

TANGGUNG JAWAB HUKUM MENGATASI KECELAKAAN DI BANDARA HALIM PERDANAKUSUMA

Oleh :

Nurlely Darwis, SH, MSi

Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Suryadarma Jakarta.

Kandidat Doktor Ilmu Hukum

Email : (nurlely.darwis@gmail.com)

Abstrak:

Menurunnya tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan dapat mengakibatkan terjadinya bencana penerbangan, oleh karenanya, keamanan dan keselamatan penerbangan saling terkait untuk tujuan dari Keselamatan Penerbangan yaitu terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

Menyikapi hal tersebut diatas yang terlihat adalah hal pengoperasian bandara Halim sepenuhnya ada dibawah kendali militer, namun dalam hal-hal operasional komersil, bandara Halim Perdanakusuma ini wajib patuh pada ketentuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organization/ICAO), yang menjelaskan bahwa pada Annex 14 tentang Aerodromes Chapter 9.1 menyebutkan setiap bandar udara wajib membuat dan memiliki dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat (Airport Emergency Plan Doc./AEP Doc.). Dalam hal ini TNI AU sendiri juga memiliki kepentingan di bandara Halim Perdanakusuma untuk strategi pertahanan dan keamanan RI; Maka kemudian timbul pertanyaan: “Bagaimana tanggung jawab hukum dalam hal Pertolongan Kecelakaan Penerbangan di Bandara Halim Perdanakusuma”.

A. PENDAHULUAN

Sejak 10 Januari 2014, bandara Halim Perdanakusuma berfungsi kembali menjadi bandara komersil, sebagai alternatif baru bagi penerbangan tertentu juga. Untuk pengamanan Bandara Halim Perdanakusuma, wilayah ini sudah dilengkapi dengan sistem pengamanan ring satu, karena bandara tersebut juga berfungsi sebagai bandara kenegaraan dalam arti tempat berangkat dan pulang Presiden dan Wakil Presiden RI serta tamu kenegaraan. Kemananan ring satu Halim umumnya dilaksanakan

oleh satuan Polisi, Komando Distrik Militer (Kodim) dan Komando Derah Militer (Kodam).

Bandara Halim Perdanakusuma berlokasi di Jakarta Timur, bandara ini difungsikan sebagai gerbang untuk menyambut tamu kenegaraan RI. Bandara ini menjadi bandara khusus bagi Presiden dan Wakil Presiden Indonesia, juga merupakan pangkalan militer yang memiliki keamanan dan keistimewaan khusus untuk penumpang yang bersifat kemiliteran, seperti tamu Negara atau juga acara-acara khusus kemiliteran yang harus menggunakan sarana bandar udara.

Bandara Halim strategis untuk pertahanan dan keamanan,¹ demikian dinyatakan Kepala Dinas Penerangan TNI Angkatan Udara; bahwa TNI Angkatan Udara juga memiliki kepentingan di bandara Halim Perdanakusuma untuk strategi pertahanan dan keamanan RI, mengingat posisi bandara Halim Perdanakusuma sebagai sistem utama persenjataan dan terdapat Markas Komando Pertahanan Udara Nasional.

Bandara Halim juga berfungsi untuk operasi pesawat tempur, latihan korps pasukan Angkatan Udara, *marshalling area* pasukan terjun Brigif 17, sebagai *lock base* Badan Nasional Penanggulangan Bencana/BNPB dalam penanggulangan bencana, dan lokasi penyelamatan Presiden RI apabila terjadi chaos. Bandara ini juga digunakan Angkasapura II sebagai alternatif *base* apabila memerlukan *landing* pesawat dari bandara Soekarno-Hatta. Namun demikian, diakui juga bahwa TNI AU selalu mendukung kegiatan komersial karena hal itu termasuk program kesejahteraan nasional, dengan tidak boleh meninggalkan tugas pokok dan fungsi bandara Halim Perdanakusuma untuk memberika jaminan rasa aman seluruh rakyat Indonesia.

Ketentuan yang mengatur moda angkutan udara adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimana Penerbangan didefinisikan

¹
<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/10/22/ndul3i-bandara-halim-strategis-untuk-pertahanan-dan-keamanan>. diakses pada tanggal 15 Maret 2015.

sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.²

Memasuki perkembangan zaman yang mana jumlah penduduk dan kebutuhan masyarakat dalam hal konsumsi barang dan kebutuhan berpergian ke suatu tempat untuk berbagai macam kepentingan, seperti liburan, kebutuhan bisnis dan lainnya. Maka atas dasar kebutuhan tersebut secara otomatis diperlukan juga sarana transportasi yang memadai guna mendukung terpenuhinya segala kebutuhan masyarakat.

