

TANGGUNG JAWAB PEMANDU  
LALU LINTAS PENERBANGAN  
TERHADAP KECELAKAAN  
PESAWAT MENURUT UNDANG-  
UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009  
TENTANG PENERBANGAN<sup>1</sup>

Sri Mulyati Mertosono,<sup>2</sup>  
Eugenius Paransi,<sup>3</sup>  
Royke Y. J. Kaligis,<sup>4</sup>

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan fungsi pemandu lalu lintas udara pada penerbagangan pesawat dan tanggung jawab pemandu lalu lintas penebangan terhadap kecelakaan pesawat. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Peran penting fungsi pemandu lalu lintas udara sangatlah penting, *Air Traffic Control* (ATC) merupakan salah satu unit yang menenkan dalam pengoperasian bandar udara. Tetapi dalam menjalankan tugasnya, pihak ATC harus dibantu oleh badan meteorologi dan geofisika sebagai suatu unit pendukung untuk mengetahui keadaan cuaca daerah yang akan dilalui oleh pesawat udara, bahkan sebelum melakukan penerbangan catatan laporan pilot harus diserahkan kepada petugas ATC, sehingga setiap pergerakan atau posisi pesawat dapat dipantau dan dikontrol oleh petugas ATC. Dan 2. Bentuk tanggung jawab ATC terhadap kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kesalahan ATC itu sendiri dapat dilihat dari tiga aspek, yaitu aspek pidana, administrasi, perdata. Dalam pasal 240 ayat (1) UU No. 1 Tahun 2009 disebutkan bahwa bandar udara

bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandara, termasuk ke dalamnya ATC. Secara khusus belum ada pengaturan mengenai tanggung jawab ATC di Indonesia. Namun dalam hal tuntutan mengenai ganti rugi dapat diterapkan pasal-pasal tertentu yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), salah satunya yaitu pasal 1365- 1367 KUHPerdata.

Kata Kunci : Tanggungjawab, Pemandu, Penerbangan, Pesawat

PNDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peningkatan pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia masih dibayangi dengan kecelakaan pesawat. Data dari Komite incident pesawat udara.<sup>5</sup> Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), pada 2016 terjadi 19 accident dan 26 serious incident. Hal ini meningkat dari tahun 2015 yang tercatat adanya 11 accident dan 17 serious. Dalam dunia penerbangan pemenuhan terhadap safety standard (standar keselamatan) yang tinggi merupakan suatu keharusan yang mutlak. Penerapan keselamatan penerbangan (aviation safety) perlu dilaksanakan pada semua sektor, baik pada bidang transportasi/operasi angkutan udara, kebandarudaraan, navigasi, perawatan dan perbaikan serta pelatihan yang mengacu pada aturan *International Civil Aviation Organization* (ICAO).<sup>6</sup> Pada dasarnya

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, Nim

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

<sup>5</sup> Upaya Kemenhub dalam Menekan Accident dan Serious Incident Penerbangan

Nasional,

<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3037> di akses terakhir kali pada tanggal 1 Januari 2024

<sup>6</sup> <http://lontar.ui.ac.id> dan selanjutnya *International Civil Aviation Organization* disebut sebagai ICAO. Diakses Pada Tanggal 29 Januari 2024

dengan mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku maka dapat meningkatkan keselamatan dalam penerbangan sehingga dapat tercipta penerbangan yang aman, nyaman dan selamat. Angkutan udara dewasa ini sudah merupakan suatu industri global yang melibatkan hampir semua Negara didunia dan hukum udara yang mengatur industri tersebut membuktikan bahwa keseragaman pengaturan dapat dicapai secara internasional.<sup>7</sup> Pada dasarnya ICAO tidak pernah membuat target *zero accident*. *Zero accident* adalah sasaran yang tidak pernah akan tercapai (*unachievable goal*). Dalam Global Aviation Safety Plan (GASP) target yang ingin dicapai ICAO adalah mengurangi jumlah kecelakaan fatal diseluruh Negara, mengurangi secara signifikan angka kecelakaan (*accident rates*) terutama dikawasan yang angka kecelakaannya tinggi, berupaya agar tidak ada satu kawasanpun yang angka kecelakaannya dua kali angka kecelakaan seluruh dunia. Setiap Negara harus melakukan upaya-upaya untuk mencapai satu tujuan yaitu *an acceptable level of safety* atau jumlah kecelakaan yang bisa diterima dalam sekian ribu atau juta kali penerbangan.<sup>8</sup> Kebijakan-kebijakan penerbangan yang dibuat oleh suatu Negara yang berkaitan dengan keselamatan (*safety*) dan keamanan (*security*) harus berdasarkan paradigma-paradigma yang dipakai oleh ICAO yang telah dituangkan dalam 19 Annex dan berbagai dokumen turunannya. Kebijakan-kebijakan ICAO yang dituangkan dalam 19 Annex dan berbagai dokumen turunannya

