaku

² Herdaru Purnomo.
<http://finance.detik.com/read/2014/03/06/134053/2517461/4/negara-dengan-penduduk-terbanyak-di-dunia-ri-masuk-4-besar>

terorisme udara mengancam para korbannya dengan melakukan tindakan kekerasan terencana untuk tujuan politik, mengumpulkan harta benda, baik untuk memperkaya diri sendiri maupun untuk kepentingan kelompok. Biasanya aksi pelaku teroris dilakukan dengan berbagai macam cara seperti, melakukan tindakan kekerasan terencana di pesawat udara, perlakuan sabotase, dan dengan sengaja memasukkan barang-barang berbahaya ke dalam pesawat untuk tujuan terlarang. Tindakan teror yang disebutkan merupakan tindakan kejahatan yang mengganggu aspek keamanan penerbangan nasional maupun internasional.

Setelah negara-negara sukses menciptakan konvensi internasional terkait keamanan penerbangan, maka pada tahun 2010 akhir, Konvensi dan Protokol Beijing Tahun 2010 terlaksana atas dasar peristiwa 11 September di USA. Konvensi ini pun diadakan atas resolusi dari Dewan Keamanan PBB 1733 yang dilaksanakan di Beijing, untuk merespon tindakan pembajakan pesawat udara yang terjadi di Amerika Serikat pada tahun 2001. Konvensi tersebut dikenal sebagai *Diplomatic Conference* atau Konferensi Kerjasama yang diikuti oleh 400 peserta dari 80 negara di dunia.

Dimana kerjasama ini membahas mengenai upaya memberantas tindakan-tindakan melawan hukum serta aturan kriminalisasi setiap perbuatan yang membantu pelaku perbuatan kejahatan di udara. Pembahasan kerangka kerjasama meliputi dua kerangka kerjasama, antara lain;

1. Konvensi Beijing merupakan Ketentuan tindakan-tindakan yang melawan hukum berkaitan dengan penerbangan sipil internasional atau *Convention on The Suppression of Unlawful Acts Relating to*

International Civil Aviation. Konvensi ini belum diberlakukan dan sudah ditandatangani oleh 27 negara. Negara-negara penandatanganan antara lain : Amerika Serikat, Australia, Benin, Brazil, Burkina Faso, Chad, China, Costa Rica, Gambia, Indonesia, Kamerun, Korea, Mali, Meksiko, Nepal, Nigeria, Panama, Paraguay, Perancis, Republik Ceko, Republik Dominika, Santa Lusia, Senegal, Spanyol, Siprus, Togo, dan Uganda.

2. Protokol Beijing merupakan peraturan tambahan mengenai tindakan melawan hukum di pesawat udara atau *The Protocol Supplementary to The Convention for The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*³. Protokol tambahan ini juga belum berlaku dan sudah ditandatangani oleh 29 negara.

Hingga Juni 2013, tercatat telah ada 5 negara yang telah meratifikasi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 tersebut yaitu Mali, Republik Dominika, Guyana, Burma, dan Santa Lusia.⁴

Peristiwa 11 September 2001 adalah peristiwa pembajakan yang paling memilukan sepanjang sejarah terorisme yang terjadi di abad ke 21. Dimana sekelompok teroris berhasil membajak empat buah pesawat milik Amerika Serikat dengan menabrakkan ke empat pesawat tersebut ke Gedung WTC di Washington. Kejadian tersebut menewaskan hingga 3000 nyawa dalam sekejap.⁵ Empat pesawat yang

³ Diakses dari : <http://cil.nus.edu.sg/2010/2010-protocol-supplementary-to-the-convention-for-the-suppression-of-unlawful-seizure-of-aircraft/> pada tanggal 21 Agustus 2014 pukul 03.45

⁴ Ibid.

⁵ Diakses dari : http://www.bbc.co.uk/indonesia/laporan_khusus/2011/09/110908_kronologiseptember.shtml pada tanggal 26 Agustus 2014 pada pukul 01.14

berhasil dibajak antara lain : Pesawat American Airlines Flights 11, Pesawat American Airlines (Boeing 757), Pesawat F-15, dan Pesawat United Airlines 93.

