

**STANDAR KESELAMATAN PENERBANGAN  
DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN 2009  
TENTANG PENERBANGAN**



<https://realityoflive.wordpress.com>

## **I. PENDAHULUAN**

Jaminan keselamatan transportasi publik merupakan syarat mutlak dalam penyelenggaraan sektor publik bidang transportasi. Tidak ada toleransi soal jaminan keselamatan, sehingga oleh karenanya Negara harus memastikan keselamatan memiliki standar tunggal sehingga tidak tercipta ruang-ruang negosiasi atau bahkan tawar menawar terkait dengan keselamatan.

Masih hangat dalam memori kita kecelakaan transportasi udara pada bulan Oktober 2018 lalu, Boeing 737 Max 8 milik Lion Air dengan nomor registrasi PK-LQP jatuh di Tanjung Pakis, Karawang, Jawa Barat yang mengakibatkan 189 penumpang meninggal dunia. Pesawat tersebut menghunjam perairan Karawang setelah 13 menit terbang dari Jakarta. Kemudian pada bulan Maret 2019 pesawat sejenis milik Ethiopian Airlines jatuh hanya 6 menit setelah lepas landas dari Addis Ababa yang mengakibatkan 157 penumpang meninggal dunia.

Dua kejadian itu semestinya menjadi pelajaran penting bagi penyelenggara transportasi umum lain agar jangan sekali-kali meremehkan keselamatan. Sekali lagi, dalam konteks transportasi publik, keselamatan penumpang harus selalu dijadikan nomor satu. Bahkan mungkin mesti dianggap sebagai hal yang sakral agar tak ada pihak yang berani mengabaikannya.

Prinsip *safety must always come first* sesungguhnya bukan monopoli angkutan udara, transportasi darat dan laut pun mestinya menerapkan prinsip yang sama. Keselamatan penumpang ialah jaminan absolut yang wajib diberikan.

Faktor keselamatan dan keamanan adalah hal terpenting yang menjadi fokus utama dalam penyelenggaraan transportasi di Indonesia. Kementerian Perhubungan dalam Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2015-2019 telah menjabarkan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam 3 aspek yaitu keselamatan dan keamanan; pelayanan transportasi; dan kapasitas transportasi. Dari Renstra Kementerian Perhubungan tersebut tampak bahwa aspek keselamatan dan keamanan menjadi fokus utama dalam sasaran pembangunan sektor transportasi, yang meliputi menurunnya angka kecelakaan transportasi dan menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.<sup>1</sup>

Untuk mewujudkan terciptanya transportasi yang berkeselamatan dan pelayanan transportasi yang prima, maka Kementerian Perhubungan sebagai regulator telah menerbitkan berbagai peraturan perundang-undangan sebagai landasan hukumnya, yang mengatur mengenai substansi Keselamatan Transportasi, Standar Pelayanan Minimal (SPM), dan Standar Operasional Prosedur (SOP) terkait dengan pelayanan transportasi. Peraturan tersebut mengutamakan faktor keselamatan dan pelayanan transportasi menjadi prioritas dalam penyelenggaraan jasa transportasi.

## II. PERMASALAHAN

Dalam Tulisan hukum ini akan menitikberatkan pada keselamatan penerbangan<sup>2</sup> sesuai standar yang ditetapkan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang wajib dipenuhi oleh penyelenggara bandar udara<sup>3</sup>, penyelenggara angkutan udara<sup>4</sup>, penyelenggara navigasi penerbangan<sup>5</sup>, yang merupakan bagian dari standar keselamatan penerbangan. Berdasarkan hal-hal tersebut, permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan hukum adalah mengenai bagaimana:

- a. Standar keselamatan penerbangan bidang bandar udara.
- b. Standar keselamatan penerbangan bidang navigasi penerbangan.
- c. Standar keselamatan penerbangan bidang keamanan Penerbangan.
- d. Standar keselamatan penerbangan bidang kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara.
- e. Standar keselamatan penerbangan bidang angkutan udara.

