

TINJAUAN YURIDIS MENGENAI KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENERBANGAN DI INDONESIA MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN¹

Oleh: Thania Rafisah Nadilla Makapunggo²

Noldy Mohede³

Victor Demsi Kasenda⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan bagaimana pertanggung jawaban terhadap pelanggaran keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Pelaksanaan Lainnya, yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dapat disimpulkan menjadi 2 konsep, sebagai berikut: a. Pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan bertujuan untuk memberikan rasa aman, tenang, serta memperlancar setiap melakukan penerbangan. b. Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia bersumber Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. 2. Pertanggung jawaban terhadap pelanggaran Keselamatan Menurut Undang - undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yaitu: Kewajiban perusahaan angkutan untuk mengganti kerugian yang dierita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Kata Kunci: Keselamatan dan Keamanan; Penerbangan.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam pembangunan suatu bangsa dan memelihara hubungan Internasional, sosial dan ekonomi, tidak terlepas dari peran transportasi udara atau disebut juga sebagai penerbangan sipil. Penerbangan sipil memainkan peran multi-segi dan juga semakin hari semakin berkembang pesat karena lebih efektif dibandingkan menggunakan transportasi darat atau laut dalam melakukan perjalanan. Kegiatan penerbangan juga dilakukan

pemerintah untuk menjalin hubungan kenegaraan sebagai penunjang kepentingan negara dan sebagai bentuk konsistensinya dalam pergaulan Internasional. Meskipun mengalami perkembangan pesat, di sisi lain penerbangan sipil Indonesia masih perlu meningkatkan kinerja dalam hal keselamatan dan keamanan. Dengan demikian suatu prioritas utama yang sangat menentukan dalam penerbangan di Indonesia adalah Keselamatan dan Keamanan.

Menurut Yaddy Supriadi bahwa:

Keselamatan Penerbangan adalah perlindungan terhadap kecelakaan, kesalahan atau cacat tidak disengaja dalam desain, konstruksi, pemeliharaan, dan pengoperasian pesawat terbang. Sedangkan Keamanan Penerbangan adalah serangkaian tindakan dan sumber daya yang diterapkan untuk mencegah tindakan jahat seperti terorisme terhadap penerbangan, penumpang dan awak kabin mereka. Sebagai contoh, X-Ray dan alat pelacak jejak portal di bandara berkontribusi pada keamanan.⁵

Hal ini akan merugikan jika disertai dengan pelanggaran terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia, serta juga dapat mengakibatkan bahaya yang sangat besar bagi kehidupan jika terjadi kecelakaan yang pada akhirnya dapat melemahkan pembangunan ketahanan nasional.

Pelanggaran terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan ini merupakan permasalahan yang cukup berkembang di Indonesia dan menunjukkan kecenderungan meningkat dari tahun ke tahun, yang akibatnya berpengaruh dalam menjamin keselamatan penerbangan yaitu seperti bangunan, lampu, aerodrome, landas pacu kendaraan, serta fasilitas lain yang keseluruhannya erat kaitannya dengan penerbangan.

Berikut ini beberapa rangkuman kasus pelanggaran terhadap keselamatan dan keamanan dalam maskapai penerbangan di Indonesia dengan beberapa penyebab utama:

1. Pada Tanggal 26 September 1997, Kecelakaan Garuda Indonesia Airbus A300-B4; Pesawat penumpang milik Garuda Indonesia bertipe Airbus A300 dengan nomor penerbangan GA 152 menabrak tebing dan jatuh di desa Buah Nabar, kecamatan Sibolangit, kabupaten

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 18071101676

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵Yaddy Supriadi, *Keselamatan Penerbangan Teori dan Problematika*, PT. Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang, 2012, hal. 43.

Deli Serdang, Sumatra Utara, saat hendak mendarat di bandara Polonia Medan;⁶

2. Pesawat Lion Air JT-610 rute Jakarta-Pangkal Pinang jatuh di perairan Karawang pada 29 Oktober 2018; Pesawat Lion Air JT-610 lepas landas pada pukul 06.20 WIB dari Bandara Soekarno Hatta dengan rute Bandara Depati Amir di Pangkal Pinang, Bangka Belitung. Pesawat dijadwalkan akan tiba di tujuan sekitar pukul 07.20 WIB. Namun, 13 menit setelah mengudara, pesawat jatuh pada pukul 06.33 WIB. Sebanyak 189 orang yang terdiri dari 179 penumpang dewasa, 1 penumpang anak, 2 bayi, 2 pilot, 5 kru dinyatakan meninggal dunia;⁷
3. Penumpang yang Melakukan Perbuatan Membahayakan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan FAR, penumpang Lion Air diamankan setibanya di darat karena membuat panik penumpang lain saat berada di dalam pesawat. Si penumpang ditangkap karena melanggar aturan penerbangan. Peristiwa itu terjadi pada Sabtu 10 Maret 2018 saat pesawat Lion Air mengudara dari Cengkareng ke Padang. Di tengah perjalanan FAR berteriak meminta pesawat putar balik karena anggapan pesawat dalam keadaan bahaya. Dia juga mengenakan pelampung untuk dia dan neneknya;⁸
4. Tabrakan Lion Air dan Wings Air di Bandara Kualanamu; Pada tanggal 3 Maret 2017 sekitar pukul 11.10 WIB, kecelakaan pesawat yang melibatkan dua maskapai penerbangan, Lion Air dengan Wings Air, sempat membuat Bandara Kualanamu di Deli Serdang,

