

Research Article

Tanggungjawab Negara Dalam Pengawasan Terhadap Operator Penerbangan Di Indonesia

Irma Halima Hanafi
Fakultas Hukum, Universitas Pattimura
irmahanafi@yahoo.co.id

ABSTRACT

The achievement of aviation safety can be realized through the proper functioning of all components within the aviation industry system, including airline operators. The purpose of this paper is to analyze the state's responsibility in managing aviation operations in Indonesia. The research method employed is normative juridical, using conceptual, legislative, and comparative approaches, as well as case-based analysis. The findings of this study reveal that the state is responsible for supervising aviation operators in Indonesia, particularly regarding airworthiness, including operators, aircraft, aircraft manufacturers, aircraft maintenance, and flight permits. Additionally, comprehensive evaluations of all aviation operators operating in Indonesia are necessary to prioritize flight safety and security. Supervision should be directed at aviation operators to prevent them from collapsing, enabling them as aviation business actors to implement improvements to their service management systems for consumers more effectively.

Keyword : Responsible of State; Supervising Flight Operator; Safety and Security Flight

ABSTRAK

Pencapaian tingkat keselamatan penerbangan dapat berhasil dengan berfungsinya seluruh komponen sistem pada industri penerbangan salah satunya pada operator maskapai atau airlines. Tujuan penulisan ini ialah menganalisis tanggungjawab negara dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan konseptual, perundang-undangan, dan perbandingan, serta pendekatan kasus. Hasil dari penelitian ini yaitu negara bertanggungjawab dalam pengawasan terhadap operator penerbangan di Indonesia terkait kelaikan terbang, baik terkait operator, pesawat, pabrik pesawat, perawatan pesawat udara, ijin penerbangan selain itu evaluasi penilaian secara menyeluruh terhadap semua operator penerbangan yang beroperasi di Indonesia agar mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan. Pengawasan harus diberikan kepada operator-operator penerbangan agar tidak kolaps, agar supaya operator sebagai pelaku bisnis penerbangan, dapat melakukan berbagai upaya pembenahan sistem manajemen pelayanan kepada konsumen dengan lebih baik.

Kata Kunci : Tanggung Jawab Negara; Pengawasan Operator Penerbangan; Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

A. PENDAHULUAN

Menurut Bacharuddin Jusuf Rudy Habibie, Indonesia adalah negara maritim yang dikelilingi lautan, pesawat terbang merupakan satu solusi yang paling tepat untuk menumbuhkan perekonomian. Pesawat dapat menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal yang tidak bisa dicapai oleh transportasi lain. Indonesia yang telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 telah menyempurnakan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut Undang-Undang Penerbangan) (Hidayat, 2016).

Undang-Undang Penerbangan ini bertujuan untuk mewujudkan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, serta menghindari praktik persaingan usaha yang tidak sehat. Undang-undang ini juga bertujuan memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka mendukung kelancaran kegiatan perekonomian nasional. Selain itu, undang-undang ini bertujuan membina jiwa kedirgantaraan, menjunjung kedaulatan negara, menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional, serta menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional. Undang-undang ini juga berperan memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa

dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan ketahanan nasional, memperlancar hubungan antarbangsa, dan berasaskan manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, keadilan dan pemerataan, keseimbangan, keserasian dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, antimonopoli, keterbukaan, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan, serta kenusantaraan (Monoarfa, 2020).

Undang-Undang Penerbangan disusun dengan mengacu pada Konvensi Chicago 1944 dan memperhatikan kebutuhan pertumbuhan transportasi udara di Indonesia, karena itu Undang-Undang Penerbangan mengatur kedaulatan atas wilayah udara Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan, produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan di dalam pesawat udara, pengadaan pesawat udara, asuransi pesawat udara, independensi investigasi kecelakaan pesawat udara, pembentukan majelis profesi penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan umum, berbagai jenis angkutan udara baik niaga berjadwal, tidak berjadwal, maupun bukan niaga dalam negeri maupun luar negeri, modal pada suatu perusahaan penerbangan yang mengharuskan single majority shares tetap berada pada warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia (Lainatussara, 2019).

Aktivitas penerbangan yang baik sangat menunjang kegiatan-kegiatan berbangsa dan bernegara, tidak ada satu bidang kehidupan dewasa ini yang tidak terkait dan tidak menggunakan aktivitas penerbangan. Tiga aspek yang harus diperhatikan dalam rangka mengoptimalkan pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya yang terkandung di dalamnya, yakni: aspek keamanan dan keselamatan, aspek pertahanan negara, dan aspek lingkungan hidup.

Pencapaian tingkat keselamatan penerbangan dapat tercapai dengan berfungsinya seluruh komponen sistem pada industri penerbangan yang terdiri dari operator bandara, operator maskapai penerbangan, operator lalu lintas udara dan operator perawatan pesawat udara, serta regulasi yang ditetapkan oleh regulator (Poerwanto & Maudzoh, 2016). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil menjelaskan bahwa operator adalah orang, organisasi atau perusahaan yang berperan atau mendukung operasi pesawat udara. Yang dimaksud dengan operator adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara baik secara komersial (*airlines*) atau tidak komersial (*general aviation*). Dalam penulisan ini operator yang dimaksud lebih difokuskan pada

operator dalam arti maskapai atau *airlines*. Luasnya Wilayah Indonesia memerlukan kegiatan penerbangan yang dilayani melalui maskapai penerbangan/airlines.

Industri penerbangan di Indonesia merupakan salah satu sektor vital dan sudah banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan kebutuhan masyarakat akan transportasi untuk jarak jauh sudah cukup tinggi terlihat dari jumlah penumpang setiap penerbangan dalam maupun luar negeri (Sucitawati & Atmadja, 2020). Selain itu, industri penerbangan juga mendukung pertumbuhan ekonomi, pariwisata, dan konektivitas antar wilayah. Dengan populasi yang besar dan pulau-pulau yang tersebar, transportasi udara menjadi pilihan utama bagi banyak masyarakat. Namun, industri ini juga menghadapi berbagai tantangan, termasuk persaingan yang ketat, perubahan regulasi, dan dampak eksternal seperti pandemi yang sempat terjadi di Indonesia. Melalui tantangan tersebut penting untuk diketahui tanggung jawab negara dalam pengawasan terhadap operator penerbangan.

Negara memiliki kewajiban untuk menciptakan lingkungan yang kondusif bagi pertumbuhan industri penerbangan sekaligus melindungi kepentingan masyarakat. Pengawasan merupakan suatu kegiatan yang sangat diperlukan agar suatu rencana dapat dijalankan dengan baik sesuai rencana. Selain itu, pengawasan juga bertujuan untuk memperbaiki hal-hal yang salah dalam

pelaksanaannya dengan tujuan agar pelaksanaannya sesuai dengan yang di harapkan (Widagdo & Putra, 2024). Pengawasan yang baik dapat mencegah terjadinya kecelakaan dan insiden yang merugikan penumpang serta menjaga kepercayaan publik terhadap layanan penerbangan.

