

**IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL STANDARD AND  
RECOMMENDED PRACTICES (ISRPs/SARPs)* TERHADAP  
BANDARA SULTAN THAHA JAMBI YANG DIATUR  
DALAM *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION  
ORGANIZATION (ICAO)***

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana (S-1)  
Dalam Bidang Ilmu Hubungan Internasional**



**Disusun Oleh :**

**WIRANTI PERMATA HATI**

**07041181823051**

**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
INDRALAYA  
2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI**

**IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL STANDARD AND RECOMMENDED PRACTICES* (ISRPs/SARPs) TERHADAP BANDARA SULTAN THAHA YANG DIATUR DALAM *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO)**

**SKRIPSI**

Disusun oleh:

**WIRANTI PERMATA HATI**

**07041181823051**

Telah Disetujui oleh Dosen Pembimbing untuk diajukan dalam ujian akhir Program Sarjana

Pembimbing I

Hoirun Nisvak, S.Pd., M.Pd  
197803022002122002



---

Pembimbing II

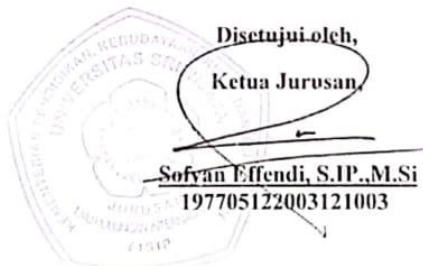
Ferdiansvah R, S.IP., MA  
198904112019031013



---

Dijetujui oleh,  
Ketua Jurusan

Sofyan Effendi, S.IP., M.Si  
197705122003121003



HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

**“IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL STANDARD AND RECOMMENDED PRACTICES (ISRPs/SARPs)* TERHADAP BANDARA SULTAN THAHA JAMBI YANG DIATUR DALAM *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)*”**

Skripsi

Oleh :

**Wiranti Permata Hati**  
07041181823051

Telah dipertahankan di depan penguji  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat  
Pada tanggal 22 Juli 2022

Pembimbing :

1. Hoirun Nisyak, S.Pd., M.Pd  
NIP.197803022002122002
2. Ferdiansyah Rivai, S.IP., MA  
NIP.198904112019031013

Tanda Tangan

Penguji :

1. Gunawan Lestari Elake, S.IP., MA  
NIP.198405182018031001
2. Indra Tamsyah, S.IP., M.Hub.Int  
NIDN.0025058808

Tanda Tangan

Mengetahui,

Dekan FISIP UNSRI,

**Prof. Dr. Alfitri, M.Si**  
NIP. 196601221990031004

Ketua Jurusan Ilmu Hubungan  
Internasional,

**Sofyan Effendi, S.IP., M.Si**  
NIP.197705122003121003

## LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wiranti Permata Hati

NIM : 07041181823051

Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang berjudul “Implementasi *International Standard and Recommended Practices (SARPs/ISRP)*s terhadap Bandara Sultan Thaha Jambi yang diatur melalui *International Civil Aviation Organization (ICAO)*“ ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila di kemudian hari, ada pelanggaran yang ditemukan dalam skripsi ini dan/atau ada pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa pemaksaan dari pihak manapun.

Indralaya, 11 Juli 2022

Yang membuat pernyataan



Wiranti Permata Hati  
NIM.07041181823051

## ABSTRAK


Standar keselamatan yang tinggi di dunia penerbangan merupakan suatu kewajiban mutlak yang harus dipenuhi yang mana standar keselamatan harus mengacu kepada suatu regulasi yang telah di hadirkan oleh organisasi penerbangan sipil dunia atau *International Civil Aviation Organization* (ICAO) yang berada di bawah naungan PBB melalui Konvensi Chicago 1944. Indonesia menjadi salah satu anggota di dalam organisasi tersebut dimana setiap negara anggota di dalam ICAO harus mengacu kepada prinsip dan aturan di dalam ICAO yang di sebut dengan *Annex 1-19* di setiap angkutan udara. Bandara Sultan Thaha merupakan salah satu *domestic flight* di Indonesia yang teknik, prinsip dan aturannya mengacu kepada organisasi penerbangan sipil dunia (ICAO). Namun, implementasi dari *Annex 1-19* tersebut tidak menjamin Bandara Sultan Thaha berubah statusnya menjadi *international flight* dikarenakan terdapat fasilitas dan kajian yang belum dipenuhi oleh Bandara Sultan Thaha.