Sumatera Utara, ditutup selama 20 menit oleh pihak pengelola. kecelakaan pesawat yang terjadi tepat di landasan pacu Bandara Kualanamu;⁹ dan

5. Pesawat Garuda Indonesia Mengalami Pecah Ban (*Tyre Burst*) di Bandara Kualanamu; Pada 11 Juni 2018, Pesawat Garuda Indonesia rute Jakarta-Medan dengan nomor penerbangan GA-190 mengalami pecah ban saat mendarat Bandara Kualanamu, Deli Serdang. Tak ada korban akibat insiden itu. Penerbangan GA-190 rute Jakarta-Medan itu membawa 162 penumpang yang terdiri atas 12 penumpang bisnis dan 150 ekonomi. Pesawat diberangkatkan dari Jakarta pada pukul 15.05 WIB.¹⁰

Sejalan dengan beberapa rangkuman kasus ataupun penyebab utama pelanggaran terhadap keselamatan dan keamanan dalam penerbangan di Indonesia di atas, sungguh tragis memang bila melihat dan mendengar penerbangan sipil selalu dianggap sebagai transportasi yang aman dengan jangka waktu perjalanan yang efektif dengan menjamin keselamatan dan keamanan para penumpang, tapi nyatanya tidak semua penerbangan aman, transportasi udara juga memiliki resiko yang tinggi jika terjadi kecelakaan atau pelanggaran keselamatan dan keamanan. Untuk itu dengan semakin meluasnya dan menjamurnya pelanggaran terhadap Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia, perlu diadakannya peraturan-peraturan yang mengatur tentang penerbangan itu sendiri baik itu untuk keselamatan penerbangan maupun keamanan penerbangan di Indonesia.

Dilihat dari penjelasan di atas dapat diambil pemahaman bahwa, hal penting dalam negara hukum adalah adanya penghargaan dan komitmen menjunjung tinggi keselamatan dan keamanan rakyat serta negara berkewajiban memberi jaminan kepada setiap warga negara Indonesia yang adil serta tidak terdapat perbedaan di depan hukum.

⁶Rahadian Runjan, *Kelabu 26 September*, <https://historia.id/politik/articles/kelabu-26-september-P7wbP>, diakses pada tanggal 23 November 2021, Pukul 00.27 WITA.

⁷Ahmad Naufal Dzulfaroh, *Hari Ini dalam Sejarah: Mengenang Satu Tahun Jatuhnya Lion Air JT 610*, <https://www.kompas.com/tren/read/2019/10/29/060200965/hari-ini-dalam-sejarah--mengenang-satu-tahun-jatuhnya-lion-air-jt-610?page=all>, diakses pada 23 November 2021, Pukul 01.04 WITA.

⁸Noval Dhwinuari Anthony, *Ini Aturan yang Dilanggar Pembuat Panik di Pesawat Lion*, <https://news.detik.com/berita/d-3910364/ini-aturan-yang-dilanggar-penumpang-pembuat-panik-di-pesawat-lion>, diakses pada tanggal 28 November 2021, Pukul 14:47 WITA

⁹Reza Efendi, *Kecelakaan Pesawat, Bandara Kualanamu Ditutup 20 Menit*, <https://www.liputan6.com/regional/read/3045479/kecelakaan-pesawat-bandara-kualanamu-ditutup-20-menit>, diakses pada tanggal 28 November 2021, Pukul 15:10 WITA

¹⁰Ahmad Bil Wahid, *Garuda Indonesia Pecah Ban Saat Mendarat di Kualanamu*, <https://news.detik.com/berita/d-4064821/garuda-indonesia-pecah-ban-saat-mendarat-dikualanamu>, diakses pada tanggal 28 November 2021, Pukul 15:10 WITA

Dengan demikian jaminan perlindungan terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan memiliki peranan yang sangat penting di Indonesia, sehingga akan terciptanya keselamatan dan rasa aman terhadap penumpang serta dapat mengurangi tingkat kecelakaan penerbangan yang terjadi di Indonesia.

