

**PENGGUNAAN PESAWAT UDARA MILITER (HERCULES) SEBAGAI
PESAWAT UDARA SIPIL UNTUK ALAT TRANSPORTASI PENDUDUK
SIPIL DITINJAU DARI SEGI HUKUM UDARA INTERNASIONAL DAN
NASIONAL**

Bernadus Ardian Ricky M

Nurdin, S.H.,M.Hum., Setyo Widagdo, S.H.,M.H.

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email: bernadusarm@yahoo.com

Abstract

In this modern time, air transportation is an option for the civilian population to meet their transport needs. Among the absence of civil aircraft which is formally specialize to transport civilian population, there is also a military aircraft (Hercules) which is used by civilian population to meet their transport needs. Military aircraft is a true special aircraft which actually used for airlines and military activities in the cost of social mission. In use of military aircraft there are several types of aircraft passengers, general passenger and special passenger, special passenger only intended for military aircraft. In the National Law and the International Convention currently there is no legislation that specifically regulates the accident involving a military aircraft which means there is a vacuum of law where the absence of a system of legal protection and responsibilities set out in the legislation in the Internatioanl and National law. This research attempts to analyze the rules that already exist in the International and National Air Law in the form of legal liability and protection against accidents involving military aircraft . So the results of this study can provide a little clarity how a responsibility and legal protection that should be given by the party operating the aircraft .

Keyword : Military Aircraft, Civilian Transport, Legal Protection

Abstrak

Alat transportasi udara dewasa ini memang menjadi primadona di kalangan masyarakat. Diantara adanya pesawat udara sipil yang memang dikhususkan sebagai alat transportasi penduduk sipil, terdapat pula pesawat udara militer (Hercules) yang digunakan untuk mengangkut penduduk sipil dalam memenuhi kebutuhan transportasinya. Pesawat udara militer sejatinya merupakan pesawat udara yang penggunaannya khusus untuk penerbangan kegiatan militer dan untuk penerbangan dalam misi sosial. Dalam penggunaan pesawat udara terdapat beberapa jenis penumpang, yaitu penumpang umum dan penumpang khusus, penumpang khusus hanya ditujukan untuk pesawat udara militer. Undang-Undang maupun Konvensi Internasional saat ini belum ada peraturan yang secara khusus mengatur mengenai sebuah kecelakaan yang melibatkan pesawat udara

militer yang artinya terdapat kekosongan hukum dimana tidak adanya sistem perlindungan hukum dan tanggung jawab yang diatur dalam peraturan perundang-undangan dalam dunia Internasional maupun Nasional. Penelitian ini mencoba untuk menganalisa peraturan-peraturan yang telah ada di dalam Hukum Udara Internasional maupun Nasional dalam bentuk tanggung jawab dan perlindungan hukum terhadap kecelakaan yang melibatkan pesawat udara militer. Sehingga hasil dari penelitian ini dapat memberikan sedikit kejelasan bagaimana bentuk tanggung jawab dan perlindungan hukum yang harus diberikan oleh pihak yang mengoperasikan pesawat udara.

Kata kunci : Pesawat Udara Militer, Transportasi Penduduk Sipil, Perlindungan Hukum

A. PENDAHULUAN

Pada 17 Desember 1903 dua mekanik sepeda yang berasal dari Dayton Ohio yaitu Orville dan Wilbur yang sekarang lebih kita kenal dengan sebutan Wright Bersaudara berhasil menerbangkan pesawat terbang pertama di dunia. Wright bersaudara telah membukukan suatu penerbangan yang dapat menempuh jumlah total jarak 852 kaki atau sekitar 295 meter dengan lama penerbangan yang menempuh waktu hampir satu menit, yaitu 59 detik.¹ Penerbangan yang sederhana dan ala kadarnya itu telah mengubah dunia dalam segala aspek kehidupan.

Sejak saat itu perkembangan dunia penerbangan mencatat banyak hal yang fantastis, 66 tahun setelah tahun 1903, manusia dengan teknologinya berhasil mendaratkan orang di permukaan bulan. Lompatan teknologi yang sangat cepat tersebut segera mengubah konsep dasar manusia dalam memandang jarak dan waktu, diikuti dengan berubah drastisnya perilaku umat manusia dalam berperdian dan dalam berperang. Dalam berpergian, tepatnya pada tahun 2006 manusia telah dapat menikmati penerbangan dengan pesawat Jumbo Jet Airbus A380.

Negara Indonesia merupakan Negara dengan jumlah penduduk terbanyak ketiga di dunia setelah Amerika Serikat dan China. Dengan banyaknya jumlah penduduk yang ada di Indonesia sangat memungkinkan semakin banyak pula jumlah alat transportasi yang dibutuhkan dan diperlukan oleh masyarakat. Diantara berbagai alat transportasi yang tersedia di Indonesia, sudah jelas transportasi udara semakin menjadi pilihan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan transportasinya.

