**DIKLAT HUKUM UDARA**

**PUSAT PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN UDARA**

**CURUG-2011**

**PENDAHULUAN**

Seiring dengan Kegiatan Pembangunan Nasional, Bandar Udara sebagai penyedia sarana dan prasarana turut serta berbenah diri dalam meningkatkan mutu Pelayanan Transportasi Udara. Masyarakat semakin menuntut akan pelayanan Jasa yang nyaman, aman dan teratur lancar dan tepat waktu. Dengan demikian Bandar Udara akan menjelma menjadi pusat seluruh kegiatan Operasional Penerbangan yang begitu kompleks sekaligus sebagai salah satu titik penting mata rantai Pembangunan Nasional.

Dengan lancarnya Transportasi Udara akan mempercepat perkembangan suatu daerah karena dalam pengangkutan manusia maupun barang dapat terlaksana dengan cepat. Peningkatan pelayanan Transportasi Udara yang handal akan sangat membantu proses pemerataan pembangunan diseluruh wilayah Indonesia terutama untuk daerah-daerah yang karena alamnya tidak bisa dijangkau melalui jalan darat maupun laut.

Oleh sebab itu Pelayanan Transportasi Udara merupakan yang memerlukan perhatian khusus. Salah satu perhatian tersebut adalah mengenai Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Sistem Keamanan dan Keselamatan Penerbangan perlu didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai dengan tidak mengabaikan faktor manusia sebagai pelaksana.

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Penerbangan yang memenuhi standard Keamanan dan Keselamatan Pemerintah telah menerbitkan Undang-undang No 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang –undang ini mengatur penetapan program Keselamatan Penerbangan Nasional, Program Keamanan Penerbangan Nasional dan Program budaya tindakan Keselamatan yang mengacu pada regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional ( ICAO ).

Ketentuan pasal 210 UU No.1 tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan bahwa, setiap orang dilarang berada didaerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (obstacle) dan/atau melakukan kegiatan lain dikawasan operasi penerbanganyang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara.

Dengan berlakunya UU ini, maka tidak seorang pun yang diperbolehkan berada di area bukan untuk umum kecuali telah mendapat izin dari yang berwenang untuk itu.

Program Keselamatan Penerbangan Nasional memuat Peraturan Keselamatan, Sasaran Keselamatan, Sistem Pelaporan Keselamatan, Analisis Data dan Pertukaran Informasi Keselamatan, Kegiatan Investigasi Kecelakaan dan Kejadian, Promosi Keselamatan, Pengawasan Keselamatan dan Penegakan Hukum. Sedangkan Program Keamanan Penerbangan Nasional memuat Peraturan Keamanan, Sasaran Keamanan, Personel Keamanan, Pembagian Tanggung jawab Keamanan, Perlindungan Bandar Udara, Pesawat Udara dan Fasilitas Navigasi, Pengendalian dan Penjaminan Keamanan terhadap orang dan barang di Pesawat Udara, Penanggulangan tindakan melawan hukum, Penyesuaian Sistem Keamanan terhadap tingkat ancaman keamanan, dan Pengawasan Keamanan Penerbangan.

Selanjutnya Undang-undang No 1 Tahun 2009 tersebut dalam rangka menjamin Penyelenggaraan Kebandarudaraan sebagai pusat kegiatan Pelayanan Angkutan Udara dan unit bisnis yang efectif, efisien dan mampu menggerakkan perekonomian wilayah, undang-undang ini juga mengatur persyaratan, prosedur dan standar Kebandar udaraan, tatanan Kebandar udaraan Nasional, penetapan lokasi, pengoperasian fasilitas dan personel Bandar Udara, pengendalian daerah lingkungan kerja, dan kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan di sekitar Bandar Udara untuk kepentingan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta Kelestarian lingkungan.

**KONDISI EKSISTING**

Pada Pendahuluan telah dijelaskan bahwa dengan diterbitkanya Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maka sudah seharusnya Bandar Udara sebagai Pemberi Jasa Pelayanan Transportasi udara terus berinovasi dalam pembangunan serta peningkatan mutu terhadap pengguna jasa penerbangan khususnya dalam hal keamanan dan keselamatan penerbangan.