Pengaturan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Konsepsi Penerbangan menurut undang-undang ini, sebagaimana tertuang dalam Pasal 1 butir 1 disebutkan bahwa "Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya".

Oleh karena itu, untuk menghadirkan sebuah sistem yang dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, serta memupuk dan mengembangkan jiwa kedirgantaraan dengan mengutamakan faktor keselamatan dan keamanan perlu adanya pengaturan yang mampu memenuhi kebutuhan perkembangan penyelenggaraan penerbangan.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa salah satu regulasi yang muncul sebagai respon dari perkembangan penyelenggaraan penerbangan dan menjawab kebutuhan adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang disahkan oleh Presiden Doktor Haji Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 12 Januari 2009 di Jakarta. Kemudian diundangkan pada tanggal 12 Januari 2009 dalam rangka peyempurnaan Undang-Undang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimaksudkan guna menyelaraskan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, perubahan paradigma dan lingkungan strategis, termasuk otonomi daerah, kompetisi di tingkat regional dan global, peran serta masyarakat, persaingan usaha, konvensi internasional tentang penerbangan, perlindungan profesi, serta perlindungan konsumen.

Salah satu amanat dari Undang-Undang Penerbangan tersebut dalam penyelenggaraan penerbangan adalah: Mewujudkan penerbangan yang tertib, teratur selamat, aman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat, memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan

udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, membina jiwa kedirgantaraan, menjunjung kedaulatan negara, menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional, menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa, serta beasaskan manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, anti monopoli dan keterbukaan, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan, serta kemanusiaan.

Amanat dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di atas, tujuan intinya terdapat dalam pembukaan yang berbunyi bahwa "dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa, dan memperkuat kedaulatan negara". Kemudian Aturan hukum tentang penerbangan sipil juga terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Pemerintah khususnya aturan keselamatan dan keamanan di bandar udara atau dalam penerbangan.

Walaupun adanya Undang-Undang tentang Penerbangan, pada kenyataannya dapat dilihat bahwa:

- a. Masalah Keselamatan dan Keamanan terus menjadi persoalan dalam penerbangan di Indonesia;
- b. Begitu banyak kasus pelanggaran terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia seperti beberapa kecelakaan penerbangan yang telah memberikan reputasi buruk terhadap sistem transportasi udara di Indonesia; dan
- c. Penerbangan di Indonesia menghadapi berbagai macam tantangan termasuk infrastruktur yang kurang baik kondisinya, usang, ataupun melebihi kapasitasnya, hingga faktor kesalahan manusia, cuaca buruk, asap kebakaran lahan dan hutan, serta debu vulkanik yang disebarkan letusan gunung berapi di

Indonesia yang dapat mengganggu penerbangan.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimana Pertanggung jawaban Terhadap Pelanggaran Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Pelaksanaan Lainnya?

C. Metode Penelitian

Pendekatan masalah yang dipilih dalam penelitian ini dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Pada dasarnya dengan adanya penerbangan yang dimaksudkan untuk memberikan suatu kemudahan kepada setiap orang yang akan melakukan perjalanan melalui udara, penerbangan tidak lepas dari keselamatan dan keamanan dari para penumpang. Agar para penumpang merasa tenang, aman dan/atau tidak kuatir pada saat melakukan perjalanan melalui udara.

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Keselamatan dan keamanan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.¹¹

Dalam pasal 10 ayat (6) penerbangan dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk:

- a) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui angkutan udara dengan selamat aman, cepat,

lancer, tertib, dan teratur, nyaman dengan biaya yang wajar.¹²

- b) Meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan udara, kebandarudaraan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- c) Mengembangkan kemampuan armada angkutan udara nasional yang tangguh serta didukung industri pesawat udara yang handal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri.

Dalam peraturan pemerintah d atur ketentuan mengenai sistem keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan operasi pesawat udara, pengoperasian Bandar udara, pelayanan kesehatan penerbangan, tatacara penanganan dan pemeriksaan penumpang sebagaimana kargo dan pos pencurian, pertolongan kecelakaan pesawat udara.

Apabila kita lihat ketentuan yang terdapat dalam pasal (53) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 sebagai berikut:

- 1) Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan, dan ketertiban umum atau merugikan harta, benda orang lain.

Berdasarkan uraian diatas, penulis berpendapat bahwa keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan suatu tindakan perlindungan atau tindakan melindungi dari pihak-pihak tertentu dengan cara-cara tertentu. Dengan kata lain dapat memberikan suatu keamanan dan keselamatan kepada orang lain.¹³ Selanjutnya, keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara selama penerbangan dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 pada pasal 54 terkait dengan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, serta pelanggaran tata tertib dalam penerbangan.

