

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG YANG SAKIT MENDADAK DALAM PENGANGKUTAN UDARA TERKAIT KETIADAAN TENAGA MEDIS DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM NASIONAL DAN HUKUM INTERNASIONAL

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

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

E-mail: cmeirinayanti@gmail.com

Abstrak

Pada skripsi ini, penulis mengangkat permasalahan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak dalam kegiatan pengangkutan udara terkait dengan pentingnya penyediaan tenaga medis di pesawat sebagai bentuk tanggung jawab maskapai dalam mewujudkan perlindungan hukum terhadap penumpang maskapai. Kasus yang sering terjadi adalah darurat medis, yaitu terdapat penumpang yang sakit mendadak. Setiap perusahaan maskapai memiliki aturan bahwa bagi penderita penyakit tertentu maka penumpang tersebut wajib didampingi oleh dokter dan/atau mendapatkan surat izin dokter untuk melakukan perjalanan dengan jalur udara. Namun apabila penyakit yang menyerang penumpang tersebut tidak pernah terprediksi sebelumnya, maka timbul permasalahan baru.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan metode pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus, dan pendekatan konseptual. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa ketersediaan tenaga medis dalam kegiatan pengangkutan udara sangatlah penting untuk mewujudkan kenyamanan dan perlindungan penumpang, serta meningkatkan fasilitas maskapai di tingkat internasional sehingga tanggung jawab maskapai akan terjadinya darurat medis seperti penumpang yang sakit mendadak dapat diminimalisir dengan baik. Hal ini didasarkan pada berbagai macam bentuk peristiwa darurat medis yang perlu dicegah sehingga dapat ditangani dengan baik di masa yang akan datang.

Kata Kunci : Perlindungan Hukum, Penumpang yang Sakit mendadak, Ketiadaan Tenaga Medis

**LEGAL PROTECTION FOR SUDDEN ILLNESS IN THE AIR TRANSPORT'S
PASSENGER RELATED ABSENCE OF MEDICAL PERSONNEL IS REVIEWED
FROM THE PERSPECTIVE OF NATIONAL LAW AND INTERNATIONAL LAW**

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

Law Faculty Brawijaya University

E-mail: cmeirinayanti@gmail.com

Abstract

In this thesis, the author raised the issue concerning legal protection of passengers who fell ill suddenly in the air freight activities are related to the importance of the provision of the medical personnel on board the aircraft as the airline's responsibility in realization of legal protection of airline passengers. A common case is a medical emergency, for the example there are passengers who fell ill suddenly. Each airline company has a rule that for patients with certain disease then the passenger must be accompanied by a doctor and/or get a doctor's license to travel by air. But when a parasitic disease of the passengers never predicted earlier and earlier the passenger had no history of the disease, then a new problem arises.

The methods used in this study are normative legal research in methods of statute approach, case approach, and conceptual approach. This research resulted in the conclusion that the availability of medical personnel in air transport activities is absolutely essential for realizing comfort and protection of passengers, as well as improving the airline's facilities at the international level so that the responsibility of the airline's impending medical emergency such as sudden a sick passenger can be minimised with good. It is based on various forms of emergency medical event that needs to be prevented so that it can be dealt with either in the foreseeable future.

Keywords: Legal protection, sudden illness in the air transport's passenger, absence of medical personnel

Pendahuluan

Dengan perkembangan era global yang semakin berkembang, kebutuhan untuk melakukan segala sesuatu dengan cepat dan praktis semakin dibutuhkan. Hal ini juga berlaku bagi sarana transportasi atau biasa disebut pengangkutan. Dalam ilmu hukum, setiap pengangkutan mengandung unsur perjanjian. Secara teoritis, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkosnya.¹

Ketentuan mengenai pengangkutan tersebut di atas juga berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi, khususnya jalur udara. Dalam hal ini pengangkut atau maskapai pengangkutan udara berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu.

Dalam industri pengangkutan udara, penumpang merupakan salah satu bagian terpenting yang patut diperhitungkan bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan. Oleh karena itu penumpang yang menggunakan jasa pengangkutan udara perlu dilindungi haknya terutama hak ganti rugi apabila penumpang mengalami kerugian.

Penumpang maskapai memiliki hak-hak yang menjadi tanggung jawab maskapai. Tanggung jawab itu dimulai sebelum masa penerbangan (*pre-flight service*), pada saat penerbangan (*in-flight service*), dan setelah penerbangan (*post-flight service*).