Berdasarkan fungsi pengawasan penerbangan dan keselamatan penerbangan maka pemerintah Negara Republik Indonesia mengatur pada Pasal 2 ayat 1 Undang-Undang Penerbangan, bahwa seluruh penerbangan di Indonesia mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandara sipil, serta tata cara pemeriksaan keamanan didalam sebuah bandara sipil penerapan UU di perjelas pula berbagai aturan-aturan lain seperti Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, Keputusan Menteri Perhubungan Udara (KM 09 TAHUN 2010), juga dengan beberapa Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara antara lain seperti SKEP/2765/VIII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan, dengan di dukung beberapa aturan tersebut, mengingat betapa pentingnya keselamatan penerbangan khususnya dan sebuah bandara pada umumnya (Kartono, Husen, & Zainuddin, 2021).

Kurangnya kesadaran operator penerbangan dalam mematuhi regulasi yang ada dapat mengakibatkan risiko keselamatan serta

keterlambatan dalam implementasi kebijakan dan pelayanan terhadap penyelesaian masalah yang timbul. Dalam konteks penerbangan di Indonesia, ditemukan beberapa kasus yang mencerminkan permasalahan hukum terkait tanggung jawab negara dan maskapai penerbangan. Pertama, kecelakaan pesawat AirAsia QZ8501 pada 28 Desember 2014 yang mengakibatkan hilangnya 162 nyawa di perairan Kalimantan menunjukkan tantangan dalam tanggung jawab hukum maskapai penerbangan. Dalam hal ini tanggung jawab hukum maskapai terhadap penumpang dan ahli warisnya menjadi isu utama. Pengaturan mengenai ganti rugi diatur dalam UU Penerbangan, yang mengharuskan maskapai untuk memberikan kompensasi tanpa perlu membuktikan kesalahan (tanggung jawab mutlak). Namun, proses klaim ganti rugi sering kali memerlukan waktu yang lama, sehingga menimbulkan ketidakpuasan di kalangan keluarga korban (Syalabi, Turisno, & Supriyadhie, 2017). Kedua, Kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182 pada 9 Januari 2021, yang jatuh di perairan Kepulauan Seribu juga merupakan contoh penting dalam konteks ini. Dalam kasus ini, tanggung jawab maskapai menjadi sorotan utama. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, maskapai bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada ahli waris korban. Namun dalam pelaksanaan pemberian ganti rugi menghadapi tantangan dalam hal ketepatan

waktu dan besaran jumlah kompensasi yang diberikan oleh maskapai kepada keluarga korban (Herwin, Gultom, & Mardianis, 2023). Dari kasus-kasus ini sangat menceminkan bahwa perlunya penguatan regulasi dan pengawasan secara efektif yang dilakukan oleh negara.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tanggungjawab negara dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia khususnya dalam memberikan pengawasan yang dilakukan oleh negara kepada operator-operator penerbangan sehingga operator sebagai pelaku bisnis penerbangan, dapat melakukan berbagai upaya pembenahan sistem manajemen pelayanan kepada konsumen dengan lebih baik.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk meneliti tentang “tanggungjawab negara dalam pengawasan terhadap operator penerbangan di indonesia”.

Dalam penelitian ini menggunakan referensi penelitian sebelumnya dilakukan oleh beberapa peneliti yang membahas mengenai tanggungjawab dan pengawasan yang dilakukan oleh negara terhadap operator penerbangan di Indonesia. Penelitian sebelumnya akan digunakan sebagai acuan dan bahan pendukung dalam penelitian ini.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Muhammad Haryanto Kartono, La Ode Husen dan Zainuddin pada Tahun 2021 yang berjudul “Efektifitas Pengawasan Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis” Penelitian ini membahas tentang

efektifitas pengawasan inspektur angkutan udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar dan faktor - faktor yang mempengaruhinya (Kartono, Husen, & Zainuddin, 2021).

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno dan Kabul Supriyadhie pada Tahun 2017 yang berjudul “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara dan Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat” penelitian ini membahas tentang bagaimanakah tanggung jawab maskapai terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat, serta bentuk tanggung jawab maskapai terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat dari terjadinya kecelakaan pesawat (Syalabi, Turisno, & Supriyadhie, 2017).

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Celfilia Devi Ayuningtyas pada Tahun 2023 yang berjudul “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Perintis Terhadap Kerugian Atas Musnahnya Kargo Akibat Kecelakaan” Penelitian ini membahas mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan perintis terhadap keselamatan penerbangan serta kerugian yang ditimbulkan atas musnahnya kargo ketika terjadi kecelakaan (Ayuningtyas, 2023).

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Andika Immanuel Simatupang pada Tahun 2016 yang berjudul “*Stete Responsibility Over Safety*

And Security on Air Navigation of Civil Aviation in Internatonal Law” penelitian ini membahas mengenai tanggungjawab negara atas keselamatan dan keamanan navigasi udara di wilayahnya yang jika tidak dilakukan akan menimbulkan tanggungjawab negara. Selain itu penelitian ini juga membahas mengenai ketentuan dan tanggung jawab negara dalam menyediakan fasilitas navigasi udara yang aman menurut hukum internasional (Simatupang, 2016).

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Gunawan Djajaputra, Ahmad Redi, & K. Martono pada Thun 2017 yang berjudul “*Indonesian Civil Aviation Act of 2009: Aviation Safety, Security and Climate Change* “ penelitian ini membahas mengenai regulasi penerbangan sipil dan perubahan iklim di Indonesia yang secara umum menganalisis sejarah isu-isu tersebut, substansi Undang-Undang Penerbangan Sipil Tahun 2009 seperti keselamatan, keamanan penerbangan serta tindakan yang harus diambil untuk mengurangi perubahan iklim oleh Indonesia di tingkat Internasional seperti keanggotaan UNFCCC (Djajaputra, Redi, & Martono, 2017).

B. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian dengan mencari prinsip-prinsip dasar yuridis yang dipakai untuk memecahkan masalah-masalah hukum udara terkait aktivitas

penerbangan yang di lakukan di wilayah Indonesia.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan perbandingan (*comparative approach*), serta pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan penelitian ini juga memiliki korelasi dengan bidang ilmu lain, sehingga terdapat keterpaduan secara multidisipliner, guna memperoleh gambaran yang holistik tentang suatu masalah.

Penelitian ini menggunakan sumber data utama yaitu data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan. meliputi bahan hukum primer yakni Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (Civil Aviation Safety Regulation Part 830) Tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil. Kedua, bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang terdiri atas buku-buku, tulisan-tulisan ilmiah yang erat kaitannya dengan objek penelitian. Ketiga, bahan hukum tertier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk serta penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder termasuk KBBI, dan Internet.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Tanggung Jawab Negara

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya. Tanggungjawab berarti beban yang harus ditanggung atau dipikul oleh seseorang atau lebih atas perbuatan yang telah dilakukan atau atas keputusan yang telah dikeluarkannya.

Menurut Friedrich August von Hayek, pada hakikatnya, hanya individu yang dapat bertanggung jawab, yaitu mereka yang memikul konsekuensi dari perbuatannya. Suatu masyarakat yang tidak mengakui bahwa setiap individu memiliki nilai yang berhak diikutinya tidak mampu menghargai martabat individu tersebut dan tidak mampu memahami hakikat kebebasan. Menurut George Bernard Shaw, orang yang dapat bertanggung jawab atas tindakannya dan mempertanggungjawabkan perbuatannya adalah mereka yang mengambil keputusan dan bertindak tanpa tekanan dari pihak mana pun atau secara bebas. Carl Horber menyatakan bahwa orang yang terlibat dalam organisasi seperti ini adalah mereka yang melaksanakan tanggung jawab pribadi untuk diri sendiri dan orang lain. Sementara itu, menurut Sugeng Istanto, pertanggungjawaban berarti kewajiban untuk memberikan jawaban yang merupakan

perhitungan atas segala hal yang terjadi serta kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkan.