Berdasarkan pengaturan diatas pilot penerbang pesawat udara mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban dan keamanan penerbangan.¹⁴

¹¹ Pasal 1 ayat (1) UU Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan

¹² Pasal 10 ayat 6 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

¹³ Pasal 53 UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

¹⁴ Pasal 54 UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Lebih lanjut pasal (58) Undang-undang 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan tata tertib personel pesawat udara sebagai berikut:

- 1) Setiap personel pesawat udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.
- 2) Personel pesawat udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian pesawat udara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku.
- 3) Lisensi diberikan oleh menteri setelah memenuhi persyaratan:
 - a. Administratif
 - b. Sehat jasmani dan rohani
 - c. Memiliki sertifikat kompetensi dibidangnya, dan
 - d. Lulus ujian,
- 4) Sertifikat kompetensi diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah terakreditasi.

Bagi personel pesawat udara yang telah memiliki lisensi wajib melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan dibidangnya serta mempertahankan kemampuan yang dimiliki sehingga dapat memberikan perlindungan keselamatan dan keamanan penerbangan.¹⁵

Untuk menjamin keselamatan penerbangan nasional menteri menetapkan program keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud dalam pasal 308 ayat (2) memuat:

- a. pengaturan Keselamatan Penerbangan
- b. sasaran keselamatan penerbangan
- c. sistem pelaporan keselamatan penerbangan
- d. analisis data dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan
- e. kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan (accident and incident investigation).¹⁶
- f. promosi keselamatan penerbangan (safety promotion)
- g. pengawasan keselamatan penerbangan (safety oversight) dan
- h. penegakan hukum (law enforcement)

Dengan demikian menteri bertanggung jawab terhadap pengawasan keselamatan penerbangan dimana pelaksanaan pengawasan dilakukan oleh unit kerja, dan lembaga penyelenggaraan pelayanan umum di atur dengan peraturan menteri. Apabila kita melihat pasal 313 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009, maka ada

poin-poin program penegakan hukum yang diterapkan menteri terhadap pengawasan keselamatan penerbangan.

Sehubungan dengan hal tersebut menteri juga bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud dalam pasal 323 ayat (2) memuat:

- a. peraturan keamanan penerbangan
- b. sasaran keamanan penerbangan
- c. personel keamanan penerbangan
- d. pembagian tanggung jawab keamanan penerbangan
- e. perlindungan Bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi penerbangan
- f. pengendalian dan panjagaan keamanan terhadap orang dan barang didalam pesawat udara
- g. penanggulangan tindakan melawan hukum
- h. penguasaan sistem keamanan terhadap tingkat keamanan
- i. pengawasan keamanan penerbangan

Dengan demikian dalam melaksanakan program keselamatan dan keamanan penerbangan pemerintah dapat melakukan kerja sama dengan negara lain. Selain itu Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan bersifat melengkapi pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga terjadi keseimbangan antara pemerintah, dan penyedia jasa penerbangan dan penumpang pesawat udara.

B. Pertanggung jawaban Terhadap Pelanggaran Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Indonesia menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga¹⁷.

Menurut kamus besar, tanggung jawab dalam arti responsibility dapat berarti "wajib menanggung segala sesuatu" kalau terjadi apa-apa dapat disalahkan, dituntut, dan diancam hukuman pidana oleh penegak hukum didepan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain.

Menurut Sugen Istanto, pertanggung jawaban berarti memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua hal yang terjadi

¹⁵ Pasal 58 UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

¹⁶ Pasal 308 ayat (2) PM

¹⁷ Pasal 1 angka 22 UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

pemenuhan kewajiban penyelenggaraan Bandar udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 20 dikenakan sanksi administrasi oleh direktur jenderal, administrasi yang dimaksud ternyata pada ayat (2) yaitu:

- Proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tanggung jawab masing-masing 1 (satu) bulan.
- Pembekuan sertifikat untuk jangka waktu paling lama 1 (satu) bulan
- Apabaila pembekuan sertifikat sebagaimana maksud dalam ayat (2) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, maka sertifikat dicabut.

Berdasarkan pasal 22 pemegang sertifikat operator Bandar udara dapat langsung dikenakan sanksi pencabutan sertifikat tanpa melalui proses sebagaimana dimaksud dalam pasal 21, dalam hal berikut:

- Bandar udara tidak memiliki standar keamanan dan keselamatan penerbangan
- Sertifikat operasi bandara udara diperoleh dengan cara tidak SAH
- Pemegang sertifikat SAH operasi bandar udara melakukan tindakan yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan
- Pemegang sertifikat operasi bandar udara melakukan tindakan yang membahayakan keamanan negara.²³

2) Maskapai Penerbangan

Tanggung jawab maskapai penerbangan diatur dalam pasal 141 ayat (1) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara didalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara, kemudian pasal 165 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan bahwa jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap pada tubuh, luka-luka sebagaimana dimaksud dalam pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan peraturan menteri.

