

**TANGGUNG JAWAB PIDANA PENGATUR
LALULINTAS PENERBANGAN MENYEBABKAN
TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT
MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 1 TAHUN 2009¹
Oleh: Menly Oktavianus Motto²**

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana perbuatan yang termasuk lingkup tindak pidana di bidang penerbangan dalam perspektif Undang Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan bagaimana pertanggungjawaban pidana bagi Pengatur Lalu Lintas Udara terhadap kecelakaan pesawat terbang. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, maka dapat disimpulkan: 1. Ketentuan yang mengatur terhadap pemandu lalu lintas udara di Indonesia sesuai dengan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan diatur melalui Paragraf 5 Pasal 278 sampai 283 dan sanksinya administratif Pasal 223 ayat (2) sedangkan kelalaian yang dilakukan oleh Pemandu Lalu Lintas Udara yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat terbang diatur adalah tindak pidana, yang juga diatur dalam bab XXX Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. 2. Pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada Pemandu Lalu Lintas Udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat terbang karena terdapat faktor kesengajaan dan/atau kelalaian. Dimana penerapan peraturan perundang-undangan nasional selain ketentuan dalam regulasi penerbangan internasional yaitu KUHP dan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bukanlah sebagai bentuk pengesampingan dari adagium *lex specialis derogate legi generalis*, akan tetapi sebagai suatu langkah guna tercapainya keadilan dan kepastian hukum di Indonesia.

Kata kunci: Tanggung Jawab Pidana, Lalulintas. Kecelakaan Pesawat

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penulisan

Keselamatan sebuah penerbangan tak bisa lepas dari peran Pengatur Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Controller* (ATC) atau menara pengatur lalu lintas udara. Di sini para petugas menara ATC mengatur dan melayani pilot yang sedang mengudara di pesawat. Sejak akan mengudara hingga mendarat kembali, pilot pesawat tak lepas dari komunikasi dengan para petugas di menara pengatur lalu lintas udara tersebut. Para petugas ATC memantau dan mengatur raturan jalur pesawat yang bak benang kusut ini seperti ini jadi makanan sehari-hari. Belum lagi, telinga yang juga harus selalu waspada memantau radio komunikasi gelombang rendah yang terhubung dengan raturan pesawat yang tengah mengudara. Mengemban tugas berat yang menyangkut nyawa ribuan penumpang pesawat dijalani tak peduli tengah malam sekalipun. Sikap siaga penuh dan konsentrasi tinggi menjadi sebuah kewajiban.

Kasus kecelakaan pesawat terbang yang terjadi di Indonesia telah menyita perhatian masyarakat luas, karena selain interval waktu yang berdekatan dan melanda hampir seluruh maskapai penerbangan, juga yang paling menyorot perhatian publik adalah timbulnya korban jiwa dalam kecelakaan tersebut. Di Indonesia juga tidak kebal terhadap kecelakaan pesawat udara.³ Kepercayaan masyarakat atas kenyamanan dan keselamatan dalam penggunaan transportasi udara tersebut semakin berkurang, meskipun kebutuhan atas penggunaannya sangat tinggi. Perusahaan penerbangan selaku operator, oleh masyarakat dianggap lalai dan tidak profesional dalam pengelolaan perusahaan, disisi lain Pemerintah selaku regulator juga dianggap lamban dalam mengambil tindakan atas kondisi yang terjadi di lapangan serta tidak memiliki ketegasan dalam Pengaturan atas perusahaan-perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan. Tenaga profesional di bidang penerbangan merupakan asset perusahaan penerbangan yang sangat menentukan kelangsungn hidup perusahaan.⁴ Secara garis besar, hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan sektor penerbangan di Indonesia terkait

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Dr. Ralfie Pinasang, SH, MH; Drs. Frans Kalesaran, SH, M.Si, MH.

