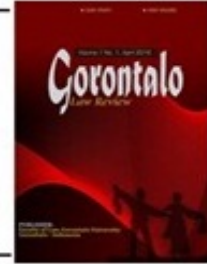


Gorontalo Law Review

Volume 1 No.2 - Oktober 2018

P-ISSN: 2614-5030, E-ISSN: 2416-5022



“Tanggung Jawab Pemandu Lalu Lintas Udara (*AirTraffic Control*) Terhadap Lalu Lintas Udara Yang Aman Dan Efisien Ditinjau Dari Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”.

Nurmin K Martam

Fakultas Hukum Universitas Gorontalo

E-mail : nmartam@yahoo.com

Rio Ginting

Fakultas Hukum Universitas Gorontalo

E-mail : airnav.gorontalo@yahoo.com

Abstract

Safety is a top priority in the world of aviation, the government is committed that "Safety Is Number One" is in accordance with Law Number 1 of 2009. Flight safety is a condition of fulfilling safety requirements in the use of airspace, aircraft, airports, air transport, flight navigation , as well as supporting facilities and other public facilities.

This research was carried out at the Gorontalo District AIRNAV Indonesia Office, in Gorontalo Jalaludin Airport. Data collection methods using questionnaires and observations. The data of this study were analyzed using correlation tests derived from the SPSS Release 15.0 Program.

The results of the analysis show that H0 is rejected and Ha is accepted, which is indicated by a significance value of $0.000 < 0.05$, which means that between the performance of officers and flight safety at Gorontalo Jalaludin International Airport. The results of testing hypotheses using the correlation coefficient analysis yielded a value of 0.758 indicating that there was a strong relationship between the performance of officers and flight safety at Yogyakarta's Adisutjipto International Airport.

Keywords: Performance, safety, traffic

Abstrak

Keselamatan adalah prioritas utama dalam dunia penerbangan, pemerintah berkomitmen bahwa "Safety Is Number One" sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009. Keselamatan penerbangan adalah syarat memenuhi persyaratan keselamatan dalam penggunaan ruang udara, pesawat udara, bandara , transportasi udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas pendukung dan fasilitas umum lainnya. Penelitian ini dilakukan di Kantor Kabupaten Gorontalo AIRNAV Indonesia, di Bandara Jalaludin Gorontalo. Metode pengumpulan data menggunakan kuesioner dan observasi. Data penelitian ini dianalisis menggunakan tes korelasi yang berasal dari SPSS Release 15.0 Program.

Hasil analisis menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, yang ditunjukkan oleh nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ yang berarti bahwa antara kinerja petugas dan keselamatan penerbangan di Bandara Internasional Gorontalo Jalaludin. Hasil pengujian hipotesis menggunakan analisis koefisien korelasi menghasilkan nilai $0,758$ yang menunjukkan bahwa ada hubungan yang kuat antara kinerja petugas dan keselamatan penerbangan di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Kata kunci: Kinerja, keamanan, lalu lintas.

1. PENDAHULUAN

Perkembangan transportasi penerbangan di Indonesia dewasa ini mengalami kondisi yang cukup memprihatinkan dengan ditandai lahirnya beberapa deregulasi kebijakan yang mengarah untuk terciptanya transportasi udara yang aman dan kondusif. Hal ini pada dasarnya ditujukan untuk menjaga kondisi perekonomian di Indonesia yang telah mengalami perkembangan yang cukup signifikan dari sistem tertutup kepada sistem terbuka.

Di samping lahirnya kebijakan penciptaan transportasi udara yang aman dan kondusif, pemerintah juga telah mengeluarkan beberapa kebijakan di bidang ekonomi dalam rangka globalisasi perekonomian, dengan tujuan untuk menarik para investor lokal maupun asing agar menanamkan modalnya. Hadirnya investor akan memungkinkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi Indonesia di daerah-daerah untuk berkembang. Indonesia yang kaya akan potensi sumber daya alam sangat memerlukan modal melalui investasi asing sebagai sarana pendukung, menumbuh kembangkan pembangunan ekonomi di dalam menghadapi era globalisasi dan persaingan dari negara-negara lain.

Berkenaan dengan perlindungan hukum terhadap penanaman modal asing di Indonesia, Pemerintah dalam rangka meningkatkan penanaman modal asing telah dan selalu melakukan upaya untuk meningkatkan iklim yang kondusif untuk mendukung proses penanaman modal asing yang muaranya akan lebih memberikan jaminan kepastian dari perlindungan hukum penanaman modal asing. Faktor hukum inilah yang menjadi faktor yang memberikan kontribusi.