Gedung WTC atau World Trade Centre merupakan gedung terbesar di dunia yang difungsikan sebagai pusat jaringan militer Amerika. Gedung tersebut menjadi sasaran sekelompok teroris untuk menjalankan aksinya menghancurkan negara Amerika dengan alasan politik. Dengan adanya kejadian tersebut, maka Presiden George Bush, diungsikan ke Washington untuk diamankan dengan melalui jalur udara yang aman menggunakan pesawat Air Force One. Hal ini sungguh sangat menakutkan bagi masyarakat internasional, mengingat Amerika Serikat adalah negara yang super power bisa kehilangan kontrol atas keamanan di negaranya sendiri. Dalam menganalisa penelitian ini maka teori yang paling cocok digunakan adalah adalah teori Keamanan Nasional dan Aktor Rasional. Pada umumnya setiap negara menggunakan kebijakan luar negeri sebagai instrumen untuk mencapai kepentingan kemananan nasional atau *National Security*.⁶

Konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 terlaksana atas dasar kepentingan AS untuk membendung hegemoninya di dunia internasional.⁷ dimana AS berupaya membentuk suatu perjanjian kesepakatan yang melibatkan banyak negara-negara dalam hubungan internasional. Disini negara

⁶Mas'oed Mohtar, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, Jakarta: LP3ES, 1990

⁷ Rizal Sukma, 2003, *Keamanan Nasional Pasca 11 September : Terorisme, Hegemoni AS Dan Implikasi Regional*, Denpasar.

pihak dalam konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 diwajibkan untuk memperhatikan dengan seksama bahwa tindakan yang melanggar hukum terhadap penerbangan sipil yang membahayakan keselamatan dan keamanan pesawat udara harus dihukum dengan seadil-adilnya dan disesuaikan dengan prinsip kemanusiaan. Kemudian seluruh negara pihak diwajibkan untuk memberkan pengakuan atas ancaman baru kejahatan penerbangan sipil yang memerlukan upaya kerjasama mengatasi ancaman ini. Karena hal ini merupakan kebutuhan yang sangat mendesak untuk memperkuat kerangka kerjasama hukum internasional dalam mencegah dan menekan tindakan pelanggaran terhadap penerbangan sipil.

Sebagai negara anggota ICAO, Amerika mendapat perhatian besar untuk memberikan perlindungan besar bagi warga negara dan prasarana/sarana di wilayah tersebut melalui payung hukum internasional yang lebih baru. Di dalam konvensi dan protokol Beijing tahun 2010, ada beberapa hal yang perlu diketahui bersama sebagai bahan yang harus dipahami secara mendetail seperti berikut :

Tindakan preventif merupakan upaya tindakan pencegahan yang dilakukan untuk menghindari kejadian-kejadian yang tidak diinginkan. Konsep pencegahan menurut teori krimonologi "Routine Activities Theory" oleh Marcus Felson dan Robert.K.Cohen, menyatakan bahwa ada tiga elemen pendukung tindakan kejahatan terorganisir, antara lain sebagai berikut :

1. Pelaku memiliki niat dan motivasi untuk melakukan kejahatan atau *a motivated offender*.
2. Target yang sudah diincar dan mudah untuk diserang atau *a suitable target*.

3. Tidak ada petugas keamanan yang menjaga keamanan secara ketat atau *the absence of capable guardian*.

Sebagian isi konvensi yang dimuat dalam pasal 1 menyebutkan, bahwa “Setiap orang melakukan kejahatan jika orang tersebut secara melawan hukum dan dengan sengaja melakukan seperti berikut.

(a) melakukan tindakan kekerasan terhadap seseorang di atas pesawat dalam penerbangan jika tindakan yang mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut; atau

(b) menghancurkan pesawat dalam layanan atau menyebabkan kerusakan pada pesawat tersebut yang membuat ia tidak mampu penerbangan atau yang kemungkinan akan membahayakan keamanan dalam penerbangan; atau

(c) tempat atau menyebabkan untuk ditempatkan pada pesawat dalam pelayanan, dengan cara apapun, perangkat atau zat yang cenderung menghancurkan pesawat itu, atau menyebabkan kerusakan itu yang membuat ia tidak mampu penerbangan, atau untuk menyebabkan kerusakan itu yang kemungkinan akan membahayakan keamanan dalam penerbangan; atau

