

**PENERAPAN *RESTORATIVE JUSTICE* ATAS KELALAIAN
MASKAPAI PENERBANGAN YANG MEMBAHAYAKAN
PENUMPANG (STUDI BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan

Dalam Memperoleh Gelar Sarjana Hukum

Universitas Medan Area

OLEH

FATAHILLAH

16.840.0169



FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MEDAN AREA

MEDAN

2020

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

i

Document Accepted 17/3/22

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)17/3/22

**PENERAPAN *RESTORATIVE JUSTICE* ATAS KELALAIAN
MASKAPAI PENERBANGAN YANG MEMBAHAYAKAN
PENUMPANG (STUDI BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU)**

SKRIPSI

**OLEH
FATAHILLAH
16.840.0169**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2020**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 17/3/22

Access From (repository.uma.ac.id)17/3/22

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

JUDUL : PENERAPAN *RESTORATIVE JUSTICE* ATAS
KELALAIAN MASKAPAI PENERBANGAN YANG
MEMBAHAYAKAN PENUMPANG (STUDI BANDARA
INTERNASIONAL, KUALANAMU)

Nama Mahasiswa : FATAHILLAH

NPM : 168400169

DOSEN PEMBIMBING I DIPERIKSA DOSEN PEMBIMBING II

Dr. RIZKAN ZULYANI, SH, MH

MARSELLA, SH, M.Kn



FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MEDAN AREA

MEDAN

2020

Tanggal Lulus : 19 Desember 2020

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

NAMA : FATAHILLAH
NPM : 168400169
BIDANG : ILMU HUKUM KEPIDANAAN
JUDUL SKRIPSI : PENERAPAN *RESTORATIVE JUSTICE* ATAS
KELALAIAN MASKAPAI PENERBANGAN
YANG MEMBAHAYAKAN PENUMPANG
(STUDI BANDARA INTERNASIONAL
KUALANAMU)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "*PENERAPAN RESTORATIVE JUSTICE ATAS KELALAIAN MASKAPAI PENERBANGAN YANG MEMBAHAYAKAN PENUMPANG (STUDI BANDARA INTERNASIONAL KUALANAMU)*" adalah benar karya saya sendiri dan tidak menjiplak hasil karya orang lain ataupun skripsi ini dibuat oleh orang lain.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan Gelar Akademik yang saya peroleh dan sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Medan, 24 Desember 2020



FATAHILLAH

NPM: 168400169



UNIVERSITAS MEDAN AREA
FAKULTAS HUKUM

Kampus I : Jalan Kolam/In Gedung PBSI SUMUT No. 1 Telp. 061-7366878, 7366781 Medan 20223,
Kampus II : Jln Sei Serayu No. 70A/Setia Budi No. 79B Medan Telp. 061-8225602 Medan20112,
Fax : 061 736 8012 Email : lib@uma.ac.id Website : www.uma.ac.id

LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH / TUGAS AKHIR / SKRIPSI / TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : FATAHILLAH
NPM : 168400169
Program Studi : Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Karya Ilmiah / Tugas Akhir / Skripsi / Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*) atas Karya Ilmiah / Tugas Akhir / Skripsi / Tesis yang berjudul : **PENERAPAN RESTORATIVE JUSTICE ATAS KELALAIAN MASKAPAI PENERBANGAN YANG MEMBAHAYAKAN PENUMPANG (STUDI BANDARA INTERNASIONAL KUALANAMU)**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan Karya Ilmiah / Tugas Akhir / Skripsi / Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan
Pada tanggal : 14 Januari 2021

Yang menyatakan,

(FATAHILLAH)

ABSTRAK

PENERAPAN *RESTORATIVE JUSTICE* ATAS KELALAIAN MASKAPAI PENERBANGAN YANG MEMBAHAYAKAN PENUMPANG (STUDI BANDARA INTERNASIONAL KUALANAMU)

OLEH

FATAHILLAH

NPM : 16.840.0169

Pentingnya transportasi udara tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan udara bagi kehidupan orang serta barang di dalam negeri, maupun ke luar negeri serta memiliki peran sebagai pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan dan pengembangan wilayah. Keselamatan penerbangan merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan mulai dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas yang menjadi penunjang dan fasilitas umum lainnya. Tidak jarang kelalaian yang dilakukan maskapai dapat merugikan keselamatan penumpang pada saat penerbangan. *Restorative justice* merupakan salah satu bentuk perubahan paradigma yang memberikan solusi yang baik terhadap penanganan masalah kelalaian maskapai, yang menganggap bahwa sistem peradilan pidana tidak memenuhi keadilan substantif, sehingga diperlukan bahan pertimbangan dalam penanganan masalah kelalaian maskapai tersebut, karena pendekatan ini banyak melibatkan pihak dalam proses penyelesaian untuk duduk bersama dan bermusyawarah. Penelitian ini dilakukan untuk mencari tahu bagaimana penerapan *restorative justice* terhadap kelalaian yang dilakukan pihak maskapai dan sanksi hukum apa yang diterima maskapai jika terbukti melakukan kelalaian. Penelitian ini menggunakan metode studi pustaka, dimana untuk mendapatkan data peneliti melakukan observasi langsung, menggunakan literasi dan laporan rekapitulasi kecelakaan dari PT. Angkasa Pura II Kualanamu. Hasil dari penelitian ini Pihak maskapai telah melakukan penerapan *restorative justice* dalam kejadian yang disebabkan oleh kelalaian pihak maskapai dengan meminta maaf dan memberikan ganti rugi kepada pihak korban, baik korban luka maupun korban yang meninggal dunia. Terdapat kasus kelalaian pihak maskapai pada bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang dengan didapatkan 5 (Lima) kasus. Dimana penyebabnya adalah kurang telitinya *Aircraft Maintenance Engineer* dalam memperhatikan dan merawat pesawat. Dengan sanksi pidana sesuai dengan Pasal 359 KUHP.

Kata Kunci : *Restorative Justice*, Kelalaian Maskapai.

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF RESTORATIVE JUSTICE FOR FAILURE OF AIRLINES THAT DANGERS PASSENGERS (STUDY OF KUALANAMU INTERNATIONAL AIRPORT)

BY

FATAHILLAH

NPM: 16.840.0169

The importance of air transportation is reflected in the increasing need for air transport services for the lives of people and goods at home and abroad and has a role as a driving force and driving force for regional growth and development. Aviation safety is a condition where safety requirements are met, starting from the use of airspace, aircraft, airports, air transportation, flight navigation, as well as supporting facilities and other public facilities. It is not uncommon for negligence by an airline to harm the safety of passengers during the flight. *Restorative justice* is a form of paradigm shift that provides a good solution to handling the problem of airline negligence, which considers that the criminal justice system does not fulfill substantive justice, so that consideration is needed in handling the airline negligence problem, because this approach involves many parties in the settlement process. to sit together and have deliberation. This research was conducted to find out how the application of restorative justice to negligence by the airline and what legal sanctions the airline receives if it is proven to have committed negligence. This study used a literature study method, where to obtain the data the researcher made direct observations, used literacy and accident recapitulation reports from PT. Angkasa Pura II Kualanamu. The results of this study the airline has implemented *restorative justice* in incidents caused by negligence of the airline by apologizing and providing compensation to the victims, both injured and dead. There was a case of negligence by the airline at Kualanamu Deli Serdang International airport with 5 (five) cases obtained. Where the cause is the lack of carefulness of *Aircraft Maintenance Engineers* in paying attention to and maintaining aircraft. With criminal sanctions in accordance with article 359 of the Criminal Code.

Keywords: *Restorative Justice*, Airline Failure.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta karunia-Nya kepada penulis sehingga penulis berhasil menyelesaikan Skripsi ini. Salawat dan salam selalu dilimpahkan kepada Baginda Nabi besar Muhammad SAW yang telah memberi petunjuk kepada manusia kejalan yang benar.

Skripsi ini penulis susun dalam rangka melengkapi syarat-syarat untuk mendapatkan gelar sarjana dari Fakultas Hukum Universitas Medan Area. Alhamdulillah skripsi ini selesai tepat pada waktunya. Skripsi ini yang berjudul **“Penerapan *Restorative Justice* Atas Kelalaian Maskapai Penerbangan Yang Membahayakan Penumpang (Studi di Bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang)”**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak menerima bantuan, bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak, untuk itu penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc selaku Rektor Universitas Medan Area
2. Bapak Dr. Rizkan Zulyadi, SH. MH. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Medan Area, atas kesempatan yang telah diberikan kepada saya untuk menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Medan

Area dan selaku dosen pembimbing I saya ucapkan banyak terimakasih atas masukan dan bimbingan yang bapak berikan

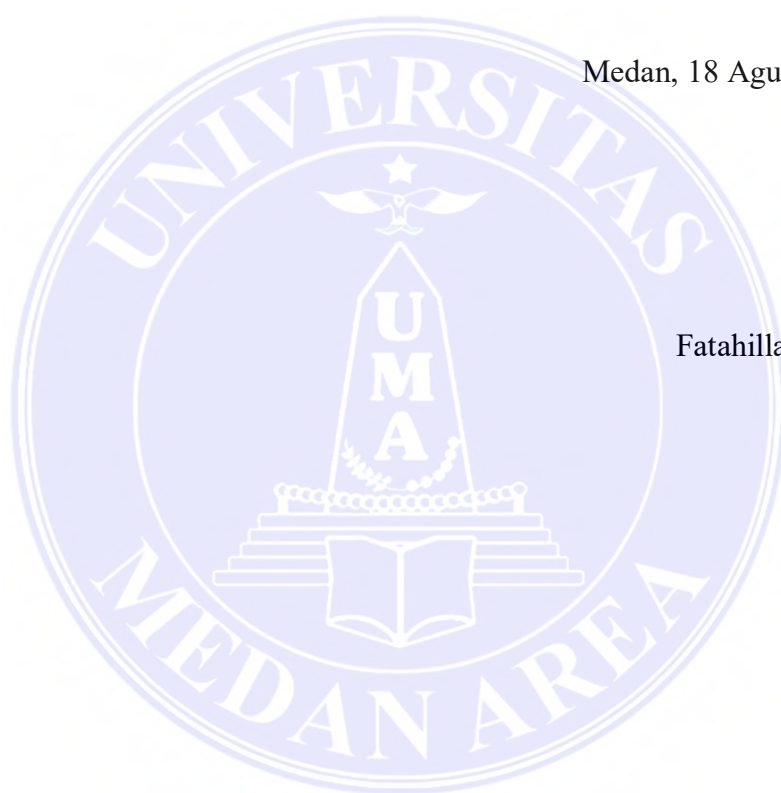
3. Bapak Zaini Munawir, SH. M.Hum, selaku Wakil Dekan I bidang akademik Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
4. Bapak Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum, selaku Ketua pembimbing penulis dalam penulisan skripsi ini, terimakasih atas masukan yang bapak berikan kepada penulis.
5. Bapak Riswan Munthe, SH, MH selaku sekretaris pembimbing dalam penulisan skripsi ini penulis mengucapkan banyak terimakasih atas masukkan dan bimbingan bapak.
6. Ibu Marsella, SH, M.Kn, selaku dosen pembimbing II yang sudah sabar membimbing dan memberikan masukkan kepada penulis demi selesainya skripsi ini.
7. Bapak dan ibu Dosen beserta staff Fakultas Hukum Universitas Medan Area yang sudah banyak membantu dan memberikan ilmu kepada kami pada saat proses perkuliahan.
8. Terima kasih untuk kedua orangtua penulis yang tidak pernah jenuh memberikan motivasi kepada penulis dalam proses penulisan skripsi ini.
9. Terima kasih untuk istri penulis tercinta Dita Cahya Pratiwi, Amd yang sudah memberikan dukungan, semangat dalam mengerjakan skripsi ini.
10. Terima kasih kepada sahabat-sahabat penulis Rahmat Gunawan dan Dhea Novratena Pelawi yang sudah memberikan dukungan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini, penulis berharap kalian juga cepat selesai mengejar gelar S.Psi dan S.T.P kalian.

11. Terima kasih kepada teman-teman seperjuangan penulis mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Medan Area stambuk 2016, semoga sukses dalam penulisan skripsi.

Penulis memohon maaf atas semua kesalahan yang pernah dilakukan baik dalam penulisan skripsi ataupun selama proses perkuliahan berlangsung. Semoga skripsi ini memberikan manfaat dan mendorong penelitian-penelitian berikutnya.

Medan, 18 Agustus 2020

Fatahillah



DAFTAR ISI

ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I - PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG MASALAH.....	1
B. RUMUSAN MASALAH	12
C. TUJUAN PENELITIAN	12
D. MANFAAT PENELITIAN	13
BAB II - TINJAUAN PUSTAKA	14
A. RESTORATIVE JUSTICE	14
1. Pengertian Restorative Justice	14
2. Prinsip Restorative Justice.....	16
B. MASKAPAI PENERBANGAN	21
1. Pengertian Maskapai Penerbangan	21
2. Peraturan mendirikan usaha angkutan udara.....	23
3. Kewajiban Maskapai Penerbangan	26
C. KESELAMATAN PENERBANGAN	30
1. Pengertian keselamatan penerbangan	31
2. Aspek Hukum Keselamatan Penerbangan	32
3. Peraturan Pemerintah tentang Keselamatan Penerbangan.....	33
4. Faktor Keselamatan Penerbangan.....	35
D. KERANGKA PEMIKIRAN.....	37
E. HIPOTESIS	40
BAB III - METODE PENELITIAN	41
A. JENIS, SIFAT, LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	41
1. Jenis Penelitian	41
2. Sifat Penelitian.....	42
3. Lokasi Penelitian.....	42

4. Waktu Penelitian.....	43
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	44
C. ANALISIS DATA	44
BAB IV - HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	45
A. HASIL PENELITIAN.....	45
1. Upaya Pihak Maskapai dalam Mengatasi Kelalaian.....	45
2. Faktor yang menyebabkan kelalaian maskapai	46
3. Penyelesaian Kelalaian Maskapai.....	47
B. PEMBAHASAN.....	49
1. Penerapan <i>Restorative Justice</i> atas kelalaian pihak maskapai	49
a. Konsep Restorative Justice	50
b. Indikator <i>restorative justice</i>	53
c. Penjabaran kasus Kelalaian Pihak Maskapai.....	54
2. Sanksi Hukum Terhadap Kelalaian Pihak Maskapai.....	58
BAB V - KESIMPULAN DAN SARAN	60
A. KESIMPULAN	60
B. SARAN.....	61
DAFTAR PUSTAKA	62
A. Buku	62
B. Jurnal	62
C. Undang-Undang dan Peraturan.....	63
D. Dokumen	64
E. Website	64
LAMPIRAN	65

DAFTAR TABEL

Tabel.1 Tabel Rencana Penelitian	43
Tabel 2. Jumlah Kasus Kelalaian Pihak Maskapai di Bandara Kualanamu	55



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Salah satu bidang kehidupan yang selalu diupayakan menjadi lebih baik adalah sektor transportasi. Manusia membutuhkan transportasi yang aman, cepat dan teratur dalam menunjang aktivitasnya, baik dalam transportasi lokal, nasional maupun internasional. Manusia menggunakan transportasi kereta api, bus, kapal laut, pesawat dan lain-lain berjalan dengan aman, cepat, teratur dan juga dengan biaya yang lebih terjangkau.¹ Transportasi udara adalah alat transportasi yang relatif lebih muda dibandingkan dengan transportasi darat dan laut, sehingga sering dijuluki sebagai *the most regulated transportation* yang diatur oleh berbagai ketentuan nasional (termasuk hukum udara) yang diselaraskan dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku di internasional.²

Menyadari pentingnya peranan transportasi udara tersebut dalam pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah serta dalam kehidupan manusia di seluruh dunia, organisasi dunia seperti *International Civil Aviation Organization* (ICAO) mengadakan Konvensi Internasional yang mengatur tentang Penerbangan Sipil dan telah diikuti dan mengikat 190 negara yaitu *Convention on International Civil Aviation* atau sering dikenal dengan Konvensi Chicago 1944.