---

<sup>1</sup> <https://setkab.go.id/keselamatan-transportasi/diunduh> kamis, tanggal 15 Maret

<sup>2</sup> Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas lainnya

<sup>3</sup> Penyelenggara bandar udara adalah Badan Usaha Bandar Udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara;

<sup>4</sup> Penyelenggara Angkutan Udara adalah Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing;

<sup>5</sup> Penyelenggara Navigasi Penerbangan adalah Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia;

### III. PEMBAHASAN

#### A. Standar Keselamatan Penerbangan Bidang Bandar Udara

1. Aspek Sumber Daya Manusia (SDM)
  - a. Pengoperasian bandar udara wajib dilakukan oleh tenaga manajerial yang memiliki kemampuan dan kompetensi operasi dan manajerial di bidang teknis dan/atau operasi bandar udara.<sup>6</sup>
  - b. Personel bandar udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi<sup>7</sup>
  - c. Personel bandar udara yang telah memiliki lisensi wajib:<sup>8</sup>
    - 1) Melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
    - 2) Mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan
    - 3) Melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.
  - d. Kewajiban setiap personel di bidang penerbangan memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya<sup>9</sup>
  - e. Kewajiban penyedia jasa penerbangan dan organisasi yang menyelenggarakan kegiatan di bidang penerbangan;<sup>10</sup>
    - 1) Mempekerjakan personel penerbangan yang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi;
    - 2) Menyusun program pelatihan di bidang penerbangan untuk mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel penerbangan yang dipekerjakannya.
2. Aspek Prasarana
  - a. Penetapan lokasi bandar udara dilakukan dengan memperhatikan (salah satunya) keselamatan dan keamanan penerbangan<sup>11</sup>.
  - b. Untuk mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara pepohonan di dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan tidak boleh melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan. Pengecualiannya harus mendapat persetujuan Menteri, dan memenuhi ketentuan. Terhadap bangunan yang melebihi batasan wajib diinformasikan melalui pelayanan informasi aeronautika (*aeronautical information service*).<sup>12</sup>
  - c. Larangan bagi setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan

<sup>6</sup> Pasal 220, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>7</sup> Pasal 222, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>8</sup> Pasal 223, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>9</sup> Pasal 390, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>10</sup> Pasal 391, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>11</sup> Pasal 201, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>12</sup> Pasal 208, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara.<sup>13</sup>

- d. Kewajiban pemerintah daerah mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara.<sup>14</sup>
  - e. Kewajiban pembangunan Bandar udara memperhatikan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, mutu pelayanan jasa kebandarudaraan, kelestarian lingkungan, serta keterpaduan intermoda dan multimoda.<sup>15</sup>
  - f. Kewajiban bagi setiap tempat pendaratan dan lepas landas helikopter yang dioperasikan memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan.<sup>16</sup>
  - g. Penggunaan bersama suatu bandar udara atau pangkalan udara dilakukan dengan memperhatikan:<sup>17</sup>
    - 1) kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara;
    - 2) keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan;
    - 3) keamanan dan pertahanan negara; serta
    - 4) peraturan perundang-undangan.
3. Aspek Standar Operational Prosedur (SOP)
- a. Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara.<sup>18</sup>
  - b. Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan<sup>19</sup>.
  - c. Setiap fasilitas bandar udara diberi sertifikat kelaikan oleh Menteri.<sup>20</sup>
  - d. Untuk mempertahankan kesiapan fasilitas bandar udara, badan usaha bandar udara, atau unit penyelenggara bandar udara wajib melakukan perawatan dalam jangka waktu tertentu dengan cara pengecekan, tes, verifikasi, dan/atau kalibrasi.<sup>21</sup>

<sup>13</sup> Pasal 210, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>14</sup> Pasal 211, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>15</sup> Pasal 214, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>16</sup> Pasal 254 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>17</sup> Pasal 257 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>18</sup> Pasal 217 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>19</sup> Pasal 219 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>20</sup> Pasal 219 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>21</sup> Pasal 219 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- e. Untuk menjaga dan meningkatkan kinerja fasilitas, prosedur, dan personel, badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib melakukan pelatihan penanggulangan keadaan darurat secara berkala.<sup>22</sup>
  - f. Setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan menyempurnakan secara berkelanjutan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) dengan berpedoman pada program keselamatan penerbangan nasional udara dan program keamanan penerbangan nasional.<sup>23</sup>
  - g. Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan bandar udara di setiap bandar udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional<sup>24</sup>
  - h. Setiap otoritas bandar udara bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian program keamanan bandar udara.<sup>25</sup>
  - i. Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan badan usaha angkutan udara wajib melaksanakan pengawasan internal dan melaporkan hasilnya kepada Menteri.<sup>26</sup>
  - j. Badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan atau menunjuk bagian dari wilayah bandar udara sebagai tempat terisolasi (*isolated parking area*) untuk penempatan pesawat udara yang mengalami gangguan atau ancaman keamanan<sup>27</sup>.
4. Aspek Lingkungan
- a. Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di bandar udara dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan Pemerintah.<sup>28</sup>
  - b. Untuk menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan, badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara dapat membatasi waktu dan frekuensi, atau menolak pengoperasian pesawat udara.<sup>29</sup>