**Kata kunci:** Indonesia, Bandara Sultan Thaha, ICAO, *Domestic* dan *International Flight*


Indralaya, Juli 2022

Mengetahui,


Pembimbing I

  
Hpirun Nisyak, S.Pd.,M.Pd  
NIP.197803022002122002

Pembimbing II

  
Ferdiansyah R, S.IP., MA  
NIP.198904112019031013

Disetujui oleh,  
Ketua jurusan,

  
Sofyan Effendi, S.IP.,M.Si  
NIP.197705122003121003

**ABSTRACT**

*High safety standards in the aviation world are an absolute obligation that must be met where safety standards must refer to a regulation that has been presented by world civil aviation organization or the International Civil Aviation Organization (ICAO) which is under the auspices of the United Nations through the 1944 Chicago Convention. Indonesia is one of the members in the organization where each member country in ICAO must comply with all the principles and rules in ICAO which is called Annex 1-19 in the field of air transportation. These rules were then also applied at one of the airports in Indonesia, namely Sultan Thaha Airport which is one of the domestic flights in Indonesia where the techniques, principles and rules refer to the World Civil Aviation Organization (ICAO). In this study, the authors will look at how the implementation of international regulations using the concept of implementing an international regime at the domestic level will be measured in which the implementation will be measured through two categories of safety standards by ICAO, namely pass or failure.*

**Keywords: Indonesia, Sultan Thaha Airport, Implementation, ICAO**

**Indralaya, Juli 2022**

**Acknowledge by,**

**Advisor I**



**Hoirun Nisyak, S.Pd., M.Pd**  
**NIP. 197803022002122002**

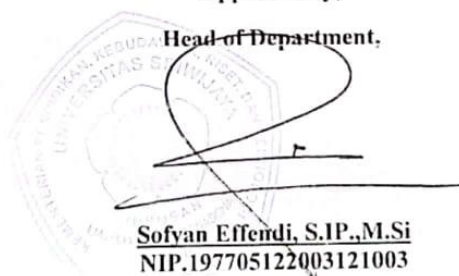
**Advisor II**



**Ferdiansyah R, S.IP., MA**  
**NIP.198904112019031013**

**Approved by,**

**Head of Department,**



**Sofyan Effendi, S.IP., M.Si**  
**NIP.197705122003121003**

## KATA PENGANTAR

Segala puji syukur hanyalah milik Allah SWT yang memberikan hidayah, iman, islam, kesehatan, dan pertolongan kepada hambanya dalam setiap aktivitas yang dilakukan. Sholawat beserta salam selalu kita kirimkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah membuat kita mengenal nikmat islam dan ilmu pengetahuan seperti saat ini. Atas dasar inilah akhirnya penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penulisan skripsi yang berjudul “Implementasi *International Standard And Recommended Practices* (ISRPs/SARPs) Terhadap Bandara Sultan Thaha Yang Diatur Dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO)”. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Ilmu Hubungan Internasional pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.

Proses penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari berbagai rintangan, mulai dari studi literatur, penelitian, pengumpulan dan pengolahan data serta pada proses penulisan. Namun dengan kesabaran dan ketekunan yang dilandasi dengan rasa tanggung jawab selaku mahasiswa dan juga bantuan dari berbagai pihak, baik material dan motivasi, akhirnya selesai sudah penulisan skripsi ini. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada **Ibu Hoirun Nisyak,S.Pd.,M.Pd** serta **Bapak Ferdiansyah Rivai,S.IP.,MA** yang telah banyak meluangkan waktu, tempat dan energi serta memberikan bimbingan, motivasi, saran dan petunjuk kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis juga menyampaikan terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan segala nikmat, rahmat, hidayah serta kemudahan. Rasa puji dan syukur yang begitu besar penulis panjatkan kepada-Nya. Serta sholawat beserta salam kepada baginda Rasullullah SAW yang diharapkan syafaatnya hingga akhir zaman.
2. Bapak Prof. Dr. Alfitri,M.Si selaku Dekan FISIP Universitas Sriwijaya dan Bapak Sofyan Efendi,S.Ip M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional FISIP Universitas Sriwijaya.
3. Ibu Hoirun Nisyak,S.Pd.,M.Pd selaku Dosen Pembimbing Pertama Skripsi saya. Terima kasih telah banyak membantu penulis dalam penelitian dan penulisan skripsi dengan sabar dan terima kasih atas semua bimbingan yang telah Ibu berikan selama ini.