¹ Yaddy Supriadi, Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika, (Tangerang:Telaga Ilmu Indonesia,2012),hal.57

² Setiani, Baiq (2015). Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap kerugian Yang Disebabkan Keterlambatan Berdasarkan Permenhub No. PM 77 Tahun 2011. Disertasi

Indonesia sebagai salah satu Negara yang menjadi anggota dari Konvensi tersebut, mengeluarkan kebijakan terhadap kegiatan penerbangan, yaitu Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang dapat diandalkan, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, lalu perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu dalam terciptanya pola distribusi yang mantap dan dinamis.³

Pentingnya transportasi udara tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan udara bagi kehidupan orang serta barang di dalam negeri, maupun ke luar negeri serta memiliki peran sebagai pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan dan pengembangan wilayah⁴. Salah satu tujuan yang utama dalam diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfortable*), dan ekonomis (*economy for company*) bagi penumpang. (Nasution, 2007: 202-204)⁵. Berawal dari tujuan tersebut terlihat lebih jelas bahwa sangat bertentangan dengan adanya peristiwa-peristiwa keselamatan penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari perusahaan transportasi udara.

Pelaku usaha transportasi udara (maskapai penerbangan) adalah sebuah organisasi yang memiliki tugas untuk menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Maskapai menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk

³ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

⁴ Lihat Alinea ke 3 Penjelasan Umum Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

⁵ Setiani, Baiq. (2016). *Tanggungjawab maskapai penerbangan sebagai penyedia jasa penerbangan kepada penumpang akibat keterlambatan penerbangan*. Novelty. Vol 7 (1). 1-10

menyediakan jasa tersebut dan dapat melakukan bentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk mendapatkan keuntungan bersama. Maskapai penerbangan harus bertanggung jawab untuk mewujudkan penerbangan yang aman dan selamat bagi penumpang. Keselamatan penerbangan merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan mulai dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas yang menjadi penunjang dan fasilitas umum lainnya. Tidak jarang kelalaian yang dilakukan maskapai dapat merugikan keselamatan penumpang pada saat penerbangan. Contoh pertama yaitu pesawat LION JT-610 yang pernah mengalami kecelakaan dikarenakan pihak maskapai tetap memberikan izin kepada pesawat untuk terbang, padahal pesawat tersebut sudah memiliki catatan teknis (*technical log*) bahwa pesawat tersebut mengalami kerusakan mesin⁶.

Dalam kasus kecelakaan Lion Air JT 610, Hak hidup penumpang mendapatkan "Jaminan atas Keselamatan terutama di dalam Pesawat Udara" secara tegas dan telah diatur secara khusus dalam Pasal 1 butir 48, Undang-Undang Penerbangan No 1 tahun 2009 dimana disebutkan bahwa "Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan "terpenuhinya persyaratan keselamatan" dalam pemanfaatan wilayah udara , Pesawat udara dan Bandar Udara, Angkutan Udara dan Navigasi Penerbangan serta fasilitas umum lainnya". Kata "terpenuhinya persyaratan keselamatan" ini menunjukkan adanya itikad baik yang dikeluarkan dari pembuat Undang-Undang untuk melindungi hak hidup dari para penumpang pesawat udara. Itikad baik tersebut diperkuat dengan pemberian sanksi kepada

⁶ <https://www.cnbcindonesia.com/news/20181031174932-4-39986/jika-terbukti-lalai-ini-sanksi-yang-bisa-menimpa-lion-air> diakses pada tanggal 8 Desember 2019

pihak yang melanggar aturan yang sudah ditetapkan tersebut yang tertuang pada Pasal 11 ayat 5, Undang-Undang No 1 tahun 2009. Tertuangnya ketentuan mengenai hak untuk hidup dan hak untuk mendapatkan keselamatan penerbangan tersebutlah yang bisa dijadikan dasar gugatan kasus pidana terhadap maskapai Lion Air sebagai korporasi karena "dengan sengaja" menyebabkan kecelakaan dan banyak memakan korban dan tidak terpenuhinya hak hidup penumpang serta hak penumpang atas keselamatan penerbangan atau dengan kata lain "dengan sengaja menghilangkan nyawa" orang lain, tentunya dengan membuktikan terlebih dahulu unsur kesalahannya.⁷ Berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sanksi pidana terhadap pihak yang bertanggung jawab terhadap kecelakaan sebenarnya sudah diatur pada Pasal 401 - Pasal 443 dalam UU tersebut.⁸

Contoh kelalaian maskapai yang lain ialah dikutip dari okezone.com diberitakan mengaku membawa bom, seorang penumpang pesawat Lion Air diamankan oleh petugas Bandar Udara Internasional Juwata, Tarakan, Kalimantan Utara. EF (28), seorang penumpang Lion Air JT 261 rute Bandar Udara Internasional Juwata, Tarakan, Kalimantan Utara ke Bandar Udara Internasional SAMS Sepinggan, Balikpapan, Kalimantan Timur mengaku membawa bom yang ditaruhnya di dalam tas ketika proses pemeriksaan saat masuk ke ruang tunggu keberangkatan. Berdasarkan hasil pemeriksaan, tidak ditemukan bom dan benda lain yang mencurigakan, yang berpotensi mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan. Atas perbuatannya tersebut, pihak Lion Air menurunkan dan tidak

⁷<https://www.kompasiana.com/gracebintang/5bda9d3e12ae94505d7d17c3/pertanggungjawaban-pidana-lion-air-dalam-kasus-kecelakaan-jt-610?page=all> diakses pada tanggal 23 Desember 2019

⁸ <https://www.cnbcindonesia.com/news/20181031174932-4-39986/jika-terbukti-lalai-ini-sanksi-yang-bisa-menimpa-lion-air> diakses pada tanggal 23 Desember 2019

menerbangkan EF berikut barang bawaannya. "Mengacu pada Pasal 437 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), semua yang terkait informasi bom baik sungguh atau bohong, merupakan tindakan melanggar hukum, dan akan diproses dan serta sanksi tegas oleh pihak berwajib".⁹

Contoh kasus yang berikutnya ditulis oleh yang dikutip dari merdeka.com Pilot BC yang ditangkap di Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur, ternyata sudah mengonsumsi sabu sekitar 10 tahun. Polisi mengungkapkan alasan pria paruh baya tersebut mengonsumsi narkoba. Sementara tersangka GS, pilot maskapai Bangladesh diketahui telah mengonsumsi sabu selama empat tahun terakhir. Hanya saja polisi belum bisa memastikan apakah GS kerap mengonsumsi narkoba sebelum menerbangkan pesawat. Akibat perbuatannya, kedua pilot tersebut dijerat Pasal 114 ayat (1) subsidi Pasal 112 ayat (1) juncto Pasal 132 ayat (1) Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Narkotika. Keduanya terancam pidana hukuman mati, penjara seumur hidup, penjara paling singkat 5 tahun dan paling lama 20 tahun dan denda paling sedikit Rp 1 miliar.¹⁰

Sebagai upaya yang dilakukan untuk mewujudkan keselamatan Penerbangan tersebut, pemerintah telah mengeluarkan berbagai kebijakan terkait yang mengatur tentang Keselamatan Penerbangan, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, dan peraturan lain yang

⁹ Subhan, Sabu. (2018, Mei 18). "Mengaku Bawa Bom, Seorang Penumpang Lion Air Diamankan". Retrieved from <https://news.okezone.com/read/2018/05/18/340/1900020/mengaku-bawabom-seorang-penumpang-lion-air-diamankan>

¹⁰Qadar, Nafiysul (2018, Agustus 5). "Ternyata ini alasan dua pilot jadi budak narkoba". Retrieved from <https://m.merdeka.com/peristiwa/ternyata-ini-alasan-dua-pilot-jadi-budak-narkoba.html>

mengatur secara teknis mengenai Keselamatan Penerbangan. Namun, peraturan-peraturan tersebut masih belum cukup untuk menjamin terlaksananya upaya untuk menciptakan keselamatan penerbangan tersebut, jika apabila tidak dibarengi dengan adanya kesadaran dan budaya para pihak maskapai untuk menjamin terlaksananya upaya penegakan Hukum Keselamatan Penerbangan yang telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan.¹¹

Menurut Zulfa Pendapatnya bahwa proses hukum harus tetap dilaksanakan dan harus ditegakkan tanpa pandang bulu (*rule of law dan law enforcement*), karena “kelalaiannya” yang termasuk kesengajaan yaitu pada saat menerbangkan pesawat hingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan berakibatkan meninggalnya para korban tetaplah harus diproses dengan tegas secara hukum. Banyak hukum adat di Indonesia yang bisa menjadi *restorative justice* sebagai salah usaha untuk mencari penyelesaian konflik secara damai di luar pengadilan walau pada kenyataannya masih sangat sulit diterapkan karena keberadaannya tidak diakui negara atau tidak dikodifikasikan dalam hukum nasional¹².

Sistem Hukum Pidana Indonesia memasuki babak baru dalam perkembangannya. Salah satu bentuk pembaharuan yang ada dalam Hukum Pidana Indonesia adalah pengaturan tentang hukum pidana dalam perspektif dan pencapaian keadilan kepada perbaikan maupun pemulihan keadaan setelah peristiwa dan proses peradilan pidana yang dikenal dengan keadilan restoratif (*restorative justice*) yang berbeda dengan keadilan retributif (menekankan keadilan

¹¹ Purba, Hasim. 2017. Mewujudkan keselamatan penerbangan dengan membangun kesadaran hukum bagi *stakeholders* melalui penerapan *safety culture*. Jurnal Hukum Samudera Keadilan. Vol.12(1).

¹² Eva Achjani Zulfa. Keadilan Restoratif Dan Revitalisasi Lembaga Adat Di Indonesia. Jurnal Kriminologi Indonesia Vol. 6 No.II. 2010 Hal 187

pada pembalasan) dan keadilan restitutif (menekankan keadilan pada ganti rugi). Apabila dilihat dari perkembangan ilmu hukum pidana yang bersifat pemidaan modern, telah memperkenalkan dan mengembangkan apa yang disebut pendekatan hubungan Pelaku-Korban atau “*Doer-Victims*” *Relationship*. Suatu pendekatan baru yang telah menggantikan pendekatan perbuatan atau pelaku atau “*daad-dader straftecht*”. Ahli hukum telah memperkenalkan formula keadilan khususnya dalam penegakkan HAM, bahwa ada 3 aspek penting dalam pendekatan untuk membangun suatu sistem hukum dalam rangka modernisasi dan pembaharuan hukum, yaitu segi struktur (*structure*), substansi (*substance*) dan budaya (*legal culture*) yang kesemuanya layak berjalan secara bersama.¹³

Restorative justice merupakan salah satu bentuk perubahan paradigma yang memberikan solusi yang baik terhadap penanganan masalah kelalaian maskapai, yang menganggap bahwa sistem peradilan pidana tidak memenuhi keadilan substantif, sehingga diperlukan bahan pertimbangan dalam penanganan masalah kelalaian maskapai tersebut, karena pendekatan ini banyak melibatkan pihak dalam proses penyelesaian untuk duduk bersama dan bermusyawarah. Dalam hal ini korban juga dilibatkan di dalam proses, sementara pelaku kejahatan juga didorong untuk memberikan pertanggungjawaban atas tindakannya, yaitu dengan memperbaiki kesalahan-kesalahan yang telah diperbuat dengan meminta maaf, mengembalikan uang telah dicuri, atau dengan melakukan pelayanan masyarakat. Pendekatan *Restorative Justice* memandang bahwa kejahatan atau tindakan kriminal tidak hanya bermuara pada penghukuman bagi pelaku, tetapi juga

¹³ <https://www.mahkamahagung.go.id/id/artikel/2613/keadilan-restoratif-sebagai-tujuan-pelaksanaan-diversi-pada-sistem-peradilan-pidana-anak> diakses pada tanggal 27 Desember 2019

memperhatikan kepentingan dari pihak korban, dalam penyelesaiannya dapat dilakukan dengan melibatkan kedua belah pihak tersebut dan tidak harus berujung pada pemidanaan jika belum ada surat putusan pengadilan.

Untuk mewujudkan keadilan bagi para korban dan pelaku, ketika para penegak hukum berpikir dan bertindak secara progresif yaitu tidak menerapkan peraturan secara tertulis tetapi perlu menerobos aturan (*rule breaking*) karena pada akhirnya hukum itu bukan teks yang tertulis demi tercapainya keadilan yang diinginkan oleh masyarakat.¹⁴ Bagir Manan, dalam tulisannya menguraikan tentang substansi "*restorative justice*" yang berisi prinsip-prinsip, antara lain: "Membangun partisipasi bersama antara pelaku, korban, dan kelompok masyarakat menyelesaikan suatu peristiwa atau tindak pidana. Menempatkan pelaku, korban, dan masyarakat sebagai "*stakeholders*" yang bekerja bersama dan langsung berusaha menemukan penyelesaian yang dipandang adil bagi semua pihak (*win-win solutions*)"¹⁵

Konsep pendekatan *restorative justice* merupakan suatu pendekatan yang lebih menekankan pada kondisi terciptanya keadilan dan keseimbangan bagi pelaku tindak pidana serta korbannya sendiri. Mekanisme tata acara dan peradilan pidana yang berfokus pada pemidanaan diubah menjadi proses yang lebih berfokus pada mediasi untuk menciptakan kesepakatan atas penyelesaian perkara pidana yang lebih adil dan seimbang bagi pihak korban dan pelaku. Di dalam proses peradilan pidana konvensional dikenal adanya restitusi atau disebut juga ganti rugi terhadap

¹⁴ <https://www.kompasiana.com/albertarisandy/59d63ae5d0e9a811901ed232/restorative-justice?page=all> diakses pada tanggal 27 Desember 2019

¹⁵ Eva Achjani Zulfa, Mendefinisikan Keadilan Restoratif, Eva Achjani Zulfa, <http://evacentre.blogspot.com/2009/11/definisi-keadilan-restoratif.html> diakses tanggal 23 Desember 2019

korban, sedangkan restorasi memiliki makna yang lebih luas. Restorasi meliputi pemulihan hubungan antara pihak korban dan pelaku.