(d) merusak atau fasilitas navigasi udara atau kerusakan mengganggu operasi mereka, jika ada tindakan tersebut mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

(e) mengkomunikasikan informasi yang orang yang tahu palsu, sehingga membahayakan keselamatan dari pesawat dalam penerbangan; atau

(f) menggunakan pesawat yang beroperasi untuk tujuan menyebabkan kematian, luka fisik yang serius, atau serius kerusakan properti atau lingkungan; atau

Kemudian isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 yang tertulis pada pasal 2 ayat (a), menyebutkan bahwa, “Pesawat dianggap dalam suatu penerbangan, saat semua pintu eksternal ditutup setelah embarkasi sampai dengan ketika pintu dibuka kembali untuk debarkasi.” Hal ini bermakna bahwa konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 seperti membuka peluang bagi aksi terorisme. Dimana sewaktu-waktu pelaku teroris bisa saja melakukan aksi kejahatan sesaat sebelum penerbangan berlangsung. Apabila hal tersebut sampai terjadi siapakah yang harus disalahkan dalam kasus ini. Pasal 1 ayat (a) sama sekali tidak menunjukkan adanya upaya tindakan preventif atau upaya tindakan pencegahan untuk meminimalisir tingkat kejahatan individu maupun kelompok.

Kemudian isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 yang tertulis pada pasal 2 ayat (a), menyebutkan bahwa, “Pesawat dianggap dalam suatu penerbangan, saat semua pintu eksternal ditutup setelah embarkasi sampai dengan ketika pintu dibuka kembali untuk debarkasi.” Hal ini bermakna bahwa konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 seperti membuka peluang bagi aksi terorisme. Dimana sewaktu-waktu pelaku teroris bisa saja melakukan aksi kejahatan sesaat sebelum penerbangan berlangsung. Apabila hal tersebut sampai terjadi siapakah yang harus disalahkan dalam kasus ini. Pasal 1 ayat (a) sama sekali tidak menunjukkan adanya upaya tindakan preventif atau upaya tindakan pencegahan untuk meminimalisir

tingkat kejahatan individu maupun kelompok.

Isi Pasal 1 Ayat (a)

Sebagaimana aturan-aturan mengenai tindakan-tindakan yang membahayakan pesawat udara di dalam tubuh konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 merupakan sebuah ketentuan yang melanggar hukum kemanusiaan atau hukum HAM. Dimana hal ini tertera pada isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 pada pasal 1 ayat (a), yang menyebutkan, “Seseorang yang melakukan kejahatan dengan melakukan tindakan kekerasan terhadap seseorang lainnya di dalam pesawat hingga menyebabkan pesawat dalam keadaan bahaya”. Berarti pasal ini sangat merugikan penumpang pesawat udara. Dimana apabila seseorang melakukan kekerasan terhadap seseorang lainnya di dalam pesawat saat penerbangan tidak diatur dalam ketentuan pasal ini. Dan parahnya pasal ini menyatakan status berbahaya apabila seseorang pelaku tindakan kekerasan tersebut membuat pesawat dalam ancaman bahaya. Lalu kemudian apabila seorang pelaku tindakan kriminal tersebut tidak sampai mengganggu keamanan pesawat, berarti akan terbebas dari sanksi hukuman padahal jelas-jelas sudah mengganggu keamanan dan keselamatan orang lain.

Seharusnya ketentuan isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 tidak mengesampingkan pentingnya hukum kemanusiaan yang adil dan beradab. Dimana setiap orang berhak mendapatkan perlindungan hukum dan rasa aman dimanapun dan saat kapanpun. Mengapa hukum internasional yang dimaksud dalam isi konvensi pasal 1 ayat a hanya bisa berlaku disaat pesawat dalam keadaan terbang sehingga memungkinkan status

pesawat yang membahayakan dahulu baru disebut sebuah ancaman baru. Atau apabila dimungkinkan seharusnya ada peraturan tambahan mengenai petugas penjaga keamanan yang ditambahkan di dalam pesawat udara untuk melindungi seluruh perangkat pesawat termasuk melindungi keselamatan penumpang.