¹ Chappy Hakim, **Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional**, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2010, hal.3

Transportasi udara niaga dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional. Penyelenggaraan penerbangan sipil baik internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku, untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, maupun barang-barang yang diangkut.

Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di satu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara karena akan banyak pilihan yang dapat diambil dalam menggunakan jasa transportasi udara ini. Namun di lain sisi banyak pengguna jasa transportasi udara memilih untuk menggunakan pesawat udara negara dalam memenuhi kebutuhan transportasinya. Penggunaan pesawat udara negara sebagai alat transportasi ini merupakan sebuah kegiatan angkutan udara bukan niaga yang hanya dapat dilakukan oleh pemerintah pusat, pemerintah daerah, lembaga keagamaan, lembaga sosial, dan perkumpulan olahraga, orang perseorangan, dan/atau badan usaha Indonesia lainnya.² Kegiatan angkutan udara bukan niaga berupa angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (*aerial work*), misalnya kegiatan penyemprotan pertanian, pemadaman kebakaran, hujan buatan, pemotretan udara, survey dan pemetaan, pencarian dan pertolongan, kalibrasi, serta patrol; angkutan udara untuk kegiatan pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara; atau angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.³

Sebagai contoh kasus bahwa ada penggunaan pesawat udara militer oleh penduduk sipil dimana sebuah pesawat udara militer milik Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU) yaitu pesawat Hercules c-103 pada tahun 2009. Pesawat Hercules ini memang terbang dengan jadwal yang rutin untuk pengiriman logistik dari pemberangkatan awal Lanud Halim Perdanakusuma Jakarta menuju tujuan akhir yaitu Biak. Namun dalam perjalanannya, ternyata di dalam pesawat Hercules tersebut juga mengangkut terdapat penumpang penduduk

² H.K. Martono. **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**. Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 240.

³ Undang-undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 Pasal 101

sipil. Hingga akhirnya pesawat Hercules ini jatuh pada saat akan mendarat di Lanud Iswahyudi Madiun.

Status pesawat militer merupakan pesawat yang keseluruhan operasinya adalah dilakukan oleh pihak militer. Dalam status hukum internasional mendefinisikan pesawat militer adalah *military aircraft to include all aircraft operated by commissioned units of the armed forces of a nation bearing the military marking of that nation, commanded by a member of armed forces, and manned by a crew subject to regular armed force discipline.*⁴ Yang artinya bahwa pesawat militer dan termasuk semua pesawat yang dioperasikan oleh unit yang bertugas dalam angkatan bersenjata nasional dan mempunyai tanda dari negara tersebut, dikomando oleh anggota dari angkatan bersenjata.

Jelas bahwa segala yang berkaitan dengan pesawat udara militer telah dikuasai dan dijalankan oleh angkatan bersenjata. Segala penggunaan dari alutsista yang dimiliki oleh angkatan bersenjata haruslah mempunyai tolok ukur untuk dapat digunakan. Dalam hal ini telah timbul issue hukum bahwa pesawat udara militer digunakan dalam hal untuk mendapatkan keuntungan dan ditumpangi oleh sejumlah warga sipil. Dalam penggunaan pesawat militer yang ditumpangi oleh warga sipil, pasti akan timbul bentuk pertanggung jawaban apabila terjadi kecelakaan yang menimpa angkutan udara tersebut.

Penyedia jasa penerbangan memiliki tanggung jawab yang diatur dalam Undang-Undang no 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yaitu Pasal 147 a yang berbunyi :

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:
 - a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan.atau
 - b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

⁴ Thomas, A.R, **International Law Studies, Annotated Supplement to The Commander's Handbook of the Law of Naval Operations**, page.114

Dalam hal bentuk tanggung jawab pengangkut udara ini dipertegas lagi dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan no. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Angkutan Udara, dalam pasal 2 yang berbunyi:

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. Keterlambatan angkutan udara; dan
- f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Namun di dalam penggunaan pesawat udara militer sebagai alat yang juga digunakan dan dimanfaatkan oleh masyarakat sipil timbul sebuah masalah bahwa tidak adanya kejelasan mengenai tanggung jawab yang seharusnya diberikan oleh pihak penyedia jasa angkutan udara dalam hal ini adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara sebagai pemegang komando penerbangan udara militer di Indonesia.

Fungsi yang sebenarnya dari pesawat udara militer adalah sebagai pesawat angkut pasukan, pesawat perang untuk melancarkan serang udara, evakuasi medis dalam pencarian dan penyelamatan (SAR), pengangkut barang, penelitian, pendeteksi cuaca, pengisian bahan bakar di udara, pemadam kebakaran dan patroli maritim. Namun dengan dikenakan tarif, masyarakat dapat dengan mudah untuk menggunakan pesawat udara negara sebagai alat transportasinya walaupun tanpa adanya kualitas pelayanan yang didapat dan diberikan oleh pesawat udara negara yang mungkin akan memberikan dampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Apakah pesawat udara militer (Hercules) dapat digunakan sebagai alat transportasi penduduk sipil menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional?