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 0807712044

³ Martono, H,K., dan Amad Sudiro,. *Hukum udara Nasional dan Internasional Publik (Public International anb Nasional Air Law)*,. Raja Wali Pers, Jakarta, 2012, hal 295

⁴ *Ibid.*, hal 321

kualitas dari sumber daya manusia operator penerbangan dan pembuat regulasi sangat rendah. Lemahnya kualitas sumber daya manusia itu menjadi bahaya laten dalam industri penerbangan. Kelemahan itu diduga merupakan tindakan melanggar hukum dan atau tidak sesuai dengan norma etika kerja dari industri penerbangan secara mayoritas.

Kondisi kritis pada sektor penerbangan di Indonesia terjadi karena para pengelola di tingkat regulator dan operator bukanlah merupakan orang-orang profesional yang lebih mengutamakan keselamatan dan keamanan umum daripada kepentingan kelompok-kelompok tertentu yang sangat diuntungkan oleh regulasi penerbangan yang ada. Pelanggaran hampir terjadi di semua level, baik di tingkat manajemen perusahaan maskapai, regulator, awak pesawat, maupun operator di lapangan. Kurangnya sikap profesionalisme tersebut membahayakan keselamatan pengguna jasa penerbangan, rendahnya sumber daya manusia industri penerbangan itu sebagai akibat dari penyederhanaan kebijakan (deregulasi) industri penerbangan. Pemerintah diharapkan dapat merespon kondisi tersebut dengan membentuk dan/atau melakukan pembenahan atas regulasi yang berkaitan dengan penerbangan sehingga moda transportasi tersebut dapat memberikan keamanan dan kenyamanan.

Berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 431 dan 437 maka kelalaian yang dilakukan oleh Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller (ATC)* tersebut adalah tindak pidana, yang juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 479g huruf a dan b. Namun penuntutan pidana terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller (ATC)* terkait kecelakaan pesawat terbang tersebut dapat menimbulkan polemik baru di dalam masyarakat, khususnya masyarakat penerbangan yang memiliki pandangan bahwa tindakan tersebut merupakan suatu bentuk kriminalisasi terhadap profesi Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller (ATC)* di Indonesia. Apalagi dengan mendasarkan pada ketentuan *Convention Chicago 1944* sebagai regulasi penerbangan internasional. Ditambahkan lagi, menggunakan data yang

terdapat dalam *black box* pesawat sebagai alat bukti di dalam persidangan, memicu reaksi yang semakin keras dari para personel penerbangan dan pakar penerbangan, karena hal itu bertentangan juga dengan *Annex 13* sebagai standar ketentuan pelaksanaan atas regulasi penerbangan internasional yang berlaku secara *universal* bagi negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.

Setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia dilakukan penelitian untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan.⁵ Peraturan perundang-undangan baru tentang penerbangan, yaitu Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 melakukan suatu pembenahan terkait pemeriksaan terhadap personel penerbangan sipil yang diindikasikan melakukan suatu pelanggaran etika dalam profesi dan berpotensi melanggar ketentuan hukum pidana. Mekanisme pemeriksaan atas personel penerbangan dilaksanakan melalui majelis profesi penerbangan seperti yang ditegaskan dalam Pasal 364 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang menentukan bahwa untuk melaksanakan penyelidikan lanjutan, penegakan etika profesi, pelaksanaan mediasi dan penafsiran penerapan regulasi, komite nasional membentuk majelis profesi penerbangan, dengan tugas pokok sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 365 Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009.

B. Permusan Masalah

1. Bagaimana perbuatan yang termasuk lingkup tindak pidana di bidang penerbangan dalam perspektif Undang Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana bagi Pengatur Lalu Lintas Udara terhadap kecelakaan pesawat terbang?

C. Metode Penelitian

Jenis penelitian skripsi ini adalah penelitian hukum normatif yang menitik beratkan pada pengkajian norma-norma hukum yang berlaku,

⁵ Abdulkadir Muhammad, . *Hukum Pengangkutan Niaga*,. PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hal 248-249

baik dalam aspek hukum pidana maupun dalam aspek hukum terkait bidang penerbangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Aturan Pidana dalam Regulasi Penerbangan terhadap Kecelakaan Pesawat Terbang