Banyak sarana transportasi ada saat ini salah satunya adalah transportasi penerbangan yang memungkinkan orang untuk pergi ke daerah jauh dengan waktu sangat cepat, singkat dan praktis. Bahwa transportasi udara berkembang sangat cepat, baik di dunia internasional maupun nasional, hal ini ditandai dengan banyak muncul maskapai penerbangan menawarkan jasa pengangkutan udara dengan berbagai macam program. Tujuannya adalah untuk komersial program perusahaan dimana penawaran yang dilakukan terlihat sangat menarik bagi konsumen atau masyarakat luas yang umumnya selaku konsumen jasa transportasi penerbangan, berharap bahwa penawaran harus diimbangi dengan pelayanan dan kualitas armada

² Undang-Undang Negara Kesatuan RI No. 1 tahun 2009 tentang Hukum Udara.

pesawat yang dimiliki oleh maskapainya.

Berkaitan dengan Kebandar-udaraan, pasal 192 Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang penerbangan ada menjelaskan bahwa, Bandar Udara terdiri dari “Bandar udara umum, yang selanjutnya disebut bandar udara dan bandar udara khusus”. Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi bandar udara menurut PT (persero) Angkasa Pura adalah “lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.”³

Menyikapi fakta diatas setiap bandar udara di Indonesia harus mempunyai Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan untuk menangani keadaan darurat didalam setiap bandar udara. Pengelola bandar udara di Indonesia wilayah bagian barat adalah PT. Angkasa Pura II (Persero) salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), didalamnya terdapat suatu unit yang menangani Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran yang mengacu pada aturan penerbangan internasional dan aturan yang dibuat oleh Departemen Perhubungan Udara

3

http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_udara;
diakses pada 15 Maret 2015.

selaku regulator dalam penerbangan nasional. Bahwa hal ini dijelaskan pada pasal 217 Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.⁴

Dalam dunia penerbangan, terdapat tiga faktor yang berpengaruh terhadap Keselamatan dan Keamanan Penerbangan sebagai hal yang saling berkaitan, yaitu keamanan, keselamatan dan kecelakaan atau bencana penerbangan. Menurunnya tingkat keamanan dan keselamatan dapat mengakibatkan terjadinya bencana penerbangan, oleh karenanya, keamanan dan keselamatan penerbangan saling terkait.

Untuk itu penggunaan rumusan mengenai keselamatan penerbangan relatif sering diikuti dengan “keamanan” juga. Selanjutnya tujuan dari Keselamatan Penerbangan adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah. Secara umum mengenai keselamatan penerbangan yang memuat program, pengawasan, penegakan hukum, manajemen dan budaya keselamatan diatur dalam BAB XIII Pasal 308 sampai dengan Pasal 322 UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁴ Pasal 217 UU No. 1 tahun 1999 tentang Penerbangan (1).Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara. (2).Bandar udara yang telah memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan, Menteri memberikan: (a).Sertifikat bandar udara, untuk bandar udara yang melayani pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk atau dengan berat maksimum tinggal landas lebih dari 5.700 (limaribu tujuh ratus) kilogram; atau (b).Register bandar udara, untuk bandar udara yangmelayani pesawat udara dengan berat maksimum tinggal landas sampai dengan 5.700 (limaribu tujuh ratus) kilo gram.

B. Permasalahan

Berkaitan dengan kewenangan atas bandara Halim Perdanakusuma, Bandara ini merupakan gerbang untuk menyambut tamu kenegaraan RI, dan juga sebagai bandara khusus bagi Presiden dan Wakil Presiden Indonesia. Selain itu bandara Halim Perdanakusuma adalah merupakan pangkalan militer yang memiliki keamanan dan keistimewaan khusus untuk penumpang yang bersifat kemiliteran, seperti tamu Negara atau juga acara-acara khusus kemiliteran yang harus menggunakan sarana bandar udara.