2. Bagaimana bentuk tanggung jawab dan perlindungan hukum bagi penumpang apabila terjadi kecelakaan pesawat udara militer yang digunakan sebagai alat transportasi sipil?

C. PEMBAHASAN

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif yaitu suatu prosedur ilmiah untuk menemukan keeneran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatifnya yang objeknya adalah hukum itu sendiri.⁵ dengan metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang diperoleh penulis dianalisis dengan menggunakan teknik deskriptif-analisis, yaitu dengan mengaitkan pada asas-asas hukum berdasar teori-teori hukum yang terkait dengan permasalahan hukum yang ada.

1. Penggunaan pesawat Udara Militer (Hercules) sebagai alat transportasi penduduk sipil menurut Hukum Internasional dan Nasional

Pesawat udara militer (Hercules) mempunyai peran yang sangat penting di dalam dunia kemiliteran. Pesawat angkut ini sangat memudahkan segala kegiatan yang dilakukan oleh dunia militer, baik itu dalam kondisi perang maupun dalam kondisi damai. Hal ini sangat berdampak positif bagi kelangsungan kegiatan pihak militer terutama Tentara Nasional Indonesia.

Pesawat udara angkut militer dalam hal ini Hercules mempunyai berbagai macam fungsi secara umum, yaitu:

1. Untuk perpindahan pasukan;
2. Untuk hujan buatan;
3. Untuk dropping pasukan atau terjun;
4. Untuk dropping barang; dan
5. Untuk pengisian bahan bakar.

Selain fungsi utama yang tercantum di atas, pesawat udara angkut militer juga sering digunakan sebagai pesawat vip/vvip. Fungsi pesawat angkut militer sebagai

⁵ Johnny Ibrahim, **Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Malang, 2011, halaman 57.

pesawat vip/vvip ini adalah merupakan fungsi dimana pesawat angkut militer digunakan oleh orang-orang yang tergolong penting di suatu negara. Diantaranya adalah Presiden, Pejabat, dan anggota TNI yang berpangkat Jendral.

Dalam dunia internasional, pesawat udara militer ini (Hercules) termasuk dalam pesawat udara angkut militer yang dikategorikan sebagai *Military Transport Aircraft*. Dimana *Military Transport Aircraft* ini diartikan sebagai:⁶

“military transport aircraft are primarily used to transport troops and war supplies, cargo can be attached to pallets which are easily loaded, secured for flight, and quickly unloaded for delivery. Cargo also may be discharged from flying aircraft on parachutes, eliminating the need for landing. Also included in this category are aerial tankers; these planes can refuel other aircraft while in flight”

Dalam pengertian yang tercantum tersebut dapat diartikan bahwa pesawat angkut militer biasa digunakan untuk transportasi pasukan dan peralatan perang, kargo dapat ditambahkan pada palet yang mudah dimuat, terjamin untuk penerbangan dan dapat dibongkar dengan cepat untuk pengiriman, kargo juga dapat dikeluarkan/dijatuhkan dari pesawat angkut militer dengan dikaitkan dengan parasut. Juga termasuk dalam kategori pesawat angkut militer adalah tanker udara yang berfungsi untuk pengisian bahan bakar sementara pesawat lainnya dalam penerbangan. Sebagai catatan bahwa apabila menyebut pesawat udara angkut militer ini dengan sebutan pesawat kargo adalah tidak tepat, karena pesawat udara angkut militer juga mengangkut *paratroopers* dan anggota militer lainnya.

Dalam Konvensi Paris 1919 klasifikasi udara tercantum dalam pasal 30, 31, 32, dan 33, yang masing-masing pasal mengatur jenis pesawat udara, pesawat udara militer.⁷ Pasal 30 Konvensi Paris 1919 berbunyi:⁸

Article 30.

The following shall be deemed to be State aircraft:

(a) Military aircraft

⁶ <http://www.airforce-technology.com/projects/c12-huron/> - diakses pada 17 Maret 2014 pukul. 10.33 WIB

⁷ H.K. Martono. **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**. Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 37.

⁸ Paris Convention 1919, Art.30

(b) Aircraft exclusively employed in state service, such as Posts, Customs, Police.

Every other aircraft shall be deemed to be private aircraft.

All state aircraft other than military, customs and police aircraft shall be treated as private aircraft and as such shall be subject to all the provisions of the present Convention.

Menurut pasal 30 ini pesawat udara terdiri atas pesawat udara militer, pesawat udara yang sepenuhnya digunakan dinas pemerintahan seperti bea cukai, polisi, dan pesawat udara lainnya. Semua pesawat udara selain pesawat udara militer, dinas pemerintahan seperti bea cukai dan polisi harus diperlakukan sebagai pesawat udara sipil (*private aircraft*) dan pesawat udara tersebut berlaku ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Paris 1919.