Warga negara dan pemerintah yang bertanggungjawab merupakan kebutuhan yang bersifat universal. Spiro memberikan tiga batasan utama yang saling berhubungan dari tanggung jawab; akuntabilitas, sebab dan kewajiban. Tanggung jawab dipandang sebagai akuntabilitas. Lawton dan Rose mendefinisikan akuntabilitas adalah suatu proses dimana seseorang atau kelompok yang diharuskan menyajikan laporan kegiatan dan cara mereka sudah atau belum melaksanakan tugas-tugasnya. Pengertian ini mengacu pada keharusan seseorang memberikan jawaban atau menyerahkan laporan tentang cara menjalankan tugas-tugas resmi yang dibebankan kepadanya. Akuntabilitas dapat dihubungkan dengan konsep responsibilitas. Seseorang tidak dapat bertanggungjawab kepada orang lain jikalau dia tidak mempunyai responsibilitas untuk melakukan sesuatu. Day and Klein menyatakan bahwa responsibilitas dapat dipandang dalam tiga cara yaitu:

- a. Tanggung jawab sebagai otoritas hukum - misalnya memiliki tanggung jawab untuk suatu pekerjaan;
- b. Tanggung jawab sebagai kewajiban moral - orang tua yang tidak bertanggung jawab mungkin tidak memenuhi kewajibannya kepada anak-anaknya.

c). Tanggung jawab sebagai respons terhadap nilai di mana seorang pelayan publik ditugasi untuk melaksanakan keinginan orang lain dengan referensi tertentu terhadap nilai-nilai yang dipegang oleh mereka yang menuduh pelayan tersebut menjalankan fungsi tersebut).

Mengambil pendekatan ketiga, akuntabilitas dapat didefinisikan sebagai metode-metode, tata acara dan kekuatan-kekuatan yang menentukan nilai-nilai apa yang dapat digambarkan dalam keputusan administratif. Jadi akuntabilitas merupakan penegasan dari tanggung jawab (Napitupulu, 2005). Tanggung jawab dipandang sebagai *obligation* atau kewajiban. Berarti bahwa seseorang berkewajiban untuk melakukan tugas-tugas tertentu, seseorang bertanggung jawab dalam arti kewajiban melakukan sesuatu, berarti bahwa ia harus menggunakan kapasitas untuk melakukan pertanggungjawaban kausal kepada orang yang memberi delegasi, dalam rangka menyempurnakan hal yang dipertanggungjawabkan tersebut. Para pengambil keputusan negara mempunyai kewajiban tertentu kepada seluruh warga negara karena mereka telah memperoleh sebagian dari hak yang sebelumnya merupakan hak individual. Rakyat atau warganegara merelakan kepentingannya untuk diserahkan kepada penguasa negara dan negara melalui aparatnya memperoleh hak untuk mengatur sebagian dari sisa hidup para warganya (Napitupulu, 2005).

Tanggung jawab sebagai sebab (*cause*) merupakan sebab akibat dari tindakan yang diambil, contoh seorang direktur membuat kesalahan dalam pengambilan keputusan berdasarkan informasi bawahannya. Bawahan memberikan kontribusi terhadap kesalahan dalam pengambilan keputusan. Ini merupakan contoh tanggung jawab kausal eksplisit karena bawahan sadar akan kontribusinya terhadap kesalahan tersebut. Dalam tanggung jawab kausal eksplisit terdapat empat unsur; sumber daya, pengetahuan, pilihan dan maksud. Bila salah satu atau lebih unsur tersebut tidak ada, tanggung jawab tersebut dikatakan sebagai tanggung jawab kausal implisit (Napitupulu, 2005).

Tanggung jawab dalam referensi hukum berbahasa Inggris sering digunakan dua istilah yang saling bergantian yaitu *responsibility dan liability*. Dilihat dari sejarahnya dalam pembahasan oleh Komisi Hukum Internasional ada yang berpandangan bahwa penggunaan dua terminologi tersebut merupakan kesalahan konsepsi atau konstruksi hukum. Banyak ketentuan nasional negara-negara terkait tanggung jawab tidak memperlakukan hal tersebut dan bahkan terdapat aturan negara-negara yang menggunakan kedua istilah tersebut secara bergantian tanpa membedakan maknanya. Dalam konteks bahasa Indonesia kedua istilah tersebut diartikan tanggungjawab, sedangkan dalam rumusan pengaturan hukum nasional, Indonesia menggunakan istilah tanggung jawab dan ganti rugi. Sebagaimana

ditemukan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1.

Dalam pengaturan internasional pemahaman tentang *responsibility* dan *liability* sangat penting, mengingat ada perbedaan makna antara rezim hukum tanggung jawab yang berlaku berdasarkan hukum internasional umum dan hukum antariksa. Di samping itu karena rezim ini juga berkaitan dengan konsekuensi negara-negara yang diperlukan baik di ranah internasional maupun nasional. Negara-negara menanggung beban yang signifikan di arena internasional yang pada gilirannya mendikte kebutuhan untuk mengelola dan menangani semua konsekuensi mereka di level nasional. Ketentuan *liability* menjadi penting bukan bagi negara maju keantariksaan (*non-space faring nations*) untuk menjamin bahwa mereka akan diberi kompensasi atas setiap kerusakan. Hal ini terbukti dari definisi Salmond yang membedakan pengertian kedua istilah tersebut dengan mengatakan bahwa *responsibility* atau *liability* dikaitkan dengan kebutuhan yang ada antara pelaku kesalahan dan perbaikan dari kesalahan itu.

Perbedaan antara *State responsibility* and *liability* terletak pada kenyataan bahwa prasyarat untuk *responsibility* adalah adanya tindakan melanggar hukum internasional dan untuk *liability* adalah efek berbahaya dari suatu kegiatan,

dimana tidak merupakan pelanggaran hukum internasional semata. Bin Cheng memberikan klarifikasi definisi untuk kedua istilah tersebut sebagai berikut: *Responsibility* berarti secara esensi *answerability*, *answerability* untuk tindakan seseorang dan kelalaian, untuk keberadaan mereka sesuai dengan sistem norma, apakah moral, hukum, agama, politik atau lainnya, yang mungkin berlaku, serta *answerability* konsekuensinya, apakah menguntungkan atau merugikan. Dalam hukum, berlaku secara khusus untuk *answerability* seseorang untuk memenuhi tugas hukumnya, dan untuk setiap pelanggaran tersebut. Istilah *liability* digunakan secara khusus untuk menunjukkan kewajiban untuk menanggung konsekuensi dari pelanggaran kewajiban hukum, khususnya kewajiban untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan yang disebabkan, terutama dalam bentuk pembayaran moneter (*monetary payment*). *Liability* digunakan secara lebih umum untuk menunjukkan kewajiban hukum untuk memperbaiki kerugian terlepas dari kesalahan apapun, terutama dalam kasus-kasus yang diasumsikan atau dikenakan kewajiban. Namun, kedua istilah tanggung jawab dan kerugian memiliki makna derivatif, dapat mengasumsikan konotasi yang sedikit berbeda. Meskipun tanggung jawab (*responsibility*) adalah sebuah konsep yang lebih luas daripada kerugian (Cheng, 1998).