Menyikapi hal tersebut diatas maka yang terlihat adalah hal pengoperasian bandara sepenuhnya ada dibawah kendali militer, namun dalam hal-hal operasional komersil, bandara Halim Perdanakusuma ini wajib patuh pada ketentuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*), yang menjelaskan bahwa pada Annex 14 tentang *Aerodromes Chapter 9.1* menyebutkan setiap bandar udara wajib membuat dan memiliki dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan Doc./AEP Doc.*)

Saat ini maskapai swasta sipil ikut menggunakan bandara Halim, walau dibatasi hanya 126 penerbangan maksimal per hari, sedangkan bandara Halim adalah strategis untuk pertahanan dan keamanan. Dalam hal ini TNI AU sendiri juga memiliki kepentingan di bandara Halim Perdanakusuma untuk strategi

pertahanan dan keamanan RI. Mengingat posisi bandara Halim Perdanakusuma sebagai sistem utama persenjataan, sebab terdapat Markas Komando Pertahanan Udara Nasional. Maka kemudian timbul pertanyaan: “Bagaimana tanggung jawab hukum dalam hal Pertolongan Kecelakaan Penerbangan di Bandara Halim Perdanakusuma”.

C. Tanggung Jawab Hukum Menurut UU No. 1 tahun 2009.

Tanggung jawab (*liability*) dapat diartikan kewajiban membayar ganti rugi yang diderita, misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggungjawab” atas keselamatan penumpang dan / atau barang kiriman, karena itu bila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pengirim barang, maka perusahaan penerbangan harus bertanggungjawab dalam arti *liability*, sebagai wajib membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pengirim barang akibat perusahaan penerbangan melakukan wanprestasi.⁵

Menurut pasal 1367 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilan apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepadanya.

⁵ H.K. Martono; Amad Sudiro; Hukum Angkutan Udara berdasarkan UU RI No. 1 tahun 2009; rajawali Pers, 2001; hlm. 217.

Undang-undang No. 1 tahun 2009 disebutkan bahwa undang-undang ini menerapkan konsep tanggungjawab hukum “Paraduga Bersalah” (*Presumption of liability concept*) seperti halnya yang berlaku pada konvensi Warsawa 1929 dan konsep tanggungjawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) khususnya mengenai bagasi kabin (*cabin baggage*).⁶

Pasal 141 ayat (1) UU RI. No. 1 tahun 2009 ada menjelaskan bahwa pengangkut bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/ atau naik turun pesawat udara. Kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kerugian angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut sesuai dengan pasal 144 UU. No. 1 tahun 2009, kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut berdasarkan pasal 145 UU RI. No 1 tahun 2009.

Berdasarkan ketentuan sebagaimana disebutkan dalam pasal 141 ayat (1), pasal 144 UU RI. No 1 tahun 2009 tersebut pengangkut otomatis bertanggung jawab tanpa dibuktikan

lebih dulu, sehingga pengangkut berhak menikmati batas ganti kerugian tersebut tidak dapat dinikmati oleh pengangkut bilamana kerugian tersebut timbul karena tindakan sengaja (*willful misconduct*) atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, sehingga ahli waris atau korban dapat melakukan tuntutan kepengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan (*unlimited liability principle*) sesuai dengan pasal 141 ayat (3) UU RI. No. 1 tahun 2009.⁷

D. Mengatasi Kecelakaan Penerbangan

Konvensi internasional yang mengatur penerbangan sipil internasional dan telah mengikat 190 negara adalah *Convention on International Civil Aviation* atau sering di kenal dengan sebutan Konvensi Chicago 1944 (*Chicago Convention*) dalam pasal 37 jelas dikatakan, bahwa untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan, negara peserta Konvensi Chicago 1944 harus berupaya mengelola penerbangan sipil (personil, pesawat, jalur penerbangan dan lainnya) dengan peraturan, standar, prosedur dan organisasi yang sesuai (*uniform*) dengan standar yang dibuat *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Untuk itu *ICAO* selalu membuat dan memperbaharui *standar and recommended practice (SARPs)* yang dituangkan dalam Annexes 1-18 dengan berbagai dokumen dan circular penjabarannya

⁶ *Ibid*; hlm. 293.