Aturan perundang-undangan yang khusus mengatur tentang penerbangan di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Regulasi ini merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 yang merupakan regulasi penerbangan sebelumnya. Regulasi ini dapat dikatakan sebagai suatu terobosan yang dilakukan pemerintah dalam hal Pengaturan terhadap bidang penerbangan di Indonesia. Pembaharuan secara besar-besaran dilakukan dalam menjawab permasalahan-permasalahan yang terjadi di dalam dunia penerbangan Indonesia, khususnya permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan dalam penerbangan, karena hal tersebut merupakan suatu hal yang menjadi masalah besar dalam sistem penerbangan nasional Indonesia yang berimbas pada larangan terbang maskapai Indonesia ke wilayah Eropa. Disadari bahwa penerbangan merupakan sistem transportasi yang mempunyai karakteristik yang berbeda bila dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, sehingga didalam Pengaturannya pun memiliki kekhususan tersendiri. Hal ini dengan tegas dinyatakan dalam konsideran undang-undang ini yang mempertimbangkan bahwa penerbangan sebagai sistem transportasi yang menggunakan teknologi tinggi sehingga diperlukannya suatu jaminan keselamatan yang optimal. Teknologi tinggi yang menjadi dasar dalam penerbangan tidaklah dapat dipandang sebelah mata saja.⁸ Hal ini merupakan suatu sistem yang tidak mungkin untuk dipelajari dalam waktu yang singkat serta tanpa adanya kredibilitas dan komitmen yang tinggi. Sistem navigasi, instrumen-instrumen dasar dan lanjut dalam ruang kemudi, sistem aerodinamika dan avionik, serta sistem-sistem pendukung lainnya, membutuhkan suatu pelatihan yang ketat dan berkelanjutan sehingga dapat menghasilkan

personel-personel penerbangan yang profesional dalam bidang tugasnya masing-masing.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 sebagai peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur hal-hal yang berkaitan dengan penerbangan, juga memberikan ketentuan-ketentuan terkait dengan tindak pidana. Ketentuan pidana ini diberlakukan kepada setiap orang yang melanggar ketentuan dalam undang-undang ini disamping sanksi administratif yang juga berlaku dan ditentukan dalam undang-undang ini. Ketentuan pidana dalam undang-undang ini diatur dalam Bab XXII, yang terdiri dari empat puluh dua pasal yang secara umum menekankan bentuk-bentuk pelanggaran yang dikategorikan sebagai bentuk dari tindak pidana penerbangan selain dari tindak pidana penerbangan yang telah diatur dalam Bab XXX KUHP, karena dalam aturan peralihan undang-undang ini tidak mencabut ketentuan-ketentuan pidana lain diluar dari regulasi ini.

B. Pertanggung Jawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara Atas Kecelakaan Pesawat Terbang

Tanggung jawab (liability) penyelenggara pelayanan pemandu lalu lintas udara pada tataran nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya, Pasal 28 dan 15 Konvensi Chicago 1944 dan Annex 11 Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 setiap negara bertanggung jawab, sedapat mungkin, menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan, termasuk menyediakan fasilitas di wilayahnya, sesuai dengan standar dan rekomendasi yang dicantumkan di dalam Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 15 Konvensi Chicago 1944, penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang diselenggarakan setiap anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional tersebut harus menggunakan fasilitas navigasi penerbangan yang seragam¹⁸; pungutan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara asing tidak lebih tinggi di bandingkan dengan

⁸ E.Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Penerbit Libert, Yogyakarta, 1989., hlm 72

¹⁸ I.H.Ph.Diederiks Vershoor, *An Introduction to Air Law*, Deventer, Boston: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993, hlm 61

pungutan pesawat udara nasional; tidak ada pungutan apapun tanpa ada pelayanan navigasi penerbangan; pungutan pelayanan navigasi penerbangan harus diberi tahu kepada kepada Badan Harian ICAO yang dapat mengevaluasi pungutan pelayanan navigasi penerbangan apabila ada negara lain yang mengeluh.

