

**PRINSIP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA MENURUT
HUKUM INTERNASIONAL DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA
(STUDI KASUS KECELAKAAN PESAWAT LION AIR DI BATAM TAHUN
2009)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Untuk Memeperoleh gelar Sarjana Hukum*

Oleh :

Maekel Efandriko
05 140 106

Program Kekhususan : Hukum Internasional



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS**

2010

PRINCIPLE OF RESPONSIBILITY CARRIERS BY THE AIR ACCORDING TO INTERNATIONAL LAW AND THE IMPLEMENTATION IN INDONESIA

**(Case Study Lion Air plane accident in Batam Year 2009)
(Mackel Efandriko, Faculty of Law Andalas University, 2010)**

ABSTRACT

Air transport has an important role in all fields. It is therefore important for Indonesia to increase the potential for aerospace. In addition to potential aircraft accidents, every aviation accidents has every juridical impact, particularly the responsibility of the airline (carrier) to the passenger and the owner of the goods (baggage and cargo). In February 2009 last year the lion air aircraft type MD 90 landing without front wheel in Batam Hang Nadim Airport, which resulted several passengers suffered minor injuries and severe shock. In this case there are several problems namely how the principle of responsibility of the carrier according to international law, how the principle of responsibility of the carrier related to the case of lion air plane emergency landing without front wheels at Hang Nadim Airport Batam in 2009 and what are the constraints and efforts in the implementation of responsibility of Lion Air plane case in Batam in 2009. This minithesis research using normative juridical law, the study of primary legal materials, secondary, and tertiary obtained from the research literature. Data processing used techniques and qualitative analysis. Responsibility in international carriers set forth in the Warsaw Convention of 1929 and the amandement about Unification of Certain Rules to International Carriage by Air while in the national law is in the Air Transportation Ordinance 1939 Stb. 100 and in the Law Number 1 Year 2009 on Aviation and the Government Regulation Number 40 of 1995 on Air Transport. The principle of absolute liability (absolute liability) is a responsibility that is used in national and international world at this moment, where the carrier is absolutely responsible for damage sustained in case of death or bodily injury such as that contained in Article 17 of the Montreal Convention 1999 and Article 141 Law Number 1 Year 2009. In carrying out its responsibilities, Lion Air has applied the principle of absolute responsibility of the passenger. This can be seen that the lion water directly provide compensation to passengers who lost even more than that stipulated in the law. But there are obstacles in implementing the water lion responsibility in determining the amount of appropriate compensation and the delay in providing compensation to overcome this it is important for the government to formulate a new government regulation as the Executive Regulations of Law Number 1 Year 2009 on Aviation and the need for further dissemination of Act Number 1 Year 2009 on Flight to the national airline.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pada era globalisasi seperti sekarang ini pembangunan dalam sektor transportasi lebih diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.¹

Transportasi udara sebagai salah satu contoh sarana transportasi nasional diharapkan dapat memenuhi kebutuhan akan transportasi yang cepat dan efisien dalam memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap perkembangan-perkembangan yang terjadi dan ada dalam wilayah nasional dan dunia internasional tentunya. Hal ini dikarenakan keadaan Indonesia yang terdiri dari daerah kepulauan dan secara geografis letak wilayah yang satu dengan wilayah yang lainnya sangat berjauhan. Oleh karena itu perlu untuk meningkatkan potensi kedirgantaraan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan membangun martabat bangsa dengan mensinergikan

¹ <http://www.dephub.go.id>, diakses tanggal 22 Maret 2009

ilmu pengetahuan dan teknologi yang dapat mendukung pembangunan dirgantara nasional Indonesia.

Angkutan udara mempunyai peranan penting dalam memperkokoh kehidupan berpolitik, pengembangan ekonomi, sosial budaya dan keamanan serta pertahanan. Di samping itu, angkutan udara atau penerbangan merupakan salah satu usaha yang dapat dilakukan untuk dapat menjalin hubungan diplomasi dengan negara lain.

Perkembangan teknologi dalam dunia penerbangan dan keadaan perusahaan angkutan udara (secara ekonomi) dewasa ini sudah sangat jauh berbeda bila dibandingkan dengan keadaan pada 50-60 tahun yang lalu. Posisi pengangkut udara pada saat ini sudah jauh lebih kuat dan lebih baik dibanding para pengguna jasa angkutan,² karena sekarang pengangkut udara dapat membagikan resiko yang dia tanggung kepada banyak pihak melalui sistem perasuransian.

Kemajuan teknologi tanpa didasari ketentuan-ketentuan hukum yang mengaturnya akan mengakibatkan malapetaka yang tidak terbayangkan bagi umat manusia, dan hukum yang tidak disesuaikan dengan perkembangan masyarakat tidak akan berguna. Oleh karena itu hukum dan teknologi harus berkembang bersama-sama, bahkan idealnya hukum itu harus dapat membayangkan teknologi di masa yang akan datang, sedikitnya dapat sedini mungkin mendeteksi dan mengatur

² H. Basoeki Moeljomihardjo, *Hukum Udara Nasional Suatu Pengantar*, LPMG-ATG Trisakti, Jakarta, 2006, hal 11

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Menurut Hukum Internasional telah diatur secara hukum seperti yang termuat pada Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Haque 1955 dan Konvensi Montreal 1999. Pada awalnya dunia Internasional menganut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dimana pada saat itu industri penerbangan berada pada masa pertumbuhannya dan resiko terjadinya kecelakaan masih sangat tinggi sehingga sangat memberatkan pihak pengangkut apabila menerapkan prinsip tanggung mutlak. Oleh karena itu perlu memberikan perlindungan kepada pihak pengangkut terhadap kemungkinan kerugian yang akan dideritanya. Sekarang ini kondisi pengangkut sudah jauh lebih baik dan kuat daripada penumpang karena dapat membagikan resiko yang dihadapinya kepada pihak asuransi dan perlu diadakan perubahan mendasar dari prinsip tanggung jawab atas praduga bersalah menuju prinsip tanggung jawab mutlak sebagaimana terdapat dalam pasal 17 Konvensi Montreal 1999 sehingga dapat membentuk konsep pengangkutan udara Internasional yang lebih menghargai nyawa manusia. Sedangkan dalam Hukum Nasional juga telah mengikuti aturan Hukum Internasional yang juga menerapkan prinsip tanggung jawab

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Resiko*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1998
- Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.
- Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005.
- Basoeki Moeljomihardjo, *Hukum Udara Nasional Suatu Pengantar*, LPMG-ATG Trisakti, Jakarta, 2006
- Diederiks-Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Sinar Grafika, Bandung, 1991
- E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia & Internasional*, Alumni, Jakarta, 1979
- H. K Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Hukum LAut Internasional Buku Kedua, Mandar Maju, Jakarta, 1995
- _____, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional Bagian Pertama*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007
- Mieke Komar Kantaatmadja, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, Ramadja Karya CV, Bandung, 1984