Pemulihan hubungan ini bisa didasarkan atas kesepakatan bersama antara korban dan pelaku. Pihak korban dapat menyampaikan mengenai hal kerugian yang dideritanya dan pelaku pun diberi kesempatan untuk menebusnya, dari mekanisme ganti rugi, perdamaian, kerja sosial, maupun kesepakatan-kesepakatan lainnya. Karena proses pemidanaan konvensional tidak memberikan ruang kepada pihak yang terlibat, dalam hal ini korban dan pelaku untuk berpartisipasi secara aktif dalam penyelesaian masalah yang terjadi diantara kedua belah pihak. Setiap kejadian yang terindikasi tindak pidana, tanpa memperhitungkan eskalasi perbuatannya, akan terus digulirkan ke ranah penegakan hukum yang hanya menjadi yurisdiksi para penegak hukum. Partisipasi secara aktif dari masyarakat seakan tidak menjadi penting lagi, semuanya hanya berfokus pada putusan pemidanaan atau *punishment* tanpa melihat esensinya.¹⁶

Dalam proses acara pidana konvensional misalnya apabila telah terjadi perdamaian antara pelaku dan korban, dan pihak korban telah memaafkan pelaku, maka hal tersebut tidak akan dapat mempengaruhi kewenangan yang dimiliki penegak hukum untuk tetap meneruskan perkara tersebut ke ranah pidana yang nantinya berujung pada pemidanaan pihak pelaku pidana. Proses formal pidana akan makan waktu lama serta tidak memberikan kepastian bagi pelaku maupun korban tentu tidak serta merta memenuhi maupun memulihkan hubungan antara

¹⁶ <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4e25360a422c2/pendekatan-restorative-justice-dalam-sistem-pidana-indonesia/> diakses pada tanggal 27 Desember 2019

korban dan pelaku, konsep *restorative justice* menawarkan proses pemulihan yang melibatkan pelaku dan korban secara langsung dalam penyelesaian masalahnya.

Proses pidana konvensional hanya menjadikan korban nantinya sebagai saksi dalam proses persidangan yang tidak banyak mempengaruhi putusan pemidanaan, tugas penuntutan tetap diberikan terhadap Jaksa yang mana jaksa hanya menerima berkas-berkas penyidikan untuk selanjutnya diolah menjadi dasar tuntutan pemidanaan, tanpa mengetahui dan mengerti kondisi permasalahan tersebut secara akurat, dan pihak pelaku berada di kursi pesakitan siap untuk menerima pidana yang akan dijatuhkan kepadanya.¹⁷

Menurut Prayitno eksistensi proses *restorative justice* sebagai cara alternatif dalam penyelesaian perkara pidana sangat ditentukan oleh kesadaran dan pengetahuan masyarakat itu sendiri, termasuk aparat penegak hukumnya. Pemahaman peradilan yang hanya mengedepankan penerapan aturan membuktikan kesalahan pelaku lalu menghukumnya tidak akan dapat menerima konsep ini. Baginya peradilan adalah hak negara untuk mengenakan sanksi kepada warganya yang telah melanggar aturan. Penjeraan dan atau rehabilitasi menjadi faktor yang sangat populer di dalamnya, perhatian peradilan didominasi oleh kepentingan pelaku, masyarakat dan negara.¹⁸

¹⁷ <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4e25360a422c2/pendekatan-restorative-justice-dalam-sistem-pidana-indonesia/> diakses pada tanggal 27 Desember 2019

¹⁸ Prayitno. Kuat Puji. 2012. *Restorative Justice Untuk Peradilan di Indonesia (Perspektif Yuridis Filosofis dalam Penegakan Hukum In Concreto)*. Jurnal Dinamika Hukum. Vol. 2 (3).

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya¹⁹. Bandara Internasional Kualanamu merupakan salah satu bandar udara yang berada dibawah PT. Angkasa Pura II, dimana PT. Angkasa Pura II merupakan perusahaan milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang transportasi udara. Bandara International Kualanamu sendiri memiliki kurang lebih 18 maskapai penerbangan yang beroperasi di dalamnya.

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti akan melakukan penelitian dengan judul Penerapan *Restorative Justice* Atas Kelalaian Maskapai Penerbangan Yang Membahayakan Penumpang (Studi di Bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang). Dimana peneliti ingin mengetahui penerapan *restorative justice* atas kelalaian maskapai yang berada di bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang.

¹⁹ Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas, adapun rumusan masalah dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan *restorative justice* terhadap kelalaian yang dilakukan maskapai ?
2. Apa sanksi hukum yang diterima maskapai jika terbukti melakukan kelalaian?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penerapan *restorative justice* terhadap kelalaian yang dilakukan maskapai.
2. Untuk mengetahui sanksi hukum apa yang diterima maskapai jika terbukti melakukan kelalaian.

D. MANFAAT PENELITIAN

Hasil penelitian ini nantinya diharapkan dapat memberikan manfaat kepada pembaca, baik secara teoritis maupun praktis.

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk menambah pengetahuan dan memberikan kegunaan mengenai ilmu hukum, khususnya Hukum Penerbangan. penelitian ini juga diharapkan mampu menjadi salah satu rujukan dalam penelitian berikutnya yang sejenis.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti

Bermanfaat untuk menambah pengetahuan dan menerapkan ilmu hukum yang telah diperoleh di bangku perkuliahan dan dapat menjadi bekal untuk menjadi seorang profesional dibidang hukum.

b. Bagi Maskapai

Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberi sumbangan pemikiran atau bahan pertimbangan untuk maskapai agar tidak melakukan kelalaian yang mengakibatkan keselamatan penerbangan terganggu.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. RESTORATIVE JUSTICE

Restorative Justice pada prinsipnya merupakan suatu pedoman dasar dalam proses perdamaian di luar peradilan dengan menggunakan cara mediasi atau bermusyawarah dalam mencapai suatu keadilan yang diharapkan oleh para pihak yang terlibat langsung dalam hukum pidana tersebut yaitu pelaku tindak pidana (keluarganya) dan korban tindak pidana (keluarganya) untuk mencari solusi terbaik yang disetujui dan disepakati para kedua belah pihak.²⁰

1. Pengertian *Restorative Justice*

Menurut Pasal 1 Angka 6 UU No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak yaitu keadilan restoratif adalah penyelesaian perkara tindak pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku/korban, dan pihak lain yang terkait untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula, dan bukan pembalasan.²¹

Menurut Tony F.Marshall dalam tulisannya mengemukakan bahwa defenisi dari restorative justice adalah sebuah proses dimana semua pihak yang berkepentingan dalam pelanggaran tertentu bertemu bersama untuk

²⁰ <http://edwinnotaris.blogspot.com/2013/09/restorative-justice-pengertian-prinsip.html> diakses pada tanggal 31 Desember 2019

²¹ UU No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak Pasal 1 Angka 6

menyelesaikan secara bersama-sama bagaimana menyelesaikan akibat dari pelanggaran tersebut demi kepentingan masa depan²²

Restorative justice atau sering diterjemahkan sebagai keadilan restoratif adalah suatu model pendekatan yang muncul pada tahun 1970-an dalam upaya penyelesaian perkara pidana.²³ Berbeda dengan pendekatan yang dipakai pada sistem peradilan pidana konvensional, pendekatan ini memfokuskan pada adanya partisipasi langsung pelaku, korban dan masyarakat dalam proses penyelesaian perkara pidana. Terlepas dari kenyataan bahwa pendekatan ini masih diperdebatkan secara teoritis, pandangan ini kenyataannya berkembang dan banyak mempengaruhi kebijakan hukum dan praktik dari berbagai negara.

Restorative Justice adalah alternatif yang sangat populer di berbagai belahan dunia untuk penanganan perbuatan melawan hukum karena menawarkan solusi yang komprehensif dan efektif. Keadilan restoratif bertujuan untuk memikirkan para korban, pelaku, keluarga dan masyarakat untuk memperbaiki suatu perbuatan melawan hukum dengan menggunakan kesadaran sebagai landasan untuk memperbaiki kehidupan bermasyarakat.²⁴ Menurut Mareta Penyelesaian perkara pidana di dalam maupun di luar proses pengadilan yang memfokuskan pada adanya kegiatan musyawarah dan partisipasi langsung dari pelaku, korban dan masyarakat dalam proses

²² Tonny F. Marshall dalam buku Marlina (2) , Pengantar Konsep Diversi dan Restoratif Justice dalam Hukum Pidana, 2010, USU Press, Medan, hlm. 28

²³ Muladi, Restorative Justice dalam Sistem Peradilan Pidana, makalah disampaikan dalam seminar IKAHI tanggal 25 April 2012, hlm.1

²⁴ D.S., Dewi dan Fatahillah A. Syukur, 2011, Mediasi Penal: Penerapan Restorative Justice di Pengadilan Anak Indonesia, Depok: Indie-Publishing, hlm.4.

penyelesaian perkara pidana yang mengembalikan keadaan seperti semula (pemulihan) adalah *restorative justice*.²⁵

Menurut Arif dan Ambarsari keadilan restorative, yaitu keadilan yang suatu proses dimana semua pihak yang terlibat dalam suatu tindak pidana tertentu bersama-sama memecahkan masalah dan bagaimana menangani akibatnya pada masa yang akan datang. Keadilan Restoratif adalah suatu model penyelesaian perkara pidana yang mengedepankan pemulihan terhadap korban, pelaku, dan masyarakat²⁶.

2. Prinsip Restorative Justice

Menurut Herlina Prinsip utama *Restorative Justice* adalah adanya partisipasi langsung dari korban dan pelaku, partisipasi warga sebagai fasilitator dalam penyelesaian kasus, sehingga ada jaminan pelaku tidak lagi mengganggu harmoni yang sudah tercipta di masyarakat²⁷. Penerapan prinsip keadilan restoratif itu tergantung pada sistem hukum apa yang sudah dianut oleh suatu negara. Jika dalam sistem hukum itu tidak menghendaki dalam suatu negara, maka tidak bisa dipaksakan penerapan *Restorative Justice* tersebut.

²⁵ Mareta, Josephin. 2018. Penerapan Restorative Justice Melalui Pemenuhan Restitusi Pada Korban Tindak Pidana Anak. Jurnal Legislasi Indonesia Vol 15 No.4.

²⁶ Arief, Hanafi. Ningrum Ambarsari. 2018. Penerapan Prinsip Restorative Justice dalam Sistem Peradilan Pidana di Indonesia. Al' Adl Jurnal Hukum Vol 10 No.2.

²⁷ Apong Herlina dkk. 2004. Perlindungan Terhadap Anak Yang Berhadapan Dengan Hukum. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Sehingga dapat disimpulkan bahwa prinsip *Restorative Justice* merupakan pilihan dalam mendesain sistem hukum suatu negara. Walaupun suatu negara tidak menganutnya, akan tetapi tidak menutup kemungkinan untuk menerapkan prinsip keadilan restoratif tersebut yang berguna untuk memberikan keadilan, kepastian dan kemanfaatan hukum.²⁸

Susaan Sharpe mengatakan bahwa terdapat prinsip dari keadilan restoratif²⁹ yaitu:

- a. *Restorative justice invite full participation and consensus.* Keadilan restoratif mengundang partisipasi penuh dan konsensus.
- b. *Restorative justice seeks to heal what is broken.* Keadilan restoratif berusaha untuk menyembuhkan apa yang rusak
- c. *Restorative justice seeks full and direct accountability.* Keadilan restoratif berusaha akuntabilitas penuh dan langsung
- d. *Restorative justice seeks to reunite what has been devided.* Keadilan restoratif berusaha untuk menyatukan kembali apa yang telah dibagi.
- e. *Restorative justice seeks to strengthen the comunittu in order to prevent further harms.* Keadilan restoratif berusaha untuk memperkuat masyarakat dalam rangka untuk mencegah kerugian lebih lanjut.

²⁸ Arief, Hanafi. Ningrum Ambarsari. 2018. Penerapan Prinsip Restorative Justice dalam Sistem Peradilan Pidana di Indonesia. Al' Adl Jurnal Hukum Vol 10 No.2.

²⁹ <http://seputarpengertian.blogspot.com/2016/09/pengertian-dan-prinsip-keadilan-restoratif.html> diakses pada tanggal 31 Desember 2019

Menurut Komariah E. Sapardjaja³⁰, prinsip-prinsip dasar yang terkandung dalam pendekatan keadilan restoratif adalah :

- a. Keadilan yang dituntut adalah adanya upaya pemulihan bagi pihak yang dirugikan.
- b. Siapapun yang terlibat dan terkena dampak tindak pidana harus mendapat kesempatan untuk berpartisipasi penuh dalam menindaklanjutinya.
- c. Pemerintah berperan dalam menciptakan ketertiban umum sementara masyarakat membangun dan memelihara perdamaian.

Beberapa prinsip-prinsip yang berlaku secara universal yang melekat dalam konsep pendekatan restoratif dalam penyelesaian tindak pidana, antara lain sebagai berikut :

- a. Prinsip Penyelesaian yang Adil (*Due Process*). Dalam setiap sistem peradilan pidana di seluruh Negara, kepada tersangka selalu diberikan hak untuk mengetahui terlebih dahulu tentang prosedur alprosedural perlindungan tertetu ketika dihadapkan pada penuntutan atau penghukuman. Proses peradilan (*due process*) haruslah dianggap sebagai bentuk perlindungan untuk memberi keseimbangan bagi kekuasaan Negara untuk menahan, menuntut, dan melaksanakan hukuman dari suatu putusan penghukuman³¹. Dalam implementasinya, mekanisme proses pendekatan

³⁰ Sapardjaja, K.E. (2002). Ajaran Sifat Melawan Hukum Materil Dalam Hukum Pidana Indonesia. Bandung: PT. Alumni

³¹ Van Ness dan Strong, 1997, hlm. 15, diakses dari website <http://www.restorativejustice.org> pada tanggal 13 Oktober 2020.

restoratif menghendaki adanya keinginan untuk tetap memberi perlindungan bagi tersangka yang terkait dengan *due process*. Akan tetapi, karena dalam proses restorasi mengharuskan adanya pengakuan bersalah terlebih dahulu maka hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai sampai sejauh mana persetujuan yang diberitahukan (*informed consent*) dan pelepasan hak suka rela (*wiver of rights*) dapat dipergunakan sebagai awal penyelesaian yang adil.

- b. Perlindungan yang setara. Dalam proses penyelesaian tindak pidana melalui pendekatan restoratif, keadilan harus timbul dari suatu proses saling memahami akan makna dan tujuan keadilan itu, tanpa memandang suku, jenis kelamin, agama, asal bangsa dan kedudukan sosial lainnya. Terdapat keraguan tentang kemampuan sistem pendekatan restoratif dalam menyelesaikan suatu masalah dan memberikan “rasa keadilan” diantara para partisipan yang berbeda-beda, karena dapat saja salah satu pihak mempunyai kelebihan kekuatan ekonomi, intelektual, politik atau bahkan fisik.²⁴ Sehingga terjadi suatu ketidaksetaraan diantara para pihak yang berpartisipasi dalam suatu proses restoratif³².
- c. Hak-hak Korban. Dalam penyelesaian masalah melalui pendekatan restoratif, hak-hak korban perlu mendapat perhatian karena korban adalah pihak yang berkepentingan yang seharusnya mempunyai kedudukan (hukum) dalam proses penyelesaiannya. Pada sistem peradilan pidana pada umumnya, dikatakan bahwa korban tidak menerima perlindungan yang setara dari pemegang wewenang sistem peradilan pidana, sehingga

³² Wright, 1991, hlm. 68, diakses dari website <http://www.restorativejustice.org> pada tanggal 13 Oktober 2020.

kepentingan yang hakiki dari korban sering terabaikan dan walaupun itu ada hanya sekedar pemenuhan sistem administrasi atau manajemen peradilan pidana³³.