Kedua aspek ini *responsibility* dan *liability* penting dalam memahami bagaimana negara mempunyai perananan dalam mengawasi

operator. Responsibility menekankan pada kewajiban etis dan moral, sementara liability lebih pada aspek hukum dan konsekuensi finansial dari tindakan yang merugikan. Dalam penelitian mengenai tanggung jawab negara dalam pengawasan terhadap operator di Indonesia, fokus analisis diarahkan pada pertanggungjawaban liability. Liability lebih bersifat hukum dan mengacu pada kewajiban untuk membayar ganti rugi jika terjadi kerugian akibat tindakan tertentu. Dalam konteks ini, liability dapat dibedakan menjadi dua jenis. Pertama, liability based on fault dimana penggugat harus membuktikan adanya kesalahan dari pihak tergugat. Kedua, strict liability dimana pihak tergugat bertanggungjawab tanpa perlu membuktikan kesalahan (Ruhaeni, 2014). Dalam kasus ini jika seorang operator melakukan kesalahan dan menimbulkan kerugian, negara dapat menuntut ganti rugi berdasarkan prinsip strict liability, dimana operator bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan tanpa perlu membuktikan kesalahan dimana hukum mengatur tanggungjawab operator ketika terjadi pelanggaran atau kerugian.

Tanggungjawab Indonesia dalam pengawasan penerbangan mencakup beberapa aspek penting yang berkaitan dengan keamanan, keselamatan, dan kedaulatan udara seperti:

1) Pengawasan dan regulasi

Negara memiliki tanggungjawab yang utama dalam hal mengawasi dan mengatur operasional maskapai penerbangan guna

untuk memastikan keselamatan penerbangan. Hal ini sudah diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Keselamatan Penerbangan. Berdasarkan UU ini, pemerintah memiliki kewajiban untuk selalu memastikan semua operator penerbangan sudah memenuhi semua regulasi yang ditetapkan demi keselamatan publik dan keamanan penerbangan. Selain itu, UU ini menjadi dasar hukum utama yang mengatur tanggungjawab pemerintah dalam pengawasan keselamatan penerbangan (Iskak & Awan, 2023). dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Kewajiban Maskapai untuk Memenuhi Standar Keselamatan dan Operasional (Danica & Priyanto, 2015). Selain itu dengan adanya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai otoritas penerbangan sipil, bertanggungjawab untuk mengatur dan mengawasi semua aspek penerbangan di Indonesia termasuk sertifikat pesawat, lisensi operator, dan pemeliharaan standar keselamatan.

2) Pelindungan hukum

Negara bertanggung-jawab untuk memberikan perlindungan hukum kepada penumpang, termasuk dalam hal kecelakaan penerbangan. Dalam hal ini UU sudah menetapkan ketentuan mengenai tanggungjawab maskapai terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan baik itu berupa ganti rugi maupun penyelesaian sengketa.

3) Penegakan hukum

Penegakan hukum perlu dilakukan dengan cara penanganan pelanggaran. Indonesia saat ini mengalami tantangan dalam menangani pelanggaran ruang udara oleh pesawat asing. Meskipun ada regulasi yang mengatur tindakan terhadap pelanggaran ini, implementasinya sering sekali dianggap tidak efektif. Hal ini menunjukkan perlunya peningkatan dalam penegakan hukum untuk melindungi kedaulatan udara Indonesia (Sa'adah, Nureda, & Putra, 2023).

4) Kolaborasi internasional

Indonesia berpartisipasi dalam program-program internasional seperti ICAO (*International Civil Aviation Organization*) untuk meningkatkan standard keselamatan dalam penerbangan. Hal ini mencakup implementasi system manajemen keselamatan dan audit keselamatan yang berkelanjutan.

Secara keseluruhan, tanggungjawab Indonesia dalam pengawasan terhadap operator penerbangan sangat penting dilakukan untuk memastikan keselamatan dan keamanan transportasi udara. Negara harus menjalankan fungsi regulasi, pengawasan dan perlindungan hukum dengan efektif agar dapat meminimalisir terjadinya risiko kecelakaan yang dapat merugikan banyak pihak dan melindungi hak-hak penumpang. Implementasi regulasi yang ketat dan responsive terhadap dinamika industri penerbangan menjadi kunci untuk meningkatkan

kepercayaan public terhadap keselamatan penerbangan di Indonesia.

2. Operator Penerbangan Di Indonesia

Operator adalah orang atau badan hukum atau organisasi yang menyelenggarakan pengoperasian pesawat udara. Di Indonesia, operator dapat dilakukan perseorangan atau perusahaan penerbangan. Operator adalah pemilik pesawat udara yang terdaftar, kecuali dibuktikan lain sebagai operator (Martono, 2007). Operator pesawat udara dengan lisensi yang sesuai dan telah teruji serta disetujui untuk digunakan oleh ahli penerbangan yang berkompeten dapat digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan (Flight Safety Foundation, 2020). Operator adalah orang, organisasi atau perusahaan yang berperan atau mendukung operasi pesawat udara. Yang dimaksud dengan operator adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara baik secara komersial (*airlines*) atau tidak komersial (*general aviation*). Pencapaian tingkat keselamatan penerbangan dapat tercapai dengan berfungsinya seluruh komponen sistem pada industri penerbangan yang terdiri dari operator bandara, operator maskapai penerbangan, operator lalu lintas udara dan operator perawatan pesawat udara, serta regulasi yang ditetapkan oleh regulator (Poerwanto & Maudzoh, 2016). Dalam penulisan ini operator yang dimaksud lebih difokuskan pada operator dalam arti maskapai atau *airlines*. Operator penerbangan di Indonesia dapat diperlihatkan pada Tabel 1 dibawah ini :

