

PENGATURAN TANGGUNG JAWAB TERHADAP KESELAMATAN
PENUMPANG DALAM PENERBANGAN DI TINJAU DARI HUKUM
INTERNASIONAL DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA

Oleh:

BUDI SAPUTRA AMRI

06 140 041

Program Kekhususan: Hukum Internasional



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS

PADANG

2010

PENGATURAN TANGGUNG JAWAB TERHADAP KESELAMATAN
PENUMPANG DALAM PENERBANGAN DITINJAU DARI HUKUM
INTERNASIONAL DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA
(Budi Saputra Amri, 06140041, Fakultas Hukum Unand, 60 halaman, 2009).

ABSTRAK

Penerbangan merupakan salah satu transportasi yang paling diminati dewasa ini. Disamping dapat menghemat waktu, transportasi penerbangan juga dapat mempermudah dalam hal perhubungan antar pulau bahkan antar negara. Namun dalam hal ini aspek keselamatan merupakan faktor yang paling utama terutama terhadap keselamatan penumpang dalam penerbangan. Pengaturan mengenai tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 yakni Konvensi untuk penggabungan beberapa peraturan mengenai Pengangkutan Udara Internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*) yang selanjutnya diberlakukan pula di Indonesia berdasarkan Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 : 100. Tanggung jawab pengangkut udara juga diatur dalam Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Berdasarkan latar belakang tersebut maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dalam penerbangan yang ditinjau dari hukum internasional dan nasional. Permasalahan yang diteliti adalah pengaturan tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dalam penerbangan di tinjau dari hukum internasional, implementasinya di Indonesia serta kendala dan upaya yang dihadapi. Kesimpulan yang diperoleh adalah (1) Tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dalam penerbangan Internasional telah menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) berdasarkan Protokol Montreal 1975 yang merupakan perubahan dalam Konvensi Warsawa 1929. (2) Di Indonesia pengaturan tanggung jawab dalam penerbangan terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 : 100, namun setelah keluarnya Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maka Undang-undang inilah yang menjadi pedoman terhadap tanggung jawab dalam penerbangan di Indonesia. Undang-undang ini juga menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak yang mana sesuai dengan Pasal 146 Undang-undang No. 1 Tahun 2009. (3) Pada setiap kendala dalam penerbangan yang terkait dengan tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang, pengangkut selalu berupaya melakukan tindakan untuk menjaga keamanan dan keselamatan penumpang dan/atau barang dalam penerbangan.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Seiring dengan penambahan jumlah penduduk, terjadi peningkatan pemenuhan kebutuhan terutama dalam hal perdagangan baik Nasional maupun Internasional, sementara ketersediaan sarana dan prasarana di daratan dan perairan semakin terbatas. Dengan dukungan ilmu pengetahuan dan teknologi, mendorong manusia menjadi lebih intensif melakukan eksplorasi terhadap manfaat ruang yang lain yaitu ruang udara.

Dalam hal ini Industri Penerbangan (*Aviation Industry*), Industri Perusahaan Penerbangan (*Airline Industry*), dan Industri Pembuatan Pesawat Udara (*Aircraft Industry*) saling komplementer merupakan unsur penting dalam berbagai aspek perhubungan baik Nasional maupun Internasional. Industri ini berperan dalam lalu lintas dan angkutan orang, barang dan jasa, sekalipun berhadapan dengan pesaing utama, berupa *Media On Line*, *Teleconferencing* dan media-media canggih lainnya.¹ Dalam penggunaan pesawat udara ini telah memberikan kewajiban kepada operator pesawat udara atau pemilik pesawat udara untuk memberikan jaminan kepada pihak kedua dan pihak ketiga yang sewaktu-waktu dapat mengalami kerugian karenanya. Namun ia juga mempunyai kemungkinan untuk mengasuransikan dirinya mengingat resiko bahaya fisik yang mungkin saja akan dialaminya.