⁷ *Ibid*; 294.

yang harus dipatuhi oleh negara peserta Konvensi Chicago.⁸

Memperhatikan beberapa aksiden kecelakaan pesawat udara dan akibat yang ditimbulkan, maka mutlak harus ada suatu unit di Bandar Udara yang mempunyai tugas memberikan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara. Ketentuan tersebut tertuang pada Document 9137-AN/PART-I dan ANNEX 14 yang dikeluarkan oleh ICAO dan di Indonesia unit tersebut bernama PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Keamanan Penerbangan).

Disamping tugas utama melaksanakan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara, Unit pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran masih mempunyai tugas-tugas lain, yakni melaksanakan pengamanan dan penyelamatan yang berkaitan dengan bahaya kebakaran meliputi, tugas pemadam kebakaran selain dari pesawat udara di lingkungan bandar udara; dan tugas pencegahan atau perlindungan terhadap bahaya kebakaran di lingkungan bandar udara.

Mengenai tugas yang disebut ini pada dasarnya merupakan hal penting dibandingkan dengan tugas utama, mengingat apabila terjadi kebakaran di lingkungan Bandar Udara secara langsung akan mempengaruhi kegiatan penerbangan, apalagi bila yang terbakar adalah peralatan-peralatan penting yang digunakan sebagai penunjang kegiatan

penerbangan. Untuk itu perlu tindakan pengamanan secara terus-menerus terhadap semua kegiatan dilingkungan bandara.

Sehubungan dengan adanya bentuk kecelakaan pesawat udara dimana umumnya kecelakaan pesawat udara disertai dengan kebakaran, maka pelaksanaan pertolongan sangat sulit dan kemungkinan tidak dapat dilaksanakan bila tidak mengatasi kebakaran terlebih dahulu. Dengan demikian antara pelaksanaan pertolongan dan pelaksanaan pemadaman terhadap kecelakaan pesawat udara saling berkaitan erat, dan kenyataannya pelaksanaan pemadaman merupakan modal utama yang dipergunakan dalam pelaksanaan pertolongan.

Prinsip pelaksanaan operasi pertolongan kecelakaan penerbangan adalah didasari oleh rasa kemanusiaan untuk menyelamatkan jiwa manusia dan meminimalisir berbagai macam kerugian, serta mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 420 tahun 2011 tentang Persyaratan Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

Kepatuhan terhadap standar penerbangan internasional adalah persyaratan yang fundamental, untuk itu ada sekitar 10.000 standar yang tercantum dalam Annex 1-18 ICAO beserta dokumen dan sirkulernya. Bila suatu negara tidak pernah

⁸ Yaddy Supriyadi; Keselamatan Penerbangan Teori dan Problemetika; MHU; Jakarta, 2012; hlm 5.

mengirimkan perbedaan (*differences*) kepada ICAO maka berarti negara tersebut harus mematuhi semua standar yang dibuat ICAO. Ternyata Indonesia adalah salah satu negara yang tidak pernah mengirimkan perbedaan tersebut kepada ICAO, ini berarti bahwa Indonesia harus mematuhi semua standar yang telah ditetapkan ICAO.⁹

Untuk prosedur keadaan darurat di Bandara Halim telah mempunyai aturan atau tata cara untuk menghadapi datangnya keadaan darurat tersebut, dan dibakukan dalam bentuk: “Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat” Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma yang diberlakukan untuk:

1. Keadaan-keadaan darurat seperti kecelakaan pesawat udara di Bandar Udara,
2. Kecelakaan Pesawat Udara di Sekitar Bandar Udara, apabila telah terjadi kecelakaan pesawat udara di sekitar bandar udara sampai radius 5 NM (\pm 8 Km) dari titik referensi bandar udara.
3. Keadaan Darurat Penuh Yang Berhubungan Dengan Pesawat Udara Sedang Terbang. Apabila sebuah pesawat udara yang sedang mendekati bandar udara telah menginformasikan kepada *ground* bahwa telah terjadi keadaan darurat dan/atau diketahui mengalami masalah atau gangguan yang akan menyebabkan atau diprediksi akan menyebabkan kecelakaan.
4. Siaga di Tempat (*standby*). Apabila sebuah pesawat udara

yang sedang menuju bandar udara mengalami atau dicurigai mengalami gangguan, namun gangguan tersebut tidak menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Namun fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan wajib bersiap siap di fire station masing masing atau di dekat daerah pergerakan untuk mengantisipasi apabila kejadian mengarah ke keadaan darurat penuh.