Iklim yang kondusif bagi kegiatan-kegiatan penanaman modal tersebut seperti stabilitas politik, keamanan dan mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, pembagian pendapatan yang merata serta peningkatan daya beli penduduk. Peningkatan iklim yang kondusif tersebut hendaknya juga diikuti oleh tersedianya peraturan perundang-undangan yang memadai dalam arti mengarah pada peningkatan perlindungan hukum penanaman modal.

Kondisi di atas menunjukkan bahwa Indonesia harus konsisten dengan perangkat hukum di bidang penanaman modal asing dan sarana pendukung kegiatan penanaman modal asing misalnya sarana prasarana transportasi udara yang tidak dapat dipisahkan dari kemajuan pemanfaatan teknologi, baik perangkat hukum yang sifatnya tetap maupun perangkat hukum yang sifatnya temporer. Sifat hukum ini merupakan unsur perspektif dari social control kegiatan investasi di Indonesia yang berkaitan erat dengan tujuan utama hukum yaitu menjamin stabilitas dan kepastian.

Perangkat hukum yang tetap disebut sebagai politik hukum yang tetap, yaitu berkaitan dengan sikap hukum yang akan selalu dijadikan dasar kebijaksanaan pada setiap pembentukan dan penegakan hukum. Sedangkan perangkat hukum yang temporer adalah kebijaksanaan yang ditetapkan dari

waktu ke waktu sesuai dengan kebutuhan. Termasuk ke dalam kategori ini seperti: penentuan prioritas pembentukan peraturan perundang-undangan, penghapusan sisa-sisa perundangan kolonial, pembaharuan peraturan perundangan di bidang ekonomi, penyusunan peraturan perundangan yang menunjang pembangunan nasional dan sebagainya.

Selain itu di dalam hukum menyangkut lalu lintas penerbangan juga mengatur hal-hal yang mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara, masalah jenis-jenis kejahatan, pengamanan, yuridiksi, penuntutan, penghukuman serta ekstradisi. Terhadap beberapa masalah yang telah di atur ini maka masalah prosedur pengamanan merupakan hal utama yang harus diperhatikan.

Berkembangnya suatu kejahatan yang mempergunakan penerbangan sipil sebagai sarana untuk melakukan kejahatan, memerlukan suatu Konvensi Internasional guna mengatasi kejahatan, dengan adanya Konvensi Internasional maka akan mempersempit gerak pelaku kejahatan terhadap penerbangan sipil. Diantara Konvensi Internasional yang mengatur masalah penerbangan sipil pada umumnya terdapat tiga konvensi khusus yang mengatur tentang kejahatan terhadap penerbangan sipil yaitu Konvensi Tokyo 1963 yang mengatur tentang tindak pidana dan tindakan lain tertentu yang dilakukan di dalam pesawat udara (*Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed Board Aircraft*), Konvensi Den Haag 1970 tentang penguasaan pesawat udara secara tidak sah (*The Hague Confention for Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*) dan Konvensi Montreal 1971 tentang pemberantasan tindakan-tindakan melawan hukum terhadap penerbangan sipil (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Savety of Civil Aviation*). Arti pentingnya peraturan-peraturan internasional ini pada dasarnya digunakan oleh suatu negara guna menangani masalah kejahatan terhadap penerbangan khususnya kejahatan yang ditujukan terhadap pesawat udara sipil di bandar udara. Hal ini diperlukan karena khusus dalam penerbangan internasional pada umumnya akan menyangkut keentingan lebih dari satu negara apabila terjadi suatau kasus kejahatan misalnya kepentingan negara tempat pesawat itu mendarat, kepentingan dari negara yang memiliki pesawat udara atau negara dimana pesawat udara sipil tersebut didaftarkan.

Berdasarkan pengaturan menyangkut penerbangan sipil baik konvensi-konvensi internasional maupun perundang-undangan nasional maka dapat dideskripsikan bahwa ada beberapa kategori gangguan keamanan bandar udara berupa tindakan melawan hukum (*act of unlawful interference*) berupa tindakan-tindakan sebagai berikut :

1. Tindakan kekerasan terhadap seseorang di atas pesawat udara dalam penerbangan yang dimungkinkan membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut;
2. Menghancurkan atau merusak pesawat udara yang akan dioperasikan sehingga menyebabkan pesawat udara tersebut tidak dapat terbang atau membahayakan keselamatan selama penerbangan;
3. Menempatkan alat atau bahan di pesawat udara yang akan dioperasikan sehingga menyebabkan pesawat udara tersebut tidak dapat terbang atau membahayakan keselamatan selama penerbangan;
4. Menghancurkan atau merusak atau mengganggu operasi fasilitas navigasi penerbangan yang berakibat membahayakan keselamatan penerbangan;

5. Komunikasi informasi palsu yang berakibat membahayakan keselamatan penerbangan;
6. Melakukan tindakan melawan hukum yang disertai dengan menggunakan peralatan, zat atau bahan atau senjata.