¹ www.lfip.org industrialisasi dan sistem transportasi-miekekumar.pdf. diakses pada tanggal 31 Oktober 2009.

Keselamatan penerbangan merupakan faktor yang sangat penting, tidak hanya menyangkut mengenai antara pihak maskapai penerbangan dan penumpang saja, namun juga didalamnya dapat mengakibatkan kerugian pada pihak ketiga. Pada setiap kecelakaan pesawat udara, masyarakat akan mempertanyakan penyebab terjadinya kecelakaan tersebut. Hal ini tidak saja karena kecelakaan pesawat selalu menimbulkan korban tetapi juga karena masyarakat memahami bahwa pesawat terbang rawan akan kecelakaan dan bila dihadapkan dengan sedikit saja kelalaian maka dapat menimbulkan dampak yang buruk dan harus mendapatkan perhatian yang istimewa dalam aspek keamanannya.

Kabut gelap menyelimuti dunia penerbangan di Indonesia, rangkaian insiden kecelakaan pesawat yang tiada henti, membuat sektor penerbangan menuai sorotan. Sorotan tersebut tidak hanya di dalam negeri tapi juga di dunia internasional. Berbagai kasus kecelakaan yang terjadi, dianggap bagian dari lemahnya peran pemerintah dalam mengawasi tingkat kelayakan terbang menyangkut keselamatan dan keamanan penumpang. Seperti dalam peristiwa terbakarnya pesawat Boeing 737 Seri 400 milik maskapai Garuda Indonesia di Bandara Adi Sucipto Yogyakarta 7 Maret 2007. Dalam peristiwa ini sedikitnya 22 penumpangnya tewas terpanggang.²

Musibah kecelakaan pesawat tidak hanya menimpa maskapai Garuda, tapi hampir dialami semua maskapai kelas kakap di tanah air. Pada tanggal 5 September 2005, pesawat dengan penerbangan RI 091 merupakan sebuah pesawat

² www.indosiar.com Ragam-buruk rupa penerbangan kita. diakses pada tanggal 18 November 2009.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan pengaturan dalam Konvensi Warsawa 1929 tentang penggabungan beberapa peraturan mengenai Pengangkutan Udara Internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*) terdapat beberapa prinsip umum dalam pertanggungjawaban terhadap keselamatan penumpang dalam penerbangan yaitu :
 - a. Prinsip "*Based On Fault Liability*"
 - b. Prinsip "*Presumption of Liability*"
 - c. Prinsip "*Absolute Liability*" atau "*Strict Liability*"

Dalam Protokol Tambahan No.4 Montreal 1975 yang mengatur perubahan dalam Konvensi Warsawa 1929, menggunakan prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah atau tanggung jawab mutlak (*liability without fault* atau *absolute liability* atau *strict liability*), tanpa memperhatikan kesalahan pengangkut. Berlakunya Protokol Tambahan No.4 Montreal 1975 harus dibaca dan ditafsirkan bersama-sama dengan Konvensi Warsawa 1929 dan Protokol The Hague 1955, karena tidak dapat dipisahkan dengan Konvensi dan Protokol tersebut. Oleh karena itu, dalam transportasi udara Internasional dikenal konsep tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku :

- Boer Mauna, *Hukum Internasional*, Alumni 2000, Bandung.
- E. Suherman, 1962, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, Alumni, Bandung.
- , 1983, *Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*, Alumni, Bandung.
- Zainul Daulay, 1989, *Hukum Udara dan Hukum Angkasa*, Universitas Andalas, Padang.
- Evita Darwati, 1990, *Pengantar Studi Hukum Pengangkutan Udara*, Universitas Andalas, Padang.
- Soerjono Soekanto, 2006, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan ke-3, Universitas Indonesia, Jakarta.
- H.K.Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.

www.Garuda-Indonesia.com

www.kompas.com

www.Infopenerbangan.com

www.indosiar.com

www.balianzahab.wordpress.com