melalui keputusan yang diambil dalam sidang Umum dan Sidang Council, adalah kebijakan-kebijakan berlandaskan kebenaran-kebenaran ilmiah yang dapat dipertanggung jawabkan.<sup>9</sup> Sembilan belas Annex Konvensi Chicago 1944 pada dasarnya merupakan standar kelayakan yang ditunjukkan kepada seluruh anggota ICAO untuk menjamin keselamatan penerbangan internasional, namun dalam prakteknya *Standard and Recommended Practices* atau *SARPs*<sup>10</sup> ini juga ditujukan untuk standar kelayakan udara pada penerbangan internasional. Annex 19 merupakan annex yang membahas tentang Safety Management System<sup>11</sup> (SMS) atau yang menjadi landasan dalam dunia internasional untuk menentukan Sistem manajemen keselamatan dalam penerbangan. SMS berfokus pada pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi dan menghadapi risiko dalam usaha untuk meminimalkan kehilangan atas nyawa manusia, kerusakan properti penerbangan, dan pencabutan izin terbang, mengefektifkan pengeluaran dana, mengurangi timbulnya dampak buruk terhadap masyarakat dan lingkungan.<sup>12</sup> Dalam industri penerbangan, penerapan SMS diharapkan mampu mengurangi angka kecelakaan penerbangan dan mampu memperbaiki produktivitas organisasi. Asosiasi perusahaan penerbangan internasional atau International Air Transport Association (IATA) juga telah melakukan berbagai usaha guna mencegah terjadinya kecelakaan pesawat.<sup>13</sup> Dalam mengurangi angka kecelakaan pesawat,

<sup>7</sup> Suwardi,. Penulisan Karya ilmiah tentang *penentuan tanggung jawab pengangkut yang terikat dalam kerjasama pengangkutan udara internasional*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen kehakiman,. Jakarta, 2004, hlm 4.

<sup>8</sup> Achmad Moegandi,. *Mengenal dunia Penerbangan Sipil*.: Pustaka Sinar Harapan,. Jakarta, 2006, hlm 2.

<sup>9</sup> Yaddy Supriadi, 2012, *Keselamatan Penerbangan Teori dan Problematika*.: Telaga Ilmu Indonesia,. Jakarta, hlm. 1.

<sup>10</sup> Selanjutnya disebut dengan SARPs

<sup>11</sup> Selanjutnya disebut dengan SMS

<sup>12</sup> Yuana Sisilia, 2009, *Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sebagai Standar Keselamatan Pelayanan Lalu Lintas Udara, Bisnis dan birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi*, hlm.141