Pasal 31 Konvensi Paris 1919 berbunyi “*Every Aircraft commanded by a person in military service detailed for the purposed shall be deemed to be a military aircraft*”, yang berarti bahwa setiap pesawat yang diperintahkan oleh seseorang yang bekerja dalam dinas militer dengan tujuan yang khusus dianggap sebagai pesawat udara militer.

Dalam Pasal 68 Undang-Undang no.1 Tahun 2009 berbunyi “Dalam keadaan tertentu pesawat udara negara dapat dipergunakan untuk keperluan angkutan udara sipil dan sebaliknya.” Yang dimaksudkan dengan keadaan tertentu adalah apabila Pemerintah memerlukan transportasi untuk angkutan udara, sedangkan yang tersedia hanya pesawat udara negara, Pemerintah dapat menggunakan pesawat udara negara. Pemerintah dapat menggunakan pesawat udara negara menjadi pesawat udara sipil sesuai dengan persyaratan pesawat udara sipil. begitu juga sebaliknya apabila pemerintah memerlukan pesawat udara untuk kegiatan negara sedangkan yang tersedia hanya pesawat udara sipil, maka pesawat udara sipil dapat diubah menjadi pesawat udara negara sesuai dengan persyaratan pesawat udara negara.

Mengingat pesawat udara militer merupakan salah satu bagian dari pesawat udara negara, maka penggunaan pesawat udara ini haruslah mendapatkan ijin dari pihak atau instansi yang berwenang. Dalam hal ini penggunaan pesawat udara militer harus mendapatkan persetujuan dari Menteri Perhubungan Indonesia dan Panglima Komando Operasi (Koops I dan Koops II). Rencana kegiatan

angkutan udara yang diselenggarakan oleh pemerintah haruslah memuat data tentang jenis dan jumlah pesawat udara yang dioperasikan; pusat kegiatan operasi penerbangan; sumber daya manusia yang terdiri dari teknisi dan personel pesawat udara; serta kesiapan dan kelayakan operasi.⁹

Pesawat udara angkut militer Hercules ini digunakan secara operasional, dalam artian pesawat Hercules akan beroperasi disaat dibutuhkan. Penerbangan dari pesawat Hercules sendiri ada 2 (dua) macam, yaitu penerbangan yang berjadwal dan penerbangan tidak berjadwal. Penerbangan berjadwal dari Hercules terbatas pada latihan terbang dan pengiriman logistic secara rutin untuk keperluan TNI-AU sendiri, sedangkan penerbangan yang tidak berjadwal sesuai kebutuhan, keperluan dan atas perintah dari pemegang Komando.

Menjadi sebuah catatan dalam penggunaan sebuah pesawat udara harus memperhatikan beberapa hal yaitu:

1. Status pesawat udara, yakni apakah dimiliki oleh negara, perorangan atau badan swasta;
2. Tujuan penggunaan atau bentuk kegiatan-kegiatan pesawat udara itu sendiri;
3. Kepentingan kegiatannya, yakni apakah digunakan untuk kepentingan negara yang bersangkutan itu sendiri ataukah digunakan untuk kepentingan suatu organisasi internasional;
4. Kemudian perlu diteliti pula apakah penggunaan tersebut bersangkut paut dengan kepentingan perdamaian atau kepentingan di luar itu.

Dalam penggunaan pesawat udara negara dalam hal ini penggunaan pesawat udara militer juga harus memperhatikan hal-hal tersebut diatas. Dimana semua pesawat udara militer yang akan beroperasi atau digunakan haruslah jelas bentuk tujuan dari penggunaan atau bentuk-bentuk kegiatan pesawat udara militer tersebut, kepentingan dari kegiatan pengangkutan yang kemudian diteliti apakah penggunaan dari pesawat udara militer ini untuk penggunaan kepentingan perdamaian ataupun di luar kepentingan perdamaian itu.

⁹ H.K. Martono, **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**. Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 245.

2. Bentuk tanggung jawab dan perlindungan hukum bagi penumpang pesawat udara militer apabila terjadi kecelakaan pesawat udara militer yang digunakan sebagai alat transportasi sipil.

Pada kegiatan seperti penerbangan dan angkutan udara dengan sendirinya terdapat risiko-risiko tertentu, yang dapat menimbulkan kerugian pada berbagai pihak. Pada peristiwa kecelakaan udara maka kerugian yang mungkin ditimbulkan pada pihak adalah sebagai berikut:¹⁰

- a. Pemilik pesawat udara, berupa kehilangan pesawat udara;
- b. Penumpang atau ahliwarisnya (dalam hal penumpang tewas);
- c. Pemilik barang/muatan yang diangkut;
- d. Pihak ketiga.