---

<sup>22</sup> Pasal 219 ayat (4), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>23</sup> Pasal 314 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>24</sup> Pasal 327, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>25</sup> Pasal 328 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>26</sup> Pasal 332, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>27</sup> Pasal 338, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>28</sup> Pasal 260 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>29</sup> Pasal 260 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- c. Untuk menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib melaksanakan pengelolaan dan pemantauan lingkungan.<sup>30</sup>

## **B. Standar Keselamatan Penerbangan Bidang Navigasi Penerbangan**

### **1. Aspek Sumber Daya Manusia (SDM)**

- a. Kewajiban setiap personel navigasi penerbangan memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.<sup>31</sup>
- b. Kewajiban personel navigasi penerbangan yang telah memiliki lisensi:<sup>32</sup>
  - 1) melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
  - 2) mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan
  - 3) melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala
- c. Kewajiban setiap personel di bidang penerbangan memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya.<sup>33</sup>
- d. Kewajiban Penyedia jasa penerbangan dan organisasi yang menyelenggarakan kegiatan di bidang penerbangan:<sup>34</sup>
  - 1) mempekerjakan personel penerbangan yang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi.
  - 2) menyusun program pelatihan di bidang penerbangan untuk mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel penerbangan yang dipekerjakannya.
- e. Kewajiban Penyedia jasa penerbangan dan organisasi yang memiliki kegiatan di bidang penerbangan memberikan kontribusi dalam menunjang penyediaan dan pengembangan personel di bidang penerbangan.<sup>35</sup>
- f. Pengaturan hari kerja, pembatasan jam kerja, dan persyaratan jam istirahat bagi personel operasional penerbangan untuk menjamin keselamatan penerbangan harus dilakukan<sup>36</sup>.

<sup>30</sup> Pasal 260 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>31</sup> Pasal 292 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>32</sup> Pasal 293 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>33</sup> Pasal 390, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>34</sup> Pasal 391, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>35</sup> Pasal 393, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>36</sup> Pasal 395, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

## 2. Aspek Sarana Prasarana

- a. Fasilitas navigasi penerbangan yang akan dipasang dan dioperasikan harus mendapat persetujuan Menteri<sup>37</sup>
- b. Pemasangan fasilitas navigasi penerbangan harus memperhatikan.<sup>38</sup>
  - 1) kebutuhan operasional;
  - 2) perkembangan teknologi;
  - 3) keandalan fasilitas; dan
  - 4) keterpaduan sistem.
- c. Fasilitas navigasi penerbangan wajib dipelihara oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.<sup>39</sup>
- d. Fasilitas navigasi penerbangan yang dioperasikan untuk pelayanan navigasi penerbangan wajib dikalibrasi secara berkala agar tetap laik operasi.<sup>40</sup>
- e. Setiap orang dilarang :<sup>41</sup>
  - 1) menggunakan frekuensi radio penerbangan kecuali untuk penerbangan; dan
  - 2) menggunakan frekuensi radio yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan

## 3. Aspek Standar Operasional Prosedur

- a. Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib memberikan pelayanan navigasi penerbangan pesawat udara.<sup>42</sup>
- b. Kewajiban pelayanan navigasi penerbangan dimulai sejak kontak komunikasi pertama sampai dengan kontak komunikasi terakhir antara kapten penerbang dengan petugas atau fasilitas navigasi penerbangan.<sup>43</sup>
- c. Untuk memenuhi kewajiban pelayanan navigasi penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan:<sup>44</sup>
  - 1) memiliki standar prosedur operasi (*Standard operating procedure*);
  - 2) mengoperasikan dan memelihara keandalan fasilitas navigasi penerbangan sesuai dengan standar;
  - 3) mempekerjakan personel navigasi penerbangan yang memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi; dan