Ada beberapa faktor yang berpengaruh terhadap gangguan ketertiban lalu lintas penerbangan dengan menggunakan sarana bandar udara yakni : *Pertama*, penegakan hukum bagi pelaku kejahatan yang menggunakan sarana bandar udara sebagai tempat untuk melakukan aksi kejahatan terutama di wilayah daerah (*restriscted area*) terbatas dan daerah steril (*sterille area*). *Kedua*, menyangkut kewenangan antar lembaga yang diberi wewenang yakni landasan udara yang berada di wilayah TNI AU dan pengelolaan operator pesawat udara yang menjadi kewenangan Departemen Perhubungan (Administrator Bandar Udara), PT. Angkasa Pura serta pengamanan objek vital oleh institusi Polri. Kewenangan yang diberikan pada masing-masing lembaga tentunya dapat berdampak pada upaya pencapaian stabilitas dalam rangka penegakan hukum terhadap gangguan ketertiban lalu lintas penerbangan secara optimal, pada akhirnya berakibat ketidakpercayaan publik terhadap perilaku aparat dan penegak hukum serta pejabat publik dalam rangka peran pembaharuan hukum di Indonesia yang seharusnya sebagai sarana rekayasa sosial. Artinya faktor-faktor ini sangat berpengaruh bagi penegakan hukum dan memformulasikan kebijakan. Dalam rangka memformulasikan kebijakan hukum menurut Lili Rasidi ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yakni:

“Keberlangsungan dan perkembangan hukum di Indonesia sangat dipengaruhi oleh karakteristik masyarakat yang beragam, bahkan karakteristik yang khas dari masyarakat Indonesia ini dapat pula menyebabkan timbulnya kesulitan-kesulitan dalam pembangunan di bidang hukum. Beberapa kesulitan itu antara lain: *Pertama*, keragaman sistem kemasyarakatan, tradisi hukum, pluralisme hukum yang berasal dari peninggalan sistem kolonial, perbedaan tingkat pendidikan dan kesejahteraan, sikap tradisional yang cenderung menolak perubahan, kebiasaan ketaatan terhadap tradisi-tradisi lokal, merupakan beberapa sebab yang menyulitkan proses kodifikasi dan unifikasi hukum. *Kedua*, kebiasaan diatur oleh hukum adat yang senantiasa mempertimbangkan perasaan hukum dan keadilan, merupakan sebab lain yang juga berpengaruh kuat terhadap proses ini. *Ketiga*, kurang lancarnya sistem komunikasi dalam menyampaikan aspirasi-aspirasinya merupakan sebab lain yang juga sama besar pengaruhnya terhadap kualitas hukum yang dibentuk.

Menteri Perhubungan juga telah mengesahkan Peraturan Menhub berupa CASR (untuk *Air Traffic Control*(ATC) ada CASR 69 dan 170 serta 172 dll). Dalam CASR ini juga sangat jelas usaha Pemerintah dalam memberikan perlindungan hukum bagi ATC yang sedang melaksanakan tugas, berupa kepastian-kepastian hukum dalam menjalankan tugas profesinya. Dirjen Perhubungan Udara juga telah mengeluarkan Peraturan Dirjen Hubud berupa *Staff Instruction* (SI) dan *Advisory Circular* (AC) yang disana juga dengan jelas menuntun dan mengarahkan kita (ATC Indonesia) bagaimana agar mereka dalam menjalankan tugas dan fungsinya dapat terhindar dari kesalahan-kesalahan yang merugikan diri *Air Traffic Control*(ATC) tersebut secara pribadi, yang dapat merugikan masyarakat penerbangan, bangsa dan negara RI.

Kecelakaan pesawat semestinya tidak boleh terjadi karena kecelakaan satu kali pesawat dapat menyebabkan puluhan bahkan ratusan orang meninggal. Kematian ini berdampak pada tingginya angka kematian pada penduduk Indonesia yang berpotensi pada menurunnya lama hidup masyarakat Indonesia. (Saleh, 2017). Olehnya perlu adanya *Air Traffic Control*(ATC) yang merupakan pengatur lalu lintas udara yang tugas utamanya mencegah pesawat terlalu dekat satu sama lain dan menghindarkan dari tabrakan (*making separation*). Selain tugas *separation*, *Air Traffic Control*(ATC) juga bertugas mengatur kelancaran arus traffic (*traffic flow*), membantu pilot dalam *menghandle emergency*/darurat, dan memberikan informasi yang dibutuhkan pilot(*weather information* atau informasi cuaca, *traffic information*, *navigation information*, dll).