Pihak yang mungkin bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi pada kecelakaan pesawat udara tersebut adalah:¹¹

- a. Pembuat pesawat udara;
- b. Pembuat bahan bakar;
- c. Perusahaan penerbangan atau pegawainya; termasuk awak pesawat;
- d. Pengatur lalu lintas udara;
- e. Penumpang;
- f. Pemilik barang/muatan;
- g. Pihak ketiga.

Pada saat ini yang sudah diatur secara khusus dalam Hukum Udara Internasional adalah tanggung jawab pengangkut, pihak yang menyelenggarakan penerbangan, dan penumpang atau pemilik barang. Sedangkan dalam Hukum Udara Nasional diatur tentang tanggung jawab pengangkut, penumpang atau pemilik barang.

Mengenai tanggung jawab pada angkutan udara sebagaimana diatur dalam konvensi Warsawa, Konvensi Roma, Protokol Guatemala, Protokol

¹⁰ E. Suherman, **Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan**, Alumni, Bandung, 1979, hlm.18

¹¹ Ibid.

Guadalajara dan Ordonansi pengangkutan Udara dikenal prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. Prinsip “*presumption of liability*”
2. Prinsip “*presumption of non-liability*”
3. Prinsip “*absolute liability*”
4. Prinsip “*limitation of liability*”

Prinsip *presumption of liability* menyatakan bahwa “pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang atau pengirim/penerima barang, dengan tekanan kata dianggap”. Pada keadaan normal pihak penumpang atau pengirim/penerima barang yang menderita kerugian tidak perlu membuktikan haknya atas ganti rugi, asalkan dipenuhi dengan syarat-syarat tertentu, yaitu untuk penumpang apabila “kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi di atas pesawat udara atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik dan turun dari pesawat udara”.¹² Kata dianggap yang dititiktekan pada prinsip ini adalah hal penting, karena ada kemungkinan pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawab yaitu dalam hal ia dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan terjadinya kerugian.

Prinsip *presumption of non-liability* dijumpai dalam Konvensi Warsawa dan Ordonansi Pengangkutan Udara. Meskipun prinsip ini tidak dengan tegas dinyatakan dan berlaku untuk apa yang disebut bagasi tangan, yaitu barang-barang yang dibawah pengawasan penumpang sendiri. Sebagai istilah lain terdapat pula bagasi tercatat, yaitu merupakan barang yang oleh penumpang diserahkan kepada pihak pengangkut sebelum keberangkatan pesawat udara.

Prinsip *absolute liability* merupakan prinsip tanggung jawab yang tidak ada kemungkinan bagi pengangkut atau penyelenggara suatu penerbangan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, kecuali mungkin dalam suatu hal yaitu apabila kerugian timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Tanggung jawab mutlak berlaku dalam prinsip tanggung jawab ini. Prinsip *Limitation of*

¹² Ordonansi Pengangkutan Udara Pasal 24 ayat 1

liability merupakan prinsip tanggung jawab dimana tanggung jawab pengangkut atau penyelenggara penerbangan dibatasi sampai jumlah tertentu.

Di Indonesia sendiri terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut. Diantaranya terdapat pada Undang-Undang no.1 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah no.40 tahun 1995 dan secara khusus diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan no.77 tahun 2011. Tanggung jawab pengangkut diatur pada bagian kedelapan pasal 141 ayat (1) Undang-Undang no.1 Tahun 2009 yang berbunyi¹³ “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara”. Dari pasal yang tercantum dalam Undang-Undang ini terlihat jelas bahwa penyelenggara penerbangan sebagai pengangkut baik itu penumpang maupun kargo haruslah mempunyai tanggung jawab di dalam hal adanya kerugian yang timbul atas terselenggaranya penerbangan yang dilakukan.

Selanjutnya apabila kerugian timbul karena tindakan sengaja ataupun kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.¹⁴

Pada Peraturan Pemerintah no.40 tahun 1995 mengatur tanggung jawab pengangkut yang ditujukan lebih kepada perusahaan angkutan udara niaga berjadwal, yang berbunyi:¹⁵

Pasal 42

Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal bertanggung jawab atas :

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Peraturan pemerintah tersebut lebih mengacu kepada bentuk tanggung jawab yang harus dilakukan oleh penerbangan niaga berjadwal apabila terjadi kecelakaan pesawat dan menyebabkan kerugian pada pihak penumpang atau penikmat jasa

¹³ UURI no.1 Tahun 2009 Pasal 141

¹⁴ UURI no.1 Tahun 2009 Pasal 141 (2)

¹⁵ Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Pasal 42

penerbangan. Dari kedua peraturan perundang-undangan tersebut baik Undang-Undang No.1 Tahun 2009 maupun Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1995 mengatur sistem tanggung jawab hanya untuk pesawat udara sipil saja sedangkan tidak mengatur tentang sistem tanggung jawab yang harus dilakukan apabila kerugian yang ditimbulkan melibatkan pesawat udara negara.