Annex 11 Konvensi Chicago 1944 mewajibkan negara anggota menentukan wilayah udara di mana pelayanan lalu lintas udara yang akan dilayani. Pelayanan tersebut dapat diselenggarakan oleh pemerintah sendiri atau suatu badan hukum yang dianggap mampu melayani navigasi penerbangan. Pada tataran nasional, penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan dapat dikelompokkan menjadi 3 macam, masing-masing pelayanan navigasi penerbangan yang diselenggarakan oleh departemen (a government department), organisasi publik yang independen (an autonomous public sector organization) dan organisasi swasta (a private sector organization).¹⁹ Menurut Pasal 240 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, badan usaha bandar udara yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan, yang meliputi pelayanan lalu lintas udara, komunikasi penerbangan, radio telekomunikasi, informasi penerbangan, meteorologi penerbangan, pelayanan penumpang pesawat udara sebagai pengguna jasa pelayanan bandar udara.

Pemisahan antara ATC dengan pengelola bandara sebenarnya telah diamanatkan UU No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Amanat tersebut diatur secara rinci dalam beberapa pasal yaitu sebagai berikut : Pada Paragraf 2 tentang Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Pasal 271 ayat (1) Pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang beroperasi di ruang udara yang dilayani. Ayat (2) Untuk menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah membentuk satu lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan. Ayat (3) Lembaga penyelenggara

pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memenuhi kriteria sebagai berikut: mengutamakan keselamatan penerbangan; tidak berorientasi kepada keuntungan; secara finansial dapat mandiri; biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*). Ayat (4) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri. Pada Pasal 272 ayat (1) ditegaskan bahwa Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 271 ayat (2) wajib memberikan pelayanan navigasi penerbangan pesawat udara. Tugas ATC atau yang dalam UU Penerbangan disebut sebagai pelayanan lalu lintas penerbangan adalah sebagai berikut : mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara; mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*); memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).²⁰

Pelayanan lalulintas udara yang diberikan oleh ATC berdasarkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) bagian 170 atau sering disebut dengan istilah 5 objective of ATS dalam ICAO dokumen ANNEX 11 tentang Air Traffic Service:

- Mencegah Tabrakan antar pesawat.
- Mencegah Tabrakan antar pesawat di area pergerakan rintangan di area tersebut.
- Mempercepat dan mempertahankan pergerakan Lalu Lintas udara.
- Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi pengaturan lalu lintas udara.
- Memberitahukan kepada organisasi yang berwenang dalam pencarian pesawat yang

¹⁹ *Authorities Blame Pilots, Indonesian ATC for Superjet Crash*, ww.ainonline.com/aviation-new, diakses 26 April 2013.

²⁰ David Raja Marpaung, *Flight Information Region Issues Between Indonesia And Singapura, melalui indonesiadefensean alysis.blogspot.com*. diakses 9 Juli 2014.

memerlukan pencarian dan pertolongan sesuai dengan organisasi yang di persyaratkan.

Apabila diperkirakan 2 pesawat akan saling melewati, sang operator akan menginformasikan hal tersebut kepada pilot. Inilah lahirnya 'Advisory Service' yang pertama. Selanjutnya pada Notam 109/1924 mengenai peraturan untuk take off berbunyi "When the aircraft is visible from the control tower, permission to depart will be given from the tower...". Inilah pertama kali terminologi control tower dipakai. Pada tahun 1926 sistem pengendalian lalu lintas udara mendapat nama baru yaitu Wireless Traffic Control dan tugasnya disebut Control Officers. Mulai saat itu terminologi 'control' secara resmi digunakan, tetapi hubungan Pilot/Controller masih berupa gentlemen's agreements.²² Hal ini berubah pada tahun 1927 dimana disepakati bahwa controller tidak hanya menginfo pilot mengenai keberadaan traffic lain, tetapi berhak memberikan arah terbang (direction) untuk menghindari traffic lawan. Jadi siapakah air traffic controller pertama di dunia?. Jika melihat pada salah satu prinsip tugas air traffic control yaitu menjaga keselamatan pesawat terbang di bandara dan sekitarnya, sekiranya sah-sah saja jika menyebut Wilbur Wright sebagai air traffic controller pertama dunia. Dan Orville Wright menjadi yang kedua. Karena sementara Orville Wright melakukan 12 detik penerbangan pertama dalam sejarah manusia pada tanggal 17 Desember 1903 di Kitty Hawk, California, Wilbur Wright melakukan apa yang mungkin saat ini kita sebut sebagai 'operational watch'. Untuk dapat take off pada kecepatan 20 mil/jam, Wilbur berlari mengikuti pesawat terbang pertama dunia itu sambil memegang wingtips-nya dan menyeimbangkan pesawat tersebut sampai airborne.²³ Kemudian Wilbur memperhatikan dengan sangat seksama penerbangan tersebut sampai akhirnya Orville mendarat kurang lebih 120 feet didepanya. Selanjutnya saat Wilbur bertindak sebagai pilot, dan terbang selama 59 detik, giliran Orville Wright yang memperhatikan penerbangan yang