4. Terima kasih juga tidak lupa di ucapkan kepada dosen pembimbing kedua yaitu bapak Ferdiansyah Rivai,S.IP.,MA yang selama 7 bulan penyusunan skripsi ini telah banyak memberikan arahan, masukan, bimbingan serta dukungan kepada penulis hingga penulis bisa menyelesaikan skripsi dengan baik dan khidmat.
5. Terima kasih kepada ibu Sari Mutiara Aisyah,S.IP.,MA selaku dosen pembimbing akademik penulis yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama masa perkuliahan berlangsung.
6. Bapak Gunawan Lestari Elake,S.IP,MA dan bapak Indra Tamsyah,S.IP.,M.Hub.Int selaku Dosen Penguji Seminar Proposal dan Sidang Ujian Komprehensif yang turut andil memberikan masukan, kritik, dan saran yang membangun dalam penulisan skripsi serta persiapan menuju sarjana Ilmu Hubungan Internasional.
7. Terima kasih kepada ibu dan kakak-kakak yang telah memberi fasilitas dan dukungan sehingga penulis sanggup menyelesaikan tanggung jawab yang diamanatkan dengan tulus dan tidak dengan penuh tekanan.
8. Terima kasih kepada bang Redho Armando, pak Haris Agung Irianto, bang Lasroyen Mangiring serta kakak Fenny Lindriani dan pihak PT Angkasa Pura II (Persero) KC Bandara Sultan Thaha yang telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk meneliti dalam bentuk wawancara dan dokumentasi mengenai hal-hal yang berkaitan dengan Bandara Sultan Thaha.
9. Terima kasih kepada teman-teman seperjuangan baik itu bestie kental maupun bestie kost mama lela yang turut andil dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Terima kasih kepada ‘kamu dan dia’ yang telah membuat luka di hati sehingga penulis semakin semangat untuk wisuda pada bulan ini dan menunjukkan bahwa penulis adalah wanita mahal yang tidak pantas untuk disakiti.
11. Terima kasih kepada ‘kamu’ yang telah memberikan ide terkait skripsi ini hingga penulis bisa menyelesaikan skripsi pada saat ini.
12. Terima kasih kepada diri sendiri karena telah kuat berjuang melawan rasa sakit hati yang berasal dari berbagai macam perspektif yang tidak bisa di handle.



## DAFTAR ISI

HALAMAN PESETUJUAN SKRIPSI.....	i
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS .....	iii
ABSTRAK .....	iv
ABSTRACT .....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR TABEL .....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR BAGAN.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiii
DAFTAR SINGKATAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1.Latar Belakang .....	1
1.2.Rumusan Masalah .....	8
1.3.Tujuan Penelitian.....	9
1.4.Manfaat Penelitian.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
2.1. Penelitian Terdahulu .....	14
2.2. Kerangka Konseptual.....	14
2.3. Alur Pemikiran/Kerangka Pemikiran.....	18
2.4. Hipotesa Penelitian/Argumentasi Utama .....	18
BAB III METODE PENELITIAN.....	20
3.1. Desain Penelitian .....	20
3.2. Definisi Konsep .....	20
3.3. Fokus Penelitian.....	21
3.4. Unit Analisis .....	23
3.5. Jenis dan Sumber Data.....	23
3.5.1. Jenis Data .....	23
3.5.2 Sumber Data.....	23
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.6.1 Wawancara.....	24

3.6.2 Dokumentasi .....	24
3.6.3 Studi Pustaka.....	25
3.7. Teknik Keabsahan Data .....	25
3.8. Teknik Analisis Data.....	22
BAB IV DESKRIPSI/GAMBARAN UMUM PENELITIAN.....	27
4.1. Organisasi penerbangan sipil internasional atau <i>International Civil Aviation Organization (ICAO)</i> .....	27
4.2. Sejarah PT Angkasa Pura II (Persero) Kantor Cabang Bandara Sultan Thaha..	29
4.3. <i>International Standard and Recommended Practices (ISRPs/SARPs)</i> ..	32
BAB V PEMBAHASAN .....	36
5.1. <i>Implementasi International Standard and Recommended Practices (ISRPs/SARPs) terhadap Bandara Sultan Thaha yang diatur dalam International Civil Aviation Organization (ICAO)</i> .....	36
5.1.1. <i>Output</i> .....	39
5.1.2. <i>Outcomes</i> .....	42
5.1.3. <i>Impact</i> .....	48
BAB VI PENUTUP .....	54
6.1. Kesimpulan .....	54
6.2. Saran .....	54
DAFTAR PUSTAKA .....	55
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	61

## DAFTAR TABEL

Table 1.1. Bandara yang dikelola oleh PT.Angkasa Pura II (persero) .....	5
Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu.....	10
Tabel 3.1. Fokus Penelitian .....	21
Tabel 4.1. Rute Penerbangan Maskapai di Bandara Sultan Thaha.....	33
Tabel 5.1. Fasilitas di Bandara Sultan Thaha .....	44
Tabel 5.2. Tindakan Terhadap Material Berbahaya .....	47
Tabel 5.3. Syarat Kebutuhan Fasilitas di Bandara Sultan Thaha .....	52

## DAFTAR GAMBAR

Grafik 1.1. Jumlah <i>Pasanger</i> Indonesia .....	1
Grafik 1.2. Jumlah <i>Pasanger</i> Bandara Sultan Thaha .....	6