Secara khusus, bentuk tanggung jawab yang seharusnya dilakukan oleh pengangkut udara terhadap para penumpang yang ada di dalam pesawat udara diatur dalam Peraturan Menteri no.77 tahun 2011 mengenai Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Pasal 2

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- d. Keterlambatan angkutan udara; dan
- e. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Dalam pasal ini tercantum peraturan dimana setiap pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib untuk bertanggung jawab atas timbulnya kerugian yang diderita oleh penumpang. Secara tersirat ketentuan pasal ini dapat diberlakukan kepada pesawat udara yang beroperasi, baik itu pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara.

Namun dari semua peraturan mengenai tanggung jawab pengangkut udara ini tidak akan berlaku apabila penumpang yang mengalami kerugian tidak dapat menunjukkan tiket. Tiket merupakan dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.¹⁶ Karena tiket ini merupakan sebuah dokumen yang berisi ketentuan-ketentuan hak yang bisa didapatkan oleh penumpang pesawat udara. Pemberian tiket biasanya hanya terdapat pada pesawat udara sipil baik untuk penumpang maupun untuk kargo,

¹⁶ Peraturan Menteri Perhubungan no. 77 Tahun 2011 Pasal 1 ayat 7

tiket digunakan untuk menjamin keamanan dan asuransi yang diperoleh penumpang pesawat udara tersebut.

Perlindungan hukum bagi penumpang angkutan udara meliputi beberapa hal antara lain:

1. Keselamatan,
2. Perkembangan tarif atau harga dari jasa angkutan udara itu,
3. Kualitas dari pelayan, keamanan,
4. Kenyamanan, dan
5. Perjanjian angkutan.

Namun pada dasarnya keselamatan, perkembangan tarif atau harga dari jasa angkutan, dan kualitas dari pelayanan merupakan bentuk perlindungan yang utama.

Bentuk perlindungan ini merupakan bentuk perlindungan yang utama, karena perlindungan ini terkait dengan keselamatan nyawa dari penumpang. Bentuk dari perlindungan hukum yang berhubungan dengan keselamatan biasanya terkait dengan disain dan konstruksi pesawat, kelaikan udara, perawatan udara, pengoperasian pesawat, awak pesawat, dan prasarana penerbangan.

Perlindungan hukum yang didapat oleh penumpang pesawat udara negara dalam hal ini pesawat udara militer mempunyai prosedur yang berbeda. Karena perlu diingat bahwa penumpang di dalam pesawat udara militer ini dikategorikan menjadi penumpang vip dan penumpang dengan tujuannya. Dalam hal penumpang vip merupakan penumpang yang mempunyai jabatan penting dalam suatu negara dan juga penumpang dengan jabatan bintang 2 dalam bidang militer. Penumpang dengan tujuannya dibedakan lagi menjadi 2 hal yaitu penumpang yang naik pesawat udara sesuai dengan misi kemanusiaan dan juga penumpang yang secara hukum merupakan penumpang illegal. Penumpang pesawat udara militer dengan tujuan misi kemanusiaan dalam arti luas adalah penumpang yang disaat naik dalam angkutan udara militer mempunyai tujuan khusus untuk misi-misi sosial, juga penumpang yang merupakan korban dari suatu bencana alam yang dievakuasi. Dalam hal penumpang pesawat udara militer secara hukum merupakan penumpang illegal adalah penumpang yang dengan sengaja dan

dengan niatnya ikut dalam penerbangan angkutan udara tersebut karena tujuan memenuhi kebutuhan transportasinya.

Walaupun penumpang-penumpang penerbangan angkutan udara militer ini tidak memiliki tiket, namun menurut Peraturan Menteri Perhubungan no. 77 tahun 2011 mengenai Tanggung jawab angkutan udara pihak militer sebagai pemegang komando operasi pesawat udara militer harus memberikan tanggung jawab kepada penumpang yang naik dalam penerbangan angkutan udara militer tersebut. Karena pihak militer merupakan salah satu pihak yang mengoperasikan pesawat udara dalam hal ini pesawat udara militer (Hercules). Dengan catatan bahwa penumpang yang ikut di dalam penerbangan angkutan udara militer ini mempunyai tujuan khusus dan bukan merupakan penumpang yang ikut dalam penerbangan angkutan udara militer karena untuk memenuhi kebutuhan transportasinya.

Dari keseluruhan pasal maupun annex yang ada di dalam konvensi Chicago terdapat bentuk perlindungan bagi penumpang pesawat udara. Perlindungan tersebut terkait dengan keselamatan, pelayanan dan keamanan. Mengenai keselamatan dapat ditemukan dalam bab V Konvensi Chicago 1944 tentang kondisi yang harus dipenuhi oleh pesawat udara, dan bab VI konvensi Chicago 1944 mengenai standar dan rekomendasi praktis internasional.