<sup>13</sup> IATA didirikan di Havana (Cuba) pada tahun 1945

IATA memiliki beberapa program audit untuk menetapkan standar keselamatan internasional, salah satunya adalah IATA Standard.<sup>14</sup> IATA memiliki beberapa program kerja yang pada umumnya mengatur mengenai persyaratan angkutan penumpang, barang (cargo) dan pos, pengoperasian dan infrastruktur pesawat udara, fasilitas penumpang, serta keselamatan dan keamanan penerbangan. Safety Assesment (ISSA)<sup>15</sup> maskapai penerbangan yang mampu merndapatkan sertifikat ISSA menunjukkan bahwa maskapai penerbangan tersebut telah memenuhi standar keselamatan internasional. ISSA merupakan program awal dari IATA Operasional Safety Audit (IOSA)<sup>16</sup> yang merupakan audit skala global. ISSA sendiri memiliki beberapa standar yang disusun dalam ISSA Standards Manual atau disebut juga dengan ISSM.<sup>17</sup> ISSM bertujuan untuk memberikan standar, anjuran praktik, materi bimbingan dan informasi pendukung lainnya yang diperlukan oleh operator untuk mampu mempersiapkan proses penilaian. Sumber dari pembentukan ISSM adalah *the Annexes to the Convention on International Civil Aviation (ICAO Annexes)*. Sebagian besar anjuran praktik atau pedoman dalam ISSM diambil dari *Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation*. Menurut data IATA *Fact Sheet* total kecelakaan pesawat operasional yang mengikuti IOSA antara tahun 2011 dan 2015 adalah 3.03 kali lebih rendah dari operasional yang tidak mengikuti IOSA.<sup>18</sup> Dengan demikian, IOSA menjadi sebuah standar global, bahkan di akui oleh maskapai penerbangan yang bukan merupakan anggota IATA. Hal ini menunjukkan bahwa standar akan keselamatan penerbangan adalah hal yang sangat penting. Bagi Indonesia sendiri

pentingnya keselamatan dan keamanan penerbangan tentu menjadi hal yang perlu di perhatikan oleh maskapai penerbangan Indonesia. Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan telah mengatur bahwa setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman kepada program keselamatan penerbangan nasional. Sistem manajemen keselamatan tersebut sedikitnya harus memuat kebijakan dan sasaran keselamatan, manajemen risiko keselamatan, jaminan keselamatan dan promosi keselamatan. Dalam rangka memberikan layanan lalu lintas pesawat udara, peran *Air Traffic Controller* sangat penting dalam mencegah pesawat agar jaraknya tidak berdekatan, tabrakan antara pesawat udara, dan tabrakan antara pesawat udara dan rintangan di sekitar mereka saat mereka beroperasi. Selain itu, pengontrol lalu lintas udara memainkan peran signifikan dalam memastikan lalu lintas udara berjalan dengan lancar dan efisien. Mitra terdekat pilot di udara adalah ATC, dan ATC memainkan peran penting dalam menggapai target keselamatan penerbangan. ATC memberi pilot informasi berguna yang membantu mereka mengelola keadaan darurat diperlukan selama penerbangan seperti data iklim, data rute penerbangan, dan data lalu lintas udara. Salah satu profesi yang baru muncul di dunia adalah pemandu lalu lintas pesawat udara. pemandu lalu lintas pesawat udara, seperti pekerjaan modern lainnya, telah menjadi semakin kompleks dan bergantung pada teknologi mutakhir. Pekerjaan ini tidak ditemukan atau diciptakan, melainkan dikembangkan dari waktu ke waktu. dan ditemukan karena kebutuhan. Meskipun posisi Air Traffic Controller saat ini banyak

---

<sup>14</sup> Selanjutnya disebut dengan IATA.

<sup>15</sup> Selanjutnya disebut dengan ISSA

<sup>16</sup> Selanjutnya disebut dengan IOSA

<sup>17</sup> Selanjutnya disebut dengan ISSM.

<sup>18</sup>OperationalSafetyAudits;<http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/index.aspx> terakhir kali di akses pada tanggal 21 Feb 2024

diminati, banyak orang yang masih asing dengan profesi ini atau Pemandu Lalu Lintas Pesawat Udara. Posisi Pemandu Lalu Lintas Pesawat Udara membutuhkan kemampuan khusus, berisiko tinggi, dan membutuhkan waktu yang cepat dalam pengambilan keputusan. Semua penerbangan di wilayah udara terkontrol yang menggunakan percakapan dua arah dengan unit kontrol lalu lintas Pesawat Udara terkait untuk mendapatkan izin dari personel Air Traffic Controller.

### **B. Permusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan fungsi pemandu lalu lintas udara pada penerbangan pesawat sesuai undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan?
2. Bagaimana tanggungjawab pemandu lalu lintas udara terhadap kecelakaan pesawat menurut undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan?

### **C. Metode Penelitian**

Penelitian ini termasuk kedalam penelitian Hukum Normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder. berdasarkan kondisi nyata peraturan perundang-undangan, hukum internasional dan literature lainnya yang memiliki kaitan dengan permasalahan.