Tabel 1. Operator Penerbangan Di Indonesia

NO	AOC	OPERATOR	NO.	AOC	OPERATOR
1	121-001	Garuda Indonesia (Persero)Tbk	52	135-052	Elang Lintas Indonesia
2	121-006	Trigana Air Service	53	135-053	Elang Nusantara Air
3	121-008	Pelita Air Service	54	135-054	Pt Ama
4	121-009	Indonesia Airasia	55	135-055	Air Born Indonesia
5	121-010	Lion Mentari Airlines	56	135-056	Alda Trans Papua
6	121-012	Wings Abadi Airlines	57	135-057	Indostar Aviation
7	121-013	Cardig Air	58	135-057	Spirit Avia Sentosa
8	121-018	Tri-Mg Intra Asia Airlines	59	135-059	Weststar Aviation Indonesia
9	121-022	Nusantara Air Charter	60	135-060	Aal Group Pacific
10	121-034	Indonesia Transport & Infrastructure Tbk.	61	135-061	Carpediem Aviasi Mandiri
11	121-035	Sriwijaya Air	62	135-062	Smart Cakrawala Aviation
12	121-038	Travel Express Aviation Services	63	137-001	Sinar Mas Super Air
13	121-039	Asialink Cargo Airlines	64	137-002	Agronusa Dirgantara
14	121-042	My Indo Airlines	65	141-001	Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (Stpi)
15	121-044	Jayawijaya Dirgantara	66	141-002	Deraya Flying School
16	121-046	Citilink Indonesia	67	141-003	Aero Flyer Institute
17	121-048	Transnusa Aviation Mandiri	68	141-004	Alfa Flying School
18	121-050	Batik Air Indonesia	69	141-005	Bali Widya Dirgantara
19	121-054	Indonesia Air Asia Extra	70	141-006	Merpati Training Center
20	121-058	Nam Air	71	141-007	Nusa Flying International
21	135-002	Airfast Indonesia	72	141-009	National Aviation Management
22	135-004	Sayap Garuda Indah	73	141-011	Bandung Internasional Aviation
23	135-007	Asian One Air	74	141-012	Lombok Institute Of Flight Technology
24	135-009	Travira Air	75	141-013	Proflight Indonesia
25	135-010	Derazona Air Service	76	141-014	Balai Pendidikan Dan Pelatihan Penerbangan Banyuwangi (Bp3b)
26	135-011	National Utility Helicopters	77	141-015	Aviasi Solusi Prima (Flybest)
27	135-012	Alfa Trans Dirgantara	78	141-016	Genesa Dirgantara
28	135-013	Deraya	79	141-017	Mitra Aviasi Perkasa
29	135-016	White Sky Aviation	80	141-018	Dirgantara Aviation Engineering

30	135-018	Getari Air Service	81	141-020	Aviaterra Dinamika
31	135-019	Intan Angkasa Air Service	82	141-021	Angkasa Super Service
32	135-020	Air Pacific Utama	83	141-022	Global Aviasi
33	135-021	Transwisata Prima Aviation	84	141-023	Surya Aviasi Internasional (Mufa)
34	135-025	Purawisata Baruna	85	141-024	Trans Asia Pacific Aviation Training
35	135-026	Penerbangan Angkasa Semesta	86	91-002	Air Transport Services
36	135-028	Asi Pudjiastuti Aviation	87	91-004	Mission Aviation Fellowship
37	135-029	Aviastar Mandiri	88	91-005	Yayasan Jasa Aviasi
38	135-030	Dabi Air Nusantara	89	91-006	Hanjaya Mandala Sampoerna Tbk
39	135-031	Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan	90	91-007	Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku
40	135-032	Ekspres Transportasi Antarbenua	91	91-008	Yayasan Helivida Indonesia
41	135-036	Pegasus Air Service	92	91-009	Sadhana
42	135-042	Eastindo	93	91-010	Adventist Aviation Indonesia
43	135-042	Hevilift Aviation Indonesia	94	91-011	Associated Mission Aviation
44	135-043	Jhonlin Air Transport	95	91-014	Tri Mg Intra Asia Airlines
45	135-045	Enggang Air Service	96	91-015	Dirgantara Indonesia (Iptn)
46	135-046	Surya Air	97	91-016	Perkumpulan Penerbangan Alfa Indonesia
47	135-047	Ersa Eastern Aviation	98	91-018	Badan Pengkajian Dan Penerapan Teknologi (Bppt)
48	135-048	Matthew Air Nusantara	99	91-XX1	Yayasan Misi Masyarakat Pedalaman (Ymmp)
49	135-049	Marta Buana Abadi	100	91-XX2	Yayasan Aviasi Nusantara
50	135-050	Angkasa Super Service	101	91-XXX	Fasi-Swayasa
51	135-051	Komala Indonesia			

(Sumber: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2019).

Tabel 1, di atas menunjukkan bahwa terdapat 101 Operator penerbangan yang beroperasi di Indonesia. Operator penerbangan ini terdiri dari penerbangan terjadwal dan penerbangan yang tidak terjadwal.

Sejak dibukanya perizinan pengoperasian penerbangan komersial tahun 1999 mendorong tumbuhnya maskapai-maskapai penerbangan

baru, yang sebelumnya di Indonesia hanya mengenal Garuda dan Merpati Airlines, kini maskapai penerbangan baru melayani wilayah udara Indonesia, beberapa diantaranya seperti tertera pada Tabel 2 di bawah ini:

Tabel 2. Penerbangan Terjadwal dan Tidak Terjadwal

NO	PENERBANGAN BERJADWAL SCHEDULED FLIGHT	NO	PENERBANGAN TIDAK BERJADWAL NON-SCHEDULED FLIGHT
1	Citilink Indonesia	1	Airfast Indonesia
2	Garuda Indonesia	2	Aviastar Mandiri
3	Indonesia Air Transport	3	Susi Air
4	Kalstar Aviation	4	Derazona Air Service
5	Indonesia Airasia	5	Premair
6	Indonesia Airasia Extra	6	Enggang Air Service
7	Nam Air	7	Gatari Air Service
8	Sriwijaya Air	8	Hevilift Aviation Indonesia
9	Express Air	9	Jaya Wijaya Dirgantara
10	PT. Trigana Air Service	10	National Utility Helicopters
11	PT. Trans Nusa Aviation Mandiri	11	Pelita Air Service
		12	Penerbangan Angkasa Semesta
		13	Pegasus Aviation
		14	Travira Utama
		15	Transwisata Prima Aviation
		16	Whitesky Aviation
		17	Weststar Aviation Indonesia
		18	Surya Air
		19	Air Born
		20	Dimonim Air
		21	Indo Star Aviation

(Sumber: INACA, 2017)

Tabel 2, menunjukkan terdapat 11 (sebelas) penerbangan terjadwal dan 21 penerbangan tidak terjadwal di Indonesia. Penerbangan terjadwal lebih didominasi oleh maskapai penerbangan penumpang sedangkan penerbangan tidak terjadwal didominasi oleh penerbangan charter dan penerbangan kargo.

Menjamurnya maskapai penerbangandi satu sisi memberikan implikasi positif bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, yaitu banyak pilihan atas operator penerbangan dengan berbagai ragam pelayanannya. Di samping itu, banyaknya maskapai penerbangan telah menciptakan iklim yang kompetitif antara

satu maskapai penerbangan dengan maskapai penerbangan lainnya. Namun, kompetisi ini pada sisi lain juga menimbulkan kekhawatiran bahwa berdampak pada kualitas layanan, khususnya layanan atas perawatan pesawat. Kekhawatiran tersebut muncul akibatnya sering terjadinya kecelakaan pesawat terbang (Sinilele, 2016).

Terkait dengan dengan keselamatan penerbangan maka operator-opertaor penerbangan terutama maskapai dan pengelola bandara harus memberikan pelayanan terbaik kepada penumpang. Pelayanan harus diberikan sesuai peraturan yang berlaku dan tidak

melanggar asas keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.