dilakukan saudaranya dengan seksama sampai akhirnya mendarat 852 feet didepanya.

Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan melakukan pembenahan dalam hal Pengaturan terhadap kecelakaan dan investigasi atas kecelakaan pesawat udara. Hal tersebut dapat terlihat dalam ketentuan Bab XVI yang menentukan bahwa investigasi terhadap kecelakaan adalah tanggung jawab dari pemerintah yang berdasarkan ketentuan Pasal 357 ayat (2) membentuk komite nasional selaku satuan kerja khusus investigator kecelakaan yang dalam pertanggungjawabannya bersifat langsung kepada Presiden. Komite nasional tersebut merupakan lembaga yang bersifat independen dengan anggota yang dipilih berdasarkan standar kompetensi serta melalui uji kelayakan dan kepatutan yang dilakukan oleh Menteri Perhubungan dengan tugas yang dimiliki berupa :

- 1) Investigasi kecelakaan pesawat udara;
- 2) Melakukan penelitian atas penyebab timbulnya kecelakaan pesawat udara;
- 3) Mengadakan penyelidikan lanjutan terkait kecelakaan pesawat udara;
- 4) Menyusun laporan akhir atas investigasi yang dilakukan;

Sebelum laporan akhir atas investigasi dilaporkan kepada Menteri Perhubungan, terlebih dahulu komite nasional menyusun suatu konsep laporan akhir yang diserahkan kepada negara dimana pesawat tersebut terdaftar, operator penerbangan, serta pabrikan pesawat yang bersangkutan. Konsep laporan akhir tersebut diserahkan kepada pihak-pihak terkait dalam kurun waktu dua belas bulan terhitung sejak dilakukannya investigasi kecelakaan tersebut. Apabila investigasi yang dilakukan belum dapat diselesaikan dalam batas waktu dua belas bulan, maka komite nasional wajib memberikan laporan perkembangan (*intermediate report*) setiap tahunnya kepada pihak-pihak tersebut. Laporan akhir yang disusun nantinya akan berbentuk sebuah rekomendasi kepada Menteri Perhubungan untuk ditindak lanjuti, karena investigasi yang dilakukan tersebut bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pesawat terbang dengan penyebab yang sama dan digunakan untuk menjadi tolak

²²<http://m.dephub.go.id/read/berita/direktorat-jenderal-perhubungan-udara/indonesia>, diakses tanggal 15 Oktober 2014.

²³ *Ibid*

ukur untuk melakukan perbaikan di masa mendatang.

Ketentuan dalam artikel 27 Konvensi Chicago dan ditindak lanjuti dalam Pasal 361 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, menentukan bahwa komite nasional memiliki kewenangan untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan pesawat, baik pesawat udara nasional maupun pesawat udara asing yang mengalami kecelakaan di wilayah hukum negara Indonesia, dengan melibatkan personel-personel yang berasal dari negara pesawat tersebut didaftarkan (*accredited representative*), operator penerbangan yang bersangkutan, serta pabrikan pesawat udara yang mengalami kecelakaan.