## **BAB III**

### **HASIL PEMBAHASAN**

#### **A. Pelaksanaan Fungsi Peran Pemandu Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control*) Dalam Penerbangan Pesawat Sesuai Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan**

Peran *Air Traffic Control* (ATC) tidak hanya memberikan pelayanan navigasi pada suatu penerbangan, tetapi mempunyai peran yang berkaitan dengan kegiatan di suatu bandar udara. Bandar udara merupakan salah satu unsur dalam

penyelenggaraan penerbangan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dan tujuannya untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional. Pembinaan kebandarudaraan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan harus ditujukan untuk mencapai tujuan tersebut. Bandar udara merupakan organisasi yang sangat komplek yang menyangkut beberapa kegiatan dari berbagai organisasi. *Air Traffic Control* (ATC) merupakan salah satu unit yang terpenting dalam pengoperasian bandar udara. Tetapi dalam menjalankan tugasnya, pihak ATC harus dibantu oleh badan meteorologi dan geofisika sebagai suatu unit pendukung untuk mengetahui keadaan cuaca daerah yang akan dilalui oleh pesawat udara.

Peran *Air Traffic Control* (ATC) di udara lebih pada mengatur rute-rute penerbangan yang akan dilalui pesawat hingga sampai pada tujuan. Apalagi pada saat ini, di zaman yang sudah semakin modern transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan, mempengaruhi aspek kehidupan bangsa dan negara serta mempererat hubungan antar bangsa. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Peran *Air Traffic Control* (ATC) tersebut harus terus dilaksanakan secara konsisten dan terus ada upaya peningkatan dalam setiap pelaksanaan tugas, tidak hanya dari pihak *Air Traffic Control* (ATC) tetapi juga pihak-pihak lain yang ikut bertanggung

jawab terhadap suatu penerbangan seperti teknisi pesawat, pilot dan awak pesawat lainnya, unit-unit pendukung pelaksanaan tugas *Air Traffic Control* (ATC) dan pihak-pihak perusahaan penerbangan agar kecelakaan pesawat udara dapat dihindarkan. Peran *Air Traffic Control* (ATC) dalam hal memberikan informasi terhadap kecelakaan pesawat yang telah terjadi diatur dalam Pasal 33 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa: (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat. (2) Pengaturan mengenai pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. Dalam hal ini petugas *Air Traffic Control* (ATC) yang memandu pesawat tersebut memiliki peranan yang sangat penting dalam memberikan keterangan untuk mengetahui penyebab-penyebab kecelakaan pesawat, karena selama penerbangan pilot hanya berkomunikasi dan berkoordinasi dengan petugas *Air Traffic Control* (ATC) dan proses komunikasi ini terekam dalam kotak hitam.

Angkutan udara tidak akan lepas dari musibah kecelakaan. Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian yakni kejadian (*incident*) dan kecelakaan (*accident*). Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, dimana terjadi kematian atau luka parah atau "kerugian".<sup>19</sup> ATC melakukan pengaturan lalu lintas udara di menara / tower untuk *Aerodrome Control Tower*,

agar dapat melihat dengan jelas keadaan runway / Landas pacu, sedangkan untuk *Approach Control Unit* dan *Area Control Centre* berada di ruangan yang letaknya berdekatan dengan menara / tower untuk memudahkan koordinasi. Namun tidak semua bandar udara menerapkan kondisi demikian, disesuaikan dengan kondisi lalu lintas udara dan kepadatannya. Sesuai dengan tujuan pemberian *Air Traffic Services*, Annex 11, *International Civil Aviation Organization* (ICAO), 1998, Pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Udara (*Air traffic control service*), pada ruang udara terkontrol / *Controlled Airspace*. Beban kerja dalam ATC pun sangat patut diperhitungkan, Disiplin dan tanggung jawab yang tinggi, jam kerja di ATC diatur secara bergiliran berdasarkan "position log" atau "shift". Pada *Aerodrome Control Tower*, bidang pekerjaannya yang dibagi dalam beberapa unit, di antaranya *Clearance Delivery*, unit yang memberi informasi semua Rute Pelayanan Lalu Lintas Udara/ *ATS Route*, ketinggian pesawat yang diminta atau diizinkan untuk terbang ke tujuan. *Ground Control*, mengatur semua pergerakan mulai pesawat itu *push back*, sampai pesawat ke taxiway, menanti di ujung landas pacu untuk lepas landas. *Assistant Tower Controller*, tugasnya membantu aktivitas *tower controller*. *Tower Controller* sendiri mengatur lepas landas dan mendaratnya pesawat. Sekalipun jam kerja sudah diatur, setiap rutinitas pasti ada kejenuhannya. Namun karena pekerjaan yang mempertaruhkan nyawa penumpang pesawat, dengan fokus dan tanggung jawab profesi, ATC diharuskan untuk tidak merasakan kejenuhan ketika bekerja. Pada hal ini Penyedia layanan pemanduan lalu lintas