Operator memberi layanan swasta (*private service participant*) dengan kriteria: kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak; kegiatan tersebut menguntungkan; tidak dibiayai dengan anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN); boleh memungut keuntungan dari penerima layanan; bertanggungjawab dalam arti *liability* dalam hal penerima layanan mengalami kerugian akibat layanan yang diberikan; kedudukan antara pemberi layanan dan penerima layanan sama tinggi; berlaku hukum perdata yang bersifat sukarela. Kriteria ini dapat digunakan untuk menentukan kegiatan mana yang menguasai hajat hidup orang banyak yang diserahkan kepada operator sebagai pengusaha. Regulator mempunyai kewajiban memberi layanan umum (*public service obligation*) dengan kriteria: kegiatan yang menguasai hajat hidup orang banyak; tidak menguntungkan; dibiayai dengan anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN); tidak memungut biaya dari penerima jasa layanan; tidak bertanggungjawab dalam arti *liability* tetapi bertanggungjawab dalam arti *responsibility*; kedudukan antara pemberi layanan dengan penerima layanan subordinat; berlaku hukum publik yang bersifat memaksa.

Sebelum melakukan penerbangan, operator penerbangan yang melintasi wilayah Republik Indonesia harus memperoleh izin operasi penerbangan terlebih dahulu. Operator penerbangan di Indonesia dilakukan oleh badan

usaha yang berbentuk perseroan terbatas yang seluruh atau sebagian besar modal dimiliki oleh badan hukum atau warganegara Indonesia. Untuk mendapatkan izin usaha dalam kegiatan penerbangan, badan usaha angkutan udara harus mengajukan permohonan secara tertulis kepada menteri perhubungan dengan melampirkan (INACA, 2017) :

1. Akta pendirian badan usaha Indonesia yang usahanya bergerak dibidang angkutan udara niaga berjadwal atau tidak berjadwal yang telah disahkan oleh Menteri yang bertanggungjawab di bidang hukum dan hak asasi manusia beserta perubahannya.
2. Nomor pokok wajib pajak (NPWP)
3. Surat keterangan domisili usaha atas nama direktur utama yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang
4. Surat persetujuan dari badan koordinasi Penanaman Modal atau Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah yang bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal.
5. Tanda bukti modal yang disetor
6. Surat pernyataan bahwa modal dalam negeri berasal dari dana dalam negeri bagi pemohon izin usaha yang merupakan PMA (Penanaman Modal Asing)
7. Rencana usaha untuk kurun waktu minimal 5 (lima) tahun yang memuat :
 - a. Jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan memenuhi standar kelaikan serta mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute, bagi angkutan udara

- niaga berjadwal, atau daerah operasi, bagi angkutan niaga tidak berjadwal, yang dilayani
- b. Rencana pusat kegiatan operasi penerbangan
 - c. Rencana rute penerbangan bagi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal atau daerah operasi atau wilayah kerja untuk badan usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal
 - d. Potensi permintaan pasar angkutan udara (demand) termasuk aspek pemasaran
 - e. Sumber daya manusia yang terdiri dari manajemen, teknisi dan personel pesawat udara
 - f. Kesiapan atau kelayakan operasi
 - g. Analisis dan evaluasi aspek ekonomi keuangan
 - h. Jadwal/kerangka waktu rencana pelaksanaan kegiatan usaha
8. Garansi/jaminan bank sekurang-kurangnya sejumlah lima perseratus dari jumlah modal disetor.
- Besaran modal yang menjadi persyaratan pemerintah bagi seluruh badan usaha angkutan udara niaga dalam berkegiatan di Indonesia, berbeda-beda tergantung jenis pelayanan yang ditawarkan pada penumpang (INACA, 2017) :
1. Untuk angkutan udara niaga berjadwal yang menggunakan tipe pesawat udara terbesar dan saling menunjang dengan kapasitas lebih dari 70 tempat duduk sekurang-kurangnya modal disetor sebesar Rp. 500 miliar
 2. Untuk angkutan udara niaga tidak berjadwal yang menggunakan tipe pesawat udara terbesar dan saling menunjang dengan kapasitas lebih dari 70 tempat duduk sekurang-kurangnya modal disetor sebesar Rp. 300 miliar.
 3. Untuk angkutan udara niaga tidak berjadwal yang menggunakan tipe pesawat udara terbesar dan saling menunjang dengan kapasitas kurang dari 70 tempat duduk, sekurang-kurangnya modal disetor sebesar 150 miliar.
 4. Untuk angkutan udara niaga khusus kargo dengan menggunakan semua tipe pesawat udara yang saling menunjang, sekurang-kurangnya modal disetor sebesar Rp. 100 miliar.
 5. Kewajiban menyusun Rencana Pusat Kegiatan Operasi Penerbangan (*operation base*) bagi perusahaan angkutan udara niaga berjadwal yang memuat :
 - a. Kemampuan fasilitas bandar udara
 - b. Rencana tatanan kebandarudaraan
 - c. Pertumbuhan kegiatan ekonomi
 - d. Keseimbangan jaringan dan rute penerbangan nasional
 - e. Rute frekuensi, rotasi diagram penerbangan dan utilisasi pesawat udara yang akan dilayani secara bertahap selama lima tahunRute penerbangan diajukan kepada Kementerian Perhubungan, memuat (INACA, 2017) :

1. Peta jaringan rute penerbangan
2. Rute, frekuensi, rotasi diagram penerbangan dan utilisasi pesawat udara yang akan dilayani secara bertahap paling sedikit lima tahun
3. Rute penerbangan yang akan dilayani adalah 45% untuk rute sangat padat dan rute padat. Minimum 55% untuk rute kurang padat dan rute tidak padat

Penerbangan bukan niaga yang dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha, dan lembaga tertentu harus memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam Pasal 118 Ayat 3 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur hal-hal berikut:

- 1) Mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 bulan setelah izin kegiatan diterbitkan.
- 2) Mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lainnya yang berlaku.
- 3) Menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan, paling lambat tanggal 10 bulan berikutnya, kepada menteri.
- 4) Melaporkan kepada menteri apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili kantor pusat kegiatan.

Beberapa dokumen penerbangan yang harus dimiliki: Sertifikat Produksi Pesawat Udara (*Aircraft Production Certificate*); Sertifikat Operator Pesawat Udara (*Air Operator Certificate*); Sertifikat Operasi Pesawat Udara

(*Operating Certificate*); sertifikat organisasi Perawatan Pesawat Udara (*Approved Maintenance Organisation Certificate*); Sertifikat Personel Pesawat Udara (*Air Personnel Certificate*).

Pasal 29 Konvensi Chicago 1944, menetapkan bahwa setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan harus dilengkapi dengan dokumen seperti:

1. Sertifikat pendaftaran dan kebangsaan (*certificate of registration*) pesawat terbang.
2. Sertifikat kelaikudaraan (*certificate of airworthiness*);
3. Sertifikat kecakapan (*certificate of competencies*) awak pesawat;
4. Buku perjalanan penerbang (*logbook*); sertifikat peralatan radio yang digunakan;
5. Bilamana pesawat digunakan untuk mengangkut penumpang harus disertai dengan daftar penumpang (*passanger's manifest*), untuk kargo harus disertai daftar barang (*cargo manifest*).