Penegakan etika profesi di bidang penerbangan memiliki arti yang sangat penting guna menjamin rasa keadilan dan kepastian hukum bagi personel penerbangan dalam melaksanakan tugasnya seperti layaknya seorang profesional pada umumnya. Penafsiran atas penerapan regulasi penerbangan juga merupakan suatu hal yang patut untuk menjadi perhatian khusus, karena pada umumnya regulasi dalam penerbangan memiliki pengertian yang berbeda dengan regulasi dalam bidang lainnya. Hal ini disebabkan karena regulasi penerbangan yang selalu mengacu pada ketentuan dan rekomendasi dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization / ICAO*) yang terdapat dalam Konvensi Chicago 1944 beserta *Annexes* dan ketentuan operasional lainnya yang berlaku secara internasional. Majelis profesi penerbangan sebagaimana ketentuan Pasal 367, terdiri dari unsur profesi, pemerintah, dan masyarakat yang memiliki kompetensi dalam bidang²⁴ :

- 1) hukum;
- 2) pesawat udara;
- 3) navigasi penerbangan;
- 4) bandar udara;
- 5) kedokteran penerbangan; dan
- 6) Penyidik Pegawai Negeri Sipil.

Tujuan utama dari pengatur lalu lintas udara adalah untuk memberikan pelayanan untuk menjamin keselamatan, keteraturan dan efisiensi lintas penerbangan di wilayah udara

yang menjadi tanggung jawabnya. Hal ini dilakukan dengan cara menerapkan standard pemisahan antar pesawat dengan pesawat yang lainnya juga antar pesawat dengan rintangan yang ada. Standar pemisahan antar pesawat diterapkan secara longitudinal, vertikal dan lateral sesuai dengan standard yang terapkan oleh *ICAO (International Civil Aviation Organization)*. Pemisahan yang aman terhadap pesawat meliputi tiga spasial dimensi dan waktu yang diperkenalkan oleh Hopkin sekitar tahun 1995. Pengatur lalu lintas udara bertugas mengarahkan pesawat seefisien mungkin untuk meminimalkan penundaan pesawat. Beberapa pengatur lalu lintas udara mengatur kedatangan dan keberangkatan pesawat melalui wilayah udara yang ditunjuk. *Terminal controller* juga mengawasi semua perjalanan pesawat didalam ruang bandara. Mereka mengatur aliran pesawat masuk dan keluar dari bandara. Jam kerja mereka biasanya 40 jam dalam seminggu, meskipun demikian bisa saja ada tambahan jam kerja, sehingga mereka harus lembur. Karena sebagian besar control tower dan centre beroperasi 24 jam dalam sehari, 7 hari seminggu, controllers juga bekerja shift malam dan hari libur. Ruang kerja mereka meliputi menara kontrol *Aerodrome Control Tower (ADC)*, *Approach Control Office (APP)* dan *Area Control Centre (ACC)*.²⁵ Sesuai dengan *Civil Aviation and Safety Regulin (CASR)* dan *International Civil Aviation Organization (ICAO)* yang tertuang dalam *Annex 11 air traffic services*, mempunyai 5 lima tujuan dari pelayanan lalu lintas udara (*five objective of air traffic services*), adalah :

1. Mencegah tabrakan antar pesawat di udara.
2. Mencegah tabrakan antar pesawat di daerah pergerakan dengan halangan lainnya.
3. Mempertahankan keteraturan arus lalu lintas penerbangan.
4. Memberikan saran dan informasi yang bermanfaat untuk keselamatan dan efisiensi bagi penerbangan.
5. Memberitahukan instansi yang berkaitan dengan pesawat yang membutuhkan pertolongan dengan unit SAR (*Search and*

