

**PENGATURAN HUKUM MENGENAI
KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN
PESAWAT UDARA MENURUT UNDANG-
UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG
PENERBANGAN¹**

Oleh : Panji Adhyaksa Sunaryo²

Harly Stanly Muaja³

Dientje Rumimpunu⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya apenelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan hukum mengenai kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan bagaimanakah pemberlakuan sanksi administratif apabila melanggar ketentuan standar kelaikudaraan dan operasi pesawat udara di mana dengan metode penelitian hukum normarif disimpulkan: 1. Pengaturan hukum mengenai kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan seperti terpenuhinya standar kelaikudaraan oleh setiap pesawat udara yang dioperasikan yang dibuktikan dengan adanya sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Sertifikat Kelaikudaraan terdiri atas: sertifikat kelaikudaraan standar; dan sertifikat kelaikudaraan khusus. Mengenai operasi pesawat udara, setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. sertifikat operator pesawat udara (air operator certificate), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga; atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga. Sertifikat diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian serta pemohon mendemonstrasikan kemampuan pengoperasian pesawat udara. 2. Pemberlakuan sanksi administratif apabila

melanggar ketentuan standar kelaikudaraan dan operasi pesawat udara, berupa: peringatan; pembekuan sertifikat; dan/atau pencabutan sertifikat.

Kata kunci: penerbangan; kelaikudaraan;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Hubud) Kementerian Perhubungan mengintensifkan pengawasan kepatuhan terhadap aturan keselamatan penerbangan selama masa libur Natal dan Tahun Baru (Nataru), melalui *rampcheck* yang dimulai pada 15 Desember 2018 sampai 10 Januari 2019. Di hari pertama 2019, para Inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari personel Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) dan Kantor Otoritas Bandara (OBU) Wilayah I sampai dengan X tetap mengadakan *rampcheck* terhadap pesawat udara.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan hukum mengenai kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ?
2. Bagaimanakah pemberlakuan sanksi administratif apabila melanggar ketentuan standar kelaikudaraan dan operasi pesawat udara ?

C. Metode Penelitian

Penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Mengenai Kelaikudaraan Dan Pengoperasian Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Penyebab kecelakaan pesawat biasanya diakibatkan oleh 3 faktor utama yaitu: faktor

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101626

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

teknis, faktor cuaca dan faktor kesalahan manusia (human error).⁵

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengatur mengenai Kelaikudaraan Pesawat Udara, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 34 ayat:

- (1) Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.
- (2) Pesawat udara yang telah memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan.

Pasal 35. Sertifikat Kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2) terdiri atas:

- a. sertifikat kelaikudaraan standar; dan
- b. sertifikat kelaikudaraan khusus.

Pasal 36. Sertifikat kelaikudaraan standar diberikan untuk pesawat terbang kategori transpor, normal, kegunaan (*utility*), aerobatik, komuter, helikopter kategori normal dan transpor, serta kapal udara dan balon berpenumpang.

Penjelasan Pasal 36 Yang dimaksud dengan:

- a. "kategori transpor" terbatas pada pesawat terbang yang beban maksimal pada saat lepas landas (*maximum take off weight/MTOW*) lebih besar atau sama dengan 5.700 kilogram.
- b. "kategori normal" terbatas pada pesawat terbang yang memiliki konfigurasi tempat duduk (*seat*) untuk lebih kecil atau sama dengan 9 (sembilan) penumpang selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama dengan 5.700 kilogram dan untuk pengoperasian non-aerobatik.
- c. "kategori kegunaan" terbatas pada pesawat terbang yang memiliki konfigurasi tempat duduk untuk lebih kecil atau sama dengan 9 (sembilan) penumpang selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama 5.700 kilogram dan untuk pengoperasian aerobatik yang terbatas (*limited aerobatic*).
- d. "kategori aerobatik" terbatas pada pesawat terbang yang memiliki konfigurasi tempat

duduk untuk lebih kecil atau sama dengan 9 (sembilan) penumpang selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama dengan 5.700 kilogram dan untuk pengoperasian tanpa batas (*full aerobatic*).