<sup>37</sup> Pasal 296 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>38</sup> Pasal 297, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>39</sup> Pasal 298 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>40</sup> Pasal 299 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>41</sup> Pasal 306, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>42</sup> Pasal 272 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>43</sup> Pasal 272 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>44</sup> Pasal 272 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- 4) memiliki mekanisme pengawasan dan pengendalian jaminan kualitas pelayanan.
- d. Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus mengalihkan jalur penerbangan suatu pesawat terbang, helikopter, atau pesawat udara sipil jenis tertentu, yang tidak memenuhi persyaratan navigasi penerbangan.<sup>45</sup>
  - e. Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan yang ditetapkan oleh Menteri,<sup>46</sup>
  - f. Pelayanan informasi meteorologi dilaksanakan secara berkoordinasi antara unit pelayanan informasi meteorologi dan unit pelayanan navigasi penerbangan yang dilakukan melalui kesepakatan bersama.<sup>47</sup>
  - g. Dalam memberikan pelayanan informasi pencarian dan pertolongan, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus menyediakan interkoneksi dan berkoordinasi dengan badan yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan.<sup>48</sup>
  - h. Setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan menyempurnakan secara berkelanjutan sistem manajemen keselamatan (*safety management System*) dengan berpedoman pada program keselamatan penerbangan nasional.<sup>49</sup>
  - i. Personel penerbangan yang mengetahui terjadinya penyimpangan atau ketidaksesuaian prosedur penerbangan, atau tidak berfungsinya peralatan dan fasilitas penerbangan wajib melaporkan kepada Menteri.<sup>50</sup>

### C. Standar Keselamatan Penerbangan Bidang Keamanan Penerbangan

1. Aspek Sumber Daya Manusia (SDM)
  - a. Pemeriksaan keamanan dilakukan oleh personel yang berkompeten di bidang keamanan penerbangan.<sup>51</sup>
  - b. Penempatan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilaksanakan berdasarkan perjanjian bilateral.<sup>52</sup>

<sup>45</sup> Pasal 273, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>46</sup> Pasal 275, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>47</sup> Pasal 289, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>48</sup> Pasal 291 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>49</sup> Pasal 314 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>50</sup> Pasal 321 ayat (1) UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>51</sup> Pasal 334 ayat (2) UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>52</sup> Pasal 341, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- c. Kewajiban setiap personel di bidang penerbangan memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya.<sup>53</sup>
2. Aspek Sarana Prasarana
    - a. Menteri menetapkan fasilitas keamanan penerbangan yang digunakan dalam mewujudkan keamanan penerbangan.<sup>54</sup>
    - b. Penyediaan fasilitas keamanan penerbangan dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan dengan mempertimbangkan:
      - 1) efektivitas peralatan;
      - 2) klasifikasi bandar udara; serta
      - 3) tingkat ancaman dan gangguan<sup>55</sup>
    - c. Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, dan badan usaha angkutan udara yang menggunakan fasilitas keamanan penerbangan wajib:
      - 1) menyediakan, mengoperasikan, memelihara, dan memodernisasinya sesuai dengan standar yang ditetapkan;
      - 2) mempertahankan keakurasian kinerjanya dengan melakukan kalibrasi; dan
      - 3) melengkapi sertifikat peralatannya<sup>56</sup>
  3. Aspek Standar Operasional Prosedur (SOP)
    - a. Pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan.<sup>57</sup>
    - b. Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus dan/atau berbahaya wajib menyampaikan pemberitahuan kepada pengelola pergudangan dan/atau badan usaha angkutan udara sebelum dimuat ke dalam pesawat udara.<sup>58</sup>
    - c. Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus dan/atau barang berbahaya wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam pesawat udara.<sup>59</sup>

---

<sup>53</sup> Pasal 390, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>54</sup> Pasal 348, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>55</sup> Pasal 349, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>56</sup> Pasal 350 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>57</sup> Pasal 136 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>58</sup> Pasal 138 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>59</sup> Pasal 138 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- d. Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan bandar udara di setiap bandar udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional.<sup>60</sup>
- e. Setiap otoritas bandar udara bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian program keamanan bandar udara.<sup>61</sup>
- f. Setiap badan usaha angkutan udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan angkutan udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional.<sup>62</sup>
- g. Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan badan usaha angkutan udara wajib melaksanakan pengawasan internal dan melaporkan hasilnya kepada Menteri.<sup>63</sup>
- h. Orang perseorangan, kendaraan, kargo, dan pos yang akan memasuki daerah keamanan terbatas wajib memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara bagi penumpang pesawat udara, dan dilakukan pemeriksaan keamanan.<sup>64</sup>
- i. Pemeriksaan keamanan dilakukan oleh personel yang berkompeten di bidang keamanan penerbangan.<sup>65</sup>
- j. Terhadap penumpang, personel pesawat udara, bagasi, kargo, dan pos yang akan diangkut harus dilakukan pemeriksaan dan memenuhi persyaratan keamanan penerbangan.<sup>66</sup>
- k. Kantong diplomatik tidak boleh diperiksa, kecuali atas permintaan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri dan pertahanan negara.<sup>67</sup>
- l. Penumpang pesawat udara yang membawa senjata wajib melaporkan dan menyerahkannya kepada badan usaha angkutan udara yang akan mengangkut penumpang tersebut.<sup>68</sup>
- m. Badan usaha angkutan udara bertanggung jawab atas keamanan senjata yang diterima sampai dengan diserahkan kembali kepada pemiliknya di bandar udara tujuan.<sup>69</sup>