Ketentuan terkait ganti rugi yang ditanggung oleh pengangkut bagi penumpang diatur dalam pasal 3a peraturan menteri perhubungan nomor 77 tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara

bahwa jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia didalam pesawat udara karena kecelakaan pesawat atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkut udara diberi ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000, (satu miliar dua ratus lima puluh rupiah) per penumpang.²⁴

3) Awak pesawat secara individu

Tanggung jawab diatur dalam pasal 359-361 kitab Undang-undang hukum pidana berbunyi: Barang siapa karena kelalaiannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Ayat (2) kuhp "Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah."²⁵

Dalam penerbangan pesawat udara seringkali terjadi tindakan yang mengganggu ketenangan, ketentraman, dan ketertibadaan penumpang pesawat udara selama penerbangan, dalam pasal 54 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan "Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a) Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- b) Pelanggaran tata tertib dalam penerbangan
- c) Pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan
- d) Perbuatan asusila
- e) Perbuatan yang mengganggu ketentraman atau
- f) Pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, pada pasal 55 menyatakan: "selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan"²⁶.

Pada pasal 56 menyatakan :

²³ <http://misaelandpartners.com/tanggung-jawab-siapa-saat-terjadi-kecelakaan-pesawat/#:~:text=Tanggung%20jawab%20maskapai%20penerbangan%20di,dan%20Fatau%20naik%20turun%20pesawat>

²⁴.Hasin purba, *Hukum penerbangan dan tanggung jawab prosedur pesawat udara (medan : pustaka bangsa press,2010)*, hlm 277

²⁵. Pasal 359-361 KUHP

²⁶. Pasal 55 UU No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

- 1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu darurat pesawat udara.
- 2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administrasi berupa:
 - a) peringatan
 - b) pembekuan sertifikat dan/atau
 - c) pencabutan sertifikat.

Pasal 57 menyatakan: “ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administrative diatur dengan peraturan menteri”.

Berdasarkan keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95. Semua calon penumpang pesawat udara, penumpang khusus, awak pesawat udara, dokumen penumpang pesawat udara, bagasi tercatat (*cabin baggage*), bagasi kabin (*cabin baggage*), cargo maupun pos harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personel*) untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Disamping itu petugas keamanan (*security personnel*) juga harus mengawasi jalur dari *check-in counter* ke ruang tunggu dan sisi udara (air side), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya berikut.²⁷

Sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana didalam pesawat udara selama penerbangan. Hukum pidana hukum yang mengatur tentang pelanggaran dan kejahatan terhadap kepentingan umum. Pelanggaran dan kejahatan tersebut diancam dengan hukum yang merupakan penderitaan atau siksaan bagi yang bersangkutan.

Kejahatan adalah perbuatan pidana yang berat, ancaman hukumannya dapat berupa hukuman denda, hukuman penjara, hukuman mati dan kadangkala masih ditambah dengan hukuman penyitaan barang-barang tertentu, pencabutan hak-hak tertentu serta pengumuman keputusan hakim.

Pada dasarnya tindakan pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya diletakan sanksi pidana. Dengan demikian

dilihat dari istilahnya hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain yaitu pertanggung jawaban pidana²⁸.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, menyatakan dalam pasal 412 ayat:

- 1) Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 54 huruf dipidana dengan pidana penjara paling lama 2(dua) tahun atau denda paling banyak Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)
- 2) Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam pasal 54 huruf b pidana dengan pidana penjara paling lama 1(satu) tahun atau denda paling banyak Rp.100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- 3) Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2(dua) tahun atau denda paling banyak Rp.200.000.000.00, (dua ratus juta rupiah)
- 4) Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketertarikan sebagaimana dimaksud dalam pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1(satu) tahun atau denda paling banyak Rp.100.000.000.00, (seratus juta rupiah).
- 5) Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam pasal 54 f dipidana dengan pidana penjara dan didenda paling banyak Rp.200.000.000.00, (dua ratus juta rupiah)
- 6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5(lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.500.000.000.00, (dua miliar lima ratus juta rupiah)
- 7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (!), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan

²⁷H.K.Martono, Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizal dan Muhamad Rifki, transportasi bahan dan/atau barang berbahaya Dengan Pesawat udara berdasarkan UURI No 1 Tahun 2009, edisi I, cetakan ke-I, PT.Rajagrafindo persada, Jakarta, 20011, hlm 94. (Lihat keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95 tentang petunjuk pelaksanaan keputusan meteri perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989 tentang penertiban penumpang, barang dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil.