- e. "kategori komuter" terbatas pada pesawat terbang yang memiliki baling-baling pendorong (*propeller*), bermesin lebih dari satu (*multiengines*), memiliki konfigurasi tempat duduk lebih kecil atau sama dengan 19 selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama dengan 8.500 kilogram dan untuk pengoperasian non-aerobatik.

Pasal 37 ayat:

- (1) Sertifikat kelaikudaraan standar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 terdiri atas:

- a. sertifikat kelaikudaraan standar pertama (*initial airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara pertama kali dioperasikan oleh setiap orang; dan
- b. sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara setelah sertifikat kelaikudaraan standar pertama dan akan dioperasikan secara terus menerus.

- (2) Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, pesawat udara harus:

- a. memiliki sertifikat pendaftaran yang berlaku;
- b. melaksanakan proses produksi dari rancang bangun, pembuatan komponen, pengetesan komponen, perakitan, pemeriksaan kualitas, dan pengujian terbang yang memenuhi standar dan sesuai dengan kategori tipe pesawat udara;
- c. telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan sertifikat tipe atau sertifikat validasi tipe atau sertifikat tambahan validasi Indonesia; dan
- d. memenuhi persyaratan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

- (3) Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, pesawat udara harus:

- a. memiliki sertifikat pendaftaran yang masih berlaku;

⁵ Eko Poerwanto dan Uyuunul Mauidzoh, *Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan*, Jurnal Angkasa. Volume Viii, Nomor 2, November 2016. hlm. 10.

- b. memiliki sertifikat kelaikudaraan yang masih berlaku;
- c. melaksanakan perawatan sesuai dengan standar perawatan yang telah ditetapkan;
- d. telah memenuhi instruksi kelaikudaraan yang diwajibkan (*airworthiness directive*);
- e. memiliki sertifikat tipe tambahan apabila terdapat penambahan kemampuan pesawat udara;
- f. memenuhi ketentuan pengoperasian; dan
- g. memenuhi ketentuan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

Pasal 38. Sertifikat kelaikudaraan khusus diberikan untuk pesawat udara yang penggunaannya khusus secara terbatas (*restricted*), percobaan (*experimental*), dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.

Penjelasan Pasal 38 Yang dimaksud dengan:

- a. "Penggunaan pesawat udara secara terbatas" adalah penggunaan dan pengoperasian pesawat udara secara terbatas untuk tujuan khusus antara lain pertanian, konservasi hutan, pemetaan, patroli, pemantauan cuaca, hujan buatan, dan periklanan.
- b. Penggunaan pesawat udara untuk percobaan adalah penggunaan dan pengoperasian pesawat udara untuk tujuan:
 - 1) penelitian dan pengembangan (*research & development*);
 - 2) pembuktian kesesuaian dengan peraturan-peraturan (*showing compliance with regulations*);
 - 3) pelatihan awak pesawat (*crew training*);
 - 4) pameran (*exhibition*);
 - 5) perlombaan balap udara (*air racing*);
 - 6) survei pasar (*market surveys*); dan
 - 7) kegemaran/hobi kedirgantaraan.
- c. Penggunaan pesawat udara untuk kegiatan penerbangan yang bersifat khusus adalah izin terbang khusus yang diterbitkan untuk pengoperasian pesawat udara untuk keperluan:
 - 1) perbaikan atau perawatan;
 - 2) pengiriman atau ekspor pesawat udara;
 - 3) uji terbang produksi (*production flight test*);

- 4) evakuasi pesawat dari daerah berbahaya; atau
- 5) demonstrasi terbang.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengatur mengenai Operasi Pesawat Udara, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 41 ayat:

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat.
- (2) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga; atau
 - b. sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.
- (3) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian serta pemohon mendemonstrasikan kemampuan pengoperasian pesawat udara.