- d. Proporsionalitas. Gagasan *fairness* di dalam sistem restoratif didasarkan pada *consensus* persetujuan yang memberikan pilihan alternatif dalam menyelesaikan masalah, sedangkan pengertian proporsionalitas adalah berkaitan dengan lingkup kesamaan sanksi-sanksi penderitaan yang harus dikenakan pada pelanggar yang melakukan pelanggaran. Dalam peradilan pidana pada umumnya, proporsionalitas dianggap telah terpenuhi bila telah memenuhi suatu perasaan keadilan *retributive* (keseimbangan timbal balik antara *punish* dan *reward*), sedangkan dalam pendekatan restoratif dapat memberlakukan sanksi-sanksi yang tidak sebanding terhadap pelanggar yang melakukan pelanggaran yang sama.³⁴
- e. Praduga tak bersalah. Dalam peradilan pidana pada umumnya, Negara memiliki beban pembuktian untuk membuktikan kesalahan tersangka. Sejak dan sampai beban pembuktian itu dilakukan, tersangka harus dianggap tidak bersalah. Berbeda halnya dalam proses restoratif, yang mensyaratkan suatu pengakuan bersalah merupakan syarat dilanjutkannya lingkaran penyelesaian. Dalam proses-proses restoratif, hak-hak tersangka mengenai praduga tak bersalah dapat dikompromikan dengan cara yaitu tersangka memiliki hak untuk melakukan terminasi proses restorasi dan menolak proses pengakuan bahwa ia bersalah, dan selanjutnya memilih opsi proses

³³ Hutaeruk, R.H. Loc. cit

³⁴ Warner, 1994, diakses dari website <http://www.restorativejustice.org> pada tanggal 13 Oktober 2020

formal dimana kesalahan harus dibuktikan³⁵ atau tersangka dapat memperoleh hak untuk banding ke pengadilan dan semua perjanjian yang disepakati dalam proses restoratif dinyatakan tidak mempunyai kekuatan mengikat.

- f. Hak Bantuan Konsultasi atau Penasehat Hukum. Dalam semua tahapan informal yang restorative, tersangka dapat diberi informasi melalui bantuan penasehat hukum mengenai hak dan kewajibannya yang dapat dipergunakan sebagai pertimbangan dalam membuat keputusan³⁶.

B. MASKAPAI PENERBANGAN

Maskapai penerbangan merupakan suatu jasa yang bergerak pada pelayanan dalam bidang penerbangan. Sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau sudah memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

1. Pengertian Maskapai Penerbangan

Menurut R. S. Damardjati dalam bukunya *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata* mengemukakan pengertian perusahaan penerbangan sebagai berikut “Perusahaan penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (*schedule service/regular flight*)

³⁵ Moore, 1993, hlm. 19, diakses dari website <http://www.restorativejustice.org> pada tanggal 13 Oktober 2020.

³⁶ Moore dan Connel, 1994, hlm. 67, diakses dari website <http://restorativejustice.org> pada tanggal 13 Oktober 2020.

maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*). Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota-kota persinggahan yang sudah dijadwalkan dan bersifat tetap. Sedangkan penerbangan tidak berjadwal sebaliknya, dengan waktu, rute, maupun kota-kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan dari pihak penyewa.”³⁷

Maskapai penerbangan atau *Airlines* adalah sebuah organisasi atau perusahaan yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Maskapai penerbangan harus menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama³⁸. Menurut Pasal 1 ayat (25) Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang penerbangan, Pengangkutan udara adalah badan usaha angkutan udara niaga, yang harus memegang izin kegiatan angkutan udara niaga untuk melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga”.

Dalam UURI No. 1 tahun 2009, diatur angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut bayaran dari para penumpang. Menurut Pasal 1 angka 13 UURI No. 1 tahun 2009 angkutan udara adalah setiap kegiatan yang menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo /pos dalam satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar

³⁷ <https://necel.wordpress.com/2009/06/28/pengertian-perusahaan-penerbangan/> diakses tanggal 9 Desember 2019

³⁸ <http://penerbang1.blogspot.co.id> Diakses Pada Hari Senin, Tanggal 9 Desember 2019

udara lain atau beberapa bandar udara. Menurut Martono dan Sudiro terdapat aspek operasional pada maskapai penerbangan, yaitu angkutan udara terdiri atas angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) dengan angkutan udara tidak berjadwal (*non-scheduled airlines*)³⁹.

2. Peraturan mendirikan usaha angkutan udara

Syarat-syarat untuk memperoleh izin usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled air service*), harus memenuhi persyaratan administratif, ekonomi, sumber daya manusia (SDM), modal perusahaan penerbangan dan pesawat udara. Berdasarkan Pasal 465 juncto 464 UURI No. 1 Tahun 2009 berlaku keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 tahun 2008⁴⁰. Menurut keputusan Menteri Perhubungan tersebut izin yang diberikan untuk kegiatan angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*), juga harus memenuhi persyaratan administratif, pesawat udara, rencana kegiatan, aspek pemasaran, sumber daya manusia, kesiapan dan kelayakan operasi dan analisis.

Persyaratan administratif untuk mendapatkan izin sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan KM 25 tahun 2008 ialah pemohon harus mengajukan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan dilampiri akta pendirian perusahaan dalam bentuk Perseroan Terbatas (PT) yang telah disahkan oleh menteri selaku pihak yang berwenang dalam salah satu usahanya bergerak dibidang angkutan udara niaga berjadwal

³⁹ Martono, K., Amad Sudiro. 2010. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: Rajawali Pers

⁴⁰ Keputusan Menteri Perhubungan KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

(*scheduled airlines*), nomor pokok wajib pajak (NPWP), surat keterangan domisili, surat persetujuan dari Badan Koordinator Penanaman Modal apabila yang bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal, tanda bukti modal yang disetor, dan lain sebagainya.⁴¹

Persyaratan pesawat udara untuk memperoleh izin usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) untuk tahun pertama angkutan udara minimal memiliki 2 unit pesawat dan 3 unit pesawat udara dikuasai dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha, sedangkan persyaratan rencana kegiatan operasi penerbangan dan rute penerbangan sekurang-kurangnya memuat rencana pusat kegiatan operasi penerbangan (*operation base*), peta jejaring rute penerbangan, rute, frekuensi, rotasi diagram penerbangan, dan utilisasi pesawat udara yang akan dilayani secara bertahap, rute penerbangan yang akan dilayani maksimum 55% untuk rute sangat padat dan rute padat, dan minimal 45% untuk rute kurang padat dan rute tidak padat.⁴²

Pada persyaratan aspek pemasaran sekurang-kurangnya memuat peluang pasar angkutan udara secara umum maupun secara khusus pada rute yang akan dilayani meliputi perkembangan jumlah permintaan penumpang atau kargo per tahun jangka waktu sekurang-kurangnya 5 tahun terakhir, kondisi pesaing yang ada saat ini pada rute penerbangan yang akan dilayani, target pangsa pasar yang akan diraih yang meliputi segmen pasar yang akan dilayani sesuai dengan bidang usahanya dan pangsa pasar per tahun yang akan diraih pada masing-masing rute perbangan.

⁴¹ Martono, K., Amad Sudiro. 2010. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: Rajawali Pers

⁴² *Ibid.*

Persyaratan sumber daya manusia yang diperlukan untuk memperoleh izin usaha angkutan udara berjadwal berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 tahun 2008 sekurang-kurangnya memuat tahapan kebutuhan sumber daya manusia (SDM) langsung maupun tidak langsung yang menyangkut kualifikasi dan jumlah per tahun untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 (lima) tahun kedepan, sedangkan persyaratan kesiapan atau kelayakan operasi sekurang-kurangnya rencana pengadaan pesawat udara, pemeliharaan pesawat udara atau perawatan pesawat udara, rencana pengadaan fasilitas pendukung operasi pesawat udara, rencana pengadaan fasilitas pelayanan penumpang pesawat udara, dan rencana pemasaran jasa angkutan udara.⁴³

Di samping persyaratan-persyaratan administratif, pesawat udara, rencana kegiatan, aspek pemasaran, sumber daya manusia, kesiapan dan kelayakan operasi, untuk memberi izin usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) menurut keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 tahun 2008, harus dianalisis dan dievaluasi dari aspek ekonomi dan keuangan yang memuat sekurang-kurangnya rencana untuk investasi jangka waktu sekurang-kurangnya 5 tahun kedepan, proyeksi aliran kas (*cash flow*), rugi-laba dan neraca untuk jangka waktu sekurang-kurangnya 5 tahun kedepan.

⁴³ *Ibid*, hlm. 62

Hasil analisis dan evaluasi perhitungan yang meliputi periode pengambilan (*payback periode*), nilai bersih saat ini (*net present value*), tingkat kemampulabaan (*profitability of return*) dan tingkat pengembalian hasil intern (*internal rate of return*).⁴⁴

3. Kewajiban Maskapai Penerbangan

Di amanat Undang-Undang Nomer 15 Tahun 1992 serta Ketentuan Pemerintah Nomer 3 Tahun 2001, Menteri Perhubungan sudah mengambil keputusan Program Pengamanan Penerbangan Sipil yang terbagi dalam Program Pengamanan Bandar Udara serta Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara⁴⁵.

Berdasar pada Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara, dalam pengoperasiannya tiap-tiap maskapai diharuskan membuat *Airline Security Programme* (ASP) serta *Airline Manual* (AM) yang berisi diantaranya:

a. Mekanisme pengoperasian pesawat udara.

Mekanisme pengoperasian pesawat udara harus sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang Nomer 15 Tahun 1992 arah terselenggaranya penerbangan ialah untuk wujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, teratur serta teratur, nyaman serta berdaya untuk, dengan biaya yang dapat dijangkau oleh daya beli penduduk dengan memprioritaskan serta membuat perlindungan penerbangan nasional,

⁴⁴ *Ibit*, hlm. 62.

⁴⁵ <http://safetynt.asia/keselamatan-dan-keamanan-penerbangan-adalah-yang-utama/> diakses pada tanggal 12 Desember 2019.

mendukung pemerataan, perkembangan serta kestabilan, menjadi pendorong, penggerak, serta pendukung pembangunan nasional dan memperkuat hubungan antar bangsa⁴⁶.

b. Personel pesawat udara.

Menurut PM 78 tahun 2017⁴⁷ nomor 23 menyatakan Personel Pesawat Udara adalah personel operasi pesawat udara, personel penunjang operasi pesawat udara, dan personel perawatan pesawat udara.

c. Fasilitas perlengkapan pesawat udara.

Berdasarkan keputusan PM nomor 77 tahun 2015⁴⁸ pada Pasal 1 nomor 3 ialah Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Pada Pasal 4 dinyatakan bahwa Untuk menjamin keselamatan operasi dan kenyamanan dalam pelayanan, setiap fasilitas bandar udara yang baru, mengalami perubahan atau dipindahkan wajib memiliki sertifikat fasilitas bandar udara yang laik operasi.

d. *Airline Contingency* Rencana (untuk ASP).

Menurut PM 140 tahun 2015⁴⁹ pada Pasal 1 nomor 1 yang menyatakan bahwa Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan (*Contingency Plan*) adalah rencana proaktif yang terdiri dari langkah-

⁴⁶ Undang-Undang Nomer 15 Tahun 1992 arah terselenggaranya penerbangan

⁴⁷ PM 78 tahun 2017

⁴⁸ PM 77 tahun 2015

⁴⁹ PM 140 tahun 2015 Tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional

langkah dan prosedur untuk menanggulangi berbagai macam ancaman, penilaian resiko dan langkah-langkah terkait lainnya yang harus diterapkan, direncanakan untuk mengantisipasi kejadian serta mempersiapkan setiap instansi terkait yang memiliki peran dan tanggung jawab dalam menanggulangi tindakan melawan hukum.

e. *Airline Emergency Rencana* (untuk Airline Manual)

Airport Emergency Plan (AEP) atau Penanggulangan Keadaan Darurat adalah pelayanan untuk menyelamatkan jiwa dan harta dari kejadian dan/atau kecelakaan pesawat udara di bandar udara dan sekitarnya sampai radius 5 NM (\pm 8 Km) dari titik referensi bandar udara, serta menyelamatkan jiwa dan harta dari kejadian, kecelakaan dan/atau kebakaran fasilitas di bandar udara. Didalam penerbangan, keadaan darurat terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu keadaan darurat yang melibatkan pesawat udara, dan keadaan darurat yang tidak melibatkan pesawat udara⁵⁰.

Keadaan darurat yang melibatkan pesawat udara terbagi menjadi beberapa klasifikasi yaitu :

- a. Kecelakaan pesawat udara di bandar udara , apabila kecelakaan pesawat udara telah terjadi di bandar udara.
- b. Kecelakaan pesawat di sekitar bandar udara, apabila telah terjadi kecelakaan pesawat udara di sekitar bandar udara sampai radius 5 miles (+ 8 km) dari titik referensi bandar udara.

⁵⁰ <https://bandarakualapembuang.wordpress.com/unit-kerja-bandara-kuala-pembuang/subseksi-teknik-operasi-keamanan-dan-pelayanan-darurat/unit-pkp-pk/airport-emergency-plan-aep/>

- c. Keadaan darurat penuh pada pesawat udara yang sedang terbang, apabila 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.
- d. Gangguan tindakan melawan hukum terhadap pesawat udara, apabila diketahui atau dicurigai bahwa pesawat udara menjadi subjek ancaman sabotase dan pembajakan, atau aksi lain yang dapat mempengaruhi terhadap operasional pesawat udara.
- e. Ancaman bom terhadap pesawat udara, apabila diketahui atau didapatkan informasi bahwa sebuah bom telah diletakan atau dicurigai diletakan di pesawat udara.
- f. 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.
- g. 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 PKP-PK wajib bersiap – siap di *fire station* masing – masing atau di dekat daerah pergerakan untuk mengantisipasi apabila kejadian mengarah ke keadaan darurat penuh.
- h. Siaga cuaca, ketika cuaca dapat mempengaruhi keselamatan pesawat udara pada saat *landing* dan *take off* dan juga keselamatan orang – orang, bangunan, faslitas di bandar udara.

C. KESELAMATAN PENERBANGAN

Dalam dunia penerbangan, keselamatan merupakan harapan dari setiap penumpang yang akan melakukan penerbangan. Pihak maskapai harus memberikan pelayanan yang baik, agar para penumpang merasa aman, selamat dan tidak memiliki kendala dalam penerbangan.

1. Pengertian keselamatan Penerbangan

Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi maupun toleransi. Pemerintah membuat komitmen bahwa "*Safety is Number One*" sesuai dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Kewajiban maskapai penerbangan sipil dalam ketentuan perundang-undangan Indonesia berkaitan dengan usaha pemenuhan keselamatan serta keamanan penumpang. Keselamatan penerbangan merupakan suatu hal yang sangat penting dan menjadi prioritas dalam dunia penerbangan, dimana Pasal 1 angka 48 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa

Keselamatan Penerbangan adalah “suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”. Menurut Aini dan Pangestuti keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu situasi dalam mewujudkan penerbangan agar terlaksana secara aman dan sampai tempat tujuan sesuai dengan rencana penerbangan. Setiap perusahaan penerbangan harus menjamin keselamatan penumpang di dalam pesawat dengan memprediksi kemungkinan potensi bahaya yang akan terjadi serta melakukan tindakan untuk mengantisipasi akan bahaya tersebut.

Pemerintah memandang perlunya konsep baru bahwa keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah, perusahaan penerbangan dan masyarakat selaku pengguna jasa. Sebagai langkah konkrit untuk ke depan sesuai dengan ketentuan ICAO yang baru, Pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System/SMS) di bidang penerbangan.

Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah suatu sistem pemantauan yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk memantau kinerja keselamatan dari perawatan dan pengoperasian serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko tersebut dengan membahas perihal keselamatan secara berkala yang dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen keselamatan.