Bab V dari Konvensi Chicago mengatur tentang¹⁷ *Document carried in aircraft, certificate airworthiness, license of personel, journey log books, recognition of certificate and license*. Bab ini memberikan sebuah standar yang harus dipenuhi bagi angkutan udara internasional untuk melakukan operasionalnya atau sebuah standar keamanan yang wajib dipenuhi. Seperti pasal 29 yang berbunyi:

*“Documents carried in aircraft
Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribe in this convention:
(a) Its certificate of registration;
(b) Its certificate of airworthiness;
(c) The appropriate licenses for each member of the crew;
(d) Its journey log book;
(e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;*

¹⁷ Chicago Convention 1944 article 29 - 36

- (f) *If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;*
 (g) *If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.”*

Pasal ini mengatur bahwa setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi dengan dokumen penerbangan yang terdiri atas sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, sertifikat kelaikudaraan, sertifikat kecakapan semua awak pesawat udara, buku perjalanan penerbangan, apabila pesawat udara tersebut dilengkapi dengan peralatan radio maka harus dilengkapidengan sertifikat stasiun radionya, apabila mengangkut penumpang maka harus dilengkapi dengan daftar penumpang yang meliputi nama dan tempat keberangkatannya, bilamana pesawat udara mengangkut kargo harus dilengkapi dengan daftar barang beserta perinciannya, dan yang terakhir adalah dokumen deklarasi umum.

Dokumen-dokumen yang wajib dibawa bersama penerbangan ini merupakan suatu hal yang penting, dimana nantinya dokumen ini akan menjamin keamanan dan kelancaran perjalanan pesawat udara. Ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Bab V ini dipertegas lagi dalam ketentuan Bab VI yang memberikan penegasan tentang standar-standar internasional lainnya yang wajib dipenuhi oleh angkutan udara yang melakukan penerbangan internasional.

Mengenai kecelakaan pesawat dari keseluruhan pasal dan ketentuan yang terdapat dalam konvensi Chicago 1944 ini hanya terdapat 2 pasal dan 2 Annex yang menyinggung terkait dengan kecelakaan pesawat, yaitu pasal 16 dan pasal 26 Konvensi Chicago serta annex 12 dan 13. Dimana pasal 16 *“the appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention”*¹⁸. Dalam pasal ini mengatur bahwa pihak yang berwenang dari masing-masing negara anggota berhak dengan tanpa penundaan yang tidak masuk akal untuk mencari pesawat negara anggota lain yang mendarat ataupun berangkat dan untuk memeriksa sertifikat dan dokumen lain yang sudah diatur dalam konvensi Chicago.

Sedangkan dalam pasal 26 mengatur mengenai investigasi kecelakaan pesawat udara yang mempunyai inti bahwa setiap terjadi kecelakaan terhadap

¹⁸ Chicago Convention 1944 article 16

pesawat udara maka negara dimana pesawat tersebut jatuh haruslah membentuk sebuah komite yang bertugas untuk menyelidiki kecelakaan tersebut. Sehingga nantinya dapat terhimpun data tentang bagaimana pesawat itu terjatuh dan apa yang menyebabkan pesawat tersebut jatuh.

Annex 12 dalam konvensi Chicago merupakan bagian dari *Search and rescue*, annex ini menegaskan bahwa pencarian dan penyelamatan merupakan layanan yang diselenggarakan untuk menanggapi orang-orang yang tampaknya dalam kesulitan dan membutuhkan bantuan. Annex 13 merupakan *Aircraft Accident Investigation*, annex ini mengatur bahwa penyebab kecelakaan pesawat udara atau kejadian serius harus diidentifikasi untuk mencegah terjadinya kejadian yang sama. Identifikasi dilakukan untuk mencari faktor-faktor penyebab dengan dilakukan penyelidikan yang diserahkan kepada badan yang memang ditunjuk oleh suatu negara untuk melakukan penyelidikan dengan benar. Dari Annex 12 dan 13 ini dapat ditarik kesimpulan bahwa nantinya hasil yang akan didapatkan merupakan sebuah tindakan pencegahan, dimana nantinya diharapkan tidak akan lagi terulang hal-hal yang sama dalam dunia penerbangan.