---

<sup>19</sup> Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie, "Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap

Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat", *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, 2017, hlm 2

udara wajib menerapkan pola manajemen stress pada beban kerja ATC dan manajemen keselamatan.

### **B. Tanggung Jawab Pemandu Lalulintas Udara (*Air Traffic Control*) Terhadap Penyebab Terjadinya Kecelakaan Pesawat**

Kecelakaan pesawat bisa disebabkan karena beberapa hal, bisa dari human error atau bisa jadi pada material error. human error bisa jadi ATC nya, pilotnya, personil-personil atau pelaku dalam penerbangannya itu. Kalau material error bisa jadi pesawatnya itu sendiri masih layak terbang atau tidak.<sup>20</sup> Sebagai lembaga yang mempunyai kewenangan pengawasan dalam lalu lintas udara, *Air Traffic Control* (ATC) mempunyai tanggung jawab terhadap kejadian-kejadian yang menyangkut keselamatan penerbangan karena pada dasarnya seorang pilot untuk melakukan penerbangan yang sempurna berpegang atau berpedoman pada informasi yang diberikan oleh pihak *Air Traffic Control* (ATC) meskipun pada akhirnya keputusan mengenai tindakan yang harus dilakukan demi keselamatan penerbangan berada di tangan pilot. Dapat dijadikan sebagai titik tolak dalam menentukan tanggung jawab antara lain: mencegah tabrakan antara pesawat dengan pesawat, mencegah tabrakan antara pesawat dengan rintangan, menjaga dan mengatur kelancaran lalu lintas udara, memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk terselenggaranya penerbangan secara aman dan efisien, memberitahukan kepada instansi-instansi atau organisasi yang berkepentingan mengenai pesawat yang memerlukan pencarian atau pertolongan (SAR) serta membantu organisasi tersebut sebagaimana diperlukan. Dengan mengetahui tugas-tugas *Air Traffic Control* (ATC) seperti tersebut diatas maka lebih cenderung bahwa suatu kecelakaan yang menyangkut keselamatan penerbangan

adalah merupakan tanggung jawab *Air Traffic Control* (ATC) sedangkan kecelakaan yang terjadi bersifat teknis atau kecelakaan yang disebabkan oleh kerusakan mesin pesawat yang bertanggungjawab adalah pihak perusahaan atau pabrik pesawat, sedangkan kerusakan yang terjadi pada alat bantu navigasi yang bertanggungjawab adalah petugas navigasi. Dilihat dari tugas-tugas yang dilaksanakan oleh *Air Traffic Control* (ATC) sebenarnya hanya berpijak pada bahwa *Air Traffic Control* (ATC) memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk terselenggaranya penerbangan secara aman dan efisien. Lancarnya pengaturan lalu lintas udara adalah merupakan salah satu tugas pokok dan tanggung jawab pihak *Air Traffic Control* (ATC), sehingga adanya suatu kecelakaan penerbangan menggambarkan bahwa lalu lintas tersebut tidak sesuai dengan apa yang diharapkan dimana pengamanan dan kegiatan penerbangan tersebut merupakan salah satu tugas dan tanggung jawab dari pihak *Air Traffic Control* (ATC). Bertolak dari uraian yang menyangkut tentang tugas-tugas yang menjadi tanggung jawab *Air Traffic Control* (ATC) maka masalah tanggung jawab ATC sebenarnya terletak pada kegiatan pengamanan suatu penerbangan dalam arti sebagai lembaga yang mengatur kelancaran lalu lintas udara. Hal ini harus melihat pada suatu kenyataan bahwa dalam pelaksanaan tugas-tugas *Air Traffic Control* (ATC) terdapat beberapa lembaga lain di luar ATC yang menopang tugas dan pelaksanaannya seperti halnya lembaga meteorologi dan geofisika yang berhubungan dengan pemberian informasi yang berupa data observasi dan ramalan cuaca disetiap bandar udara yang merupakan salah satu unsur penting bagi navigasi penerbangan. Dalam menentukan keadaan cuaca lembaga ini yang tahu dan berkewajiban untuk memberitahukan kepada pihak *Air Traffic Control* (ATC)