2. Aspek Hukum Keselamatan Penerbangan

Menurut Suherman yang dikutip dari Damanik sebenarnya tujuan utama kegiatan penerbangan adalah keselamatan bagi penumpang penerbangan. Dalam hal keselamatan penerbangan tersebut diperlukan aspek hukum untuk mengaturnya, aspek hukum ini berkaitan erat dengan perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa transportasi udara niaga, dalam kasus ini maka semua perusahaan penerbangan wajib untuk mengantisipasi dari segala kemungkinan yang dapat menyebabkan kecelakaan penumpang, oleh karena itu setiap perusahaan penerbangan komersil

dituntut untuk menyediakan armada pesawatnya yang handal dan selalu dalam keadaan layak terbang.

Keselamatan penerbangan berkaitan erat dengan fisik pesawat terbang serta aspek pemeliharaan (*maintenance*) sehingga terpenuhi persyaratan teknik penerbangan, selain itu aspek keselamatan penerbangan juga berkenaan erat dengan faktor sumber daya manusia yang terlibat dalam kegiatan penerbangan. Keselamatan penerbangan merupakan hasil dari keseluruhan kombinasi berbagai faktor, yaitu faktor pesawat udara, awak pesawat, sarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur penerbangan.

Dalam hukum internasional sebagaimana secara eksplisit diatur dalam Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 secara tegas disebutkan bahwa tujuan utama transportasi udara adalah keselamatan penerbangan (*safety first*). Dalam dunia penerbangan, kecelakaan pesawat udara tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*). Setiap kecelakaan pesawat udara merupakan gabungan berbagai faktor (*multi factors*). Faktor-faktor tersebut pada dasarnya dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok masing-masing faktor manusia/personil (*human factor*), mesin (*machine*), lingkungan (*Environment*) dan pengelolaan (*management*). Empat Konvensi penerbangan internasional (Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928 dan Konvensi Chicago 1944) yang merupakan konsitusi penerbangan sipil internasional secara tegas mengatur keselamatan penerbangan yang dikeluarkan oleh organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO).

Keselamatan penerbangan merupakan prioritas dan tanggungjawab yang utama sebagaimana telah secara jelas diatur dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional dan Peraturan Hukum Nasional Indonesia. Untuk mewujudkan

keselamatan penerbangan dalam kondisi penerbangan yang tertib, selamat aman dan nyaman perlu didukung dan dijalankan oleh seluruh pemangku kepentingan penerbangan.

3. Peraturan Pemerintah tentang Keselamatan Penerbangan

Hasil penelitian Hasim Purba disebutkan sebagai upaya untuk mewujudkan keselamatan Penerbangan tersebut, pemerintah telah mengeluarkan berbagai regulasi terkait yang mengatur tentang Keselamatan Penerbangan, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, dan peraturan lain yang mengatur secara teknis mengenai Keselamatan Penerbangan.

Namun, peraturan-peraturan tersebut belum cukup untuk menjamin terlaksananya upaya dalam menciptakan keselamatan penerbangan tersebut, apabila tidak dibarengi dengan adanya kesadaran dan budaya para pihak terkait untuk menjamin proses terlaksananya upaya penegakan hukum keselamatan penerbangan yang telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Salah satu upaya strategis yang dapat dilakukan dengan menerapkan safety culture dalam kegiatan penerbangan, dimana dengan penerapan safety culture ini, diharapkan dapat mendorong terlaksananya keselamatan penerbangan dengan baik.

Terkait dengan keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia, Pemerintah telah menetapkan dan mengeluarkan peraturan perundang-undangan antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan;
- b. PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2002 tentang Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 135;
- d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2002 tentang Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 121;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan lainnya yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan;
- f. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Peraturan yang sudah dikeluarkan dapat digunakan sebagai pedoman agar adanya sanksi yang tegas terkait dengan hal-hal yang melanggar keselamatan penumpang dalam penerbangan. Keselamatan penumpang merupakan prioritas utama dari setiap maskapai penerbangan. Hal tersebut harus diatur dalam sebuah undang-undang maupun peraturan agar penumpang aman dan memiliki pegangan untuk menindaklanjuti jika ada kejadian yang mengancam keselamatan dalam penerbangan.

4. Faktor Keselamatan Penerbangan

Menurut E. Suherman, ada berbagai faktor yang akhirnya berkombinasi menentukan ada atau tidaknya keselamatan penerbangan, yaitu: pesawat udara, personel, prasarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur. dimana :

- a. Pesawat Udara, Mengenai pesawat udara terdapat hal-hal yang paling relevan dengan keselamatan yaitu:
 - 1) Desain dan konstruksi yang memenuhi aspek *crashworthiness* yang merupakan sifat-sifat pesawat yang sedemikian rupa sehingga saat terjadi kecelakaan yang seharusnya *survivable* tidak didapati penumpang yang terluka parah.
 - 2) Kelalaian keudaraan yang berkenaan pada saat pengoperasian pesawat.
 - 3) Perawatan pesawat.
- b. Personel atau awak pesawat, adanya pendidikan dan latihan, lisensi, kesehatan serta batas waktu terbang, menjadi upaya yang penting sebagai antisipasi dan optimalisasi kesiapan terbang.
- c. Prasarana berupa bandar udara dengan segala alat bantu, dari mulai navigasi yang menggunakan alat mutakhir hingga ruang tunggu yang nyaman bagi calon penumpang. Kriteria alat dan fasilitas dari bandar udara akan menentukan klasifikasi baik buruknya atas bandar udara.

- d. Selain bandar udara juga ada prasarana lainnya adalah rambu-rambu lalu-lintas udara dan alat bantu navigasi di luar pelabuhan udara yang perlu diperhatikan perawatannya. Selain itu prasarana juga sangat berhubungan dengan keamanan, upaya-upaya pencegahan tindak pidana hendaknya dilakukan melalui sistem penjagaan yang ketat di bandar udara.
- e. Selain faktor tersebut, masih ada faktor lingkungan atau alam. Seperti cuaca yang tidak menentu sebagai akibat perubahan iklim juga merupakan faktor yang kuat dalam terjadinya kecelakaan penerbangan.



D. KERANGKA PEMIKIRAN

Konsep teori merupakan kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, mengenai suatu kasus ataupun permasalahan (*problem*) yang bagi si pembaca menjadi bahan pertimbangan, pegangan teori yang mungkin ia setuju ataupun tidak disetujuinya, ini merupakan masukan eksternal bagi peneliti⁵¹.

Kerangka teori dalam penelitian hukum sangat diperlukan untuk membuat jelas nilai-nilai hukum sampai kepada landasan filosofinya yang tertinggi. Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, Setidak-tidaknya dalam urutan yang demikian itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas⁵².

Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi maupun toleransi. Pemerintah membuat komitmen bahwa "*Safety is Number One*" sesuai dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992⁵³. Keharusan maskapai penerbangan sipil dalam ketentuan perundang-undangan Indonesia berkaitan dengan usaha pemenuhan keselamatan serta keamanan penumpang.

Keselamatan penerbangan merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan mulai dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas yang menjadi penunjang dan fasilitas umum lainnya. Tidak jarang kelalaian yang dilakukan maskapai dapat merugikan keselamatan penumpang pada saat penerbangan.

⁵¹ Rahardjo, R. (2000). Ilmu Hukum. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti

⁵² Soekanto, S & Mamuji, S. (2001). Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat). Jakarta: Rajawali Pers

⁵³ <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/104> yang diakses pada tanggal 9 Desember 2019.

Contoh pertama yaitu pesawat LION JT-610 yang pernah mengalami kecelakaan dikarenakan pihak maskapai tetap memberikan izin kepada pesawat untuk terbang, padahal pesawat tersebut sudah memiliki catatan teknis (*technical log*) bahwa pesawat tersebut mengalami kerusakan mesin.

Menurut Pasal 1 Angka 6 UU No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak yaitu keadilan restoratif adalah penyelesaian perkara tindak pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku/korban, dan pihak lain yang terkait untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula, dan bukan pembalasan.

Dalam konsep *restorative justice* penanganan kejahatan atau tindak pidana yang terjadi bukan hanya menjadi tanggung jawab negara akan tetapi juga merupakan tanggung jawab masyarakat. Oleh karena itu konsep keadilan restoratif dibangun berdasarkan pengertian bahwa kejahatan atau tindak pidana yang telah menimbulkan kerugian (baik bagi korban ataupun masyarakat luas) harus dipulihkan kembali baik kerugian yang diderita oleh korban maupun kerugian yang diderita oleh masyarakat.

Pendekatan *restorative justice* diasumsikan sebagai pergeseran paling mutakhir dari berbagai model dan mekanisme yang bekerja dalam sistem peradilan pidana dalam menangani perkara-perkara pidana pada saat ini. PBB melalui Basic Principles yang telah digariskannya menilai bahwa pendekatan *restorative justice* adalah pendekatan yang dapat dipakai dalam sistem peradilan pidana yang rasional.

Pandangan G. P. Hoefnagels yang menyatakan bahwa politik kriminal harus rasional (*a rational total of the responses to crime*). Pendekatan *restorative justice* merupakan suatu paradigma yang dapat dipakai sebagai bingkai dari strategi penanganan perkara pidana yang bertujuan menjawab ketidakpuasan atas bekerjanya sistem peradilan pidana yang ada saat ini.



E. HIPOTESIS

Penelitian yang dilakukan untuk keperluan penulisan ilmiah pada umumnya membutuhkan hipotesis, karena hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap perumusan masalah penelitian. Ikatan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori relevan, belum berdasarkan fakta yang empiris melalui pengumpulan data⁵⁴. Berdasarkan uraian diatas, terdapat beberapa hipotesis yang diangkat yaitu:

- a. Terdapat kelalaian yang dilakukan maskapai di Bandara Internasional Kualanamu.
- b. Penerapan *restorative justice* dapat dilakukan oleh pihak maskapai.

⁵⁴ Sugiono. (2002). *Metode Penelitian Ilmu Administrasi*. Jakarta: Alfabeta.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS, SIFAT, LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian hukum empiris. Menurut Mukti & Yulianto penelitian hukum sosiologis atau empiris adalah yang mencakup penelitian terhadap identifikasi hukum dan penelitian terhadap efektifitas hukum. Penelitian hukum empiris adalah metode penelitian hukum menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung oleh peneliti. Penelitian empiris ini juga digunakan untuk mengamati hasil dari perilaku manusia yang berupa fisik maupun arsip. Pada penelitian ini, peneliti ingin mengidentifikasi hukum yang terkait dengan kelalaian maskapai yang menyebabkan keselamatan penerbangan. Dalam penelitian hukum empiris terdapat beberapa ciri⁵⁵ sebagai berikut

⁵⁵ <https://idtesis.com/metodologi-penelitian-hukum-2/> diakses pada tanggal 1 Januari 2020.

- a. Terdapat kerangka teori, yakni menggunakan teori sosial mengenai hukum atau teori hukum sosiologis.
- b. Terdapat penggunaan data primer. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari kehidupan masyarakat, misalnya melalui observasi.
- c. Terdapat penggunaan data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari dokumen seperti laporan, keputusan, dll.
- d. Biasanya menggunakan bentuk analisis kuantitatif yang mana kesimpulannya dituangkan dalam bentuk angka.

2. Sifat Penelitian

Pada penelitian ini, sifat penelitiannya adalah sifat penelitian empiris, dimana hukum yang pada hakikatnya dibuat dan diterapkan oleh manusia yang hidup didalam masyarakat, yang artinya keberadaan hukum tidak bisa dilepaskan dari keadaan sosial masyarakat serta perilaku manusia yang terkait dengan lembaga hukum. Dalam penelitian ini peneliti ingin melihat penerapan *Restorative Justice* yang dilakukan maskapai, jika terbukti melakukan kelalaian yang membahayakan penumpang.

3. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian ini di Bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang, yaitu tepatnya pada kantor PT. Angkasa Pura II. Perusahaan PT Angkasa Pura II (Persero) adalah badan usaha milik negara yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusahaan bandar udara di Indonesia, bersama

dengan PT Angkasa Pura II yang menitik beratkan pelayanan pada Indonesia bagian barat. Angkasa Pura II berkantor pusat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Tangerang, Banten.

4. Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan dari bulan Desember 2019 sampai bulan Maret 2020. Adapun table rencana penelitian sebagai berikut.

Tabel.1 Tabel Rencana Penelitian

No.	Kegiatan	Bulan / Minggu																Kegiatan
		Desember 2019				Januari 2019				Februari 2020				Maret 2020				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	Pengajuan Judul		■															
2	Acc Judul			■														
3	Pembuatan Proposal			■	■													
4	Pengajuan Proposal					■												
5	Seminar Proposal					■												
6	Perbaikan Proposal					■	■											
7	Acc Perbaikan						■											
8	Penelitian									■	■							
9	Penulisan Skripsi									■	■	■						
10	Bimbangan Skripsi									■	■	■	■					
11	Seminar Hasil														■			
12	Acc Perbaikan															■		
13	Meja Hijau																■	

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam skripsi ini, peneliti sudah berupaya untuk mengumpulkan data dengan cara melakukan observasi yang ada dilapangan. Peneliti juga akan mengumpulkan data dengan teknik studi pustaka, dimana peneliti akan mempelajari literasi yang bisa memberikan informasi terkait dengan penelitian ini. Peneliti menggunakan data primer dan data sekunder, yaitu observasi peneliti dilapangan dan dokumen atau laporan terkait kelalaian maskapai.

C. ANALISIS DATA

Sesuai dengan teknik pengambilan data yang dilakukan, pada analisis data peneliti menggunakan teknik analisis data deskriptif. Teknik analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran atau pemaparan atas objek dan subjek penelitian sebagaimana yang sudah diobservasi dan diwawancarai oleh peneliti.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan diatas peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa:

- a. Pihak maskapai telah melakukan penerapan *restorative justice* dalam kejadian yang disebabkan oleh kelalaian pihak maskapai dengan meminta maaf dan memberikan ganti rugi kepada pihak korban, baik korban luka maupun korban yang meninggal dunia. Dengan idikator Pelaku : Dalam kasus yang terjadi di bandara internasional kualanamu, yang berperan sebagai pelaku hampir kebanyakan karena kurang telitinya *aircraft maintenance engineer* dalam melakukan pengecekan terhadap pesawat yang akan beroperasi. Korban : para korban dari kasus yang terjadi berupa para penumpang pesawat. Masyarakat: terlibat sebagai mediator. Para profesional atau para aparat penegak hukum : Pihak Angkasa Pura II memiliki wewenang untuk melakukan proses *restorative justice* pada kelalaian yang dilakukan oleh maskapai.
- b. Terdapat kasus kelalaian pihak maskapai pada bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Dimana penyebabnya adalah kurang telitinya Aircraft Maintenance Engineer dalam memperhatikan dan merawat pesawat. Sesuai Pasal 359 KUHP adalah Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka terdapat beberapa saran yang dapat diberikan sebagai berikut:

- a. Diharapkan pihak maskapai dapat melakukan pergantian rugi kepada pihak korban atas kelalaian yang dilakukan kurang dari batas normal yaitu 3 bulan. Diharapkan juga bagi AME agar meninjau kembali riwayat pesawat yang hendak di operasionalkan, jangan sampai ada kendala yang menyebabkan korban jiwa.
- b. Diharapkan kecelakaan yang terjadi di Bandara Internasional Kualanamu yang disebabkan oleh kelalaian pihak maskapai dapat diminimalisir, dengan cara lebih memperhatikan hal-hal apa saja yang dapat menyebabkan kecelakaan pada pesawat, kelayakan pesawat untuk di operasionalkan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Bazemore, B & Schiff, M. (2010), *Juvenile Justice Reform and Restorative Justice: Building Theory and Policy Form Practice*. Oregon: Willan Publishing
- Herlina, A. (2004). *Perlindungan Terhadap Anak Yang Berhadapan Dengan Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Marlina. (2009). *Peradilan Pidana Anak Di Indonesia, Pengembangan Konsep Diversi Dan Restorative Justice*. Bandung: Refika Aditama.
- Martono, K., & Sudiro, A. (2010). *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Mukti, F., & Yulianto, A. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum, Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rahardjo, R. (2000). *Ilmu Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti
- Sapardjaja, K.E. (2002). *Ajaran Sifat Melawan Hukum Materil Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT. Alumni
- Saraswati, R. (2009). *Hukum Perlindungan Anak Di Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Soekanto, S & Mamuji, S. (2001). *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*. Jakarta: Rajawali Pers
- Suherman, E. (1983). *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional Cetakan III*. Bandung: PT. Alumni

B. Jurnal

- Aini , R. N., & Pangestuti, E. (2019). Upaya Maskapai Penerbangan Dalam Meningkatkan Kinerja On Time Performance (OTP) (Studi Pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*, 1-10.
- Arief, H., & Ambarsari, N. (2018). Penerapan Prinsip Restorative Justice dalam Sistem Peradilan Pidana di Indonesia. *Al' Adl Jurnal Hukum*, 173-190.