---

<sup>60</sup> Pasal 327, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>61</sup> Pasal 328 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>62</sup> Pasal 329, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>63</sup> Pasal 332, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>64</sup> Pasal 334 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>65</sup> Pasal 334 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>66</sup> Pasal 335 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>67</sup> Pasal 336, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>68</sup> Pasal 337 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>69</sup> Pasal 337 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- n. Badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan atau menunjuk bagian dari wilayah bandar udara sebagai tempat terisolasi (*isolated parking area*) untuk penempatan pesawat udara yang mengalami gangguan atau ancaman keamanan.<sup>70</sup>
- o. Badan usaha angkutan udara bertanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara dan selama terbang.<sup>71</sup>
- p. Tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara paling sedikit meliputi:<sup>72</sup>
- 1) pemeriksaan keamanan pesawat udara sebelum pengoperasian berdasarkan penilaian risiko keamanan (*check and search*);
  - 2) pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang yang tertinggal di pesawat udara;
  - 3) pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk pesawat udara; dan
  - 4) pemeriksaan terhadap peralatan, barang, makanan, dan minuman yang akan masuk pesawat udara
- q. Tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara selama terbang paling sedikit meliputi:
- 1) mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin keamanan penerbangan;
  - 2) memberitahu kepada kapten penerbang apabila ada petugas keamanan dalam penerbangan (*air marshal*) di pesawat udara;
  - 3) memberitahu kepada kapten penerbang adanya muatan barang berbahaya di dalam pesawat udara<sup>73</sup>
- r. Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:<sup>74</sup>
- 1) menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
  - 2) menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
  - 3) masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;

<sup>70</sup> Pasal 338, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>71</sup> Pasal 340 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>72</sup> Pasal 340 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>73</sup> Pasal 340 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>74</sup> Pasal 344, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- 4) membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin; dan
  - 5) menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan
- s. Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha Bandar udara, dan/atau badan usaha angkutan udara wajib menanggulangi tindakan melawan hukum<sup>75</sup>
  - t. Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf a dan huruf b yaitu tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa penguasaan secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat dan penyanderaan orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara, Menteri berkoordinasi serta menyerahkan tugas dan komando penanggulangannya kepada institusi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang keamanan.<sup>76</sup>
  - u. Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan wajib segera memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan.<sup>77</sup>
  - v. Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang bertugas wajib segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan setelah menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan.<sup>78</sup>

#### **D. Standar Keselamatan Penerbangan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara**

##### **1. Aspek Sumber Daya Manusia (SDM)**

- a. Setiap personel pesawat udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.<sup>79</sup>
- b. Personel pesawat udara yang telah memiliki lisensi wajib:<sup>80</sup>
  - 1) melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
  - 2) mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan

<sup>75</sup> Pasal 345 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>76</sup> Pasal 346, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>77</sup> Pasal 354 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>78</sup> Pasal 355, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>79</sup> Pasal 58 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>80</sup> Pasal 59, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- 3) melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.
- c. Kewajiban setiap personel di bidang penerbangan memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya.<sup>81</sup>
2. Aspek Sarana Prasarana Bidang kelaikan udara :
- a. Pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang yang akan dibuat untuk digunakan secara sah (*eligible*) harus memiliki rancang bangun yang harus mendapat surat persetujuan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian sesuai dengan standar kelaikudaraan.<sup>82</sup>
- b. Badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang wajib memiliki sertifikat produksi.<sup>83</sup>
- c. Setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.<sup>84</sup>
- d. Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.<sup>85</sup>
- e. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat.<sup>86</sup>
- f. Sertifikat tersebut di atas terdiri dari:<sup>87</sup>
- 1) sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga; atau
  - 2) sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.
- g. Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib merawat pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponennya untuk mempertahankan keandalan dan kelaikudaraan secara berkelanjutan.<sup>88</sup>