Namun dalam hal pelaksanaanya dilapangan sering sekali ditemukan hal-hal yang menjadi penghambat. Hambatan tersebut salah satunya adalah kurang optimalnya sistem keamanan di Bandar Udara, misalnya seperti yang terjadi di Bandar Udara Bimaka Gunung Sitoli pada Tahun 2010 ketika sebuah pesawat ATR 72-500 milik PT Lion Air Lines dengan Registrasi penerbangan PK WFJ akan melakukan pendaratan secara visual karena kondisi cuaca cerah, pada jarak + 6 NM Pesawat terlihat oleh petugas Tower dan di instruksikan untuk melakukan pendaratan, tiba-tiba di ujung landasan ada 3 ( tiga ) orang masyarakat di areal pertanian yang membakar rumput sehingga menyebabkan kepulan asap yang cukup mengganggu pandangan penerbang dari petugas tower, setelah diadakan penyelidikan ternyata hal tersebut karena kurang adanya pemahaman bahwa apa yang dilakukanya tersebut dapat membahayakan Keselamatan Operasi Penerbangan.

Peristiwa yang lain juga terjadi di Bandara Sultan Thaha Jambi, sebuah pesawat Udara milik PT. Merpati Nusantara Airlines jenis FOKKER 100 dengan Registrasi PK. MJN datang dari Jakarta yang akan melakukan pendaratan, petugas Tower memberikan ijin untuk mendarat, begitu pesawat menyentuh landasan pacu tiba-tiba ada orang yang memasuki landasan pacu, padahal petugas Tower telah membunyikan sirine pada saat pesawat mendarat ataupun lepas landas, setelah ditangkap dan dimintai keterangan ternyata yang bersangkutan tersebut tidak mengetahui bahwa yang dia lakukan tersebut dapat mengancam Keselamatan Penerbangan yang ada di Bandar Udara.

Selanjutnya adanya kejadian-kejadian yang menyangkut keamanan dan keselamatan di Bandar Udara di Polonia Medan yang terjadi pada tahun 2010 dimana ketika pesawat milik PT. Lion Air pada pagi hari sedang menaikkan penumpang ( Boarding )ada penumpang yang akan menempati tempat duduknya ( Seat ) yang sesuai dengan Ticket yang ia miliki, namun penumpang tersebut melihat bahwa tempat duduknya telah ditempati orang lain sehingga ia melaporkan kepada Pramugari pesawat tersebut bahwa seat yang ia miliki sesuai dengan ticketnya telah terisi, selanjutnya Pramugari melakukan pemeriksaan terhadap penumpang yang sudah lebih dulu duduk di seat yang bermasalah, ternyata penumpang yang telah lebih dulu duduk tidak dapat memperlihatkan ticketnya sehingga pramugari meminta petugas keamanan untuk menurunkan penumpang misterius itu dari pesawat.

Pihak keamanan bandara membawa yang bersangkutan ke Ruang Pemeriksaan untuk mengetahui penyebab yang bersangkutan bisa sampai ke dalam pesawat, ternyata setelah diperiksa yang bersangkutan telah berada di Bandara sejak malam hari dan ia memasuki daerah airside ketika suasana sepi, ketika pagi hari pesawat yang akan menuju Jakarta tersebut menaikkan penumpang ( Boarding ) maka yang bersangkutan juga ikut masuk ke dalam pesawat, hasil pemeriksaan menyatakan bahwa yang bersangkutan ternyata adalah orang kurang normal ( Idiot ) sehingga yang bersangkutan dilepas.

Tentu yang masih sempat hangat di ingatan kita adalah peristiwa yang terjadi di Bandara Curug Tangerang pada Tahun 2010 atas kecelakaan pesawat akibat adanya sepeda motor yang melintas di Runway pada saat adanya latihan terbang yang mengakibatkan meninggalnya Instruktur Pilot STPI dan 2 Orang yang mengendarai sepeda motor.