- Damanik, P. (2014). Aspek Hukum Keselamatan Penerbangan Pesawat Udara (Studi Kasus Bandara Internasional Kuala Namu). *Jurnal Hukum*, 1-13
- Flora, H.S. (2018). Keadilan Restorative Justice sebagai alternatif dalam penyelesaian tindak pidana dan pengaruhnya dalam sistem peradilan pidana di Indonesia. *UBELAJ*. 3(2). 142-15
- Mareta, J. (2018). Penerapan Restorative Justice Melalui Pemenuhan Restitusi Pada Korban Tindak Pidana Anak. *Jurnal LEGISLASI INDONESIA*, 309-319.
- Pramono, A. (2013). Aspek Hukum Keselamatan Penerbangan. *Jurnal MMH Jilid 42*, 601-608.
- Prayitno, K. P. (2012). Restorative Justice Untuk Peradilan Di Indonesia (Perspektif Yuridis Filosofis dalam Penegakan Hukum In Concreto). *Jurnal Dinamika Hukum*, 407-420.
- Purba, H. (2017). Mewujudkan Keselamatan Penerbangan Dengan Membangun Kesadaran Hukum Badi Stakeholders Melalui Penerapan Safety Culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 95-110.
- Zulfa, E. A. (2010). Keadilan Restoratif Dan Revitalisasi Lembaga Adat Di Indonesia. *Jurnal Kriminologi Indonesia*, 187-20

C. Undang-Undang dan Peraturan

Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 PM 140 tahun 2015 Tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat
 Keamanan Penerbangan Nasional
 UU No. 8 Tahun 1999 Perlindungan Konsumen
 Undang-Undang Nomer 15 Tahun 1992 arah terselenggaranya penerbangan
 PM 78 tahun 2017
 PM 77 tahun 2015
 Pasal 359 KUHP
 UU No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak
 Keputusan Menteri Perhubungan KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan
 Angkutan Udara

D. Dokumen

Rekapitulasi Occurrence Report Kantor Cabang PT. Angkasa Pura II (PERSERO) Tahun 2016-2020

E. Website

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20181031174932-4-39986/jika-terbukti-lalai-ini-sanksi-yang-bisa-menimpa-lion-air> diakses pada tanggal 8 Desember 2019

<https://www.kompasiana.com/gracebintang/5bda9d3e12ae94505d7d17c3/pertanggungjawaban-pidana-lion-air-dalam-kasus-kecelakaan-jt-610?page=all> diakses pada tanggal 23 Desember 2019

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20181031174932-4-39986/jika-terbukti-lalai-ini-sanksi-yang-bisa-menimpa-lion-air> diakses pada tanggal 23 Desember 2019

Subhan, Sabu. (2018, Mei 18). "Mengaku Bawa Bom, Seorang Penumpang Lion Air Diamankan". Retrieved from <https://news.okezone.com/read/2018/05/18/340/1900020/mengaku-bawabom-seorang-penumpang-lion-air-diamankan>

<https://www.mahkamahagung.go.id/id/artikel/2613/keadilan-restoratif-sebagai-tujuan-pelaksanaan-diversi-pada-sistem-peradilan-pidana-anak> diakses pada tanggal 27 Desember 2019

<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4e25360a422c2/pendekatan-restorative-justice-dalam-sistem-pidana-indonesia/> diakses pada tanggal 27 Desember 2019

<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/104> yang diakses pada tanggal 9 Desember 2019.

<http://safetynet.asia/keselamatan-dan-keamanan-penerbangan-adalah-yang-utama/> diakses pada tanggal 12 Desember 2019

Qadar, Nafiysul (2018, Agustus 5). "Ternyata ini alasan dua pilot jadi budak narkoba". Retrieved from <https://m.merdeka.com/peristiwa/ternyata-ini-alasan-dua-pilot-jadi-budak-narkoba.html>

LAMPIRAN

Verbatim Wawancara

Itter	“Selamat pagi pak, maaf sudah mengganggu jam kerja bapak untuk pagi hari ini”
Itee	“Selamat pagi juga, tidak apa apa. Tapi saya tidak bisa lama, karena saya masih harus menghadiri rapat”
Itter	“Baik pak, untuk mempersingkat waktu kita mulai saja ya pak, sebelumnya izikan saya memperkenalkan diri saya pak, saya Fatahillah mahasiswa fakultas Hukum universitas medan area, yang sedang melakukan penelitian terkait penerapan restorative justice terhadap kelalaian maskapai penerbangan yang membahayakan penumpang (studi bandara internasional kualanamu”. “Baik pak, langsung kepertanyaannya ya pak, Bisa bapak ceritakan, kasus yang pernah terjadi di terminal pada bandara pak?”
Itee	“Bisa, tapi saya tidak bisa menceritakan secara detailnya, cuman nanti saya kasih rekapitulasi kecelakaan yang terjadi di salah satu bandara”
Itter	“Kalau saya boleh tau pak, apakah kasus yang terjadi di terminal sampai ke ranah hukum pak?”
Itee	“Rata rata kalau untuk kasusnya diselsaikan secara kekeluargaan, kecuali ada unsur tindak pidana”
Itter	“Kalau dari pihak AP II sendiri bagaimana menanganinya pak?”
Itee	“Kalau untuk penanganannya ya kita panggil dari pihak maskapainya untuk kita mintai keterangan terkait insiden yang terjadi”
Itter	“Bisa bapak ceritakan pak, kasus kelalaian yang terjadi pada maskapai yang ada di bandara ini?”
Itee	“Kalau untuk secara detailnya rata2 kasusnya kaya ban pecah, ame (aircraft maintance enginer) kurang teliti dalam pengecekan pesawat secara berkala sehingga terjadi insiden.”
Itter	“Yang paling sering terjadi kasus kelalaian makasapai mana ya pak?”
Itee	“Kalau untuk insiden itu relatif tidak bisa kita pastikan”
Itter	“Bisa bapak jelaskan, bagaimana sikap AP II terhadap kelalaian yang dibuat maskapai?”
Itee	“Biasa kita memberikan sanksi berupa pencabutan izin dan juga sanksi administrasi kepada pihak maskapai”

Itter	“Apakah kasus kelalaian maskapai tersebut ada yang sampai ke ranah hukum?”
Itee	“Pernah ada tapi terakhir pihak maskapai kalau ga salah ada melakukan musyawarah secara kekeluargaan sehingga pihak keluarga mencabut laporan tsb.”
Itter	“Apakah ada sanksi yang diberikan AP II terhadap maskapai yang lalai?”
Itee	“Berupa pencabutan izin terbang apabila terbukti melakukan kelalaian setelah kita melakukan penyelidikan bersama pihak otban (Otoritas Bandara)”
Itter	“Izin pak sebelumnya apakah ada arsip terkait masalah yang terjadi akibat kelalaian pihak maskapai? Kalau ada apakah saya bisa melihatnya?”
Itee	“Untuk arsip saya lampirkan aja, biar bisa dibaca2 oleh saudara”
Itter	“Bisa bapak ceritakan pak, kasus terberat yang terjadi akibat kelalaian pihak maskapai, kasus apa ya pak?”
Itee	“Kalau untuk kasus terberat bisa kamu liat di data rekapitulasi itu nanti, baik ya, saya rasa sudah tidak ada pertanyaan lagi, saya mohon izin untuk menghadiri rapat”
Itter	“Baik pak, terima kasih atas waktu dan kesempatannya pak”
Itee	“Sama-sama, semangat kuliah dan ngerjainya skripsinya”
Itter	“Siap pak, baik terimakasih pak”
Itee	“Sama-sama”

Rekapitulasi Occurrence Report Kantor Cabang PT. Angkasa Pura II (PERSERO) Tahun 2016-2020

No	Lokasi	Tanggal Kejadian			Deskripsi Kejadian	Kategori Kejadian	Type Aircraft	Aircraft Registration	Phase of Flight
1	PKU	4	Januari	2016	Ditemukan garbarata sebelah kiri tumbukan dengan pintu pesawat Batik Air registrasi PK-LAS nomor penerbangan ID 6850 dan mengakibatkan garbarata retak	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground		PK-LAS	Loading - Unloading
2	PNK	1	Maret	2016	Horizontal stabilizer Lion Air JT 685 PK LOJ route PNK-CGK terbentur tangga (paxstair) pada pukul 17.30 LT	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground		PK-LOJ	Loading - Unloading
3	HLP	14	Februari	2016	Benturan antara wing kiri VP-CPT (Suba Air) dengan wing kanan PK-YGG (TRI MG)	Tabrakan/senggolan pesawat dengan pesawat		PK-YGG	Parking
4	CGK	31	Maret	2016	Pesawat lion ID PK-LBH tujuan CGK-Ambon tertabrak bagian mesin sebelah kanan oleh baggage cart PT. Gapura Angkasa di Parking Stand K-11 pukul 15.11 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground			Loading - Unloading
5	HLP	4	April	2016	Pesawat Batik air Boing 738 PKL BS rute HLP-UPN menabrak pesawat tranusa saat hendak take off	Runway Incursion	B738	PK-LBS	Take-off
6	CGK	1	April	2016	Pesawat Batik (PK-LBH) boing 737 -900 pecah ban di Runway Utara (07L-25R) pada jam 1.10 WIB	Pecah Ban	B737-900	PK-LBH	Landing
7	CGK	11	April	2016	Pesawat lion JT 692 destinasi CGK-SB pukul 9.55 engine nya kemasukan plastik warna hitam di posi taxiway SP2 Karena half tersebut JD RTA (gagal take off)	FOD Incident			Taxi-out
8	CGK	1	Mei	2016	pesawat lion PKLJR 737-900 pussback 18.51 dr A33 heading south menyenggol pesawat lion PKLEF A330-200 yg stanbay di taxi.	Tabrakan/senggolan pesawat dengan pesawat	B737-900 dan A330-200	PK-LJR dan PK-LEF	Pushback

9	PNK	1	Maret	2016	Kejadian sayap lion air JT 684 PK LOJ tertabrak tangga di apron parking stand no 11	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground		PK-LOJ	Parking
10	PGK	17	Mei	2016	Baggage Cart terdorong karena jetblast pesawat NAM Air in 9550 hingga menabrak bodi pesawat Lion Air pada bagian depan nose wheel sehingga pesawat mengalami sedikit goresan karet pengamanan baggage cart	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground			Pushback
11	CGK	23	Juni	2016	PK-GIA parking stand E71 M/W no 1 ada tertancap baut	FOD Incident		PK-GIA	Parking
12	PGK	17	Juni	2016	Scratch akibat gesekan karet pengaman baggage cart pada bodi pesawat Lion Air JT 617 di Apron parking stand 4	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground			Loading - Unloading
13	KNO	6	Agustus	2016	Pesawat Sriwijaya SJ 016 block on 19.13 WIB di Apron Wiskey 32 di tabrak PBS yang menyebabkan kerusakan pada sayap belakang sebelah kiri pesawat	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground			Loading - Unloading
14	CGK	3	Juli	2016	Pada Jam 06.51 UTC penerbangan BTK6251/B738 dengan rute WALL-WIII melaporkan bahwa sayap kanan pesawat terkena tangga di posisi C41 dan parkir di C71	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	B738		Loading - Unloading
15	CGK	29	Agustus	2016	Pesawat citilink dengan register PK-GLK QG 871/BDJ-CGK terkena pecahan metal di bagian roda depan yang mengakibatkan pergantian pada roda pesawat pada pukul 16.30 LT saat on chock di parking stand C 33 Terminal 1 C – CGK	FOD Incident		PK-GLK	Parking
16	CGK	6	September	2016	Pesawat Sriwijaya SJ 097/PK-CMF/ B-738 mengalami pecah ban saat landing di R/W Utara pada jam 11.53 WIB	Pecah Ban	B738	PK-CMF	Landing

17	HLP	25	September	2016	Pesawat Learjet registrasi PK-JKI milik NAC dari Jogja tergelincir keluar landasan antara taxiway B & C sekitar pukul 19.50 WIB pada kondisi hujan	Runway Excursion		PK-JKI	Landing
18	PKU	25	September	2016	GA 170/173 tujuan CGK-PKU during walk around found RH nose wheel deep cut due to FOD	FOD Incident			Take-off
19	CGK	12	Oktober	2016	Terjadi senggolan pesawat Sriwijaya Boeing 737-800 NG (reg : PK-CMF) & Boeing 737-500 (reg : PK- CLF) dengan no.penerbangan SJ 251 (PK-CMF) from MLG & SJ 890 (PK-CLF) to DTB pada jam 10.15 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan pesawat	B737-800NG dan B737-500	PK-CMF dan PK- CLF	Parking
20	HLP	21	Oktober	2016	Pesawat Wing Abadi Air PK-WFT rute TKG-HLP mengalami incident on Apron di apron sekitar parking stand A3 pada jam 7.27 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground		PK-WFT	Parking
21	CGK	9	Oktober	2016	PK-GFK sektor KNO-CGK ditemukan main wheel mengalami deep cut akibat tertancap port lavatory cover di parking stand CGK (Apron T3)	FOD Incident		PK-GFK	Parking
22	CGK	11	Oktober	2016	Main wheel pesawat PK-GFF sektor PLM-CGK mengalami deep cup akibat port lavatory cover (Apron T3)	FOD Incident		PK-GFF	Parking
23	CGK	26	November	2016	Pesawat PK-LFH LNI 037 rute DPS - CGK walk around check di CGK, ditemukan 7 bend fan-blades di engine #1 (fan-blades no. 3,4,9,13,14,18 dan 21 - gambar terlampir) . Damage suspect adanya FOD di engine #1. Setelah dilakukan pemeriksaan oleh engineer, pesawat PK-LFH dinyatakan AOG (Aircraft on Ground)	FOD Incident		PK-LFH	Landing
24	CGK	9	Desember	2016	Pesawat JAL 729 terkena FOD pada bagian body sebelah kanan saat mendarat di RW 25L pada jam 1.35.	FOD Incident			Landing