²⁸Chairul Huda, Dari “Tindak Pidana Tanda Kesalahan Menuju kepada “Tiada pertanggung jawaban Pidana tanpa kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindakan Pidana), Kencana, Jakarta, 2006, hlm 6

atau ayat (5), menyebabkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15(lima belas) tahun.²⁹

Pasal 6 ayat:

1. Setiap Negara Pihak wajib menghambil tindakan-tindakan yang mungkin perlu untuk memperlakukan yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan seperti yang ditetapkan dalam pasal 2, apabila:
 - a. kejahatan dilakukan diwilayah Negara yang bersangkutan;
 - b. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat terbang berbendera Negara yang bersangkutan atau pesawat terbang terdaftar berdasarkan peraturan perundang-undangan Negara yang bersangkutan pada saat kejahatan tersebut dilakukan;
 - c. Perbuatan tersebut dilakukan oleh warganegara dari Negara yang bersangkutan.
2. Suatu Negara pihak juga dapat membentuk yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan jika:
 - a. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap warga Negara dari Negara tersebut.
 - b. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap fasilitas Negara atau pemerintah Negara tersebut di luar Negeri, termasuk perwakilan diplomatic atau konsuler Negara yang bersangkutan;
 - c. Kejahatan tersebut dilakukan oleh orang yang tidak memiliki kewarganegaraan yang biasa bertempat tinggal di dalam wilayah Negara yang bersangkutan.
 - d. Kejahatan tersebut dilakukan sebagai upaya untuk memaksa Negara yang bersangkutan untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan.
 - e. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat yang dioperasikan oleh pemerintah Negara yang bersangkutan

Apabila masyarakat dapat hidup damai,tentram dan aman maka kehidupan mereka perlu diatur dengan sebaik-baiknya. Mengatur kehidupan masyarakat perlu kaidah-kaidah yang mengikat setiap anggota masyarakat agar tidak terjadi kejahatan dan pelanggaran terhadap ketertiban umum. Dalam hal ini hukum pidana sangat besar artinya bagi kehidupan masyarakat, sebab hukum pidana adalah hukum yang mengatur kejahatan dan pelanggaran terhadap kepentingan

umum dan perbuatan tersebut diancam dengan pidana yang merupakan suatu penderitaan³⁰.

Keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya bagi penumpang selama penerbangan khususnya bagi penumpang selama penerbangan hanya dapat dilaksanakan secara efektif apabila terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan selama penerbangan dan pengendalian serta pengawasan keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur penerbangan yang perlu diperhatikan pihak-pihak yang terkait dengan upaya perlindungan keamanan bagi penumpang dan barang di dalam pesawat udara selama penerbangan.

Analisis Kasus Kecelakaan Pesawat

Analisis Mengenai Kecelakaan Pesawat Lion Air Penerbangan JT 610 Lion Air JT 610 mengalami kecelakaan pada 29 oktober 2018, dengan rute dari Jakarta ke Pangkal pinang, Lion Air jatuh 13 menit setelah mengudara dan kejadian ini menewaskan 189 orang yang terdiri dari 179 penumpang dewasa, 2 penumpang bayi, 1 penumpang anak, 2 pilot, 5 kru pesawat.

Kronologi jatuhnya pesawat.

Pesawat lion air JT 610 lepas landas pada pukul 06:20 WIB dari bandara Soekarno Hatta menuju Bandara Depati Amir di pangkal pinang bangkabelitung. Pesawat dijadwalkan akan tiba ditujuan sekitar pukul 07:20 WIB. 29 oktober 2018, pada pukul 06:22 WIB, pilot menghubungi Jakarta, kontrol dan menyampaikan masalah flight control (kontrol penerbangan) diketinggian 1700 feet, pilot meminta naik ke ketinggian 5000feet. Kemudian Jakarta kontrol mengizinkan pesawat naik ke 5000feet. 10 menit kemudian, tepatnya pada pukul 06:33 WIB, pesawat Lost of contact atau hilang kontak dari radar.

Catatan terakhir sebelum hilang kontak, pesawat berada diketinggian 2500 feet, terkonfirmasi bahwa 13 menit setelah mengudara, pesawat jatuh pada pukul 06:33 WIB di koordinasi S5'49.052"E 107'06.620" atau sekitar perairan tanjung karawang, jawa barat. Berdasarkan analisa dari ketinggian 1200 meter pesawat meluncur kebawah dengan kecepatan 685km perjam atau 190,3meter perdetik, pesawat sudah membentur permukaan laut, proses penurunannya berlangsung sangat cepat, sehingga tidak diketahui penduduk sekitar kejadiannya dan mereka hanya mendengar suara ledakan.