Pasal 42. Untuk mendapatkan sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a operator harus:

- a. memiliki izin usaha angkutan udara niaga;
- b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin usaha yang dimiliki;
- c. memiliki dan/atau menguasai personel pesawat udara yang kompeten dalam jumlah rasio yang memadai untuk mengoperasikan dan melakukan perawatan pesawat udara;
- d. memiliki struktur organisasi paling sedikit di bidang operasi, perawatan, keselamatan, dan jaminan kendali mutu;
- e. memiliki personel manajemen yang kompeten dengan jumlah memadai;
- f. memiliki dan/atau menguasai fasilitas pengoperasian
 - b. pesawat udara;
 - a. memiliki dan/atau menguasai persediaan suku cadang yang memadai;
 - b. memiliki pedoman organisasi pengoperasian (*company operation*

- manual*) dan pedoman organisasi perawatan (*company maintenance manual*);
- c. memiliki standar keandalan pengoperasian pesawat udara (*aircraft operating procedures*);
 - d. memiliki standar perawatan pesawat udara;
 - e. memiliki fasilitas dan pedoman pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara (*company training manuals*);
 - f. memiliki sistem jaminan kendali mutu (*company quality assurance manuals*) untuk mempertahankan kinerja operasi dan teknik secara terus menerus; dan
 - g. memiliki pedoman sistem manajemen keselamatan (*safety management system manual*).

Penjelasan Pasal 42 huruf (e) Yang dimaksud dengan “personel manajemen yang kompeten” adalah personel yang telah memiliki sertifikat kecakapan.

Pasal 43. Untuk memperoleh sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b, operator harus memenuhi persyaratan:

- a. memiliki izin kegiatan angkutan udara bukan niaga;
- b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin kegiatan yang dimiliki;
- c. memiliki dan/atau menguasai personel operasi pesawat udara dan personel ahli perawatan pesawat udara;
- d. memiliki standar pengoperasian pesawat udara; dan
- e. memiliki standar perawatan pesawat udara.

Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Kementerian Perhubungan Avirianto mengatakan setengah jumlah pesawat Sriwijaya Air Group dinyatakan tidak laik terbang, berdasarkan data Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) Kementerian Perhubungan. Avirianto mengatakan dalam menginspeksi kelaikan pesawat, pihaknya melibatkan sejumlah inspektur yang resmi dan kompeten. Pernyataan tersebut terkait status operasional Sriwijaya Air yang saat ini masih beroperasi, namun dalam pengawasan DKUPPU Kemenhub. Sejumlah direksi Sriwijaya Air sendiri sudah mengajukan surat rekomendasi kepada Direktur Utama Sriwijaya Air Jefferson Jauwena

untuk menghentikan sementara operasional maskapai tersebut karena dinilai sudah tidak memenuhi kelaikan, baik dari segi teknis, operasional maupun financial, namun, surat tersebut tidak diperhatikan sehingga terjadi pengunduran diri dua direksi, yaitu Direktur Operasi Sriwijaya Air Captain Fajar Semiarto dan Direktur Teknik Romdani Ardali Adang. Menanggapi hal itu, Avirianto menunggu keputusan Sriwijaya hingga Rabu, 2 Oktober 2019 terkait kelanjutan operasional, apabila tidak ada tindakan, maka Kemenhub akan mengambil keputusan.⁶