25	KNO	2	Januari	2016	Pesawat B737-800 reg. PK-GFU, GA 185, mengalami Rejected Take Off (RTO) dengan message both EEC Control Light Illuminate	Wildlife Strike	B737-800	PK-GFU	Parking
26	KNO	4	Januari	2016	Pesawat B737-800 reg. PK-GMA, GA 183, mengalami Return To Base (RTB) dengan message both EEC Control Light Illuminate	Wildlife Strike	B737-800	PK-GMA	Parking
27	KNO	5	Januari	2016	Pesawat B737-800 reg. PK-GMA, GA 197, mengalami Rejected Take Off (RTO) dengan message Speed Disagree	Wildlife Strike	B737-800	PK-GMA	Parking
28	CGK	25	Juni	2016	Penerbangan BTK 6881/B739 dengan rute WIMM - WIII go around runway 25 L karena terdapat anjing di runway	Wildlife Strike	B739		Landing
29	CGK	13	Januari	2017	Pesawat Lion 737-900 PK LHT tujuan CGK-SIN mengalami pecah ban di rwy 25R saat proses take off, pilot kemudian memutuskan aborted take off	Ban Pesawat Pecah	737-900	PK LHT	Take-off
30	CGK	9	Februari	2017	PK-LBM Id 6178 to amq std 13.10lt drg transit found inboard flap at zona 1 Hole with diameter 30mm out of limit..a/c declared aog..terkena fod.. landing menggunakan Rwy 25L selatan.. Atd: 11:36..p.stand C.63	FOD Incident	B737-900	PK-LBM	Landing

31	CGK	19	Februari	2017	GA88 B777-300ER PKGIC CGK-AMS tgl 20 Feb 2017 pada saat tiba di Schiphol AMS ditemukan "deep cut" pada mainwheel tyre No 1 dan sebelumnya (Forward LH Main Landing Gear outboard and inboard wheel) kuat dugaan, roda pesawat GA88 menabrak FOD di landasan di Cengkareng ketika berangkat pada hari Minggu malam 19 Feb 2017	FOD Incident	B777-300ER	PK-GIC	Take-off
32	CGK	5	Maret	2017	Pada hari minggu tanggal 5 Maret 2017 jam 19:30 LT di Terminal 1C Bandara Soekarno Hatta, PK-LBG, ID 7579 SUB - CGK, ditemukan 1 baut di ban pesawat no.3.	FOD Incident	B737-9GP(ER)	PK-LBG	Parking
33	CGK	14	Maret	2017	GPU milik PT. Gapura Angkasa di parking stand G.39 Apron T.3 BSH (GIA.A.330/PK-GPR) terbakar	Kebakaran di ground	A.330-343	PK-GPR	Parking
34	CGK	28	Maret	2017	Tabrakan antara mobil Patroli Sisi Udara AMC dengan mobil sprinter gapura di R65	Tabrakan kendaraan /peralatan di ground			Unknown
35	CGK	28	Maret	2017	Pesawat citilink reg.PK GLC tertabrak tangga Lion Air di apron R21 Terminal 1 pada sayap bagian kanan pada saat hujan lebat dan angin kencang	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	A320-233	PK-GLC	Parking
36	CGK		April	2017	Pesawat Malaysia Airline MH726 registrasi 9M MXN tyre burst on landing (mengalami pecah ban dan bodi pesawat robek) di (CGK - KLIA). Kejadian ditemukan di Malaysia. Pesawat takeoff dr CGK pada jam 04.18 LT	Ban Pesawat Pecah	B737-8H6	9M-MXN	Take-off

37	CGK	10	Mei	2017	Ditemukan tire damage akibat FOD pada penerbangan ex GA223 dengan registrasi pesawat PK-GMG di Apron terminal 3	FOD Incident	B737-8U3	PK-GMG	Parking
38	CGK	15	Mei	2017	Pesawat lion JT 535 reg. SOC-CGK PK-LHW mengalami pecah ban sesaat setelah mendarat di runway utara 07L Bandar Udara Sokarno-Hatta pada jam 15.57 WIB	Ban Pesawat Pecah	B737-9GP(ER)	PK-LHW	Landing
39	TNJ	5	Juni	2017	Setelah landing, pilot melaporkan adanya bagian runway yg mengelupas pada end of runway 04. Pilot minta pesawat ditowing ke apron karena pecahan runway (FOD) sangat berbahaya	FOD Incident			Landing
40	HLP	21	Februari	2017	Lonsor di daerah ujung runway 24 karena hujan yang deras	Others			Unknown
41	CGK	28	Januari	2017	Mobil sweeper truck melintas di depan pesawat yang sedang taxi di WC1	TW Incursion			Taxi-out
42	PKU	13	Maret	2017	Kebakaran trafo approach light di Threshold light rw 36	Kebakaran di ground			Unknown

43	CGK	19	Maret	2017	pipa Pertamina tergores di pekerjaan secondary apron T3, kontraktor HK	Kejadian Saat Pembangunan			Unknown
44	HLP	19	Maret	2017	pelita air PK-PAV from cilacap landing pecah ban depan, pax 19 org dan crew selamat evakuasi pada pukul 15.15 WIB	Ban Pesawat Pecah			Landing
45	DTB	15	April	2017	Terdapat nyala api pada Main Landing Gear L dan R di Parking Stand B5 (pesawat SJ 888 CGK-DTB) pada pukul 09.27 LT	Kebakaran di ground			Parking
46	CGK	23	Mei	2017	Pukul 03.16-03.24 utc freq 123.75 119.75 127.9 130.1 124.35 127.95 Pukul 03.16-03.27 utc freq 125.45 Semua freq tx bermasalah (rx normal) Info yg di dapat dr teknik kabel fo yg menuju 710 (tx di M1) tercangkul pekerjaan PMU AP2	Kejadian Saat Pembangunan			Unknown
47	CGK	13	Juni	2017	Boeing 737-800, registrasi 9M-MXH, rute KUL-CGK mengalami runway excursion di CGK. Pukul 13.07 UTC pesawat touchdown runway 25R dalam kondisi hujan lebat, kemudian berhenti di taxiway N4 karena kedua ban kanan pecah. PAX: 61 orang, crew: 6 orang. No one injured	RW Excursion	B737-800	9M-MXH	Landing
48	CGK	18	Juni	2017	pesawat GA 425 mendapat jadwal untuk mendarat di landasan pacu 25R setelah pesawat SJ580 lepas landas. Tower Bandara Soekarno-Hatta telah memberikan take-off clearance kepada SJ580 untuk lepas landas, pesawat kemudian rolling tetapi lamban, sampai akhirnya pilot menyatakan mereka berhenti	RW Incursion (Tidak ada kontribusi bandara)			Landing

					dan tidak jadi lepas landas. Saat itu pesawat GA 425 sudah ada dalam posisi untuk mendarat. "Menyadari hal itu, controller kemudian memberikan go around kepada GA425 dengan alasan keselamatan				
49	DJB	24	Juni	2017	GA 128 B738ng PK-GNO rute CGK-DJB mengalami insident wildlife animal saat landing pada pukul 20.50 LT berupa binatang babi	Wildlife Strike	B738NG	PK-GNO	Landing
50	HLP	20	Juni	2017	Pesawat Citilink terkena FOD berupa paku diParking Stand (During Transit Check)	FOD Incident			Parking
51	CGK	6	Juli	2017	Pesawat China Airlines B777-300ER reg.B-18055 C1762 CGK-TPE mengeluarkan asap putih di bagian ekor yang disebabkan karena permasalahan di APU pesawat tsbt tidak ada api hanya asap , penyebab kerusakan APU oil presurre low setelah dicek oleh teknis, terjadi pada pukul 13.54WIB di Apron T2 Parking Stand D71	Others	B777-300ER	B-18055 C1762	Parking
52	KNO	3	Agustus	2017	Terjadi senggolan sayap pesawat antara Lion Air B737-900 JT-197 Route BTJ-KNO saat landing dengan pesawat Wing Air ATR 72-500 PK-WFF Rote KNO-Melaboh yang akan take off di taxiway D pada pukul 11.01 WIB	RW Incursion (Tidak ada kontribusi bandara)	B737-900 dg ATR 72-500	PK-LJZ dan PK-WFF	Landing
53	HLP	30	Oktober	2017	lampu runway 06 - 24 padam pada jam 19.15 wib	Incident kelistrikan sisi udara			Unknown

54	BDO	7	Agustus	2017	BTT menabrak Pesawat Lion Air (PK-LOJ) di Parking Stand 8 pada jam 01.30 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	B737-800NG	JT 957 (PK-LOJ)	Loading - Unloading
55	BDO	21	Agustus	2017	Kendaraan Tow Bar mengalami patah shear bolt saat pusback Pesawat Citilink Airbus A-320 QG 888 (PK-GQO) di Parking Stand 7	Kerusakan Fasilitas	A-320	QG 888	Pushback
56	KNO	24	Maret	2017	Boeing 747-400 Lion Air JT 383 PK – LHG Rute KNO – CGK Return to Apron disebabkan salah satu engine pesawat mengeluarkan asap putih sehingga terjadi Long Delay.	Others	Boeing 747-400	JT 383 PK – LHG	Taxi-out
57	CGK	7	November	2017	Pesawat lion air LNI 526 B737-900ER (PK-LHO) mengalami pecah ban (main wheel #4) pada saat taxiout di taxiway SP 2 jam 17.15 WIB, sehingga terjadi block taxiway	Ban Pesawat Pecah	B737-900ER	LNI 526 (PK-LHO)	Taxi-out
58	PNK	12	November	2017	Terjadi genangan air di Runway Bandara Supadio Pontianak pukul 05.30 TL	Runway Banjir			Unknown
59	CGK	21	November	2017	Pesawat Lion Air JT577 B737-800 PK-LKJ (SUB-CGK) pecah ban saat landing di 25L pada Pukul 15.00 WIB, pecah ban M/W #4	Ban Pesawat Pecah	B737-800	JT577 PK-LKJ (SUB-CGK)	Landing

60	KNO	23	Desember	2017	Pesawat Silk Air B737-800 (9V-MGG) rute KNO-SIN ditabrak mobil AC Car (ACU) pada saat block-on jam 08.10 LT di parking stand W-12. Pesawat mengalami robek sebelah kiri sebesar 13 inchi	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan/peralatan di ground	B737-800	9V-MGG	Taxi-out
61	KNO	2	Januari	2018	Terjadi gangguan kelistrikan untuk jalur beban priority dan beban non priority akibat flash over (kebocoran tegangan tembus) pada terminase phase L1 atau phase R jalur NP di substation XVII (pertamina)	Kelistrikan			Unknown
62	CGK	14	Januari	2018	Jam 21. 50 operator atas nama Casudi melaksanakan tugas menarik GPU 412i dari Remote Stand R63 menuju ke Remote Stand R74 untuk pesawat Sriwijaya Air PKCLH. Ketika sampai di Remote R74 yang bersangkutan memarkirkan BTT dan GPU 4212i setelah melaksanakan pekerjaan lain lagi seperti memasang safety cone dan wheel chock, setelah memasang handbreak yang bersangkutan memasang safety cone dan wheel chock, tiba-tiba BTT meluncur dengan sendiri menuju kolong pesawat dan menghantam sirip bawah pesawat PKCLH. Posisi BTT menurut operator dalam keadaan diam tetapi mesin masih dalam keadaan hidup (on)	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan/peralatan di ground	B738	PKCLH	Loading - Unloading
63	PNK	13	Januari	2018	terjadi incident, pax stair milik ptn no registrasi PBS026N menabrak elevator tip sebelah kiri pesawat citilink PK-GQJ flight no : QG 881 tujuan PNK-BTH pada sekitar pukul 08.25 diparking stand nomor 07	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan/peralatan di ground	A320	PK-GQJ	Loading- Unloading

64	PLM	18	Januari	2018	Pesawat SJ 082 PK-CLQ rute CGK-PLM mengalami pecah ban (main wheel nomor 2) saat landing di RW 29 PLM pada jam 07.01 WIB. dampak kejadian: Penerbangan SJ 082 PLM - PGK (Pairing Flight SJ082) mengalami penundaan 4 jam (akan ada pesawat pengganti dari pgk)	Ban Pesawat Pecah	B737-500	PK-CLQ	Landing
65	CGK	20	Januari	2018	Saat pesawat Garuda PK-GRE ditowing dari R111 menuju R98. Towbar Terlepas dari nose wheel dan Roda depan pesawat naik atau melindas towbar	Other	CRJ	PK-GRE	Towing
66	CGK	26	Januari	2018	Pesawat QR 956 type B788, Reg No B7- BCK ETA 15.51 on block di PS D31 mengalami FOD incident berupa baut yang menancap di di main wheel no 7 (sebelah kanan bagian dalam)	FOD Incident	B788	Reg No B7- BCK	Taxi-out
67	CGK	15	Februari	2018	pesawat Batik PK-LBY B737-800 Flight Number ID.6367 rute JOG to CGK terkena FOD saat landing di RW selatan 25L jam 17.26 UTC. Dg Found Damage/Hole At LH Inboard AFT Flap with size L:90mm	FOD Incident	B737-800	PK-LBY	Landing
68	CGK	17	Februari	2018	pesawat Batik PK-LBK B737-800 Flight Number ID.6355 rute SRG - CGK terkena FOD saat landing di RW selatan 25L jam 09.05 UTC. Found hole in FWD right air condition 500 A section 43 L : 8,5 " W :	FOD Incident	B737-800	PK-LBK	Landing
69	CGK	24	Februari	2018	penempatan pesawat yang beresiko di remote 59 A dan 58, dalam kejadian ini melibatkan pesawat Citilink A320 PK-GLO dan Pesawat Lion Air A330 PK-LEH terjadi pada jam 23.30 LT	Other	A320 dan A330	PK-GLO dan PKLEH	Parking

70	KNO	21	Maret	2018	Pecahnya ban pesawat sriwijaya Air SJ 0103 Boeing 737-800 PK-CME (PEN-KNO) saat landing di RW 23 pd jam 11.05 LC	Ban Pesawat Pecah	SJ 0103 Boeing 737-800	PK-CME (PEN-KNO)	Landing
71	KNO	24	Maret	2018	Pesawat JT 308 (PK-LGY) mendarat dari CGK di KNO pada pukul 07.25 LT. Block On 07.33 di parking Stand W-27, ditemukan karet ban belakang sebelah kiri nomor 2 terkelupas dan terdapat lekukan pada Flap Inboard bagian belakang. Selanjutnya atas permintaan Engineering, pesawat Lion air PK - LGY ditowing ke Parking Stand W-26, pesawat dinyatakan AOG	Ban Pesawat Pecah	JT 308	PK-LGY (CGK-KNO)	Landing
72	CGK	27	Maret	2018	Kabel GP RW 07L tergaruk karena pekerjaan paralel taxiway RW 3 sehingga membuat kinerja GP Terganggu	Kejadian Saat Pembangunan			Unknown
73	KNO	31	Maret	2018	Terjadi senggolan antara tangga (pax stair) milik lion dengan pesawat lion JT 383 (KNO-CGK) reg. PK-LQK pada pukul 16.25 LT di parking stand W/32	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	738 Max	PK-LQK	Loading - Unloading
74	CGK	27	April	2018	Kebakaran Towing Car No Reg TPB 044 JT di Area Cros Taxi Way R/WC 2 parking stand C61 (Apron) atas Jembatan ACS Bandara Soekarno Hatta	Kebakaran di ground			Towing
75	KNO	11	Juni	2018	GA 190 CGK-KNO ban belakang sebelah kiri terkelupas pada saat landing, , Penumpang sejumlah 167 orang seluruhnya selamat dan dievakuasi ke terminal.Registrasi pesawat PK GFT, B737-800 skejul	Ban Pesawat Pecah	B737-800	PK GFT	Landing