Air Traffic Control (ATC) dengan perannya sebagai pengatur lalu lintas udara secara tidak langsung bertanggung jawab terhadap semua kecelakaan lalu lintas udara sejauh hal tersebut tidak menyimpang dari tugas *Air Traffic Control* (ATC). Tanggungjawab *Air Traffic Control* (ATC) sebagai pengawas lalu lintas udara terhadap kecelakaan pesawat yang dikarenakan kesalahannya adapat dipertanggung jawabkan secara perdata. Pertanggung jawaban secara perdata dapat berupa ganti rugi berdasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdata.

Peristiwa-peristiwa kecelakaan pesawat tersebut merupakan peringatan bagi petugas pengawas lalu lintas udara atau *Air Traffic Control*(ATC) dan para pilot perusahaan penerbangan nasional maupun internasional agar lebih berhati-hati terhadap semua kemungkinan/halangan yang membahayakan keselamatan penerbangan mulai dari persiapan penerbangan, lepas landas, sampai pada setelah melaksanakan penerbangan hingga mendarat, kewaspadaan tersebut harus diperhatikan demi keselamatan penerbangan. Dalam hal ini tidak dapat dihindarkan lagi, bahwasanya yang membahayakan jalur penerbangan harus dicegah sedini mungkin. Salah satu upaya yang telah dilakukan untuk mengatasi terjadinya kecelakaan pesawat udara adalah dengan mengadakan suatu sistem pengawasan atau pengendalian lalu lintas udara atau *Air Traffic Control* (ATC). *Air Traffic Control* (ATC) dibentuk untuk mengatasi lajunya lalu lintas udara, namun masih terjadi kecelakaan-kecelakaan penerbangan baik pada penerbangan domestik maupun pada penerbangan internasional. (Advokat, 2015)

Dengan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk membuat penelitian dengan judul “Tanggung Jawab Pemandu Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control*) Terhadap Lalu Lintas Udara Yang Aman Dan Efisien Ditinjau Dari Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”

2. PEMBAHASAN

a. Pelaksanaan Fungsi Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control*) di dalam memberikan Keselamatan dan Kenyamanan bagi Penerbangan ditinjau dari Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Air Traffic Control (ATC) merupakan pengatur lalu lintas udara/sejak sebelum pesawat *take off* sampai dengan pesawat tersebut sampai ketujuan. Sebelum pesawat *take off*, *Air Traffic Control* (ATC) sudah memberikan pelayanan kepada pilot yang berupa pengecekan terhadap *flight plan* yang diserahkan pilot kepada ATC. *Flight plan* berisi tentang rencana pilot dalam menerbangkan pesawat meliputi kondisi mesin pesawat, bahan bakar yang dibawa, alternatif pendaratan darurat serta ketinggian dalam penerbangan. Apabila hal-hal tersebut tidak sesuai dengan ketentuan yang ada maka *Air*

Traffic Control (ATC) tidak boleh mengizinkan pesawat itu untuk terbang, karena dapat mengancam keselamatan dalam penerbangan.

Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, hampir seluruh aktifitas kehidupan masyarakat di berhubungan dengan lalu lintas. Berdasarkan fakta, sejumlah kecelakaan pada penerbangan di Indonesia sebagian besar disebabkan karena kesalahan dalam pengaturan lalu lintas penerbangan. (Putra et al., n.d.) sehingga permasalahan-permasalahan lalu lintas tidak sebatas menghambat tata kehidupan masyarakat tetapi bisa menghancurkan bahkan mematikan perekonomian. Untuk itu, dibutuhkan peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan raya, sehingga masyarakat dapat melaksanakan segala aktifitasnya dengan baik, lancar, aman, dan nyaman, sehingga produk-produk yang dihasilkan dapat terus tumbuh dan berkembang. *Air Traffic Control* Dalam Pelaksanaan Lalu Lintas Udara adalah:

1. Pengendalian Lalu lintas Udara

Secara singkat, maksud dan tujuan pengendalian lalu lintas atau *Air Traffic Control* (ATC) ialah memastikan adanya suatu jarak terbang (*separation*) yang aman, di antara pesawat-pesawat yang sedang melakukan penerbangan. Juga, agar pesawat-pesawat yang sedang beroperasi di bandara dan di ruang udara sekitarnya, dapat ditangani dan dilayani secara efisien.