<sup>81</sup> Pasal 390, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>82</sup> Pasal 13, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>83</sup> Pasal 19, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>84</sup> Pasal 24, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>85</sup> Pasal 34, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>86</sup> Pasal 41, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>87</sup> Pasal 41 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>88</sup> Pasal 46, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- h. Perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya sebagaimana dimaksud di atas hanya dapat dilakukan oleh<sup>89</sup>
  - 1) perusahaan angkutan udara yang telah memiliki sertifikat operator pesawat udara;
  - 2) badan hukum organisasi perawatan pesawat udara yang telah memiliki sertifikat organisasi perawatan pesawat udara (*approved maintenance organisation*); atau
  - 3) personel ahli perawatan pesawat udara yang telah memiliki lisensi ahli perawatan pesawat udara (*aircraft maintenance engineer Ucense*).
- i. Dalam keadaan tertentu dan dalam waktu terbatas pesawat udara asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari Menteri.<sup>90</sup>
- j. Pesawat udara sipil asing yang akan dioperasikan harus memenuhi persyaratan kelaikudaraan.<sup>91</sup>
- k. Pesawat udara sipil asing dapat dioperasikan oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk penerbangan ke dan dari luar negeri setelah adanya perjanjian antarnegara<sup>92</sup>

### 3. Aspek SOP

- a. Setiap pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia hanya dapat mendarat atau lepas landas dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu.<sup>93</sup>
- b. Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.<sup>94</sup>
- c. Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:<sup>95</sup>
  - 1) perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan
  - 2) pelanggaran tata tertib dalam penerbangan
  - 3) pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;

<sup>89</sup> Pasal 47 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>90</sup> Pasal 63 ayat (2), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>91</sup> Pasal 63 ayat (4), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>92</sup> Pasal 63 ayat (3), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>93</sup> Pasal 52 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>94</sup> Pasal 53, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>95</sup> Pasal 54, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- 4) perbuatan asusila;
  - 5) perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
  - 6) pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.
- d. Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara<sup>96</sup>.

#### 4. Aspek Lingkungan

Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar pertama dan standar lanjutan, pesawat udara harus memenuhi persyaratan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.<sup>97</sup>

### E. Standar keselamatan penerbangan Bidang Angkutan Udara

#### 1. Aspek Sarana Prasarana

- a. Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.<sup>98</sup>
- b. Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal.<sup>99</sup>
- c. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri.<sup>100</sup>

#### 2. Aspek SOP

- a. Setiap badan usaha angkutan udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan angkutan udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional.<sup>101</sup>
- b. Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan badan usaha angkutan udara wajib melaksanakan pengawasan internal dan melaporkan hasilnya kepada Menteri.<sup>102</sup>

<sup>96</sup> Pasal 56, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>97</sup> Pasal 37, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>98</sup> Pasal 84, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>99</sup> Pasal 85 ayat (1), UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>100</sup> Pasal 93, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>101</sup> Pasal 329, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>102</sup> Pasal 332, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

#### **IV. PENUTUP**

Indonesia telah mengesahkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan sejak tanggal 12 Januari 2009, dalam rangka mengedepankan program keselamatan penerbangan nasional. Program ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan pemerintah dan penyedia jasa penerbangan untuk mencapai standar keselamatan, pelayanan, teknologi dan kompetensi sumber daya manusia dalam penyedia jasa penerbangan. Untuk itu penyelenggara bandar udara, penyelenggara angkutan udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan wajib memenuhi standar keselamatan penerbangan yang meliputi:

- a. bidang bandar udara;
- b. bidang navigasi penerbangan;
- c. bidang keamanan Penerbangan;
- d. bidang kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara; dan
- e. bidang angkutan udara.

Pelanggaran terhadap pemenuhan ketentuan persyaratan keselamatan transportasi dapat dikenakan sanksi pidana maupun sanksi administratif sebagaimana diatur dalam ketentuan UU No. 1 Tahun 2009.

## DAFTAR PUSTAKA

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-undang UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan

### **Berita**

<https://setkab.go.id/keselamatan-transportasi/diunduh> kamis, tanggal 15 Maret 2019

<https://international.sindonews.com/read/1387954/44/kecelakaan-pesawat-ethiopian-airlines-dan-lion-air-mirip-1552947507>, diunduh Kamis, tanggal 21 Maret 2019

### **Penulis:**

TIM JDIH BPK, 2019

### ***Disclaimer :***

*“Seluruh informasi yang disediakan dalam Tulisan Hukum bersifat umum dan disediakan untuk tujuan pemberian informasi hukum semata dan bukan merupakan pendapat instansi”*