76	CGK	12	Juni	2018	Ban vulkanisir Pesawat SJ076 PK-CRF (CGK - PGK) lepas saat take off di RW25L - CGK tgl 12 Juni 2018	Ban Pesawat Pecah	B737-800	PK-CRF	Take-off
77	CGK	4	Juli	2018	Tanggal 04 juli 2018, Gia 108 rute CGK-plm landing palembang 15.10 WIB, parkir di apron stand no 6 terlihat ada percikan aspal di boddy pesawat, sehingga butuh waktu extra untuk pembersihan dilanjutkan di jakarta untuk maintenancenya, sementara di palembang sudah tidak ada pekerjaan terkait aspal	FOD Incident	B737-800		Parking
78	CGK	14	Juli	2018	terbakarnya Apron Bus Milik AirAsia di R83 Apron G Terminal 3 pada pukul 18.02 WIB	Kebakaran di ground			Loading - Unloading
79	CGK	30	Juli	2018	Pukul 16.45 PKP-PK menerima informasi dari ATC SJ589 PK-CRH B738 UPG-CGK mengalami trouble landing gear	Ban Pesawat Pecah	B738	PK-CRH	Landing
80	BDO	22	Maret	2018	Pesawat Lion Air PK-LKQ di Parking Stand 3 (EXRON) Pada saat pesawat taxi out melalui taxiway Deltha, akan tetapi dikarenakan permukaan apron di parking stand 3 bergelombang (terdapat cekungan aspal pada posisi main wheel) mengakibatkan pesawat tidak kuat untuk taxi dengan tenaga engine. Selanjutnya Captain Pilot request pesawat untuk ditarik dengan Towing Car. Proses towing berjalan dengan engine menyala, saat berbelok ke arah taxi way Deltha Towing car terdorong oleh pesawat dan operator towing car melakukan brake tapi tidak	Other	Boeing 737-800 NG	PK-LKQ	Towing

					tertahan dan operator meminta enginer untuk menyampaikan ke captain pilot untuk melakukan brake set di peasawat akan tetapi captain pilot telat respons sehingga shearbolt patah dan towing car terseret sampai towbar bengkok				
81	PDG	14	September	2018	Pesawat sriwijaya B737-800NG PKCMH (JT 021) rute KNO-PDG mengalami rusakroda Ban sebelah kiri. Pesawat mengalami rusak roda ban pesawat saat take off di KNO	Ban Pesawat Pecah	B737-800NG	PKCMH	Take-off
82	PNK	26	September	2018	proses push back pesawat lion JT 816 to UPG oleh petugas PTN atas nama Abimanyu Zaid. Pada saat heading to 330 TOWBAR 055 mengalami patah dan push back car tidak bisa dikendalikan sehingga menabrak Nose pesawat lion tsb, kejadian jam 19.21 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	B737-800	PK-LJK	Pushback
83	PNK	9	Oktober	2018	Pukul 19.49 JT-687 PK - LQH B-738 Rute PNK-CGK off block dr ps no. 2 heading r/w 33 taxiing melalui t/w bravo pada saat akan memasuki t/w bravo JT-687 mengeluarkan jetblast yang mengenai atap kanopi gerobak PTN yang sedang melaksanakan pekerjaan cleaner pada pesawat Nam Air IN-237 PK- NAU Rute PNK-JOG pd ps no. 6 sehingga terjadi kerusakan pada left wing Nam Air IN-237 hasil dari benturan dengan kanopi gerobak cleaner tsb	Jetblast	B737-800	PK - LQH	Taxi-in
84	PNK	9	Oktober	2018	Pesawat sriwijaya B737-800 PKCMF (SJ 186) rute CGK-PNK mengalami pecah ban di RW 33 pada jam 12.08 WIB. Bandara mengalami blok dan NOTAM dari pukul 12.40 - 13.40 WIB.	Ban Pesawat Pecah	B737-800	PK-CMF	Take-off

85	BWX	12	Oktober	2018	ATN 002 Ground handling Kokapura Avia menabrak pesawat PT.Indonesia Air Transport PK-TFS di Taxilane belakang parstand 1 pukul 11.58 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	Embraer Legacy 600	PK-TFS	Loading - Unloading
86	PLM	10	Mei	2018	Pesawat Garuda tersenggol GPU	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground			Maintenance
87	PGK	30	Oktober	2018	Pesawat JT 619 PK-LJU rute PGK-CGK Panel fuel belum tertutup di parking stand AO5 pd pukul 20.02 LT	Other	JT 619 B737-800 NG	PK-LJU	Loading - Unloading
88	CGK	7	November	2018	Pesawat Lion Air JT 537 (PKLFF) mengalami pecah ban di main wheel sebelah kiri saat landing melalui RW 25 L (RW selatan) pukul 10.53 LT	Ban Pesawat Pecah	B737-900ER	PK-LFF	Landing
89	CGK	12	November	2018	PK-GFJ During Transit Check Ex GA 535 Found Bolt on Main Wheel #1. Please related unit (Angkasa Pura) for always maintain clean area apron, taxi and runway from FOD	FOD Incident	B737-800	PK-GFJ	Landing
90	CGK	16	November	2018	mobil yg melintas sesaat sbllm GA takeoff. Kejadian jam 1.57 malam/dini hari	RW Incursion			Take-off

91	CGK	2	Desember	2018	Trouble Flight UL 365 CGK-CMB mengalami RTB. Info awal dari Pilot Garuda yang berada tepat dibelakang pesawat UL365 pada saat taxing di NP2 - N1, melihat ada layang layang yang tersangkut di wingtip sebelah kiri yang selanjutnya dilaporkan ke pihak ATC, ATC berkoordinasi ke Unit AMC Terminal 3 untuk penanganan dimaksud, selanjutnya pesawat UL365 RTA ke D71, langsung dilakukan observasi oleh AMC & Teknisi UL365. Terdapat layang layang dan benang yang tersangkut sepanjang	FOD Incident	Airbus A3 21- 251 N	4R-ANC (UL365 CGK-CMB)	Taxi-in
92	CGK	1	Desember	2018	pesawat A330 GA825 Reg. PK-GPU rute SIN-CGK mengalami trouble hidrolik landing gear sebelah kiri saat landing di Runway 25R, kemudian pesawat berhenti diantara N6-N7 pada pukul 10.43 WIB	Other	A330 GA825	PK-GPU rute SIN- CGK	Landing
93	BTJ	3	Desember	2018	Senggolan CBL (Conveyor Belt Loader) dengan Batik Air ID 6896, sehingga menggores dinding engine no 2 (dua) pd pukul: 10.55 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	A320-200	PK-LUP (CGK - BTJ)	Loading - Unloading
94	PNK	5	Januari	2019	patahnya shear bolt (baut) dua towbar milik pt ptn saat pushback in 236 (pnk-jog) pukul 08.15 saat pusback pesawat NAM Air In 236	Kerusakan Fasilitas	B737-500		Pushback
95	CGK	6	Januari	2019	Pesawat GA838 Reg.PKGPV (A330) tujuan CGK - SIN mengalami senggolan dengan aviobridge di PS G39 yg menyebabkan engine no. 1 tergores cukup dalam, Pesawat di towing ke hanggar dan penerbangan diganti dengan pesawat GA713 reg.PKGPY di PS 29. Kejadian pada pukul 16.32 WIB	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	A330	PK-GPV	Loading - Unloading

96	HLP	18	Januari	2019	Telah terjadi Kejadian terbakarnya pesawat HAWKER 900XD PK LRT pada pukul 22.40 WIB tanggal 18 Januari 2019, pesawat mengalami kerusakan dibagian tail	Kebakaran di ground	HAWKER 900XD	Charter	Maintenance
97	PNK	16	Februari	2019	PESAWAT LION AIR FLIGHT NUMBER JT 714 NOMER REGISTRASI PK-LPS TUJUAN CGK-PNK OVER SHOOT PADA SAAT LANDING DI RUNWAY 33 PADA PUKUL 15.10 WIB	RW Excursion	B737-800NG	PK-LPS	Take-off
98	HLP	18	Februari	2019	Layang2 tersangkut di wing sebelah kiri pesawat Batik Air Reg : PK LUY ID 7055 HLP - PLM pada saat pesawat taxi on runway pada pukul 15.20 WIB. Pilot req untuk RTA ke parking stand A1	FOD Incident	A320	PK - LUY	Taxi-in
99	CGK	17	Januari	2019	Saat sedang taxi Pilot CI5854 China Airlines terhalang adanya kendaraan yang berhenti strip taxiway SP1 saat mendekati SC2 pada pukul 08.50 UTC	TW Incursion			Taxi-out
100	CGK	3	Mei	2019	Pesawat register PK-GPZ mengalami baret pada pintu 2 terkena Avio Brige. Posisi G04	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaran /peralatan di ground	A30-300	PK-GPZ	Loading - Unloading
101	KNO	8	April	2019	Pesawat Air Asia (9M-AGJ) A320 rute KUL-VOLR mengalami trouble pada engine sebelah kanan pada pukul 08.15 LT.	Other	A320	9M-AGJ	Landing

102	KNO	5	April	2019	Pesawat Lion Air (JT 089) PK- LEH rute JED- KNO mengalami trouble low pressure pada ban pesawat saat mendarat di runway 23 pada pukul 12.08 LT	Other	A330	PK- LEH	Landing
103	CGK	9	Juni	2019	Pada pukul 09.20 WIB terjadi L/H Fuel Indication Under Read sehingga menyebabkan terjadinya fuel spillage yang dialami oleh pesawat batik air ID-6212 B737-800 reg. PK-LDG rute CGK-BDJ	Other	B737-800	PK-LDG	Loading - Unloading
104	BDO	20	Juni	2019	Pesawat Melindo Air B737-800 Reg. 9M LCK rute BDO-KUL keluar landasan saat melakukan turning to take off di sisi kanan runway 29 STA 0+150 pada pukul 07.20 UTC	RW Excursion	B737-800	9M LCK	Take-off
105	CGK	20	Juni	2019	Tersangkutnya kanopi garbarata pada pintu penumpang pesawat Batik Air ID-6581 (A320) reg. PK-LAF rute SUB - CGK di parking stand B43.	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	A320	PK-LAF	Loading - Unloading
106	KNO	22	Juli	2019	Nosewheel A/C Silk Ai (B737-800) reg. 9V-MGG flight MI 234 rute SIN-KNO r terlepas dari wheelchock kemudian mundur sekitar 50 cm dari aircraft stop line marking sehingga Dent pada body dekat cargo door disebabkan gesekan dengan Baggage Conveyor Loader. Terjadi pada pukul: 08.18 LT di PS W 12	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	B737-800	9V-MGG	Loading - Unloading
107	KNO	8	Maret	2019	tabrakan mobil operasional pertamina dengan GSE Gapura	Tabrakan kendaraan /peralatan di ground			Loading - Unloading

108	PNK	7	Agustus	2019	Kebakaran di area perimeter dg jarak 174 m dr threshold RW 15 pd jam 15.46 WIB	Kebakaran di ground			Unknown
109	PGK	23	Agustus	2019	kejadian pecah ban pesawat PT. DI AX2347 taxi menuju apron via Charlie, mengalami ban pecah pd pukul 01:50 utc, unable continue taxi, holding present position. Utk sementara Taxiway Charlie closed	Ban Pesawat Pecah	AX2347		Taxi-out
110	BDO	4	September	2019	patahnya towbar milik pt ptn saat pushback pesawat wingair (ATR 72 - 600). Saat menatarik pesawat dari apron BJT dari taxiway E (Echo) melalui runway 29 dan sebelum memasuki taxiway D(delta)	Kerusakan Fasilitas			Pushback
111	DJB	26	Agustus	2019	pada jam 19.10 WIB , Mobil BTT (BT012N) Milik PT PTN menabrak tembok di area keluar makeup dikarenakan Rem BTT tidak Berfungsi,	Tabrakan kendaraan /peralatan di ground			Loading - Unloading
112	KJT	28	September	2019	Terjadi kebakaran di sekitar runway 32 pd pukul 14.48 LT. 2 penerbangan pesawat yang akan landing di Bandara Kertajati divert ke Cengkareng	Kebakaran di ground			Unknown
113	CGK	4	Oktober	2019	Pesawat GA 257 PK-GFV rute JOG-CGK bergerak mundur dan tersangkut Canopy Garbarata di PS G51 pada pukul 07.29 WIB menyebabkan pintu bagian samping dan bawah penyok	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground			Loading - Unloading

114	CGK	25	Oktober	2019	PK-GII after RSS from J13 to G19 found FOD at M/W #4	FOD Incident	Boeing 777-3U3(ER)		Landing
115	CGK	3	November	2019	Pesawat Batik ID 6242 PK-LAI rute CGK-GTO mengalami Fuel R Wing Tang Overflow yang menyebabkan terjadinya fuel spillage di PS E21 pada pukul 01.30 WIB	Other	A320	PK-LAI	Loading - Unloading
116	DTB	10	November	2019	Pesawat Air Asia salah menggunakan taxi out di Bandara Silangit pada pukul 12.08 WIB	Other			Taxi-out
117	PLM	27	November	2019	Pesawat Wings Air Pecah Ban	Ban Pesawat Pecah			Landing
118	CGK	10	Desember	2019	Terjadi kebakaran Bus Garuda di Service Road G2 Pier 1 Ekstensi yang disopiri oleh Personil Garuda pada Jam 06.30 WIB	Kebakaran di ground			Loading - Unloading
119	CGK	12	Desember	2019	Terjadi taxiway incursion di antara NC3 dan NC4	TW Incursion			Taxi-out

120	PGK	17	Agustus	2019	Pesawat NAM Air (B735) LKN 550 reg PK NAM aborted take off after rolling karena anjing yang melintas runway. Kejadian pukul 9.50 UTC	Wildlife Strike	B735	PK NAM	Take-off
121	HLP	1	Januari	2020	Pada 3.30 Runway HLP antara taxi B & C Standing Water "15cm"	Runway Banjir			
122	CGK	1	Februari	2020	Pesawat JAL (B767-300) nomor: JL 720 reg. JA606J mengalami robek pada body sebelah kanan karena tertabrak mobil Ebro ACS nomor kendaraan 45 (Aerofood ACS) di parking stand G29 pada pukul 05.10 WIB. Cuaca hujan deras.	Tabrakan/senggolan pesawat dengan kendaraan /peralatan di ground	B767-300	JA606J	Loading
123	KNO	23	Februari	2020	Pesawat GIA 196 (A332) reg. PKGPO report ke Atc mengalami hidrolic problem saat mendarat runway 23 pada pukul 15.01 UTC. Tidak ada informasi kerusakan dari awal hingga pesawat mendarat. Kemudian req blocked runway	Other	A332	GIA 196 - PKGPO	Landing
124	PGK	20	Februari	2020	Failure or Significant Malfunction of Airfield Lighting pada jam 12.24 UTC di taxiway D. LNI 615 dengan tujuan WIII taxi ke RWY 34 via TWY D, pada saat taxi lampu rwy dan taxiway mati. Kemudian diinstruksikan holding di TWY D. Terganggunya listrik Airfield Lighting karena kepacul jalur NDB oleh pekerja di PH Airnav	Kelistrikan			