Pasal 41 Undang-Undang No. 1 tahun 2009 menyatakan bahwa, setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. Sertifikat tersebut yaitu sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*) yang diberikan kepada orang atau badan hukum yang mengoperasikan

pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga sebagaimana diatur dalam Pasal 41 Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. AOC *Air Operator Certificate* merupakan persetujuan yang diberikan oleh otoritas penerbangan nasional atau direktorat jenderal penerbangan kepada operator pesawat terbang untuk mengizinkan menggunakan pesawat terbang bagi tujuan komersial. Direktur Jenderal Perhubungan Udara menetapkan persyaratan memperoleh AOC adalah sebagai berikut :

1. Memiliki izin usaha angkutan udara
2. Lulus dalam sertifikasi teknis dan operasional.

Sertifikat teknis dan operasional dilakukan untuk memastikan dipenuhi persyaratan-persyaratan teknis dan operasional dalam lampiran keputusan menteri perhubungan nomor KM 22 tahun 2002 tentang *Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) part 121 atau keputusan menteri perhubungan nomor KM 17 tahun 2003 tentang *Civil Aviation Regulations* (CASR) part 135.

Sertifikat Operator Udara AOC (*Air Operator Certificate*) merupakan sertifikat yang mengizinkan operator untuk melakukan operasi angkutan udara niaga yang ditentukan. Penerbitan sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) angkutan udara niaga berlaku untuk: badan usaha angkutan udara niaga yang mengoperasikan pesawat dengan jumlah kapasitas penumpang lebih dari 30 kursi; dan badan usaha angkutan udara niaga yang

mengoperasikan pesawat dengan jumlah kapasitas penumpang kurang dari 30 kursi. Hal ini diatur dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 4 Tahun 2015 Tentang Penerbitan Sertifikat Operator Pesawat Udara (*Air Operator Certificate*) Angkutan Udara Niaga yang mengatur bahwa tiap sertifikat operasi penyedia angkutan udara harus mengandung hal berikut:

- (a) Jenis operasi yang diizinkan;
- (b) Jenis dan tanda registrasi pesawat yang diizinkan untuk digunakan;
- (c) Wewenang dan batasan jelajah;
- (d) Wewenang bandara;
- (e) Batasan bandara;
- (f) Batasan atau standar untuk menentukan batasan waktu, untuk pemeriksaan menyeluruh, inspeksi rangka pesawat, baling-baling mesin, peralatan dan perlengkapan darurat;
- (g) Prosedur untuk kendali bobot dan keseimbangan pesawat;
- (h) Persyaratan penggantian perlengkapan dalam, jika relevan;
- (i) Hal lain yang menurut Dirjen Hubud perlu untuk mencakup situasi tertentu.

Sesuai dengan Standar internasional dan praktik yang direkomendasikan sehubungan dengan operasi minimum didasarkan pada faktor pesawat dan lingkungan yang ditemukan di setiap bandara. Tunduk pada persetujuan operator, operator pesawat harus mempertimbangkan jenis pesawat, tingkat peralatan modern yang dibawa

di pesawat, karakteristik pendekatan dan alat bantu landasan pacu, serta keterampilan pengoperasian awak dalam menjalankan prosedur yang terlibat dalam operasi dalam segala kondisi cuaca. Pasal 5 mengatur mengenai keselamatan penerbangan yang antara lain menyebutkan bahwa setiap negara peserta wajib mengakui keabsahan sertifikat kelayakan, kecakapan, maupun izin maskapai penerbangan yang dimaksud dalam Perjanjian ini yang diberikan oleh masing-masing negara peserta itu sendiri dengan syarat bahwa syarat-syarat yang diajukan untuk memperoleh sertifikat maupun izin tersebut setidaknya telah memenuhi standar minimum dari yang telah ditetapkan berdasarkan ketentuan di dalam Chicago Convention.

Sertifikat AOC (*Air Operator Certificate*) mencantumkan jenis dan registrasi pesawat yang akan digunakan serta untuk tujuan apa dan di wilayah atau bandara spesifik wilayah. Operator tidak boleh mengoperasikan pesawat terbang untuk tujuan transportasi udara komersial selain yang sudah terdapat dalam ketentuan sertifikat operator udara atau AOC (*Air Operator Certificate*). Persyaratan untuk mendapatkan AOC bervariasi dari satu negara ke negara lain, umumnya didefinisikan; personil yang cukup dengan pengalaman yang dibutuhkan; pesawat yang layak terbang, sesuai dengan jenis operasi yang Operator harus memiliki asuransi yang memadai untuk menutupi cedera atau kematian setiap penumpang yang dibawa; operator memiliki dana yang cukup untuk mendanai

operasi; operator memiliki infrastruktur dasar yang memadai atau pengaturan untuk penyediaan infrastruktur yang memadai; sertifikat dipegang oleh seorang ahli hukum yang tinggal di negara atau wilayah aplikasi diminta; sistem yang dapat diterima untuk pelatihan personil dan pengoperasian pesawat terbang (*operations manual*); sistem mutu untuk memastikan bahwa semua peraturan yang berlaku diikuti; penunjukan staf akuntan yang bertanggungjawab; asuransi kewajiban operator untuk maskapai penerbangan.

D. SIMPULAN

Tanggungjawab negara dalam pengawasan terhadap operator di Indonesia mencakup beberapa aspek penting antara lain pertama, negara melakukan pengawasan dan regulasi dimana negara memiliki tanggungjawab utama dalam mengatur dan mengawasi operasional maskapai penerbangan untuk memastikan keselamatan penerbangan. Hal ini diatur dalam UU NO.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kedua, perlindungan hukum, dimana negara bertanggungjawab untuk memberikan perlindungan hukum kepada penumpang dimana UU menetapkan ketentuan mengenai tanggungjawab maskapai terhadap kerugian yang dialami penumpang. Tanggungjawab Negara dalam hal pengawasan terhadap operator penerbangan di Indonesia sangat penting untuk memastikan keselamatan dan keamanan dimana Negara harus menjalankan fungsi regulasi, pengawasan dan perlindungan hukum dengan

sangat efektif agar dapat meminimalisir risiko yang akan terjadi.

Operator adalah orang atau badan hukum atau organisasi yang menyelenggarakan pengoperasian pesawat udara. Industri penerbangan di Indonesia menunjukkan dinamika yang signifikan dengan munculnya berbagai operator baru yang memperkaya pilihan bagi konsumen. Namun, tantangan tetap ada dalam hal kualitas pelayanan, efisiensi operasional, dan tanggung jawab lingkungan. Keberhasilan operator penerbangan akan bergantung pada kemampuan mereka untuk beradaptasi dengan perubahan pasar sambil mempertahankan standar keselamatan dan pelayanan yang tinggi.