5. Gangguan Tindakan Melawan Hukum Terhadap Pesawat Udara. Apabila telah diketahui atau dicurigai bahwa sebuah pesawat udara menjadi subjek ancaman sabotase dan pembajakan, atau aksi lain yang dapat mempengaruhi terhadap operasional pesawat udara.
6. Ancaman Bom Terhadap Pesawat Udara. Apabila telah diketahui atau didapatkan informasi bahwa sebuah bom telah diletakkan atau dicurigai diletakkan di pesawat udara.
7. Keadaan Darurat Terhadap Pesawat Udara di Darat. Apabila kejadian yang terjadi melibatkan pesawat udara yang sedang berada di darat yang mana akan membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut.
8. Siaga Cuaca. Ketiga cuaca yang terjadi dapat mempengaruhi keselamatan pesawat udara pada saat landing dan take-off dan juga keselamatan orang-orang, bangunan, fasilitas di bandar udara.

Ketentuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil*

⁹ *Ibid.* hlm.6.

Aviation Organization/ICAO), pada Annex 14 tentang *Aerodromes Chapter 9.1* menyebutkan bahwa setiap bandar udara wajib membuat dan memiliki dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan Doc./AEP Doc.*). Terminologi yang digunakan dalam dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma ini merupakan istilah yang umum dipergunakan dalam penerbangan dan penanggulangan keadaan darurat.

Kewajiban lain yang berkaitan dengan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma, adalah kegiatan-kegiatan: “Persiapan sebelum terjadi keadaan darurat; Pelaksanaan ketika terjadi keadaan darurat; Setelah selesai penanggulangan keadaan darurat.

Karena luasnya ruang lingkup kegiatan dan spesifiknya pekerjaan serta besarnya tanggung jawab yang dibebankan kepada Bandar Udara, maka dibutuhkan peran serta instansi/unit kerja yang profesional, baik yang berada di dalam maupun dari luar Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma. Oleh sebab itu, selain keberadaan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara dimaksud, juga diperlukan adanya kesepakatan bersama untuk melakukan persiapan, fasilitasi, penyediaan personel yang mampu dan berkompeten, serta melakukan latihan-latihan berkala baik secara bersama maupun parsial guna meningkatkan koordinasi, komando, komunikasi dan kompetensi personel masing-masing instansi/unit yang terlibat dalam

Komite Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma.

Adanya suatu Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat dalam Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma bertujuan untuk dapat digunakan oleh masing-masing instansi/unit yang terkait dalam organisasi komite penanggulangan keadaan darurat, agar lebih mudah memahami tugas dan tanggung jawab dalam menghadapi kejadian dan kecelakaan pesawat udara dan/atau keadaan darurat lainnya yang mengancam bandar udara sehingga dapat berjalan dengan lancar dan berhasil, dan sebagai sarana koordinasi, komunikasi dan komando antara instansi yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat dalam mencapai waktu sesingkat mungkin untuk pemulihan segala akibat dari keadaan darurat di bandar udara dan sekitarnya sampai radius 5 NM (± 8 km) dari titik referensi bandar udara.

Ruang lingkup dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat ini sebagai acuan untuk persiapan, saat terjadinya keadaan darurat di Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma dan sekitarnya, serta pemulihan yang akan dilakukan setelah keadaan darurat terjadi. Untuk keadaan darurat, unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran selama waktu operasi secara otomatis akan menanggapi keadaan darurat yang terjadi baik kondisi siaga sampai pemulihan keadaan darurat sesuai sub *bagian Civil Aviation Safety Regulation part 139 H*.

Sikap disiplin yang kuat menjadi faktor keberhasilan pada setiap pelaksanaan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran, yang dimiliki oleh para personel, disamping faktor lain penguasaan teknik dan berbagai keterampilan atau pengetahuan yang dimiliki. Sikap disiplin senantiasa harus menyatu dalam diri personel baik dari unsur pimpinan sampai anggota karena karena kejadian kecelakaan penerbangan dapat terjadi setiap saat tanpa diketahui sebelumnya.

E. Analisa permasalahan

Kejadian kecelakaan penerbangan dapat terjadi setiap saat tanpa diketahui sebelumnya (terlebih dahulu). Berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan “Kecelakaan” di definisikan sebagai peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan, dan menimbulkan korban jiwa atau luka serius serta pesawat hilang. Pada awalnya potensi penyebab kecelakaan ada tiga faktor yaitu manusia, material, dan media. Namun, dalam kenyataannya, sesuai dengan perkembangan pengetahuan dan pola pikir para pakar di bidang keselamatan, ada faktor lain yang cenderung terlewatkan dalam pembahasan dalam rangka analisis dan penyelidikan.