---

<sup>20</sup> Abbas Salim, H. A. *Op Cit* , hlm 60

sehingga pihak *Air Traffic Control* (ATC) dapat berkoordinasi dengan pilot apakah penerbangan dapat dilakukan atau tidak dapat dilakukan karena faktor cuaca yang tidak memungkinkan atau bisa saja suatu penerbangan tidak bisa dilanjutkan berarti pesawat harus kembali ke bandar udara tempat pesawat tersebut berangkat. Bertolak dari uraian diatas maka untuk menentukan bahwa suatu kecelakaan penerbangan yang menjadi tanggung jawab ATC harus dilihat secara keseluruhan mengenai sebab-sebab yang mengakibatkan kecelakaan itu sendiri. Menurut analisis penulis, pada dasarnya kesalahan dari pihak *Air Traffic Control* (ATC) dalam menjalankan tugasnya adalah kecil kemungkinan terjadi kecelakaan, karena tugas dari pihak *Air Traffic Control* (ATC) adalah memberikan informasi, instruksi (*clearance*) yang diberikan kepada pilot adalah informasi yang benar, lengkap dan jelas agar penerbangan itu berjalan aman dan selamat. Walaupun ada beberapa kemungkinan kesalahan itu yang dilakukan oleh pihak *Air Traffic Control* (ATC). Kegiatan penerbangan komersial yang menyelenggarakan angkutan penumpang dan barang sangat menekankan segi keselamatan. Keselamatan adalah kepentingan umum. Kesalahan dari pihak *Air Traffic Control* (ATC) dapat juga menimbulkan kerugian besar bagi pihak-pihak yang merasakan dirugikan terutama jiwa penumpang, pengirim barang. Setiap personil penerbangan memiliki akuntabilitas publik (*public accountability*), artinya setiap apa yang dikerjakan yang berkaitan dengan tugas profesinya harus dipertanggungjawabkan kepada publik. Dalam hal ini sebagai bukti formal bahwa mereka memiliki kecakapan profesional, sehingga mereka memiliki wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan bidang tugasnya, dan harus mempertanggung jawabkan sesuai dengan peraturan dan hukum yang berlaku. Menurut analisis penulis, adanya kesalahan profesional (disengaja, lalai atau tidak

disengaja) selama melaksanakan tugas profesinya akan dapat dikenakan sanksi hukum publik (pidana), sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku. Memang dalam Undang-Undang penerbangan tidak ada satu pasal pun yang mengatur tentang kelalaian personil *Air Traffic Control* (ATC) yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan pesawat, hal ini berkaitan dengan ketentuan yang terdapat pada Pasal 34 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa: "Pemerintah melakukan penelitian mengenai penyebab setiap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia". Penjelasan dari pasal tersebut menyatakan bahwa penelitian mengenai penyebab kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, dilakukan oleh suatu panitia yang anggotanya terdiri dari para ahli dibidang penerbangan dan bidang-bidang lain sesuai kebutuhan. Semua keterangan atau data yang ditemukan dari kegiatan penelitian tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan pada pihak-pihak yang terkait, melainkan untuk mencegah jangan sampai terjadi lagi kecelakaan pesawat dengan penyebab yang sama. Apabila diketahui penyebab dari kecelakaan suatu pesawat adalah karena kelalaian atau ketidak sengajaan dari pihak ATC maka bagi personil ATC dapat dikenakan sanksi pidana yang telah diatur dalam KUHP Pidana, mengingat KUHP Pidana merupakan salah satu perangkat Hukum Nasional yang digunakan untuk menanggulangi keamanan dan keselamatan penerbangan. Selain itu dalam Annex tentang *Aircraft Operation* yang merupakan acuan (petunjuk teknis dalam pengoprasian pesawat terbang) apabila personil penerbangan sengaja atau lalai tidak melaksanakan prosedur yang telah diatur dan ditetapkan dalam Annex tersebut kemudian menyebabkan terjadinya kecelakaan maka personil yang bersangkutan dapat dikenakan sanksi hukum publik atau pidana.