Karena apabila suatu kejahatan telah terjadi menimpa pesawat udara, siapa pihak yang harus dipersalahkan dalam hal ini. Maka untuk itu, sebagai masyarakat Indonesia yang mengedepankan kepedulian keamanan pesawat dan keselamatan penumpang, kita harus cerdas dan bijak dalam memandang suatu ketentuan aturan yang berasal dari konvensi internasional agar memberikan pemahaman bagi pemerintah RI untuk tidak meratifikasi konvensi tersebut.

Isi konvensi khususnya pada pasal 1 ayat (a) sangat menunjukkan ketidakpedulian terhadap perlindungan hukum kemanusiaan bagi manusia sebagai penumpang pesawat. Padahal penumpang pesawat memiliki hubungan kontrak dengan pihak maskapai karena sudah menggunakan pesawatnya sebagai alat bepergian. Indonesia telah memasukkan ketentuan hukum mengenai aturan-aturan selama dalam penerbangan.

Standar Keamanan Dan Keselamatan

Sebuah konsep keamanan harus bersifat *clear, precise, operable*, sebagai pedoman untuk dijabarkan ke dalam suatu sistem perangkat hukum dan di implementasikan sebagai upaya tindakan yang berdasarkan fakta. Keamanan warga negara juga merupakan bagian dari keamanan nasional, dimana warga negara dijamin oleh negara untuk dilindungi dari

segala macam bentuk ancaman dan rasa takut atau *freedom from fear*. Selain itu, negara Indonesia juga memiliki kewajiban untuk memberikan perlindungan bagi setiap orang tanpa memandang agama, suku, ras, warna kulit, dan lain sebagainya.

Melalui Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dibunyikan dengan jelas, bahwa keselamatan penerbangan dengan keamanan penerbangan memiliki defenisi yang sangat berbeda. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan selamat dengan terpenuhinya semua persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas lainnya yang menunjang keberhasilan penerbangan. Sedangkan Keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan terhadap penerbangan dari tindakan yang melawan hukum melalui pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan peraturan terkait keamanan penerbangan. Standard keamanan penerbangan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan Nasional pada pesawat udara menjadi fokus yang sangat penting bagi pemerintah Indonesia agar menetapkan standard keamanan sesuai dengan standar keamanan penerbangan internasional ICAO *International Civil Aviation Organization* sebagai lembaga yang mengurus permasalahan urusan penerbangan sipil.

Disini ketentuan isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010, hanya menekankan menjaga dan menjauhkan pesawat udara dari ancaman yang membahayakan penerbangan. Hal ini menjadi pertentangan terkait pentingnya menetapkan standar keamanan pesawat dan keselamatan penumpang pesawat udara yang tidak dimuat pada isi konvensi. Hal ini

menandakan lemahnya isi konvensi untuk melindungi segenap penumpang pesawat udara. seharusnya keamanan dan keselamatan penumpang harus diutamakan selain masalah kepentingan menjaga pesawat udara dari ancaman berbahaya.

Contoh tindakan-tindakan berbahaya sesuai dengan konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 yang mengatur tentang kriminalisasi perbuatan yang diatur pada pasal 1 adalah sebagai berikut.

1. Menggunakan pesawat udara sipil sebagai senjata yang menyebabkan kematian, luka atau pun menyebabkan kerusakan Materiil.
2. Menggunakan pesawat udara sipil untuk membuang atau melepaskan senjata biologi, kimia, dan nuklir.
3. Menggunakan senjata biologi, kimia, dan nuklir untuk menyerang pesawat udara sipil atau pesawat negara lain.
4. Pengangkutan senjata biologi, kimia, dan nuklir atau zat-zat tertentu secara illegal.
5. Pengangkutan bahan peledak maupun radioaktif untuk tujuan terorisme.
6. Penyerangan melalui dunia maya terhadap fasilitas navigasi penerbangan.

Isi konvensi dan protokol Beijing memungkinkan pelaku terorisme menggunakan peraturan hukum sebagai peluang besar untuk mendapatkan metode maupun cara lain untuk tujuan terorisme. Hal ini harus diperhatikan pemerintah Indonesia selaku pembuat kebijakan agar lebih selektif mengkonfirmasi undang-undang penerbangan, karena ini menyangkut masalah orang banyak. Maka seperti penjelasan diatas, Indonesia masih memandang bahwa isi konvensi belum mengupayakan penetapan aturan-aturan sebagai bahan standar keamanan dan keselamatan manusia di dunia.