## DAFTAR BAGAN

2.2.1. Indikator Level Domestik.....	14
2.3. Alur Pemikiran .....	16

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Transkrip Wawancara dengan Informan Kunci .....	61
Lampiran 2. Transkrip Wawancara dengan Informan II .....	65
Lampiran 3. Dokumentasi Sesi Wawancara di Bandara Sultan Thaha .....	68
Lampiran 4. Lembar Acceptance <i>Safety Plans</i> Bandara Sultan Thaha Jambi.....	69
Lampiran 5. SK Pembimbing Skripsi.....	70
Lampiran 6. Kartu Bimbingan.....	71
Lampiran 7. Matriks Seminar Proporsal.....	73
Lampiran 8. Lembar Hasil Plagiasi .....	74

## DAFTAR SINGKATAN

ICAO	: <i>International Civil Aviation Organization</i>
ISRPs/SARPs	: <i>International Standard and Recommended Practices</i>
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
UU	: Undang-Undang
CPC	: <i>Council President Certification</i>
EI	: <i>Effective Implementation</i>

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1. Latar belakang

Indonesia memiliki industri penerbangan guna menghubungkan ribuan pulau di nusantara. Industri penerbangan di Indonesia dalam perkembangannya terus mengalami pertumbuhan. Dapat dilihat melalui ranah ASEAN, yang mana Indonesia dapat dikatakan memiliki daya saing yang cukup kuat yang dibuktikan melalui adanya peningkatan penumpang dalam kurun waktu 5 tahun. Ini berarti jasa penerbangan di Indonesia mempunyai kontribusi yang cukup besar dalam jasa penerbangannya. Industri penerbangan Indonesia memiliki 351 bandar udara. Dimana dikutip dari data base Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sebanyak 203 bandara dikelola oleh UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sebanyak 77 unit dikelola oleh Pemerintah Daerah, sebanyak 28 unit dikelola oleh BUMN yakni PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero). Berikut merupakan data peningkatan jumlah penumpang domestik di Indonesia :



**Gambar 1.1**

**Grafik Jumlah Penumpang Penerbangan Indonesia tahun 2014-2018**

Sumber : Diolah oleh penulis dari situs [dephub.go.id](http://dephub.go.id), 2019

Data diatas menunjukkan bahwasanya transportasi udara banyak diminati oleh berbagai kalangan masyarakat. Dapat dikatakan bahwasanya kontribusi finansial terbesar



dalam industri penerbangan berasal dari penumpang. Tanpa adanya penumpang, maka suatu bandara akan mengalami kesulitan dalam menjalankan dan mengembangkan industrinya. Tidak hanya itu, bandara termasuk sarana yang relatif unggul dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya. Hal ini dilihat berdasarkan waktu dan jarak tempuh perjalanannya. Selain itu, bandara menjadi salah satu faktor pendukung yang efisien dalam perkembangan ekonomi, sosial maupun budaya. Maka dari itu segala aspek yang berkaitan dengan penumpang harus diperhatikan.

Fasilitas yang memadai untuk menunjang pertumbuhan dalam sektor penerbangan sangat dibutuhkan. Fasilitas yang dimaksudkan dalam hal ini seperti keamanan, keselamatan serta kenyamanan yang di hadirkan oleh suatu bandara disetiap negara. Keamanan dan keselamatan dalam penerbangan di udara merupakan suatu persyaratan yang harus dipenuhi yang bergantung kepada fasilitas keamanan yang disediakan oleh suatu bandara. Hal tersebut dikarenakan besarnya kemungkinan ancaman yang timbul dari berbagai tindakan melawan hukum baik ketika di darat maupun di udara. Hal ini telah diatur dalam UU No.1 tahun 2009 pasal 15 ayat 6e dan 6g yang mengatur mengenai peran dari suatu bandar udara dalam suatu keamanan, keselamatan, serta pemenuhan perlindungan lingkungan yang disebabkan akibat dari kegiatan angkutan udara dan kebandarudaraan. (Kemenkeu, 2009).

Standar keselamatan yang tinggi di dunia penerbangan merupakan suatu kewajiban mutlak yang harus dipenuhi yang mana standar keselamatan tersebut harus di implementasikan ke semua sektor. Penerapan standar yang dipenuhi harus mengacu kepada suatu regulasi yang telah di hadirkan oleh *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. ICAO merupakan hasil dari penandatanganan konvensi chicago pada 7 Desember 1944. ICAO sebagai badan dibawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dibentuk dengan tujuan utama yaitu untuk mengimplementasikan keamanan & keselamatan serta efisiensi dan keteraturan (*security & safety, efficiency and regularity*).