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) mengapresiasi atas terjalannya kembali Kerja Sama Manajemen (KSM) antara Sriwijaya Group dan Garuda Indonesia Group. Dengan begitu dapat dipastikan kalau Sriwijaya Air dapat melayani penumpangnya kembali dengan aman. Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Kemenhub, Capt. Avirianto mengatakan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, DKPPU sebagai regulator akan selalu melakukan pengawasan secara rutin kepada semua maskapai yang dimiliki oleh Sriwijaya Air Group, dan sampai hari ini pesawat Sriwijaya Air yang sebelumnya dinyatakan tidak beroperasi akan kembali melayani penumpang. Hal tersebut karena GMF Aero Asia berkomitmen untuk senantiasa memberikan kebutuhan teknis layanan operasional Sriwijaya Air Group,” kata Capt Avirianto dalam siaran persnya di Jakarta, Kamis (3/10/2019). Ditegaskan dengan adanya jaminan dari GMF Aero Asia tersebut maka calon penumpang tidak perlu khawatir lagi, sebab semua pesawat dari Sriwijaya Air telah dapat digunakan.

Tidak hanya dengan GMF Aero Asia saja, untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, DKPPU juga melakukan inspeksi kelaikan pesawat dengan menerjunkan sejumlah inspektur yang resmi dan kompeten. Seperti yang diketahui bahwa Garuda Indonesia Group menyepakati komitmen bersama untuk terus melanjutkan KSM dengan pemegang saham Sriwijaya Air Group. Kesepakatan

⁶ [https://pasardana.id/Setengah Pesawat Milik Sriwijaya Air Tak Laik Terbang, Kemenhub Minta Untuk Hentikan Operasi](https://pasardana.id/Setengah_Pesawat_Milik_Sriwijaya_Air_Tak_Laik_Terbang,_Kemenhub_Minta_Untuk_Hentikan_Operasi). Diakses 1/12/2020 6:54 Wita.

bersama ini sejalan dengan komitmen awal sinergi KSM dalam memperkuat kinerja operasi Sriwijaya Air Group sekaligus mendukung terbentuknya ekosistem industri penerbangan yang sehat. Direktur Utama GMF AeroAsia, Tazar Marta Kurniawan menyampaikan bahwa pihaknya akan terus mendukung layanan operasional penerbangan Sriwijaya Group. Sejalan dengan komitmen seluruh pihak dalam mengedepankan aspek keselamatan penerbangan, GMF Aero Asia berkomitmen untuk senantiasa memberikan kebutuhan teknis layanan operasional Sriwijaya Air Group.⁷

Berdasarkan International Investigation Standards Annex 13-Aircraft Accident and Incident Investigation, tenth Edition-July 2010, incorporating Amendment 14 and supplement, Undang-Undang Nomor: 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 62 Tahun 2013, tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, Pasal 9 menyatakan bahwa Kecelakaan Pesawat Udara dapat terdiri atas:

- a. Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan;
- b. tabrakan antar Pesawat Udara atau antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara;
- c. Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat ditemukan; dan/atau;
- d. Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*serious incident*).⁸

Perkiraan penyebab kecelakaan penerbangan di Indonesia dapat dilihat bahwa faktor yang paling dominan pada tiap tahun kejadian kecelakaan penerbangan antara tahun 2007 - 2014 adalah faktor manusia. Kondisi ini menunjukkan adanya kendala pada aspek manusia pada industri penerbangan di Indonesia. Ditjen Perhubungan Udara dalam hal ini Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara harus serius, karena lembaga ini yang mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di

bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.⁹

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pasal 3. Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. membina jiwa kedirgantaraan;
- d. menjunjung kedaulatan negara;
- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. mempererat hubungan antarbangsa.

Dasar pertimbangan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dinyatakan pada bagian "Menimbang" :

- a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
- b. 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 antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi

⁷ https://pontas.id/Luki_Herdian. Kemenhub: Pesawat Sriwijaya Air Group Laik Terbang. Diakses 1/12/2020 6: 53 Wita.

⁸ Eko Poerwanto dan Uyuunul Mauidzoh, *Op.Cit.* hlm. 12.

⁹ *Ibid*, hlm. 18.

tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;

- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Penerbangan.¹⁰

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan perlu disempurnakan 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.¹¹

Dalam penyelenggaraan penerbangan, undang-undang ini bertujuan mewujudkan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, 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 antarbangsa, serta berasaskan 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 kenusantaraan.