Kita harus menyadari bahwa suatu Bandar Udara biasanya berdampingan dengan pemukiman penduduk sehingga menimbulkan kesempatan bagi masyarakat untuk memasuki area pergerakan pesawat ( Manuvering Area )cukup besar. Selain itu adanya kegiatan perkantoran sisi Bandara dimana tempat itu lebih cepat untuk dijangkau dengan jalan pintas yang memotong jalur pergerakan pesawat sehingga mengakibatkan banyaknya orang dan kendaraan yang bebas memasuki manuvering area, karena apabila mereka melalui jalan raya mereka harus menempuh jalan yang cukup jauh dan memakan waktu yang lebih lama.

Masyarakat juga seringkali bebas untuk memasuki Movement Area, menyeberang Runway , sekedar ingin melihat pesawat yang lepas landas atau yang akan mendarat, bahkan ada yang tidak bertangggung jawab dengan merusak fasilitas landasan seperti Runway light sebagaimana yang terjadi di Bandara Polonia Medan. Pagar pembatas Bandara dengan pemukiman masyarakat sering sekali terjadi pencurian / pengrusakan sehingga banyak orang-orang disekitar dapat masuk ke daerah houlder untuk sekedar melihat lihat dan ada pula untuk keperluan menjemur pakaian di pagar tersebut.

Terkait dengan keselamatan dan keamanan penerbangan yang penulis ingin bahas, bahwa apa yang mereka lakukan tersebut sangatlah membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Sebenarnya kententuan pergerakan orang dan kendaraan di daerah maneuvering area sudah ditentukan dalam Dokumen 4444 RAC/501 Tahun 1996, dimana pergerakan orang dan kendaraan maneuvering area harus berdasarkan izin dari aerodrome control tower (ATC). Orang-orang termasuk pengemudi dari kendaraan yang beroperasi di maneuvering area harus mendapat izin dari ATC. Ground Traffic (pejalan kaki, kendaraan dan peralatan konstruksi) harus dijauhkan dari pesawat yang bergerak di darat normalnya minimal harus berjarak 15 M dari landasan yang sedang digunakan atau jika jarak 15 M tersebut tidak menimbulkan bahaya terhadap pesawat yang datang maupun yang berangkat.

Tata tertib dan peraturan yang menyangkut tindakan pengamanan Bandar Udara sebagiamana tersebut dalam Annex 17 Security edisi ke 5 Desember 1992. Peraturan ini juga terdapat dalam Annex 14 Aerodrome edisi ke 2 Juli 1995 menyebutkan : pagar atau penghalang hendaknya diberikan pada suatu Bandar Udara untuk mencegah supaya jangan ada yang masuk atau merencanakan terlebih dahulu jalan untuk orang yang tidak berwenang wilayah yang bukan untuk umum pada suatu Bandar Udara.

**KONDISI YANG DIINGINKAN**

Terkait dengan penjelasan pada kondisi eksisting yang sudah penulis jabarkan bahwa masalah keselamatan dan keamanan penerbangan sampai saat ini masih sangat perlu ditingkatkan. Beberapa peristiwa sampai saat ini masih saja terjadi seperti adanya masyarakat yang masuk ke daerah bukan untuk umum yang dapat mengakibatkan terganggungnya keselamatan penerbangan. Dimana hal tersebut dari hasil penyelidikan/pemeriksaan yang dilakukan adalah dikarenakan kurang adanya pemahaman bahwa apa yang dilakukan tersebut dapat membahayakan keselamtan penerbangan.

Selain karena kurangnya pemahaman, jaga adanya kurang kesadaran masyarakat seberapa pentingnya keselamatan penerbangan tersebut. Namun kurangnya kesadaran petugas juga tidak luput dari persoalan ini, dimana sering kali petugas masuk ke Runway tanpa koordinasi dengan petugas tower. Mereka tidak menyadari bahwa ada pergerakan pesawat baik yang akan lepas landas ataupun yang akan melakukan pendaratan. Hal ini sering terjadi di Bandara-bandara kelas III dan IV sehingga membuat petugas tower berkali-kali membunyikan sirene dan menghubungi pihak keamanan untuk menegur oknum petugas tersebut untuk meninggalkan area.