Sebenarnya, hubungan kerja antara petugas *Air Traffic Control* (ATC) dan penerbangan itu merupakan suatu hubungan kerja yang serba rumit. Secara teknis, seorang penerbangan, dalam hal ini *Pilot in Command* (PIC), adalah seorang yang secara mutlak memegang komando. Ia berwenang penuh untuk melaksanakan penerbangan menurut cara-cara yang diperhitungkannya akan menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan itu. Namun, khususnya bila terbang dalam kondisi IFR, misalnya terbang dalam awan tebal sehingga penerbangan tidak dapat melihat ujung sayap pesawatnya lagi, maka penerbangan juga tidak dapat melihat pesawat lain yang sedang terbang di dekatnya. Untuk itu ia hanya dapat mengandalkan informasi yang diberikan oleh petugas *Air Traffic Control* (ATC). Petugas *Air Traffic Control* (ATC) tidak akan mengatakan kepada penerbangan bahwa akan terjadi tubrukan dan ia harus berbuat sesuatu untuk menghindarinya. Petugas *Air Traffic Control* (ATC) tersebut hanya akan meminta kepada salah satu dari penerbang dari dua pesawat yang paling terbang berdekatan itu untuk mengubah arah atau ketinggian terbangnya, dengan memberikan ketentuan yang rinci tentang perubahan penerbangan yang dikehendakinya. Walaupun komunikasi antara petugas *Air Traffic Control* (ATC) dan penerbang tersebut sebenarnya merupakan komando, namun biasanya dinamakan izin atau clearance, hanya untuk menghindari hambatan psikologis dari kebanyakan penerbang, dalam menerima komando dari sumber lain.

Tapi jangkauan dilayani oleh seorang petugas dilayani oleh seorang petugas *Air Traffic Control* (ATC), yang akan menyerah terimakan jasa pelayanannya kepada petugas *Air Traffic Control* (ATC) berikutnya, apabila pesawat sudah akan meninggalkan wilayah kewenangan petugas *Air Traffic Control* (ATC) yang pertama dan akan terbang masuk ke wilayah kewenangan petugas *Air Traffic Control* (ATC). Petugas *Air Traffic Control* (ATC) yang pertama akan menyampaikan kepada penerbangan frekuensi radio VHF untuk jangkauan penerbangan selanjutnya. Setelah itu petugas *Air Traffic Control* (ATC) yang pertama dan penerbangan saling terpisah atau *sign off*.

2. Peran *Ground Controller*

Biasanya, letak geografis dari pusat pengendalian lalu lintas untuk jalur penerbangan tidak terletak di daerah bandara, melainkan di suatu tempat strategis yang jauh dari bandara itu sendiri. Di lain pihak, control tower selalu ditempatkan di bandara, sehingga petugas *Air Traffic Control* (ATC) yang berdinasi di situ dapat melihat pesawat yang terbang di daerah bandara itu dan juga pesawat-pesawat yang sedang beroperasi di daratan bandara tersebut.

Setelah suatu pesawat mendarat di bandara, maka pelayanannya menjadi tanggungjawab petugas *Air Traffic Control* (ATC) yang disebut *ground controller*. Tugas seseorang *ground controller* antara lain membimbing pesawat untuk meninggalkan runway dan member petunjuk kepada penerbang taxiway mana yang harus dilaluinya, terus ke tempat parker yang telah disiapkan bagi pesawat itu. Di beberapa bandara di dunia yang telah maju, peranan *ground controller* ini telah diambialih oleh perlengkapan dan peralatan elektronika.

Ground controller juga bertanggungjawab dalam melayani pesawat yang sedang bersiap-siap untuk melakukan penerbangan. Ia member izin kepada penerbangan untuk menghidupkan mesin pesawatnya. Atas permintaan penerbang, ia dapat member izin untuk meminta agar pesawatnya didorong mundur, guna memulai penerbangannya. Pesawat tidak dilengkapi dengan *vesnelling* mundur, sehingga harus didorong dari tempat parkirnya. Untuk itu digunakan kendaraan khusus, yang mendorong pesawat itu ke suatu posisi di apron, dimana pesawat itu sudah akan dapat bergerak maju dengan dorongan mesinnya sendiri.

Pekerjaan seorang *ground controller* adalah suatu tugas yang sangat sinuk. Ia tidaklah hanya bertanggungjawab dalam melayani lalu lintas pesawat yang sedang ada di daratan bandara saja. Semua lalu lintas dari berbagai macam kendaraan bermotor di bandara merupakan tanggungjawabnya juga. Di bandara modern di dunia, tugas *ground controller* ini dibantu dengan peralatan Radar khusus, yang memantau semua gerakan pesawat dan kendaraan bermotor di bandara. Pada layar radar khusus tersebut, tergambar denah bandara lengkap dengan *runways*, *taxiways* dan bangunan lainnya secara statis.

Sistem Pengawas Lalu Lintas Udara adalah terjemahan dari *Air Traffic Controller System*, dimana fungsinya bukan hanya melakukan pengawasan saja tetapi juga memberikan panduan dalam lalu lintas udara. Sebagai suatu sistem pengawas lalu lintas udara terdiri dari beberapa sub sistem dan merupakan suatu rangkaian kerja yang tidak dapat dipisahkan antara sub sistem yang satu dengan yang lainnya. Adapun keseluruhan rangkaian kerja mencakup beberapa aspek, yaitu:

1. Pesawat Udara dengan penerbangnya yang didalam transportasi udara berfungsisebagai alat pengangkut dan penerbangnya sebagai penanggung jawab atas pesawat udara dan angkutannya dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan.
2. Navigasi sebagai alat perlengkapan penunjuk yang berfungsi membantu parapenerbang untuk mengarahkan pesawat udaranya dalam jalurjalur penerbang yang ditentukan oleh unit Pengawas Lalu Lintas Udara.
3. Lalu Lintas Udara, yaitu unit yang bertanggung jawab atas keseluruhan keselamatan dan kelancaran lalu lintas udara didalam airspace (ruang udara) yang menjadi wewenang yuridiksinya.