**PENUTUP**

## A. Kesimpulan

1. Peran penting fungsi pemandu lalu lintas udara sangatlah penting, Air Traffic Control (ATC) merupakan salah satu unit yang menenkan dalam pengoperasian bandar udara. Tetapi dalam menjalankan tugasnya, pihak ATC harus dibantu oleh badan meteorologi dan geofisika sebagai suatu unit pendukung untuk mengetahui keadaan cuaca daerah yang akan dilalui oleh pesawat udara, bahkan sebelum melakukan penerbangan catatan laporan pilot harus diserahkan kepada petugas ATC, sehingga setiap pergerakan atau posisi pesawat dapat dipantau dan dikontrol oleh petugas ATC.
2. Bentuk tanggung jawab ATC terhadap kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kesalahan ATC itu sendiri dapat dilihat dari tiga aspek, yaitu aspek pidana, administrasi, perdata. Dalam pasal 240 ayat (1) UU No. 1 Tahun 2009 disebutkan bahwa bandar udara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandara, termasuk ke dalamnya ATC. Secara khusus belum ada pengaturan mengenai tanggung jawab ATC di Indonesia. Namun dalam hal tuntutan mengenai ganti rugi dapat diterapkan pasal-pasal tertentu yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), salah satunya yaitu pasal 1365- 1367 KUHPerdata.

## B. Saran

1. Kesalahpahaman terkait kepemilikan kompetensi personil ATC dapat didiskusikan secara internal maupun dengan Direktorat Navigasi Penerbangan sebagai lembaga pemerintah yang mengawasi kepatuhan terhadap peraturan navigasi penerbangan. Dengan adanya pelanggaran kepemilikan sertifikat kompetensi yang menyangkut keselamatan penerbangan, diharapkan

adanya peraturan yang lebih tegas terhadap pelanggaran yang menyangkut kepemilikan sertifikat kompetensi personil pemandu lalu lintas penerbangan agar dapat menimbulkan efek jera dan selanjutnya pelanggaran yang sama tidak terjadi lagi.

2. Pemerintah Indonesia diharapkan untuk lebih memperhatikan lagi persoalan keselamatan penerbangan ini. Karena belum adanya pengaturan dalam hukum internasional, diharapkan Indonesia mulai merancang suatu peraturan khusus yang mengatur mengenai tanggung jawab ATC terhadap kecelakaan pesawat udara ini.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku,

Abbas Salim, H. A., *Manajemen Transportasi*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta, 2008.

Abdulkadir Muhammad,. *Hukum Pengangkutan Niaga*,. PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

Aji Usman Sution, Joko Prakosa, Hari Pramono, *Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

Ali, Z., *Metodologi Penelitian Hukum*,: Sinar Grafika,. Jakarta, 2009.

Badan Pembina Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1992, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Berkenan Dengan Penentuan Jumlah Gnti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara*,