Peraturan Penerbangan Di Indonesia Dalam UU No 1 Tahun 2009

Peraturan perundang-undangan Indonesia terkait penerbangan diatur ke dalam UU No 1 Tahun 2009 sebagai acuan ketentuan hukum nasional di Indonesia. Pada awalnya UU No 1 Tahun 2009 hadir untuk menggantikan Undang-Undang penerbangan No 15 Tahun 1992, dimana perubahan tersebut terjadi karena ketidaksesuaian undang-undang dengan perubahan lingkungan dan kebutuhan penyelenggara saat sekarang ini. Sehingga kita dapat membandingkan isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 dengan UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan sebagai hukum nasional di Indonesia.

Tujuan pembentukan UU No 1 Tahun 2009 adalah kerangka hukum nasional untuk melindungi setiap kepentingan nasional bangsa Indonesia dan sebagai bentuk upaya pencapaian penyediaan jasa transportasi maupun angkutan udara sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan internasional. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan ini mengatur tentang tanggung jawab pengangkutan udara terhadap bagasi penumpang sesuai dengan ketentuan dalam pasal 144, dan pasal 146 antara lain pasal 144 menyebutkan bahwa, "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut."⁸

Sedangkan pasal 146 menyatakan bahwa, "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila

pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional."⁹

Sebagaimana dalam UU No 1 Tahun 2009 mengedepankan tindakan preventif atau tindakan sebagai upaya pencegahan. Tindakan preventif tersebut dilakukan untuk menimalisir tingkat kejahatan terorisme sebelum memasuki pesawat udara, seperti adanya peraturan mengenai pengamanan di Bandar udara sebelum melakukan penerbangan pada pesawat udara. seperti yang tertuang pada bab XIV mengenai ketentuan keamanan penerbangan, antara lain :

1. Bagian Pertama, yaitu mengenai aturan keamanan penerbangan nasional, dimana Menteri sebagai penanggungjawab keamanan penerbangan nasional yang bertugas membentuk, menetapkan, dan mengawasi pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional.
2. Bagian Kedua, yaitu pengawasan keamanan penerbangan, dimana Menteri bertanggung jawab untuk mengawasi keamanan penerbangan. Kegiatan pengawasan tersebut antara lain meliputi : pelaksanaan audit, inspeksi, survey, serta pengujian test.
3. Bagian Ketiga, yaitu keamanan Bandar udara, dimana setiap orang akan diperiksa secara ketat saat berada di bandara untuk pemeriksaan keamanan penerbangan. Hal ini dilakukan semata-mata untuk memajukan perlindungan bagi penumpang pesawat udara ketika akan melakukan penerbangan serta perlindungan terhadap pesawat udara dari ancaman bahaya.
4. Bagian Keempat, yaitu keamanan pengoperasian pesawat udara, dimana pesawat udara harus melewati pemeriksaan ketat sebelum dioperasikan.
5. Bagian kelima, yaitu penanggulangan

⁸ Undang-Undang No 1 Tahun 2009.

⁹ Ibid. Pasal 146

tindakan melawan hukum, dimana setiap orang yang melanggar ketentuan hukum penerbangan atau melakukan pelanggaran maka orang tersebut wajib menerima hukuman yang setimpak dengan perbuatannya. Sanksi hukum yang berlaku tentu sesuai dengan prinsip kemanusiaan yang adil dan beradab.¹⁰

Kemudian pada pasal 53 ayat 1 yang menyatakan bahwa “Setiap orang yang melanggar menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang atau barang bawaan, hingga merugikan harta benda milik orang lain.” Serta pada ayat 2 menyatakan bahwa “apabila setiap orang yang melanggar ketentuan tersebut akan dikenakan sanksi administratif seperti pembekuan sertifikat dan pencabutan sertifikat.

Hal ini menandakan bahwa tidak sembarangan orang bisa mengoperasikan pesawat tanpa adanya izin terbang dan izin mengoperasikan pesawat sesuai dengan keahlian yang telah diakui badan otoritas tertinggi kementerian perhubungan udara.

Kemudian pasal 344 mengenai aturan tindak pidana pada penerbangan sipil, antara lain : “Setiap orang dilarang melakukan tindakan yang melawan hukum (Acts of Unlawful Interference) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara, seperti berikut.

1. Menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang.
2. Menyandera orang tertentu di Bandar udara maupun di dalam pesawat udara.
3. Masuk tanpa izin ke wilayah batas keamanan Bandar udara dan ke

dalam pesawat udara secara tidak sah.

4. Membawa senjata, barang maupun peralatan berbahaya ke Bandar udara maupun ke dalam pesawat udara.
5. Memberitakan informasi palsu untuk tujuan yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Maka melihat dari hukum penerbangan di Indonesia, ketentuan-ketentuan hukum nasional sudah setingkat lebih lengkap jika dibandingkan dengan ketentuan-ketentuan hukum internasional di tubuh konvensi dan protokol Beijing tahun 2010. Hal inilah yang kemudian melatarbelakangi kebijakan Indonesia tidak meratifikasi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010.

Pemerintah Indonesia merupakan pemegang kewenangan tertinggi untuk mengambil suatu kebijakan yang mewakili kepentingan banyak orang. Untuk itu, Indonesia memerlukan pemerintah yang cerdas dan memiliki pengetahuan luas agar senantiasa menjadi acuan bagi masyarakatnya. Dalam hal ini, sikap Indonesia yang belum meratifikasi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 adalah sebuah sikap yang benar. Mengingat lemahnya isi konvensi yang tidak bisa memberikan kepastian hukum bagi penumpang pesawat udara sesaat sebelum penerbangan hingga sesudah penerbangan.

Isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 mengandung isu HAM yang perlu menjadi perhatian bagi pemerintah Indonesia, agar lebih selektif dalam memilih Undang-Undang yang mau diratifikasi, agar tidak terjadi kesalahan penafsiran saat peluang kejahatan timbul untuk menyerang negara Indonesia.

¹⁰ Berdasarkan UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Namun, tulisan ini mencoba mengangkat permasalahan saat ini mengenai masalah alasan Indonesia belum meratifikasi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010. Maka sebagai perbandingan, penulis mencoba menjelaskan beberapa kerugian dan keuntungan yang akan dialami Indonesia apabila tidak meratifikasi konvensi tersebut.

Kerugian yang akan dialami Indonesia apabila Indonesia tidak meratifikasi isi Konvensi dan protokol Beijing Tahun 2010, antara lain :

1. Pemerintah Indonesia tidak akan mengetahui setiap isu terbaru mengenai ancaman baru di dunia penerbangan yang membutuhkan perhatian yang serius, karena isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 menyajikan dan memberikan informasi mengenai isu ancaman baru di dalam pesawat udara. Sehingga dengan begitu Indonesia khususnya, tidak dapat meng-update setiap ancaman baru yang ditawarkan melalui konvensi tersebut yang disesuaikan dengan kondisi keamanan penerbangan saat ini.
2. Alasan pencitraan juga menjadi faktor Indonesia sebagai negara yang mengusahakan agar negara Indonesia dipandang aktif dan respect terhadap situasi penerbangan sipil internasional saat ini. Selain itu, Amerika Serikat dan negara-negara barat menilai bahwa negara-negara di ASEAN khususnya negara Indonesia yang sangat rentan dengan isu terorisme. Hal ini menjadi pertimbangan bagi Indonesia sendiri mengingat Indonesia tidak bebas bergerak melintasi negara-negara barat karena dinilai keamanan penerbangannya tidak cukup aman untuk melintas.

3. Indonesia tentu memiliki kepentingan dengan market industri *Aircraft Boeing* dan *Airbus*, sebagai market Industri Amerika Serikat dan negara-negara barat lainnya. Jadi apabila Indonesia tidak meratifikasi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 tersebut, Indonesia tidak dapat melakukan upaya kerjasama Indonesia dengan negara lainnya khususnya di bidang teknologi penerbangan.

Sedangkan apabila Indonesia tidak meratifikasi isi konvensi dan protokol Beijing Tahun 2010, beberapa keuntungan akan diperoleh Indonesia antara lain :

1. Mengingat konvensi merupakan perjanjian internasional yang mengikat negara-negara anggotanya, maka Indonesia tidak menginginkan adanya campur tangan pihak luar untuk membatasi ruang gerak pemerintah dalam mengatur sendiri sistem penerbangan nasionalnya. Jadi intinya, Indonesia tidak ingin terikat dengan subjek hukum internasional khususnya konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 dikarenakan hal tersebut akan membatasi ruang gerak penerbangan nasional, yang akan menghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia sendiri.
2. Indonesia tidak perlu lagi mengubah UU terkait penerbangan apabila tidak meratifikasi konvensi dan protokol Beijing Tahun 2010. Hal tersebut berkenaan dengan adanya kontradiksi terkait isi konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 dengan UU No 1 Tahun 2009 tentang peraturan-perundang-undangan penerbangan sipil.