Pada dasarnya, industri penerbangan (pesawat udara) telah melibatkan semua negara dan hukum udara yang berlaku di dunia yang mana hukum tersebut telah mengupayakan hadirnya regulasi – regulasi yang tepat dalam industri penerbangan yang diharapkan dapat dicapai dengan seragam secara internasional (Nikraz, 2014). Hal tersebut telah di atur oleh ICAO melalui standarisasi yang telah dibuat. Pada awalnya, ICAO hanya membuat standar atau kebijakan untuk di terapkan di berbagai negara sesuai dengan peran nya atau yang dikenal dengan *Passive International Standar Setting Body* (Supriadi, 2012). Atas perannya

tersebut, ICAO tidak bertanggung jawab atas patuh atau tidaknya suatu negara terhadap standarisasi yang telah dibuat. Akan tetapi, ICAO kini telah beralih peran menjadi *Proactive International Standard Setting Body*. Berikut ialah 3 peran utama dari ICAO yaitu :

- a) Sebagai pembuat aturan atau standar yang harus dipatuhi oleh penerbangan sipil internasional.
- b) Memonitoring pelaksanaan teknis standar-standar yang ditetapkan,
- c) Kemudian hasil monitoring dari poin b tersebut segera di tindaklanjuti untuk meminta negara yang belum dan tidak mematuhi standar agar segera melaksanakannya.

Semua penerbangan sipil yang diselenggarakan harus berpacu kepada norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku. Hal ini dilakukan untuk menjamin keselamatan penumpang, awak kabin serta barang-barang yang juga ikut diangkut. Penerbangan sipil yang telah diselenggarakan tersebut tentu telah mempertimbangkan semua jaminan keselamatan yang menjadi acuan yang telah diatur melalui konvensi internasional. Aturan – aturan dan standar yang di ciptakan oleh ICAO tersebut di tuangkan ke dalam 19 *Annex* serta berbagai keputusan dan kebijakan lainnya yang terus di perbaharui melalui amandemen. 19 *Annex ini* menjadi dasar dalam terbentuknya standarisasi yang berlaku di seluruh industri penerbangan yang dikenal dengan *International Standar and Recommended Practices* (ISRPs/SARPs) (Nikraz, 2014). Adapun isi aturan dari 19 *Annex* tersebut ialah sebagai berikut :

- a) *Annex 1* (Personel Licensing)
- b) *Annex 2* (Rules of the Air)
- c) *Annex 3* (Meteorological Service for International Air Navigation)
- d) *Annex 4* (Aeronautical Charts)
- e) *Annex 5* (Unit of Measurement to be Used in Air and Ground Operation)
- f) *Annex 6* (Operation of Aircraft)
- g) *Annex 7* (Aircraft Nationality and Registration Marks)
- h) *Annex 8* (Airworthiness of Aircraft)
- i) *Annex 9* (Facilitation)
- j) *Annex 10* (Aeronautical Telecommunications)
- k) *Annex 11* (Air Traffic Services)
- l) *Annex 12* (Search and Rescue)

- m) *Annex 13* (Aircraft Accident and Incident Investigation)
- n) *Annex 14* (Aerodromes)
- o) *Annex 15* (Aeronautical Information Services)
- p) *Annex 16* (Environmental Protection)
- q) *Annex 17* (Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference)
- r) *Annex 18* (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)
- s) *Annex 19* (Safety Management)

Dengan adanya pertimbangan akan keselamatan dan keamanan navigasi udara, ICAO mengklasifikasikan *safety standard* ke dalam 2 kategori yaitu *pass* yang berarti berhasil (lulus) dan *failure* yang berarti sebaliknya (Ebenzer, 2018). Untuk dapat masuk ke dalam kategori *pass* maka suatu bandara harus menerapkan seluruh ketentuan dari 19 *annex* di atas. Apabila standar keselamatan dan keamanan telah di penuhi oleh suatu bandara, maka akan meningkatkan *demand* dalam industri penerbangan, sehingga secara tidak langsung dapat mendorong laju pertumbuhan ekonomi di suatu negara.

Indonesia merupakan negara yang tergabung dalam keanggotaan ICAO yang ikut berperan aktif dalam setiap kegiatannya. Hal ini dapat dibuktikan dengan Indonesia yang menerima anugerah *Council President Certification* (CPC) langsung dari dewan ICAO atas kemajuan dalam bidang keselamatan penerbangan pada 17 Mei 2018. Penghargaan itu di beri atas dasar kemajuan yang telah di capai oleh Indonesia dalam menyelesaikan beberapa *safety oversight deficiencies*. Tidak hanya itu, Indonesia juga telah menerima pengakuan dari ICAO atas komitmennya dalam meningkatkan *Effective Implementation* (EI) *Standard and Recommended Practices* (SARPs) dalam bidang keselamatan. Berdasarkan hasil dari audit *on-site* dari ICAO, Indonesia berhasil memperoleh angka sebesar 80,34% dengan peringkat 58 dari 152 negara di dunia dalam kategori keselamatan penerbangan (Bosnia, 2018). Walaupun Indonesia berada pada peringkat tersebut, namun masih terdapat beberapa bandara yang belum di izinkan untuk melakukan penerbangan secara internasional salah satunya yaitu Bandara Sultan Thaha.