Secara garis besar, faktor penyebab kecelakaan pesawat terbang dapat dijelaskan bahwa manusia merupakan unsur potensi dalam pengoperasian pesawat terbang, oleh karena itu potensi pula sebagai penyebab

kecelakaan; Material/mesin merupakan gabungan dari berbagai unsur yang menyangkut semua fasilitas yang terkait dengan pengoperasian penerbangan, termasuk pesawat terbang itu sendiri; Media merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan ruang udara sebagai sarana dan lingkungan yang digunakan dalam pengoperasian pesawat terbang yang menyangkut cuaca, angin, iklim, awan, dan semua aspek yang berkaitan dengan alam.

Dalam hal pengembangan Bandara Halim Perdanakusuma, PT Angkasa Pura II (Persero) menyatakan siap mengelola bandara Halim Perdanakusuma yang akan dikembangkan oleh Lion Group mulai tahun 2015. Kepastian tersebut diperoleh setelah TNI Angkatan Udara (AU) merestui rencana pengembangan Halim dengan syarat tetap melibatkan Angkasa Pura II yang telah menjadi pengelola atau operator bandara di Jakarta Timur tersebut sejak 13 Agustus 1984.¹⁰

Sebelumnya Kepala Dinas Penerangan (Kadispen) TNI AU mengatakan dalam pertemuan bahwa TNI AU coba memberikan keputusan perihal pengembangan bandara Halim dengan menegaskan lagi bahwa fungsi utama bandara Halim Perdanakusuma adalah tetap sebagai basis armada yang menjaga pertahanan dan keamanan negara dengan fungsi strategis. Oleh karena itu untuk penerbangan komersilnya

10

<http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150114105349-92-24532/bersama-lion-angkasa-pura-ii-siap-kelola-halim-perdanakusuma>; diakses pada Maret 2015.

akan diatur, agar tidak mengganggu fungsi utamanya.

Fungsi strategis dimaksud antara lain adalah Bandara Halim akan berubah fungsi dimasa darurat untuk mobilisasi tentara lewat udara; Bandara Halim berfungsi sebagai titik evakuasi presiden di masa darurat Jika ada kondisi-kondisi darurat yang menyebabkan presiden Indonesia harus dievakuasi, selanjutnya Bandara Halim merupakan Pusat latihan ujicoba pesawat udara TNI AU yang mempunyai jadwal latihan rutin.¹¹

F. Kesimpulan dan Saran

Menyikapi fakta yang ada pada dasarnya setiap bandar udara di Indonesia harus memiliki pelayanan “Pertolongan Kecelakaan Penerbangan” untuk menangani keadaan darurat bila terjadi. Hal ini dijelaskan pada pasal 217 Undang-undang No. 1 tahun 1999 tentang Penerbangan, dan pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/ SMS*) di bidang penerbangan.

Sistem Manajemen Keselamatan adalah suatu sistem monitoring berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab memonitor kinerja keselamatan dari perawatan, pengoperasian serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko dengan membahas perihal keselamatan secara berkala, dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen safety. Akan tetapi dalam pelaksanaannya

hal ini masih ada pengabaian pada hal-hal tertentu menyangkut personil pelaksana karena kondisi fasilitas pertolongan yang sudah kurang layak guna peningkatan perawatan / *maintenance* pengoperasian alat-alat pertolongan.

Tingginya angka kecelakaan penerbangan di Indonesia dapat diukur dari meningkatnya angka kecelakaan penerbangan disebabkan oleh belum tercapainya hasil investigasi atas segala penyebab terjadinya kecelakaan penerbangan, oleh karena itu belum ada cara tepat untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Dalam hal penerapan hukum, pemerintah belum melakukan revisi Peraturan Pemerintah dan Peraturan Keselamatan Penerbangan/CASR untuk memasukkan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan berupa tanggungjawab hukum keselamatan oleh Presiden Direktur, sistem identifikasi bahaya, menganalisa resiko dan tindak lanjut mengurangi resiko, kewajiban melakukan evaluasi keselamatan secara berkala, indikator keselamatan, internal evaluasi, *emergency response plan* yang dituangkan dalam *safety manual airline*. Sebagai regulator harus lebih tegas dalam menerapkan aturan baik standar internasional maupun nasional agar terwujud keselamatan penerbangan sebagai jaminan kepastian hukum yang mengatur tentang pelaksanaan operasi penerbangan sipil.