Atas dasar hal tersebut disusunlah undang-undang tentang penerbangan yang merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992, sehingga penyelenggaraan penerbangan sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, serta memupuk dan mengembangkan jiwa kedirgantaraan dengan mengutamakan faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.

Dalam undang-undang ini diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Di samping itu, dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-Undang ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan usaha-usaha tertentu di Bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.¹²

Dalam Undang-Undang ini telah dilakukan perubahan paradigma yang nyata dalam rangka

¹⁰ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

¹¹ Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

¹² Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

pemisahan yang tegas antara fungsi regulator, operator, dan penyedia jasa penerbangan. Di samping itu, juga dilakukan penggabungan beberapa penyelenggara yang ada menjadi satu penyelenggara pelayanan navigasi serta untuk sertifikasi dan registrasi pesawat udara juga dibentuk unit pelayanan otonom, dengan mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan, yang tidak berorientasi pada keuntungan, secara finansial dapat mandiri, serta biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*).

B. Pemberlakuan Sanksi Administratif Apabila Melanggar Ketentuan Standar Kelaikudaraan Dan Operasi Pesawat Udara

Kecelakaan pesawat udara secara umum selalu dihubungkan dengan tiga faktor penyebab, yaitu faktor kesalahan manusia (*human error*), faktor pesawat terbang (*machine*), dan faktor lain seperti cuaca, dan lain-lain. Menurut statistik, faktor kesalahan manusia mempunyai adil paling besar, disusul faktor pesawat terbang dan yang terakhir faktor cuaca. Ketiga faktor penyebab tersebut biasanya tidak berdiri sendiri, melainkan bisa merupakan gabungan dari dua atau tiga faktor sekaligus.¹³

Kesalahan manusia yang dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan telah diminimalisir dengan dilakukannya pemeriksaan rutin dan berkala bagi para personel penerbangan, khususnya bagi para personel yang berkaitan langsung dengan aktivitas rutin penerbangan. Pemeriksaan secara berkala tersebut merupakan suatu kewajiban bagi setiap personel penerbangan yang telah memiliki sertifikat kecakapan ataupun lisensi sesuai dengan bidangnya masing-masing, hal tersebut lebih dipertegas dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Tujuan dari pemeriksaan secara berkala atas personel penerbangan tersebut adalah agar dapat diketahui secara pasti terkait hal-hal yang dapat mempengaruhi kinerja dari setiap personel sehingga dapat dihindari hal-hal yang dapat

membahayakan keselamatan dan keamanan suatu misi penerbangan.¹⁴

Dilakukannya pemeriksaan secara berkala dan rutin terhadap personel penerbangan menjadi suatu tolak ukur ataupun standarisasi bahwa suatu penerbangan bukanlah bidang yang biasa-biasa saja, melainkan dibutuhkan suatu keseriusan dan ketelitian dalam segala aspek yang berkaitan, sehingga apabila dilakukan suatu pelanggaran atas ketentuan yang telah ditetapkan secara khusus tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pelanggaran tersebut dapat berakibat pada timbulnya kecelakaan yang fatal.¹⁵

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengatur mengenai sanksi administratif, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 39 Setiap orang yang melanggar ketentuan standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan sertifikat; dan/atau
- c. pencabutan sertifikat.

Pasal 40. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengatur mengenai sanksi administratif, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 44. Setiap orang yang melanggar ketentuan sertifikat operasi pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan sertifikat; dan/atau
- c. pencabutan sertifikat.

Pasal 45. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur memperoleh sertifikat operator pesawat udara atau sertifikat pengoperasian pesawat udara dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Van Vollenhoven, memberikan pendapatnya, bahwa kedudukan hukum administrasi negara, hukum tata negara dan hukum pidana termasuk di dalam bagian hukum publik, dan hukum administrasi negara

¹³ Anwar. *Tinjauan Yuridis Dalam Tindak Pidana Penerbangan Di Indonesia*. Legal Pluralism: Volume 3 Nomor 1, Januari 2013. hlm. 40.