²⁴ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

²⁵ *Traffic Control (ATC)*, <http://bandarudara.com/atc.>, diakses 29 Mei 2013

rescue) dan membantu instansi tersebut, apabila diperlukan.²⁶

Pasal 8 ayat 3 Undang-Undang No 1 Tahun 2009, menyatakan bahwa : personil pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan terlarang dan terbatas pada aparat yang tugas dan tanggungjawabnya di bidang pertahanan negara. Informasi lalu lintas udara berupa : informasi yang berkaitan dengan pergerakan setiap pesawat atau bentuk pelayanan informasi lainnya dan informasi yang terkini sesuai keadaan saat itu terhadap setiap pesawat; informasi posisi setiap pesawat yang berhubungan dengan pesawat lainnya; mengeluarkan ijin dan informasi untuk tujuan mencegah tabrakan antar pesawat yang sedang dikendalikan dan mempercepat serta mempertahankan pengendalian lalu lintas udara; melakukan koordinasi antar unit lain.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Ketentuan yang mengatur terhadap pemandu lalu lintas udara di Indonesia sesuai dengan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan diatur melalui Paragraf 5 Pasal 278 sampai 283 dan sanksinya administratif Pasal 223 ayat (2) sedangkan kelalaian yang dilakukan oleh Pemandu Lalu Lintas Udara yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat terbang diatur adalah tindak pidana, yang juga diatur dalam bab XXX Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
2. Pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada Pemandu Lalu Lintas Udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat terbang karena terdapat faktor kesengajaan dan/atau kelalaian. Dimana penerapan peraturan perundang-undangan nasional selain ketentuan dalam regulasi penerbangan internasional yaitu KUHP dan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009

tentang Penerbangan, bukanlah sebagai bentuk pengesampingan dari adagium *lex specialis derogate legi generalis*, akan tetapi sebagai suatu langkah guna tercapainya keadilan dan kepastian hukum di Indonesia.

Saran

1. Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia, harus terus didorong demi terwujudnya profesionalitas pengatur lalu lintas udara untuk lebih menjamin keselamatan penerbangan di Indonesia.
2. Agar dibentuknya suatu peraturan perundang-undangan yang menentukan dengan tegas bahwa Pengatur Lalu Lintas Udara merupakan suatu profesi serta ditetapkan kode etik yang mengatur tentang profesi Pengatur Lalu Lintas Udara sipil di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: CitraAditya Bakti, Bandung, 2013.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum.*, PT. Citra Aditya Bakti, Badung, 2004.
- Achmad Zainuddin, *Selintas Pelabuhan Udara*, Yogyakarta, Penerbit Ananda, 1983.
- Agus Irianto, *Managing Airline Reservation System*, Jakarta, Rajawali Pers, 2009.
- Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan, Pustaka Bangsa Press, 2005.
- I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *Beberapa Persamaan Dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa Khusus Dalam Bidang Hukum Perdata Internasional*, alih bahasa: Bambang Iriani, Sinar Grafika, Jakarta, 1991.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Binacipta, Bandung, 1982.
- Martono, K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.*, Penerbit Mandar Maju, Bandung, 1995.
- Martono, H,K., dan Amad Sudiro, *Hukum udara Nasional dan Internasional Publik (Public*

²⁶ *Authorities Blame Pilots, Indonesian ATC for Superjet Crash*, www.ainonline.com/aviation-news/ diakses 26 April 2013.

- International and Nasional Air Law*),. Raja Wali Pers, Jakarta, 2012
- Prakoso, Djoko, *Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984.
- Saefullah E, Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara Dari Warsawa 1929 k Montreal 1999*, Kiblat Buku Utama, Bandung, 2008.
- , *Masalah Tanggungjawab Operator Pesawat Udara Negara Terhadap Pihak Ketiga*, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, 2002.
- , *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Penerbit Libert, Yogyakarta, 1989.
- Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981.
- Suherman, E, . *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan.*, Bandung: Mandar Maju, 2000.
- Uli, Sinta,. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, Medan, USU Press, 2006
- Perturan Perundang-Undangan,
Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Penerbangan Sipil terkait Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*);
International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13 about Aircraft Accident and Incident Investigation.
- Internet,**
Authorities Blame Pilots, Indonesian ATC for Superjet Crash,
www.ainonline.com/aviation-new, diakses 26 April 2013.
- David Raja Marpaung, *Flight Information Region Issues Between Indonesia And Singapura, melalui indonesiadefenseanalysis.blogspot.com*. diakses 9 Juli 2014.
- <http://waterforgeo.blogspot.com/fungsi-dan-manfaat-ransportasi>. diakses tanggal 23 Oktober 2014
- Traffic Control (ATC)*,
<http://bandarudara.com/atc.>, diakses 29 Mei 2013