Dari pasal 16 dan pasal 26 serta Annex 12 dan 13 dari Konvensi Chicago ini tidak diketemukan pengaturan terkait dengan perlindungan terlebih tentang tanggung jawab pengangkut atau ganti rugi yang diwajibkan bagi pengangkut yang mengalami kecelakaan. Hal-hal yang menyangkut tentang peristiwa kecelakaan dalam konvensi ini hanya mewajibkan kepada negara dimana terjadi kecelakaan untuk melakukan pencarian dan pertolongan dan juga kewajiban untuk melakukan investigasi atas terjadinya sebuah kecelakaan. dengan kata lain, Konvensi Chicago ini lebih mengupayakan usaha preventif atau upaya pencegahan dibandingkan dengan upaya pengaturan apabila terjadi kecelakaan pesawat terbang. Seperti yang tercantum dalam Annex 6 Konvensi Chicago yaitu *Operations of Aircraft*, dimana inti dari annex ini adalah bahwa pengoperasian pesawat udara yang terlibat dalam transportasi udara internasional harus sesuai dengan standar yang telah diatur untuk memastikan tingkat tertinggi keamanan dan efisiensi dalam penerbangan. Oleh karena itu, Konvensi Chicago 1944 ini menetapkan standar-standar penerbangan dan teknis penerbangan yang wajib dipenuhi oleh maskapai penerbangan internasional.

Namun secara internasional ketentuan-ketentuan tentang pesawat udara mengenai kecelakaan maupun mengenai perlindungan hukum hanya ditujukan untuk pesawat udara sipil. Tidak ada peraturan yang mengatur secara khusus tentang pesawat udara militer. Karena apabila dilihat dari penggunaan yang diatur dan ditaati secara internasional memang pesawat udara militer tidak dapat digunakan untuk transportasi penduduk sipil.

Pada dasarnya pihak yang bertanggung jawab adalah pihak yang secara yuridis disebut dengan pengangkut. Oleh karena pada umumnya pengangkut adalah pihak yang melaksanakan penerbangan dan mengoperasikan pesawat udara. Selain itu pihak pengangkut mempunyai kewajiban dalam melakukan perawatan dan *maintenance* terhadap pesawat udara yang akan digunakan untuk menjamin keamanan dan kenyamanan penumpang.

D. PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Pesawat udara militer merupakan pesawat udara negara yang di dalam penggunaannya mempunyai peraturan yang khusus dan dikomandoi oleh seorang yang mempunyai jabatan di bidang militer. Oleh karena itu segala bentuk penggunaan dari pesawat udara militer haruslah mendapatkan ijin dari pihak yang berwenang. Pesawat udara militer (Hercules) merupakan salah satu bagian dari pesawat udara militer dengan kategori pesawat udara angkut militer. Dengan mengingat peraturan dan konvensi internasional yang telah ada bahwa setiap penggunaan pesawat udara haruslah mempunyai maksud dan tujuan yang jelas. Oleh karena itu pesawat udara militer (Hercules) jelas tidak dapat digunakan untuk alat transportasi penduduk sipil karena pesawat udara militer bukan merupakan pesawat udara niaga dan pesawat komersial.
- a. Perlindungan hukum mengenai pesawat udara militer hanya dapat dikaitkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011

Tentang Tanggung Jawab Pengangkut karena belum ada peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur tentang penggunaan pesawat udara militer ini. Sehingga perlindungan hukum bagi penumpang masih tidak jelas statusnya. Oleh karena itu bentuk perlindungan hukum dan tanggung jawab yang harus diberikan oleh pihak militer hanya dalam bentuk sebuah kompensasi maupun santunan kepada pihak yang mengalami kerugian.

2. Saran

- a. Sebaiknya dibuatlah pengaturan tentang penggunaan pesawat udara negara yang mencakup semua jenis pesawat yang dikategorikan ke dalam pesawat udara negara. Sehingga nantinya akan lebih jelas bentuk penggunaan-penggunaan pesawat udara negara tersebut dan masyarakat pun akan mengetahui bahwa pesawat udara militer bukanlah alat transportasi penduduk sipil.
- b. Pengaturan yang nantinya akan dibuat sebaiknya juga mengatur terkait dengan tanggung jawab dan perlindungan hukum pengangkut dalam angkutan udara bukan niaga dalam hal ini adalah angkutan udara militer. Karena dalam perkembangannya penerbangan sektor pesawat udara sipil mengalami peningkatan yang pesat dan apabila tidak dibuat sebuah pengaturan terhadap angkutan udara militer maka aspek perlindungan hukum sulit untuk dijalankan.
- c. Bagi masyarakat sebaiknya dengan cerdas memilih alat transportasi yang sudah seharusnya digunakan untuk alat transportasi penduduk sipil guna memenuhi kebutuhan transportasinya agar jelas segala bentuk hak dan kewajibannya.

Daftar Pustaka

Chappy Hakim, **Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional**, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2010

E. Suherman, **Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan**, Alumni, Bandung, 1979

H.K. Martono. **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**. Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012

Johny Ibrahim, **Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Malang, 2011

Thomas, A.R, **International Law Studies, Annotated Supplement to The Commander's Handbook of the Law of Naval Operations**

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia no.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara

Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Konvensi Internasional

Paris Convention 1919, Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation

Chicago Convention 1944, Convention On International Civil Aviation

Internet

Aircraft Technology, Military Passenger and Transport Aircraft,
<http://www.airforce-technology.com/projects/c12-huron/> (17 Maret 2014)