- Penerbit Pengayoman,  
Jakarta, 1992.
- Desmond Hutagaol,. *Pengantar Penerbangan Profesional,* Penerbit Erlangga, Jakarta. 2013.
- Kearns K, Suzanne,. *Fundamentals of International Aviation,* Routledge, 2018.
- K. Martono, *Hukum Udara, Angkatan Udara, dan Hukum Angkasa,* Alumni, Bandung, 1987.
- Muhammad, A,. *Hukum dan Penelitian Hukum.,* PT. Citra Aditya Bakti, Badung, 2004.
- Sapardjaja, Komariah E, *Ajaran Sifat Melawan Hukum Materiel dalam Hukum Pidana Indonesia: Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi,* Alumni, Bandung, 2003.
- Martono, K,. *Hukum Udara, Angkatan Udara, dan Hukum Angkasa,* Alumni, Bandung, 1987.
- , *Tim Analisis Awak Pesawat Udara Sipil,* Jakarta, 1999.
- Moegandi, A,. *Mengenal dunia Penerbangan Sipil,;* Pustaka Sinar Harapan,. Jakarta, 2006.
- Soejono dan Abdurrahman,. *Metode Penelitian Hukum,* Jakarta: PT. Asdi Mahasatya,. Jakarta, 2003.
- Soerjono Soekanto,. *Pengantar Penelitian Hukum,;* UI-Press,. Jakarta, 2007.
- dan Sri Mamudji,. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat,;* CV.Rajawali,. Jakarta, 1990.
- Suherman, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional,* Alumni, Bandung, 1983.
- Sunggono Bambang,. *Metodologi Penelitian Hukum,* Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada,. Jakarta, 2009.
- Supriyadi, Y,. *Keselamatan Penerbangan, Teori dan Problematika,* penerbit: PT. Telaga Ilmu Indonesia, Jakarta, 2012
- Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien,;* Prestasi Pustaka. Jakarta, 2010.
- Uli Sinta,. *Pengangkutan, Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara,*USU Press, Medan, 2006.
- Wiradipradja, S, E,. *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional,* Penerbit liberty, Yogyakarta, 1989.
- , *Hukum Transportasi Udara,* PT Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008.
- Peraturan Perundang-Undangan, Kamus, Jurnal, Artikel, Website;
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan  
Andi Hamzah, *Kamus Hukum,* Ghalia Indonesia. Jakarta, 2005.  
Kamus Besar Bahasa Indonesia, [kbbi.kemdikbud.go.id/entri/re](http://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/re)

- ligius*. Diakses 19 Januari 2024.
- Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie, "Perindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat", *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, 2017
- Martono, H.K., dan Amad Sudiro, *Hukum udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and Nasional Air Law)*, Raja Wali Pers, Jakarta, 2012
- Muazzin, 2001, *Tanggung Jawab Pangangkut Udara Terhadap Kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga di Permukaan Bumi*, Jurnal Kanun No. 29 Edisi Agustus, Banda Aceh
- Retno Puspandari, "Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan", *Privat Law*, Volume 5, Nomor 1, Juni, 2017.
- Rohani Budi Prihatin, "Penanganan Korban Kecelakaan Air Asia QZ8501", *Info Singkat*, Volume 7, Nomor 1, Januari, 2015
- Saleh, L. M. (2017). *K3 Penerbangan: Sebuah Kajian Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Karyawan Air Traffic Controller (ATC*
- Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan)*, Cet. II, Alumni, Bandung, 2006
- Anonim, Indonesia Ratifikasi Montreal Convention 1999 Untuk Modernisasi dan Harmonisasi Perlindungan Penggunaan Jasa Penerbangan Internasional (<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3171>), Diakses pada 15 Desember 2024
- David Raja Marpaung, *Flight Information Region Issues Between Indonesia And Singapura*, melalui *indonesiadefenseanalysis.blogspot.com*. diakses 19 Januari 2024.
- Operational Safety Audits; <http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/index.aspx> terakhir kali di akses pada tanggal 21 Feb 2024.
- Upaya Kemenhub dalam Menekan Accident dan Serious Incident Penerbangan Nasional, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3037> di akses terakhir kali pada tanggal 1 Januari 2024.
- <http://lontar.ui.ac.id>. dan selanjutnya *International Civil Aviation Organization* disebut sebagai ICAO. Diakses Pada Tanggal 29 Januari 2024
- <http://kasuskecelakaanpesawaticha.blogspot.com/2018/01/makalah-kecelakaan-pesawat.html>, diakses 19 Januari 2024.
- [https://archive.org/stream/CAB-AAR1949-11-01-Eastern-537/Cab-aar1949-11-01-eastern-537\\_djvu.txt](https://archive.org/stream/CAB-AAR1949-11-01-Eastern-537/Cab-aar1949-11-01-eastern-537_djvu.txt). Diakses pada tanggal 13 Juni 2024
- <https://pavlakismoschos.gr/aerosvitairlines-aew-241-december-1997/>. Diakses pada tanggal 13 juni 2024
- Risma Nita, "Perkembangan Teknologi dari segi transportasi di Indonesia" (On-line), tersedia di:

<http://www.teknologiuptodate.com/teknologi-transportasi-di-indonesia/>  
diunduh 15 Januari 2024.

Yuana Sisilia, 2009, *Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sebagai Standar Keselamatan Pelayanan Lalu Lintas Udara, Bisnis dan birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi,*