Mengetahui sikap Indonesia yang sampai saat ini belum meratifikasi konvensi

dan protokol Beijing Tahun 2010 semakin membuktikan bahwa secara hukum, Indonesia sangat selektif dan edukatif dalam memilah-milah peraturan perundang-undangan terkait permasalahan penerbangan. Walaupun pada prakteknya Indonesia sendiri belum berhasil untuk membuktikan keamanan yang efektif di negaranya, setidaknya Indonesia sudah memiliki pandangannya tersendiri terhadap kasus ini. Disini Indonesia tidak menginginkan adanya campur tangan pihak luar untuk mengurus urusan penerbangan dalam negerinya.

Simpulan

Masalah keamanan penerbangan sipil menjadi merupakan persoalan yang banyak menarik perhatian negara-negara di dunia internasional. Merebaknya isu kejahatan di dunia membuat rasa khawatir yang mendalam bagi sejumlah negara-negara yang pernah mengalami peristiwa pembajakan, seperti negara Amerika Serikat. Sangat tidak disangka negara yang memiliki hegemoni dan posisi yang kuat di dunia internasional, malah mengalami peristiwa pembajakan hingga menyebabkan 3000 nyawa hilang dalam sekejap. Hal ini termasuk tragedi pembajakan paling tragis.

Untuk masalah keamanan penerbangan, badan pemerintah dan lembaga haruslah mampu memberikan perlindungan bagi keamanan pesawat serta keselamatan bagi penumpang pesawat. Karena bagaimanapun, penumpang adalah manusia yang memiliki hak untuk dilindungi dimanapun dan kapanpun oleh negaranya.

Namun, kerangka hukum baru seperti konvensi dan protokol Beijing tahun 2010 merupakan tambahan peraturan bagi hukum penerbangan yang isinya

bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan nasional di Indonesia tentang penerbangan. Hal ini menjadi alasan kuat mengapa pemerintah Indonesia hingga saat ini belum meratifikasi konvensi tersebut. Karena apabila Indonesia meratifikasi, maka pemerintah harus mengamendemen ketentuan hukum nasional tentang penerbangan Indonesia yang tertuang ke dalam UU No 1 Tahun 2009.

Selain itu, apabila Indonesia bersedia meartifikasi konvensi tersebut maka perjanjian internasional memiliki hak prioritas untuk mengikat negara-negara peratifikasi agar tunduk di bawah perjanjian internasional, dimana semua ketentuan perjanjian internasional akan menekan negara-negara untuk melaksanakan setiap kewajibannya sebagai negara anggota.

Daftar Pustaka

Buku

Mas'ood Mohtar, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, Jakarta: LP3ES, 1990.

Rizal Sukma, 2003, *Keamanan Nasional Pasca 11 September : Terorisme, Hegemoni AS Dan Implikasi Regional*, Denpasar.

Jurnal

M. Witten, Samuel, introductory Note To The On The Suppression Of Unlawful Acts Relating To International Civil Aviation And The Protocol Supplementary To The Convention For The Suppression Of Unlawful Seizure Of Aircraft, Vol 50, September 2010.

Artikel

Herdaru Purnomo.

<http://finance.detik.com/read/2014/03/06/134053/2517461/4/negara-dengan-penduduk-terbanyak-di-dunia-ri-masuk-4-besar>

Berdasarkan UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Website

<http://www.pelita.or.id/baca.php?id=34667>

http://cil.nus.edu.sg/2010/2010_protocol-supplementary-to-the-convention-for-the-suppression-of-unlawful-seizure-of-aircraft/ pada tanggal 21 Agustus 2014 pukul 03.45

http://www.bbc.co.uk/indonesia/laporan_khusus/2011/09/110908_kronologiseptember.shtml pada tanggal 26 Agustus 2014 pada pukul 01.14