Mematuhi dan memperhatikan semua standar yang telah ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization / ICAO* mengingat ICAO selalu

¹¹ Ibid.

membuat dan memperbaharui standar-standar yang tertuang dalam Annex maupun pedoman dalam dokumen dan sikuler ICAO sesuai dengan perkembangan penelitian dan teknologi penerbangan. Karena bila negara tidak pernah mengirimkan perbedaan yang ada di negaranya (differences) kepada ICAO maka berarti negara tersebut dianggap sebagai negara yang wajib patuh pada semua standar yang dibuat oleh ICAO. Dalam hal ini negara Indonesia adalah negara yang tidak pernah mengirimkan nota perbedaan kepada ICAO.

Perlu ada kesadaran hukum tentang bahaya kebakaran yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan di ruang lingkup bandara dan sekitarnya berdasarkan Undang-Undang Penerbangan tahun 2009, dan Document 9137-AN/Part-I serta ANNEX 14 *International Civil Aviation Organization*, dari pemerintah dan masyarakat dalam upaya menyadarkan membuka mata akan pentingnya bahaya kebakaran dan kecelakaan, dengan meningkatkan peran Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran untuk ikut serta menangani kasus kecelakaan transportasi udara dan menekan dampak dari sebuah kecelakaan transportasi udara.

Segala bentuk kecelakaan pada transportasi terutama pada penerbangan merupakan hal yang buruk bagi dunia transportasi dan kepercayaan serta jaminan kepastian hukum yang mengatur tentang pelaksanaan operasi penerbangan sipil. Selanjutnya pemberlakuan aturan-aturan keselamatan

penerbangan masih belum memberikan jaminan kepastian hukum dalam keselamatan penerbangan, tanpa adanya pengawasan / monitoring serta sanksi tegas dari pemerintah terkait yang mengabaikan anjuran dalam menunjang keselamatan yang belum dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

H.K Martono; Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, B bagian Pertama; PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007;

H.K Martono & Amad Sudiro; Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik (Public International And National Air Law); PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012.

....., Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional; PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.

Yaddy Supriyadi; Keselamatan Penerbangan Teori dan Problemetika; MHU; Jakarta, 2012.

Peraturan Perundang-undangan:

Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;

Konvensi Chicago 1944;

International Civil Aviation Organisation
/ICAO Annex 14 Aerodromes;

ICAO Airport Service Manual DOC 9137-
AN/898; Part 1, Rescue
and Fire Fighting; Part7,
Airport Emergency
Planning;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor
KM 11 Tahun 2010;
Tentang Tatanan
Kebandar Udaraan
Nasional;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor
KM 24 Tahun 2009
Tentang Peraturan
Keselamatan
Penerbangan Sipil
Bagian 139 (Civil
Aviation Safety
Regulation Part 139)
Tentang Bandar Udara
(Aerodromes);

KP 420 Tahun 2011 Tentang MOS
(Pertolongan
Kecelakaan
Penerbangan dan
Pemadam Kebakaran
(PKP-PK);

KP 301/V/ Tahun 2011 Tentang Petunjuk
dan Tata Cara Rencana
Penanggulangan
Keadaan Bandar Udara.

Basic PKP-PK; Badan Pendidikan dan
Latihan Perhubungan;
Pusat Pendidikan dan
Latihan Perhubungan
Udara Curug-
Tangerang.

Kantor Cabang Utama Soekarno-Hatta,
*Airport Emergency
Planning*, 1999.

Perpustakaan, Dokumen Mabes TNI AU.

Internet :

http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_uda
[ra](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_uda); diakses pada 15
Maret 2015.

[http://www.republika.co.id/berita/nasion
al/umum/14/10/22/nd
ul3i-bandara-halim-
strategis - untuk-
pertahanan-dan-
keamanan](http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/10/22/ndul3i-bandara-halim-strategis-untuk-pertahanan-dan-keamanan). diakses pada
tanggal 15 Maret 2015.