Negara harus bertanggungjawab dalam pengawasan terhadap operator penerbangan di Indonesia agar kegiatan penerbangan mengutamakan keselamatan penerbangan serta memperhatikan standar-standar internasional terkait kelaikan terbang, baik terkait operator, pesawat, pabrik pesawat maupun terkait dengan perawatan pesawat udara. Memperketat izin-izin penerbangan. Negara harus melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap kinerja perusahaan penerbangan dengan pengaturan-pengaturan khusus. Selain itu negara bertanggungjawab untuk melakukan evaluasi penilaian secara menyeluruh terhadap semua operator penerbangan yang beroperasi di Indonesia, dan tidak mengabaikan operator-operator yang berbasis biaya operasi rendah. Negara selain harus melakukan pengawasan

yang ketat terhadap kegiatan operator, negara juga harus memberi perlindungan terhadap operator penerbangan khususnya yang berbasis biaya operasi rendah, mengingat operator penerbangan juga memberi kontribusi yang besar terhadap pembangunan di Indonesia. Negara dapat memberikan perlindungan preventif dan perlindungan represif, untuk membantu operator-operator penerbangan agar tidak kolaps, agar supaya operator sebagai pelaku bisnis penerbangan, dapat melakukan berbagai upaya pembenahan sistem manajemen pelayanan kepada konsumen dengan lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

JURNAL

- Ayuningtyas, Celfilia D. (2023). Anggung Jawab Maskapai Penerbangan Perintis Terhadap Kerugian Atas Musnahnya Kargo Akibat Kecelakaan. *UNESS Law Review*, Vol.5, (No.3), pp.1057-1075. <https://review-unes.com/index.php/law/article/view/377>
- Cheng, B. (1998). International Responsibility National Activities and The Appropriate State. Article VI of the 1967 Space Treaty Revisited. 1998. *Journal of Space Law*, Vol.26,(No.1).<https://airandspacelaw.olemiss.edu/pdfs/jsl-26-1.pdf>
- Danica, Diva., & Priyanto, I Made Dedy. (2015). Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Transit Dalam Penerbangan Lanjutan. *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, Vol.3, (No.1), pp.1-15.

- <https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthasema/article/view/39508>
- Djajaputra, Gunawan., Purwadi, Hari., & Martono, K. (2017). Indonesian Civil Aviation Act of 2009: Aviation Safety, Security and Climate Change. *International Journal of Bussiness and Management Invention*, Vol.6, (No.1), pp.01-16.
<https://issuu.com/invention.journals/docs/a06010116/1>
- Herwin., Gultom, Polter., & Mardianis. (2023). Tinjauan Yurdis Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Jurnal IBLAM Law Review*, Vol.3, (No.3), pp.460-471.<https://doi.org/10.52249/ilr.v3i3.159>
- Hidayat, Muhammad T. (2016). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan. *Al-Adl: Jurnal Hukum*, Vol.8, (No.3),pp.77-94.
<http://dx.doi.org/10.31602/al-adl.v8i3.677>
- Iskak, Italiano Duta Achdyat., & Awan. (2023). Implementasi Pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Terhadap *Flight Approval* Penerbangan Niaga Berjadwal Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. *Jurnal Mahasiswa*, Vol.5, (No.3), pp.182-187.<https://ejurnal.provisi.ac.id/index.php/jurnalmahasiswa/article/view/744>
- Kartono, Muhammad Haryono., Husen, La Ode., & Zainuddin. (2021). Efektifitas Pengawasan Inspektur AngkutanUdara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis. *Journal of Lex Generalis*, Vol.2, (No.8),pp.2068-2082.<https://pasca-umi.ac.id/index.php/jlg/article/view/587>
- Lainatussara. (2019). Pentingnya Air Defense Identification Zone di Indonesia. *KANUN Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.21, (No.3), pp.459-472.<https://doi.org/10.24815/kanun.v21i3.14176>
- Monoarfa, Marzelino A. (2020). Tindak Pidana Dalam Mengoperasikan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Jurnal: Lex Et Societatis*, Vol.8,(No.4),pp.255-264.
<https://doi.org/10.35796/les.v8i4.30931>
- Poerwanto, Eko., & Maudzoh, Uyuunul. (2016). Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *ANGKASA; Jurnal Ilmiah Didang Teknologi*, Vol.8, (No.2), pp.9-26.
<http://dx.doi.org/10.28989/angkasa.v8i2.115>
- Ruhaeni, N. (2014). Perkembangan Prinsip Tanggung Jawab (Bases Of Liability) dalam Hukum Internasional dan Implikasinya terhadap Kegiatan Keruangankasaan. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, Vol.21 (No.3), pp.335-355.
<https://doi.org/10.20885/iustum.vol21.iss3.art1>

- Sa'adah, Aisyatus., Nureda, Kania Rahma., & Putra, Aista Wisnu. (2023). *Are Aviation Regulations Effective In Managing Foreign Aircraft Violations In Indonesia?.* *Diponegoro Law Review*, Vol.8, (No.2),pp. 260-273. <https://doi.org/10.14710/dilrev.8.2.2023.260-273>
- Simatupang, Andika I. (2016). State Responsibility Over Safety and Security on Air Navigation of Civil Aviation in International Law. *Indonesian Journal of International Law*, Vol.13, (No.2), pp.275-295. DOI: 10.17304/ijil.vol13.2.649.
- Sinilele, A. (2016). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makassar. *Al Daulah: Jurnal Hukum Pidana & Kenegaraan*, Vol.5, (No.2),pp.191-212. <https://doi.org/10.24252/ad.v5i2.4806>
- Sucitawati, Desak Putu Dian., & Atmadja, Ida Bagus Putra. (2020). Tanggungjawab Perusahaan Angkutan Udara Terhadap Keterlambatan Penerbangan (Studi Kasus PT. Lion Mentari Airlines. *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*, Vol.8, (No.10), pp-1540-1550. <https://doi.org/10.24843/KS.2020.v08.i10.p05>
- Syalabi, Mohammad Sufi., Turisno, Bambang Eko., & Supriyadhie, Kabul. (2017). Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat. *Diponegoro Law Review*,Vol.6,(No.1),pp.1-13. <https://doi.org/10.14710/dlj.2017.15640>
- Widagdo, Djoko., & Putra, Muhammad Daffa Tabah Sukma. (2024). Analisis Pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah V Terhadap Kesesuaian Tarif Tiket Maskapai Lion Air Di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, Vol.5, (No.2), pp.390-405. DOI: 1047467/elmal.v5i2.3605

BUKU

- Martono, H.K. (2007). *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Napitupulu, P. (2005). *Peran dan Pertanggung jawaban Dewan Perwakilan Rakyat: Kajian di DPRD Propinsi DKI Jakarta*. Jakarta: Alumni.

SUMBER ONLINE

- Flight Safety Foundation. (2010). Standar Risiko Penerbangan Dasar Sektor Sumber Daya. Retrieved from <https://qhseconbloc.wordpress.com/wp-content/uploads/2011/07/safety-bandara.pdf>
- INACA. (2017). Indonesia Aviation Outlook 2017. Retrieved from https://issuu.com/emmuslih/docs/inaca_11_Okt_2017

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

(2019). Civil Aircraft Register Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara. Retrieved from <https://jdih.dephub.go.id/api/media?data=1KqUIH7fsHx0ETs433jdxZ4JKzWA7wZ3x8m6yjWdpftZ8LLo7QAPDzH8MS9Au9dskG8QqOzM5jUt24OTNCSZHHhD4EubhiRSPsj4DtCs77LRR809v604bgms48luu338zRQCBOjaTz2BMpAKyIltuCfn6AeJhpZXrY1QyG1ZrPWlorXcBB7pa7QFnPz7U0OVIgHZhID5feYmBXemi0nKj0yOkolD>

PERATURAN PERUNDANG-UNDANG

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1
Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik
Indonesia Nomor 74 Tahun 2017 Tentang
Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil
Bagian 830 (*Civil Aviation Safety
Regulation Part 830*) Tentang Prosedur
Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian
Serius Pesawat Udara Sipil

Peraturan Menteri Perhubungan Republik
Indonesia Nomor : PM 4 Tahun 2015
Tentang Penerbitan Sertifikat Operator
Pesawat Udara (*Air Operator Certificate*)
Angkutan Udara Niaga