Melihat dari beberapa kasus diatas, maka perlu kiranya diadakan usaha-usaha untuk mengurangi terjadinya resiko yang dapat mengancam keselamatan penerbangan dan kelancaran operasi penerbangan terutama untuk Bandar Udara yang berada di sekitar pemukiman penduduk. Sosialisasi kepada masyarakat dapat dilakukan dengan cara melalui penyuluhan-penyuluhan dengan bekerjasama dengan tokoh-tokoh masyarakat setempat, seperti kepala desa, ketua RT/RW dan tokoh pemuda tentang peraturan keselamatan penerbangan serta sanksi yang tegas kepada para pelanggarnya. Dengan demikian diharapkan masyarakat akan semakin sadar untuk mematuhi peraturan-peraturan tersebut, serta lebih memahami akibat apabila melanggar dan diharapkan masyarakat disekitar Bandar Udara dapat ikur berpartisifasi dalam menciptakan penerbangan yang aman, nyaman, lancar serta tepat waktu.

Sosialisasi peraturan keselamatan penerbangan perlu diberikan juga selain kepada masyarakat sekitar bandar udara, juga dilaksanakan di lingkungan petugas Bandar Udara itu sendiri. Hal ini dapat dilakukan melalui penyampaian tertulis denga surat edara pada setiap unit kerja. Di dalam surat edaran tersebut perlu sisampaikan juga sanksi tegas yang akan diberikan kepada siapa saja yang melanggar peraturan tersebut. Selain itu pihak penyelenggara bandar udara juga dapat mensosialisasikan peraturan keselamatan penerbangan pada saat apel pagi.

Namun yang tidak kalah penting agar pemahaman dan kesadaran atas keamanan dan keselamatan penerbangan perlu diadakan pendekatan kepada masyarakat melalui kegiatan-kegiatan sosial. Pihak penyelenggara dapat memberikan berupa bantuan bagi pemuda setempat seperti peralatan olah raga dan kegiatan-kegiatan pemuda lainnya, hal ini tentu lebih efektif dilakukan guna menumbuhkan rasa memiliki dan tanggung jawab masyarakat untuk menjaga atau menciptakan keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara.

Apabila pendekatan-pendekatan yang sebagaimana sudah disebutkan di atas tidak dapat berjalan/tidak berhasil, maka penerapan sanksi yang sudah ditentukan dalam Undang-undang harus dilaksanakan dengan tegas demi keselamatan dan keamanan penerbangan.

**KESIMPULAN**

1. Masih rendahnya tingkat kesadaran masyarakat sangat mempengaruhi dari aktivitas yang dilakukan dikawasan bandar udara terhadap keselamatan dan keamanan serta kelancaran penerbangan.
2. Kesadaran yang rendah dari masyarakat dan petugas bandar udara terhadap peraturan mengakibatkankeselamatan dan keamanan serta kelancaran penerbangan belum terjamin.

**SARAN**

1. Perlunya sosialisasi tentang peraturan keselamatan penerbangan kepada masyarakat /penduduk yang ada disekitar bandar udara, mengingat masih rendahnya tingkat kesadaran masyarakat terutama yang ada disekitar bandar udara, akan dampak/pengaruh dari aktivitas-aktivitas yang dilakukan yang menganggu keselamtan dan keamanan serta kelancaran penerbangan.
2. Perlunya ada sosialisasi dilakukan dilingkungan bandar udara itu sendiri maupun Instansi-instansi lain yang ada diwilayah suatu bandar udara sehingga kesadaran akan pentingnya keselamatan penerbangan dan alangkah lebih baik apabila dilakukan pendekatan-pendekatan ke masyarakat melalui kegiatan-kegiatan sosial.
3. Karena apabila kesadaran terhadap keselamatan penerbangan dari masyarakat yang ada disekitar bandar udara maupun para petugas yang ada di bandar udara berjalan dengan tertib, aman, nyaman dan lancar sehingga dapat mendukung pelaksanaan pembengaunan nasional.
4. Untuk lebih meningkatkan Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan seharusnya setiap Insan Perhubungan khususnya Perhubungan Udara melaksanakan ketentuan pasal 318 UU No. 1/2009 tentang Budaya Keselamatan Penerbangan, yaitu : Budaya Lapor

Budaya Saling Mengingatkan

Budaya Pembelajaran

Budaya Adil