Pengaturan mengenai pengangkutan udara secara internasional sejatinya telah diatur di Perjanjian Internasional yang berupa Konvensi dan Protokol yang mana telah ditandatangani oleh beberapa Negara yang hadir dan menyetujui kesepakatan Konvensi dan Protokol tersebut.

Setiap Negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, memiliki hak untuk menetapkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya, tak terkecuali Indonesia yang juga termasuk di dalamnya. Peraturan hukum tersebut

¹ R. Subekti, **Hukum Perjanjian**, Penerbit P.T. Internasional, Jakarta, 1985, hlm. 1.

dapat mencakup pengaturan operasi pengangkutan udara nasional maupun internasional yang berasal atau ke negara tersebut.²

Dalam melakukan kegiatan pengangkutan udara internasional yang menggunakan maskapai penerbangan nasional, dimungkinkan terjadi hal-hal darurat yang tidak dapat diperkirakan sebelumnya, antara lain adanya penumpang yang sakit atau meninggal dunia. Peristiwa darurat ini mengharuskan pilot, yang merupakan pemegang kendali utama proses pengangkutan udara, melakukan pendaratan darurat demi keselamatan seluruh penumpang pesawat.

Umumnya dalam pengangkutan udara, peristiwa medis yang terjadi adalah pusing, pingsan, diare, mual dan muntah, sesak napas, nyeri dada, jantung berdebar, dan sakit kepala. Tentu saja terkadang hal-hal yang lebih serius seperti serangan jantung, masalah kardiovaskular lainnya, kejang, dan stroke adalah beberapa penyakit yang muncul dalam pengangkutan udara yang membutuhkan pendaratan darurat.³

Pengangkutan udara internasional memiliki faktor tarif dan jarak tempuh yang menyebabkan maskapai penerbangan nasional wajib memenuhi standar keamanan dan standar fasilitas tingkat internasional. Apabila dalam pengangkutan udara internasional secara tiba-tiba terdapat penumpang yang sakit mendadak yang cukup serius di dalam pesawat, tugas pertama awak pesawat adalah mencari pertolongan dengan cara menanyakan kepada seluruh penumpang pesawat apakah ada yang berprofesi sebagai ahli medis. Awak pesawat, terutama pramugari memang telah dibekali secara khusus untuk pemberian pertolongan pertama. Namun apabila penyakit yang diderita penumpang tersebut merupakan penyakit yang cara penanganannya hanya tenaga medis yang mengetahuinya dan tidak didukungnya fasilitas alat-alat medis yang menunjang keselamatan, maka kemungkinan besar penumpang tersebut dapat dipastikan terlambat mendapatkan pertolongan, mengingat proses pendaratan darurat membutuhkan waktu yang tidak sebentar.

² Agus Pramono, **Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa**, Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor, 2011, hlm. 17.

³ Celine Gounder, 2013, *Medical Emergencies at 40,000 feet*, (online), <http://www.theatlantic.com/health/archive/2013/04/medical-emergencies-at-40-000-feet/274623/>, terjemahan bebas, diakses pada tanggal 20 Maret 2014, Pukul 10.25 WIB.

Adapun contoh kasus dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Jakarta - Munir, sang aktivis HAM, meninggal pukul 06.10 Selasa (7/9/2004) waktu setempat, dalam perjalanannya menuju Amsterdam, Belanda. Dalam pesawat GA-974 dari Jakarta menuju Belanda, almarhum sempat mendapat pertolongan dari seorang dokter yang berada dalam pesawat yang sama menuju Belanda. Demikian keterangan yang disampaikan Kepala Komunikasi PT Garuda Indonesia, Pujobroto, dalam berita pers yang diterima detikcom, Selasa malam (7/9/2004). Berikut kronologinya: Pesawat GA-974 yang membawa Munir dengan nomor kursi 40G berangkat dari Jakarta pada tanggal 6 September 2004, pukul 21.55 WIB. Pesawat sempat transit di Singapura tanggal 7 September 2004, pukul 00.40 waktu setempat. Kemudian perjalanan dilanjutkan kembali menuju Amsterdam pada pukul 01.50 waktu setempat. Pesawat tersebut dijadwalkan tiba di Amsterdam pada tanggal 7 September 2004, pukul 08.10 waktu setempat. Sekitar tiga jam setelah pesawat lepas landas dari Bandara Changi, Singapura, Najib, seorang purser atau supervisor awak kabin menyampaikan laporan kepada pilot in command Capt. Pantun Matondang bahwa terdapat seorang penumpang yang duduk di kursi nomor 40 G bernama Munir mengalami sakit di mana yang bersangkutan beberapa kali ke toilet.