¹⁴ *Ibid.* hlm. 41.

¹⁵ *Ibid.*

berada di samping hukum tata negara dan hukum pidana.¹⁶

Hukum sebagai norma mempunyai ciri kekhususan, yaitu hendak melindungi, mengatur dan memberikan keseimbangan dalam menjaga kepentingan umum. Pelanggaran ketentuan hukum dalam arti merugikan, melalaikan atau mengganggu keseimbangan kepentingan umum dapat menimbulkan reaksi dari masyarakat. Reaksi yang diberikan berupa pengembalian ketidakseimbangan yang dilakukan dengan mengambil tindakan terhadap pelanggarnya. Pengembalian ketidakseimbangan bagi suatu kelompok sosial yang teratur dilakukan oleh petugas yang berwenang dengan memberikan hukuman.¹⁷

Administrasi negara atau pemerintah juga memerlukan instrumen atau sarana yang akan dapat menunjang administrasi negara dalam menjalankan tugasnya. Sarana-sarana yang dimaksud dalam hal ini adalah alat-alat yang digunakan oleh pemerintah atau administrasi negara dalam melaksanakan tugasnya. Dalam menjalankan tugas-tugas pemerintahan, pemerintah atau administrasi negara melakukan berbagai tindakan hukum dengan menggunakan sarana atau instrumen seperti alat tulis menulis, sarana transportasi dan komunikasi, gedung-gedung dan lain-lain yang terhimpun dalam publik domain atau kepunyaan publik.¹⁸

Disamping itu pemerintah juga menggunakan berbagai instrumen yuridis dalam menjalankan kegiatan mengatur dan menjalankan urusan pemerintahan dan kemasyarakatan, seperti peraturan perundang-undangan, keputusan-keputusan, peraturan kebijakan, perizinan, instrumen hukum keperdataan, dan sebagainya.¹⁹

Penegakan hukum administrasi lebih memiliki kemampuan mengundang partisipasi masyarakat. Partisipasi masyarakat dilakukan mulai dari proses perizinan, pemantauan penataan/pengawasan, dan partisipasi dalam mengajukan keberatan dan meminta pejabat

tata usaha negara untuk memberlakukan sanksi administrasi.²⁰ Hukum administrasi merupakan tindakan pemerintahan atau eksekutif atau *bestuurmaatregel* atau the *measurelaction of government* terhadap pelanggaran perundang-undangan yang berlaku dan bersifat reparatoir (mengembalikan pada keadaan semula).²¹

Pelayanan publik diartikan dengan pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan.²²

Penarikan kembali keputusan sebagai sanksi ini berkaitan erat dengan sifat keputusan itu sendiri. Bila keputusan bersifat terikat, maka keputusan tersebut harus ditarik sendiri oleh organ atau instansi yang mengeluarkan keputusan. Penarikan ini hanya mungkin dilakukan apabila peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar dikeluarkannya keputusan telah mengaturnya sebelum keputusan itu dikeluarkan. Sedangkan keputusan yang bersifat bebas, maka penarikannya kadang-kadang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan, kadang-kadang tidak.²³

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2017 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undang Di Bidang Penerbangan. Pasal 17 ayat:

- (1) Terhadap pengenaan Sanksi Administratif Pembekuan yang telah ditetapkan tercantum dalam Peraturan Menteri ini dan Pelanggar tidak dapat memenuhi kewajibannya maka Sanksi Administratif Pencabutan dapat diberlakukan dengan parameter pertimbangan, evaluasi dan analisa sebagaimana tercantum dalam Pasal 12.
- (2) Terhadap pengenaan Sanksi Administratif berupa Denda Administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 dan Pelanggar

¹⁶ Kuntjoro Purbopranoto, *Perkembangan Hukum Administrasi Indonesia*, Binacipta, Jakarta, 1981. hlm. 4.