Bandara Sultan Thaha terletak di kota Jambi, Indonesia dan dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero). PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan perusahaan badan usaha milik negara (BUMN) yang bergerak di bidang pengelolaan serta pelayanan jasa kebandarudaraan yang fokusnya ke wilayah Indonesia bagian barat (Angkasa Pura II, 2020).

Untuk memaksimalkan pelayanan dan pengelolaan jasa kebandarudaraan, maka Bandara Sultan Thaha harus menerapkan regulasi yang dihadirkan oleh ICAO melalui *annex*-nya. Tujuan dari upaya tersebut ialah agar dapat memaksimalkan keamanan masyarakat dalam jasa transportasi udara. Upaya tersebut di implementasikan melalui penerapan ISRPs/SARPs yang menjadi acuan dalam semua kegiatan operasi di bandara. Dalam hal ini ICAO telah mengatur sedemikian rupa standarisasi mengenai tata cara pengoperasian udara yang maksimal dalam ruang lingkup internasional. Sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, ICAO sebagai organisasi internasional berisi mengenai aturan – aturan yang digunakan dalam penerbangan sipil yang mana hal tersebut memberikan pengaruh yang signifikan terhadap standar keselamatan penerbangan internasional.

Pada dasarnya, suatu bandara internasional di definisikan sebagai bandar udara yang dapat melayani rute penerbangan ke luar negeri, sedangkan bandara nasional ialah suatu bandara yang hanya dapat melayani rute penerbangan di dalam negeri saja (*domestic*). Namun, seluruh bandara di Indonesia telah menerapkan standarisasi internasional atau ISRPs/SARPs yang telah di atur dalam ICAO. Hal tersebut tidak menjanjikan seluruh bandara di Indonesia mampu menjadi sebuah bandara yang bertaraf internasional atau dapat melayani rute penerbangan ke luar negeri secara *direct*. Indonesia sendiri memiliki 34 bandara dimana 5 diantaranya ialah bandara internasional dan 29 sisanya masih menjadi bandara nasional salah satunya ialah Bandara Sultan Thaha.

Table 1.1. Bandara yang dikelola oleh PT.Angkasa Pura II (persero)

JENIS BANDARA	NO	NAMA BANDARA
<b>BANDARA NASIONAL</b>	1	Bandara Fatmawati Soekarno
	2	Bandara Sultan Thaha
	3	Bandara Depati Amir
<b>BANDARA INTERNASIONAL</b>	1	?Bandara Internasional Silangit
	2	?Bandara Internasional Raja H.Fisabilillah
	3	?Bandara Internasional Husein Sastranegara
	4	?Bandara Internasional Minangkabau
	5	?Bandara Internasional Kualanamu
	6	?Bandara Internasional Soekarno Hatta
	7	?Bandara Internasional Kertajati
	8	?Bandara Internaional Sultan Iskandar Muda

	9	?Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II
	10	?Bandara Internasional Supadio
	11	?Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma
	12	Bandara Internasional Polonia
	13	Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II

Sumber : (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2007) diolah oleh penulis

Meskipun semua regulasi telah di terapkan secara maksimal, akan tetapi beberpa bandara di Indonesia yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero) salah satunya yaitu Bandara Sultan Thaha belum di perkenankan untuk menjadi sebuah bandara yang bertaraf internasional. Tidak hanya itu, bandara ini juga belum diberi izin untuk melayani rute penerbangan secara *direct* ke luar negeri, padahal bandara ini telah memperoleh penghargaan sebagai *Best Airport by Size and Region di Asia Pasifik* dalam program *Airport Service Quality (ASQ)* (Wijaya, 2021).

Adapun untuk dapat menjadi sebuah bandara yang bertaraf internasional, suatu bandar udara harus memenuhi syarat dan standari yang telah ditentukan oleh rezim yang mana hal tersebut akan menentukan apakah kualitas suatu bandara tersebut memenuhi syarat dan standar untuk dapat bertaraf internasional atau tidak. Berikut adalah beberapa syarat berdasarkan dari ICAO yang harus dipenuhi agar dapat menjadi bandara yang bertaraf internasional berdasarkan sarana dan prasarana nya (Rino, 2018) :

a) Konfigurasi landasan pacu,

Umumnya, suatu bandara internasional harus memiliki konfigurasi landasan pacu sejajar yang kapasitas operasinya dimulai dari 100 hingga 200 per jam pada kondisi *Visual Flight Rules (VFR)* dengan panjang landasan pacu diatas 2000 m.

b) Landasan hubung,

Syarat suatu bandara internasional selanjutnya ialah landasan hubung yang dimiliki adalah sebanyak 5 landasan pacu disertai dengan panjang diatas 500m dan lebar diatas 37m.

c) Holding apron dan holding bay

Holding apron harus mempunyai sudut yang lebih kecil dari 90% dan lebar dibuat sesuai dengan ukuran pesawat saat ini dan saat yang akan datang. Sedangkan holding bay diperlukan bagi bandara dengan status bandara sibuk dikarenakan kerap terjadi fluktuasi permintaan yang besar dibandingkan dengan kapasitas landasan pacu.