Untuk menjadi seorang petugas pengawas lalu lintas udara diperlukan sedikitnya empat setengah tahun dan tergantung pula pada kemampuan masing-masing individu dalam suatu pendidikan tertentu. Unit Pengawas Lalu Lintas Udara mempunyai fungsi utama untuk menjaga kelancaran dan keselamatan penerbangan. Secara menyeluruh fungsi unit pengawasan lalu lintas udara adalah sebagai berikut :

1. *Prevent Collision Between Aircraft*
Dengan adanya pengawas lalu lintas udara diharapkan dapat mencegah tabrakan di antara pesawat udara.
2. *Prevent Collision Between Aircraft on The Manoeuvring Area and Obstruction on That Area*
Mencegah terjadinya tabrakan antara pesawat udara didarat atau didaerah pergerakan pesawat udara, juga mencegah tabrakan pesawat udara dengan bangunan-bangunan didarat.
3. *Expedite and Maintain or Orderly Flow of Air Traffic*
Mempertahankan kelancaran dan keteraturan lalu lintas udara. Setiap pengawas lalu lintas udara mempunyai tehnik yang berbeda satu sama lain dalam mempertahankan kelancaran lalu lintas udara. Seorang pengawas lalu lintas udara dituntut untuk memiliki pola berfikir yang cepat. Hal ini dalam hubungannya dengan pengambilan keputusan yang cermat dan tepat. Semua hal diatas tidak ada artinya jika unsur keselamatan diabaikan. Kecepatan dan ketepatan diatas harus dikombinasikan dengan kecermatan guna memperoleh keputusan yang tepat tersebut.
4. *Provide Advice and Information Useful For The Safe an Efficient Conduct of Flight*
Diwajibkan juga untuk memberikan saran dan informasi yang berguna bagi keamanan dan efisiensi penerbangan. Apabila seorang pengawas lalu lintas udara tidak memberikan atau lalai memberikan atau telah memberikan akan tetapi terdapat kesalahan, maka bila dengan kejadian diatas tersebut menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat udara, jelas Pengawas Lalu Lintas Udara yang bertugas dapat dipersalahkan.

Peranan *Air Traffic Control* (ATC) yang paling penting adalah dalam hal pemberian pelayanan navigasi, tetapi di samping itu *Air Traffic Control* (ATC) juga mempunyai peran yang tidak kalah pentingnya, baik di udara maupun di darat yaitu:

1. *Air Traffic Control* (ATC) Di Darat
Dalam memberikan pelayanan, *Air Traffic Control* (ATC) akan menyesuaikan dengan jam operasinya. Di Bandar Udara jam beroperasinya *Air Traffic Control* (ATC) adalah 24 jam. Selama waktu itu, segala sesuatunya harus sudah siap misalnya: kondisi di landasannya, alat navigasinya, lampu-lampu yang membantu pendaratan secara visual, radiokomunikasinya serta petugas-petugasnya. Menurut keterangan yang diberikan oleh Kapten Kamiya sebagai Kadiv Ops. *Air Traffic Control* (ATC) di Udara

Pesawat pada waktu di udara harus selalu dalam pengawasan *Air Traffic Control* (ATC). Pilot yang menerbangkan pesawat harus selalu menuruti instruksi dari *Air Traffic Control* (ATC). Karena *Air Traffic Control* (ATC) memantau semua pesawat yang akan terbang dari pesawat itu *take of* sampai pesawat *landing* dan sampai ke tempat tujuan. Informasi-informasi yang diberikan oleh *Air Traffic Control* (ATC) sangat membantu pilot dalam

melakukan penerbangan, misalnya informasi mengenai cuaca maupun bencana alam yang sedang terjadi. Dengan begitu pilot dapat mengambil inisiatif jalan keluarnya dalam penerbangannya. *Air Traffic Control (ATC)* dibentuk sebagai tindak lanjut dari presentase atau jumlah penerbangan yang semakin meningkat, baik nasional maupun internasional. Ada kecenderungan kepadatan lalu lintas udara di dorong oleh adanya kemajuan teknologi dan juga adanya pengaruh penerbangan yang bersifat komersial. Meskipun kemajuan teknologi di bidang penerbangan telah berkembang dengan pesat, namun hal tersebut bukan berarti penerbangan berjalan dengan sempurna tanpa adanya pengatur lalu lintas udara di dalam merealisasi ataupun mewujudkan suatu kegiatannya.