¹⁷ Abdoel Djamali. *Op.Cit.* hlm. 3.

¹⁸ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Edisi I. Cet. 4. PT. RadjaGrafindo, Jakarta, 2006, hlm. 129.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Syahrul Machmud. *Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia. (Penegakan Hukum Administrasi. Hukum Perdata. Dan Hukum Pidana Menurut Undang-Undang No. 32 Tahun 2009)* Graha Ilmu. Yogyakarta. Graha Ilmu, Bandung. 2012. hlm. 182.

²¹ *Ibid.* hlm. 179.

²² Lijan Poltak Sinambela. *Reformasi Pelayanan Publik-Teori, Kebijakan, Dan Implementasi.* Bumi Aksara. Jakarta. 2006. hlm. 5.

²³ *Ibid.* hlm. 312.

belum memenuhi kewajiban membayar denda administratif maka Sanksi Administratif Pencabutan dapat diberlakukan dengan parameter pertimbangan, evaluasi dan analisa sebagaimana tercantum dalam Pasal 12 huruf c, huruf d dan/atau huruf e.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2017 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan.

Pasal 20 ayat:

- (1) Pengenaan sanksi administratif yang sudah ditetapkan akan dipublikasikan melalui website Direktorat Jenderal.
- (2) Informasi pengenaan sanksi administratif yang dipublikasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), paling sedikit memuat data
 - a. pelanggaran;
 - b. jumlah pelanggaran; dan
 - c. identitas pelanggar.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2017 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan. Pasal 18 ayat:

- (1) Pelanggar yang dikenakan sanksi administratif dapat mengajukan usulan keberatan kepada Direktur Jenderal, paling lama dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja sejak tanggal diterimanya penetapan sanksi administratif.
- (2) Persetujuan atau penolakan terhadap usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan oleh Direktur Jenderal paling lama 14 (empat belas) hari kerja, sejak tanggal diterimanya usulan keberatan.
- (3) Persetujuan atau penolakan terhadap usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan keputusan terakhir dan mengikat (final dan binding).

Pasal 19 ayat:

- (1) Pelanggar setelah melaksanakan kewajiban atau upaya perbaikan sesuai dengan yang tercantum dalam sanksi peringatan, pembekuan atau denda administratif, harus melaporkan kepada Direktur atau Kepala Kantor dan Sekretaris

Direktorat Jenderal untuk dilakukan evaluasi.

- (2) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan dijadikan dasar tindak lanjut pengenaan sanksi.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2017 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan, mengatur tentang Pengawasan Pasal 21. Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri ini dan melaporkan hasil pengawasan kepada Menteri.

Sebagai implementasi ketentuan Pasal 26 Konvensi Chicago 1944, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan menetapkan bahwa setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia dilakukan penelitian penyebab terjadinya kecelakaan.²⁴

Pesawat terbang merupakan moda transportasi yang paling efektif dan efisien dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Namun di lain sisi, pesawat terbang juga merupakan alat transportasi yang memiliki tingkat risiko kecelakaan yang tinggi. Dari tahun 2010-2016, di Indonesia telah terjadi 26 insiden serius dan 15 kecelakaan (KNKT, 2016). Angka kejadian tersebut jika dipersentasekan mencapai 20% dari seluruh kejadian kecelakaan dan insiden selama 7 tahun terakhir (KNKT, 2016). Ditambah lagi, baru-baru ini telah terjadi kecelakaan pesawat Lion Air yang menewaskan seluruh penumpang dan awak pesawat.

Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyebutkan bahwa terdapat beberapa faktor penyebab kecelakaan pesawat yaitu 12,33% faktor lingkungan, 15,75% faktor teknis, 4,79% karena fasilitas, dan 67,12% disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*) (KNKT, 2016). Faktor manusia mendominasi hampir semua kejadian kecelakaan pesawat, dimana faktor manusia disini lebih menitik-beratkan pada kinerja pilot dan co-pilot dalam menjalankan pesawatnya.²⁵

²⁴ Pasal 94 PP No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

²⁵ Mona Lestari¹, Annisa Rahmawaty, Fenny Etrawati, Nova Apriza Cahyani, Shinta Dwi Kasih, Masayu Gemala Rabbiah, Reza Ardiansyah. Persepsi Risiko Penumpang

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan hukum mengenai kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan seperti terpenuhinya standar kelaikudaraan oleh setiap pesawat udara yang dioperasikan yang dibuktikan dengan adanya sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Sertifikat Kelaikudaraan terdiri atas: sertifikat kelaikudaraan standar; dan sertifikat kelaikudaraan khusus. Mengenai operasi pesawat udara, setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. sertifikat operator pesawat udara (air operator certificate), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga; atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga. Sertifikat diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian serta pemohon mendemonstrasikan kemampuan pengoperasian pesawat udara.
2. Pemberlakuan sanksi administratif apabila melanggar ketentuan standar kelaikudaraan dan operasi pesawat udara, berupa: peringatan; pembekuan sertifikat; dan/atau pencabutan sertifikat.

B. Saran

1. Pengaturan hukum mengenai kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dimaksudkan untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan perlindungan terhadap penumpang

dan barang yang diangkut oleh transportasi udara. Oleh karena itu pemerintah perlu melakukan pengawasan yang efektif terhadap transportasi udara termasuk pemberlakuan sanksi administratif, apabila terjadi pelanggaran atas ketentuan-ketentuan hukum mengenai kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.

2. Pemberlakuan sanksi administratif apabila melanggar ketentuan standar kelaikudaraan dan operasi pesawat udara perlu diterapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, mengingat standar kelaikudaraan dan operasi pesawat udara merupakan kewajiban yang harus dipenuhi untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan bagi masyarakat pengguna jasa transportasi udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Diederiks-Verschoor, I. H. Ph. *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*. Sinar Grafika, Jakarta. 1991.
- E. Suherman. *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. Alumni. Bandung, 1983.
- Hadjon M. Philipus. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta 1994.
- Hadjon M. Philipus., *dkk. Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction To The Indonesian Administrative Law)* Gadjah Mada University Press. Yogyakarta. 2008.
- HR.Ridwan, *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Jogjakarta, 2003.
- HR Ridwan, *Hukum Adminstrasi Negara*, PT. RadjaGrafindo, Edisi I. Cet. 4. Jakarta, 2008.
- HR Ridwan, *Hukum Adminstrasi Negara*, Edisi I. Cet. 4. PT. RadjaGrafindo, Jakarta, 2006.
- Lestari1 Mona, Annisa Rahmawaty, Fenny Etrawati, Nova Apriza Cahyani, Shinta Dwi Kasih, Masayu Gemala Rabiah, Reza Ardiansyah. *Persepsi Risiko Penumpang Pesawat Terbang*. *Jurnal Kesehatan*. ISSN 1979-7621 (Print). ISSN 2620-7761 (Online). Vol. 11. No. 2. Desember 2018. Diakses 8/20/2019 8:47.

- Martono H.K. dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law)*. Rajawali Pers. Jakarta. 2012.
- Martono K. dan ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan internasional Politik*, PT RajaGrafindo Persada. Jakarta, 2008.
- Mauna Boer, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT Alumni, Bandung. 2011.
- Poerwanto Eko dan Uyuunul Mauidzoh, *Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan*, Jurnal Angkasa. Volume VIII, Nomor 2, November 2016.
- Purbopranoto Kuntjoro, *Perkembangan Hukum Administrasi Indonesia*, Binacipta, Jakarta, 1981.