Sedangkan berdasarkan pasal 16 ayat 1 pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 (Peraturan Menteri Republik Indonesia, 2019), disebutkan bahwasanya untuk dapat menetapkan bandar udara yang bertaraf internasional harus mempertimbangkan :

- a. Rencana induk nasional Bandar Udara;
- b. Pertahanan dan keamanan negara;
- c. Pertumbuhan dan perkembangan pariwisata;
- d. Kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional;
- e. Pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri.

Syarat-syarat yang telah disebutkan di atas tentunya membuat pihak PT Angkasa Pura II (persero) selaku pengelola bandar udara di Indonesia bagian barat salah satunya yaitu bandara Sultan Thaha mengupayakan agar bandara Sultan Thaha dapat melayani rute penerbangan internasional. Hal ini dapat didukung melalui data dari Badan Pusat Statistik (BPS) kota Jambi yang menyatakan bahwa jumlah penumpang di Bandara Sultan Thaha meningkat dari tahun 2014 hingga 2017.



**Gambar 1.2**

**Grafik Jumlah Penumpang di Bandara Sultan Thaha**

Sumber : Diolah dari penulis melalui situs [jambikota.bps.go.id](http://jambikota.bps.go.id)

Berdasarkan data tersebut menunjukkan bahwasanya dari segi jumlah penumpang dan penghargaan yang diterima, Bandara Sultan Thaha seharusnya bisa menjadi bandara yang bertaraf internasional. Namun, pada kenyataannya bandara Sultan Thaha masih dikategorikan sebagai bandara nasional dalam artian bandara ini hanya dapat melayani rute domestik saja. Hal ini dapat dibuktikan ketika adanya masyarakat yang ingin melakukan penerbangan ke luar negeri, namun tidak diizinkan secara langsung ke negara tujuan, melainkan harus melalui tahap transit ke bandara internasional terlebih dahulu.

Adapun keuntungan dapat menjadi bandara yang bertaraf internasional ialah dapat meningkatkan produktivitas objek wisata yang dimiliki oleh Provinsi Jambi yang mana penerbangan internasional tidak hanya dapat membawa traffic penumpang ke luar Jambi, melainkan menitikberatkan kepada traffic *tourist* untuk datang ke provinsi Jambi. Melalui peningkatan pariwisata tersebut akan berimbas kepada meningkatnya ekonomi masyarakat, bisnis perhotelan hingga budaya Jambi yang dapat diperkenalkan kepada wisatawan asing (*tourist*) (Plasmanto, 2017).

Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian secara mendalam terkait implementasi standarisasi internasional (ISRPs/SARPs) dari ICAO di Bandara Sultan Thaha dimana hal ini yang menjadi permasalahan yang dihadapi oleh Bandara Sultan Thaha terkait dengan implementasi ISRPs/SARPs. Sehingga nantinya akan terlihat bahwa standarisasi yang diterapkan oleh Bandara Sultan Thaha telah memenuhi persyaratan untuk dapat menjadi bandara yang bertaraf internasional atau tidak melalui 2 kategori *safety standard* yang telah di atur dalam ICAO yaitu *pass* dan *failure*.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul "Implementasi *International Standard And Recommended Practices* (ISRPs/SARPs) Terhadap Bandara Sultan Thaha yang diatur Dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO)".

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang tepat ialah :

Bagaimana implementasi *International Standar and Recomendded Practices* (ISRPs/SARPs) di Bandara Sultan Thaha yang di atur dalam *International Civil Aviation Organization* (ICAO)?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan, maka tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui dan memahami sejauh mana aturan-aturan mengenai keamanan dan keselamatan ICAO di implementasikan di Bandara Sultan Thaha.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

#### **a) Manfaat Praktis**

Manfaat dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi ataupun sumber bagi pembaca dalam memahami berbagai aturan yang harus di penuhi oleh suatu bandara.

#### **b) Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi pembaruan pada hasil studi terdahulu dan bermanfaat bagi para akademisi lain yang akan meneliti dengan topik yang serupa.