b. Tanggung Jawab Pemandu Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control*) Terhadap Lalu Lintas Udara

Secara umum, prosedur dan peraturan lalu lintas udara yang berlaku, dan organisasi dari *Air Traffic Services (ATS)* adalah berkesesuaian dengan standar, praktek yang direkomendasikan dan prosedur ICAO. Prosedur *air traffic control* yang rinci tidak akan bisa disiapkan dengan baik. Manual diklat *air traffic controllers* tersedia tetapi perlu diperbaharui. Perbaharuan manual tersebut sedang dalam proses di Dirjen Hubud saat ini dan akan dipublikasikan dalam waktu dekat. Hal penting adalah bahwa standar atau prosedur disusun menggambarkan persyaratan minimum. Akan sangat penting memilih solusi terbaik dalam aplikasi prosedur untuk mencapai sasaran dari keseluruhan tujuan *air traffic services* peningkatan aliran lalu lintas yang aman, teratur dan lancar. Pemeriksaan terhadap keseluruhan pelayanan *Air Traffic Services (ATS)* mungkin diperlukan oleh organisasi pengatur atau oleh personil yang sungguh menguasai tugas pokok yang sebenarnya dari pelayanan tersebut.

Sebagian ruang udara yang berada di atas lautan atau ruang udara yang tidak dapat dijangkau pelayanan lalu lintas udara harus ditetapkan dalam perjanjian dasar regional navigasi udara. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menerima tanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara pada ruang udara dan harus menyusun bentuk pelayanan yang akan disediakan sesuai dengan bagiannya. Jika sudah ditetapkan bahwa pelayanan lalu lintas udara akan diberikan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menunjuk atau mendelegasikan tanggung jawab kepada yang berwenang untuk memberikan pelayanan tersebut.

Control Area meliputi Airways dan terminal control area yang membatasi meliputi ruang udara yang cukup untuk menampung jalur penerbangan dari penerbangan *Flight Information Region (FIR)* tersebut atau sebagian yang diperlukan untuk memberikan pelayanan LLU. Batas bawah dari *Control Area* adalah dimulai dari ketinggian daratan atau perairan dimana tidak kurang dari 200 meter (700 kaki). Batas atas dari *Control Area* dimulai dari Pelayanan Lalu Lintas udara tidak diberikan diatas upper limit dan Jika *Control Area* dibawah area upper control dimana upper limit sama dengan lower limit dari upper control area.

Identifikasi *Air Traffic Services (ATS)* Unit Pelayanan Lalu Lintas Udara dan Ruang Udara meliputi Unit ACC atau FIC adalah diidentifikasi menggunakan nama kota, Unit ADC diidentifikasi menggunakan nama Bandara tersebut dan Unit *Control Zone*, *Control Area* atau *FIR* diidentifikasi dengan nama dimana unit itu melayani atau wilayah tanggung jawabnya.

Air traffic control clearances harus semata-mata berdasarkan dari permintaan untuk menyediakan pelayanan lalu lintas udara. (Umar & Putro, 2016) Suatu *air traffic control clearances* harus menunjukkan Identifikasi pesawat, seperti yang tertera dalam rencana terbang, Batas *clearance*, *Rute* penerbangan dan *level* penerbangan untuk seluruh rute atau bagian dari itu dan perubahan level jika diperlukan. Pemandu lalu lintas udara harus mendengarkan pengulangan (*read-back*) untuk meyakinkan bahwa *clearance* dan instruksi telah ditanggapi dengan benar oleh *flight crew* dan harus segera mengambil tindakan apabila terdapat perbedaan dalam *read-back* yang disampaikan tersebut.

Air Traffic Control (ATC) clearance harus dikoordinasikan antara unit pemandu lalu lintas udara untuk seluruh rute atau bagian tertentu sebagai berikut:

1. Pesawat harus diijinkan untuk seluruh rute menuju bandara untuk dia mendarat Jika memungkinkan, sebelum berangkat, semua unit yang akan memandu pesawat tersebut berkoordinasi mengenai *clearance* dan Jika terdapat jaminan yang beralasan bahwa koordinasi awal akan diefektifkan antara unit-unit dimana pesawat tersebut selanjutnya akan dipandu.
2. Jika koordinasi belum diperoleh atau belum diantisipasi, pesawat hanya boleh diijinkan sampai poin dimana koordinasi dapat terjamin; sebelum mencapai point tersebut, atau pada poin tersebut, pesawat harus mendapat *clearance* selanjutnya, perintah holding dapat dilakukan sesuai keadaan. Jika ditentukan oleh direktorat Jenderal Perhubungan Udara, pesawat harus menghubungi unit *Air Traffic Control (ATC)* berikutnya dengan tujuan untuk mendapatkan *clearance* berikutnya sebelum memasuki point *transfer of control*:
 - a. Ketika pesawat tersebut memperoleh *clearance* lanjutan, pesawat harus mempertahankan komunikasi dua arah dengan *Air Traffic Control (ATC)* unit yang saat itu memandunya.
 - b. *Clearance* yang disampaikan sebagai *clearance* lanjutan harus disampaikan secara jelas kepada pilot.
 - c. Kecuali telah dikoordinasikan, *clearance* lanjutan tidak boleh memberikan pengaruh terhadap profil terbang pesawat pada berbagai ruang udara, selain itu pemandu lalu lintas udara bertanggung jawab dalam penyampaian *clearance* lanjutan.
 - d. Jika dapat dilakukan, dan jika komunikasi data link digunakan untuk penyampaian *clearance* lanjutan, komunikasi dua arah antara pilot dengan unit *Air Traffic Control (ATC)* yang memberikan *clearance* lanjutan harus tersedia.

Apabila diketahui penyebab dari kecelakaan suatu pesawat adalah karena kelalaian atau ketidak sengajaan dari pihak *Air Traffic Control (ATC)* maka bagi personil *Air Traffic Control (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.

3. PENUTUP

Pelaksanaan Fungsi Lalu Lintas Udara (*air traffic control*) di Bandar Udara dalam memberikan Keselamatan dan Kenyamanan bagi Penerbangan antara lain memberikan informasi dan instruksi (*clearance*) kepada pesawat, menanggulangi jam sibuk di bandar udara, mampu pengendalian kebisingan di bandar udara dan Pesawat pada waktu di udara harus selalu dalam pengawasan *Air Traffic Controller* (ATC). Dan Sanksi yang dapat diterima oleh seorang *Air Traffic Controller* jika membuat sebuah insiden atau eksiden adalah dirumahkan (Grondig), penurunan level jabatan atau sanksi paling berat diberhentikan

Hal yang penting lainnya untuk menjadi perhatian adalah 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 sehingga di masa datang seorang Pengatur Lalu Lintas Udara dapat memiliki perlindungan dalam aspek hukum atas tindakan-tindakan yang dilakukannya dalam mencapai keselamatan dan keamanan penerbangan yang lebih optimal. **Dan** Agar tidak terjadi hal hal yang tidak diinginkan maka *Air Traffic Controller* seharusnya diberikan pelatihan pelatihan secara berkala agar supaya pengetahuan tentang lalu lintas udara bisa lebih berkembang dan up to date.

4 DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, H. A., 2008, *Manajemen Transportasi*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta.
- Adisasmita, Sakti Adji, 2012, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Edisi Pertama, Cetakan Pertama, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Adisasmita, Rahardjo, 2013, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Ali, Zainuddin, 2014, *Metode Penelitian Hukum*, Penerbit Sinar Grafika, Jakarta.
- Baskoro, Sinta, 2010, *Pengantar Transportasi : Moda Transportasi berkelanjutan yang berwawasan lingkungan*, Penerbit Universitas Brawijaya, Malang.
- Hutagaol, Desmond, 2013, *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Kantaatmadja, Mieke Komar, 1980, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, CV. Remaja Karya, Bandung.
- Likadja, Fans, 1987, *Masalah Lintas Di Ruang Udara*, Binacipta, Jakarta.
- Martono, H. K., dan Sudiro, Amad, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and Nation Air Law)*, Penerbit Rajawali Pers. Jakarta.
- Martono, H. K., dan Pramono, Agus, 2013, *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*, Penerbit Rajawali Pers. Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Putra, A. A. G. Y., Bagus, I., Darmajaya, S., Kekhususan, P., Pidana, H., Hukum, F., & Udayana, U. (n.d.). Pertanggungjawaban pidana pengatur lalu lintas udara dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara, (1), 1–5.
- Saleh, L. M. (2017). K3 Penerbangan: Sebuah Kajian Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Karyawan Air Traffic Controller (ATC).
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2009, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*. PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Sunggono, Bambang, 2012, *Metodologi Penelitian Hukum*, Cetakan ke13, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta.

- Supriyadi, Yaddy, 2012, *Keselamatan Penerbangan : Problematika Lalu Lintas Udara*, Penerbit Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang.
- Suriatmadja, Toto T. 2009. *Pengangkutan Kargo Udara, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Pustaka Bani Quraisy, Bandung.
- Umar, S. H., & Putro, A. H. (2016). KINERJA PETUGAS LALU LINTAS UDARA GUNA MEMENUHI, 3(2),

Perundang-undangan dan Peraturan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil mengenai Peraturan Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Rules*)