²⁹Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

³⁰ Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan kelima, PT.Rineka Cipta, Jakarta, 2007, Hlm 9

Secara rinci, berikut beberapa faktor yang dikatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai penyebab terjadinya kecelakaan pesawat Lion Air JT610:

1. Asumsi terkait reaksi pilot yang dibuat pada saat proses desain dan sertifikasi pesawat Boeing 737-8 (MAX) di pabrik boeing. Meskipun dikatan sesuai dengan referensi yang ada namun ternyata tidak tepat.
2. Mengacu asumsi yang telah dibuat atas reaksi pilot dan kurang lengkapnya kajian terkait efek-efek yang dapat terjadi di kockpit, sensor tunggal yang diandalkan untuk maneuvering characteristics augmentation system dianggap (MCAS/fitur otomatisasi dalam pesawat) cukup dan memenuhi ketentuan sertifikasi.
3. MCAS pada pesawat dirancang untuk bergantung sepenuhnya pada sensor *Angle of attack* (AOA) hal ini membuatnya rentan terhadap input yang salah dari sensor itu. AOA adalah parameter kunci dalam penerbangan yang menunjukkan sudut antara sayap pesawat dan arus udara yang mengalir kearah pesawat. Jika sudut ini terlalu tinggi, pesawat bisa saja mendak atau kehilangan daya angkat. Data parameter diambil dari dua sensor, atau di antaranya terletak disisi hidung pesawat.
4. Investigasi juga tidak dapat menentukan bahwa uji pemasangan sensor AOA telah dilakukan dengan benar, namun kesalahan kalibrasi tidak terdeteksi.
5. Kurangnya dokumentasi terkait penerbangan pesawat dan catatan perawatan yang *stick shacker* dan penggunaan *Runawaay stabilizer NNC* yang terus-menerus menunjukkan bahwa informasi ini tidak tersedia bagi kru pemeliharaan di Jakarta dan juga bagi kru lecelakaan. Ini menyulitkan para pihak terkait untuk melakukan tindakan yang sesuai.
6. Sejumlah peringatan, aktivasi MCAS yang terus berulang dan gangguan kominikasi dengan pihak *Air Traffic Control* tidak dapat dikelola secara efektif. Ini disebabkan oleh sulitnya situasi dan kurangnya penanganan manual, eksekusi Non-Normal Checklist (NCC) yang merupakan prosedur untuk memecahkan masalah serta komunikasi awak pesawat, mengaarah pada efektifnya aplikasi *crew resource management* yaitu metode koordinasi antar pilot yang dirancang untuk memperbaiki respons terhadap kesalahan dan mengurangi stress. Kekurangan ini sebelumnya telah diidentifikasi selama pelatihan dan muncul

kembali selama penerbangan yang kemudiaan berakhir dengan kecelakaan.

Secara garis besar adalah gabungan antara faktor mekanik, desain pesawat, dan kurangnya dokumentasi tentang sistem pesawat. Selain itu, faktor lain yang berkontribusi adalah kurangnya komunikasi dan kontrol manual antara pilot dan kopilot beserta distraaksi dalam kokpit.

Pertanggung Jawaban Lion Air Dalam Kasus Kecelakaan Jt 610

Masalah keamanan dan keselamatan penumpang pesawat udara merupakan salah satu bentuk hak asasi manusia yaitu,, hak hidup. Hak hidup juga diatur secara khusus dalam pasal 28A Undang-undang dasar (UUD 1945) yang berbunyi “setiap orang berhak untuk hiup serta berhak mempertahankan hidup dan kehidupannya”. Indonesia sebagai negara hukum yang sangat menjunjung tinggi hak asasi manusia terbkti sangat melindungi hak hidup warga negaranya³¹ dengan adanya ketentuan ketentuan pasal 28a diatas. Hukum pidana pun sebenarnya juga timbul sebagai upaya untuk mempertahankan hak asasi manusia, termasuk didalam nya hak untuk hidup dan jaminan keselamatan untuk hidup.

Dalam kasus kecelakaan Lion Air Jt610, Hak hidup penumpang dan mendapatkan “jaminan atas keselamatan terutama didalam pesawat udara” secara tegas dan diatur secara khusus dalam pasal 1 butir 48, Undang-undang Penerbangan No 1 Tahun 2009 dimana disebutkan bahwa “keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemaanfaatan wilayah udara, pesawat udara dan bandar udara,angkutan udara dan navigasi penerbangan serta fasilitas umum lainnya”³². Kata terpenuhinya persyaratan keselamatann ini menunjukkan itikad baik dari pembuat Undang-undang dalam melindungi hak hidup dari para penumpang pesawat udara.

Undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, pada pasa; 1 angka 55 secara jelas mengartikan “setiap orang” sebagai orang perorangan atau korporasi , dengan kata lain korporasi dalam hal ini Maskapai Lion Air adalah subjek hukum (*rechts subject*) dalam tindakan pidana penerbangan yang tersirat pada pasal 1 angka 20 yang merumuaskan makna dari badan usaha angkutan udara sebagai badan usaha milik negara atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi yang digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos

³¹ UUD 1995 pasal 28A

³² UU No 1 Tahun 2009, pasal 1 butir 48

dengan memungut pembayaran. Dengan diakuinya korporasi sebagai subjek tindak pidana dalam Undang-undang penerbangan, berarti korporasi dianggap mampu melakukan tindak pidana dan dapat dipertanggung jawabkan perbuatannya didalam hukum pidana (*corporate criminal responsibility*).

Undang-undang No 1 Tahun 2009 menitik beratkan tindak pidana penerbangan pada 2 hal, yaitu pertama tindak pidana administrasi dan kedua tindak pidana mengenai keamanan dan keselamatan penumpang, barang dan/atau kargo. Tindak pidana administrasi adalah tindak pidana yang berhubungan dengan izin atau lisensi. Namun adanya izin ini juga dapat diartikan sebagai tindakan pidana jika pejabat maskapai penerbangan mengizinkan pesawat untuk beroperasi padahal tidak layak jalan. Kemudian tindak pidana keamanan dan keselamatan, barang dan/atau kargo adalah tindak pidana dimana tidak dipenuhinya standard operasional keamanan dan keselamatan. Tindak pidana tidak harus dalam bentuk perbuatan yang dilarang, tetapi juga berupa pengabaian kewajiban hukum untuk bertindak. Undang-undang penerbangan pasal 441 s/d pasal 443 adalah pasal khusus yang mengatur mengenai pertanggung jawaban korporasi pada tindak pidana penerbangan. Pasal-pasal ini menyebutkan secara langsung bahwa dalam hal korporasi sebagai pelaku tindak pidana penerbangan, akan dikenakan pidana penjara dan pidana denda kepada pengurus dengan pemberatan 3(tiga) kali pidana denda dari yang ditentukan pada Bab XXII tentang ketentuan pidana. Ketika maskapai menjadi pelaku tindak pidana penerbangan, tidak dimungkinkan pidananya berupa pidana badan (penjara) sama saja seperti pidana untuk manusia (*naturlijk person*).

Korporasi dalam hal ini maskapai penerbangan sipil dalam memutuskan atau menetapkan suatu kebijakan, yang ternyata menyimpang bahkan berakibat fatal menjadi kecelakaan, dalam hal ini pertanggung jawabannya haruslah dilihat secara cermat siapa yang membuat atau bertanggung jawab atas keputusan tersebut dan apakah tugas fungsionalnya atau kewenangannya. Seperti dalam kasus Lion Air Jt610 ini, siapa yang memberikan ijin pesawat untuk terbang padahal ada masalah permesinan dialah yang dapat dikenai pertanggung jawaban pidana³³

PENUTUP

³³<https://amp.kompas.com.tren/read/2020/10/29/143000465/hari-ini-dalam-sejarah--kecelakaan-pesawat-lion-air-jt-610-189-orang>

A. Kesimpulan

1. Dalam Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dapat disimpulkan menjadi 2 konsep, sebagai berikut:
 - a. Pengaturan keselamatan dan keamanan penerbangan bertujuan untuk memberikan rasa aman, tenang, serta memperlancar setiap melakukan penerbangan.
 - b. Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia bersumber Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.
2. Pertanggung jawaban terhadap pelanggaran Keselamatan Menurut Undang - undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yaitu: Kewajiban perusahaan angkutan untuk mengganti kerugian yang dierita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga, pasal 141 ayat 1 Undang-undang penerbangan menyebutkan "pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang terjadi akibat kejadian angkutan udara di pesawat udara dan/atau naik turun pesawat. Dan selain itu juga pihak-pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan peasawat adalah pengelola bandar udara, maskapai penerbanga dan akan mendapatkan uang santunan dan mendapat asuransi dari perusahaan asuransi PT. Rahardja.

B. Saran

1. Pertumbuhan Industri penerbangan yang begitu pesat menuntut pemenuhan SDM yang berkualitas untuk menangani oprasional industri penerbangan di Indonesia, mengingat kebutuhan SDM penerbangan di tahun mendatang akan semakin kompleks dihadapkan kepada perkembangan ilmu pengetahuan dn teknologi, Sehingga perlu menyiapkan tenaga-tenaga terampil dibidang penerbangan yang di lengkapi dengan peralatan industri moderen guna meningkatkan skill hasil didikan yang berkualitas dalam pengelolaan wilayah udara nasional Indonesia.
2. Keselamatan Penerbangan menjadi suatu yang mutlak harus diperhatikan oleh semua *stakehokler* (pemangku kepentingan) dalam kegiatan angkutan udara baik penumpang maupun barang. Untuk mewujudkan keselamatan penerbangan maka diperlukan kesadaran hukum yang penuh dari semua pihak