## DAFTAR PUSTAKA

- (Persero), P. A. (2020). *Aerodrome Manual Versi 3.0 Sultan Thaha Airport*. PT Angkasa Pura II (Persero).
- (Persero), P. A. (2020). *Company Profile PT Angkasa Pura II (Persero)*. Diambil kembali dari Angkasa Pura II : [https://angkasapura2.co.id/id/business\\_relation/aviation\\_business](https://angkasapura2.co.id/id/business_relation/aviation_business)
- Agus Hariadi, M. A. (2014, September 26). *ICAO Regulatory Framework*. Diambil kembali dari Ilmuterbang.com: <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/19-peraturan-penerbangan-umum/778-icao-regulatory-framework>
- Andersen, S. (1995). *Regime, the State and Society: Analyzing the Implementation of International Environmental Commitments*. *Internastional Institute for Applied System Analysis*.
- Anggraeni, N. P. (2009). Convention on International Civil Aviation. *Indonesia Journal of International Law Vol.6 No.4*, 562-585.
- Bierman, F. (2009). *International Relation in Environmental Global Governance: UNEP as Anchor Organization for the Global Environment*.
- Bosnia, T. (2018). *Keselamatan Penerbangan Melesat, RI Terima Penghargaan ICAO*. Jakarta: CNBC Indonesia <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180520153514-4-15747/keselamatan-penerbangan-melesat-ri-terima-penghargaan-icao>.
- Daisy Puji Gayatri, A. P. (2014). Implementasi Konvensi Penerbangan Sipil Internasional Dalam Pengaturan Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia. *Diponegoro Law*.
- Ebenzer, B. (2018). Peran ICAO (International Civil Aviation Organization) Dalam Pengawasan Penerbangan Sipil Internasional. *Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara* .
- Gulo. (2002). *Metodologi Penelitian* . Jakarta : Grasindo.
- Hamidi. (2004). *Metode Penelitian Kualitatif: Aplikasi Praktis Pembuatan Proposal dan Laporan Penelitian*. Malang: UMM Press.
- ICAO. (2013, February 25). *SARPs - Standards and Recommended Practices* . Diambil kembali dari SARPs - Standards and Recommended Practices - ICAO: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>
- II, A. P. (2021, September 04 ). *Company Profile PT Angkasa Pura II (Persero)*. Diambil kembali dari Angkasa Pura II The Landing Indonesia's Airport Company: <https://angkasapura2.co.id/id>
- Indonesia, K. P. (2013, September 27). *INDONESIA MENCALONKAN DIRI SEBAGAI ANGGOTA DEWAN ICAO PERIODE 2013-2016*. Diambil kembali dari

dephub.go.id: <http://dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738>

- Indonesia, P. M. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019*. Indonesia: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Indonesia, P. P. (2001). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan*.
- Jambi, D. P. (2014). *Rencana Strategis (RENSTRA) Dinas Perhubungan Kota Jambi Tahun 2014-2018*. Kota Jambi: Dinas Perhubungan Kota Jambi.
- Kemenkeu, J. (2009, January 12). *UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN*. Diambil kembali dari UNDANG - JDIH KEMENKEU: <https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/2009/1TAHUN2009UU.HTM>
- Nikraz, D. K. (2014). Implications of Evolving Civil Aviation Safety Regulations on The Safety Outcomes of Air Transport Industry and Airports. *Taylor and Francis Group, Volume 18(2): 94–103*, 94.
- Perhubungan, K. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 158 Tahun 2017*. Diambil kembali dari [jdih.dephub.go.id: https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2017/KP\\_158\\_TAHUN\\_2017.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2017/KP_158_TAHUN_2017.pdf)
- Plasmanto, G. (2017). *Bandara Sultan Thaha Jambi didorong bertaraf internasional*. Jambi: Antara Jambi.
- Ratnaputri, K. (2017). Implementasi Madrid International Plan of Action on Ageing 2002 Oleh Pemerintah DKI Jakarta Dalam Memenuhi Hak Lansia Terkait Perumahan dan Lingkungan Tempat Tinggal Tahun 2012-2016.
- Rino. (2018). *Bandara Sultan Thaha Jambi*. Jambi: Pemerintah Provinsi Jambi.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supriadi, Y. (2012). *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*. Tangerang: Telaga Ilmu Indonesia.
- Triyana, M. B. (2020). Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Dalam Hukum Internasional dan Implementasinya di Indonesia. *Dikutip dari skripsi*.
- Veky, M. (2019). Tinjauan Yuridis Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Sipil Internasional dalam Konvensi Chicago 1944. *JOM Fakultas Hukum Universitas Riau Vol VI Edisi I*.
- Wijaya, T. (2021). *Bandara Sultan Thaha Raih Penghargaan Internasional Airport Service Quality*. Jambi: RRI Jambi.

Yarlina, L. (September 2011). Evaluasi Fasilitas Sisi Darat Bandara Sultan Thaha Jambi Sebagai Bandar Udara Internasional. *Jurnal Penelitian Perhubungan Udara Vol.37 No.3*, 245-260.