Pada kesekian kalinya, Munir kembali lagi ke toilet, diikuti dokter, pramugara, dan pramugari. Setelah muntah dan buang air, dia pulang ke kursi 4D, sambil terus batuk-batuk berat. Dr. Tarmizi, dokter yang juga merupakan penumpang pesawat tersebut meminta seorang pramugari mengambilkan *Doctor's Emergency Kit* yang dimiliki setiap pesawat terbang. Kotak itu dalam keadaan tersegel. Setelah melihat isinya, dia berpendapat obat yang tersedia sangat minim, terutama untuk kebutuhan Munir. Dr. Tarmizi memerlukan infus, tapi tidak ada. Tidak ada obat khusus untuk sakit perut mulas, juga obat muntaber biasa. Si dokter pun mengambil obat dari tasnya sendiri.

Dr. Tarmizi lalu meminta seorang pramugari membuatkan teh manis dengan sedikit tambahan garam di dalamnya. Namun, lima menit setelah meminum teh hangat itu, Munir kembali ke toilet. Munir rampung setelah lima menit dan membuka

pintu. Dr. Tarmizi lalu membimbing Munir berjalan menyusuri gang sambil berkomentar kepada purser Madjib, “Mengapa infus saja tidak ada padahal perjalanan sejauh ini?” Injeksi di bahu kiri yang dilakukan dr. Tarmizi cukup berpengaruh karena Munir kemudian tidur. Penderitaannya reda selama 2-3 jam.

Munir bangun dan kembali masuk ke toilet. Dia cukup lama berada di dalamnya, kira-kira 10 menit, dan pintunya pun tidak tertutup dengan sempurna. Madjib memberanikan diri melongok lewat celah yang ada dan mengetuk pintu, tapi tidak ada respons dari orang yang sedang menderita di dalam sana. Madjib membuka pintu lebih lebar dan melihat laki-laki 38 tahun itu sedang bersandar lemas di dinding toilet. Purser Madjib langsung memanggil dokter yang selama setengah jam terakhir paling tahu kondisi penumpangnya itu. Dr. Tarmizi mengajak Madjib dan pramugara mengangkat Munir kembali ke kursi 4D. Setelah didudukkan di kursi, Munir menjalani pemeriksaan oleh dr. Tarmizi, dalam gelapnya kabin pesawat yang hanya diterangi lampu baca. Kegelapan ini keadaan yang tak bisa mereka atasi sebab demikianlah aturan penerbangan.

Lima belas menit berlalu dan Munir ke toilet lagi, ditemani dokter, purser, serta pramugari. Di dalamnya, Munir muntah, diikuti buang air. Kembali ke tempat duduk, Munir berkata dirinya ingin tidur telentang. Purser dan seorang anak buahnya membentangkan sebuah selimut sebagai alas di lantai depan kursi 4D-E dan sebuah bantal di atasnya. Dia pun berbaring di sana, dengan dua selimut lagi diletakkan di atas tubuhnya agar hangat. Munir kembali bisa tidur, tapi sering berubah posisi, dan posisi itu selalu miring, tidak pernah telentang atau tengkurap. Sekitar tiga jam sebelum pesawat mendarat di Bandara Schipol, awak kabin menyiapkan makan pagi penumpang. Madjib berjalan ke tempat duduk dr. Tarmizi dan bertanya apakah perlu dirinya membangunkan Munir untuk sarapan, yang dijawab dengan anjuran untuk membiarkan Munir tetap istirahat. Madjib pun melakukan tugas rutinnnya mengawasi lingkungan pesawat.

Sekitar dua jam sebelum pesawat mendarat, jam 05.10 GMT atau 12.10 WIB, ketika sarapan masih berlangsung dan lampu kabin masih menyala, Madjib kembali

melangkahakan kaki mengunjungi Munir. Di depan kursi 4D-E, dia melihat tubuh Munir dalam posisi miring menghadap kursi, mulutnya mengeluarkan air liur tidak berbusa, dan telapak tangannya membiru. Dia memegang tangan Munir dan mendapati rasa dingin. Madjib yang kaget bergegas menuju kursi sang dokter. Dokter memegang pergelangan tangan Munir sambil dengan tangan satunya menepuk-nepuk punggung. Setelah diperiksa, dr. Tarmizi menyatakan bahwa Munir meninggal.⁴

Hal inilah yang membuat penulis ingin mengkaji dan menganalisis betapa pentingnya penyediaan tenaga medis serta kelengkapan alat-alat medis di pesawat sebagai bentuk tanggung jawab maskapai dalam mewujudkan perlindungan hukum terhadap penumpang maskapai, terutama untuk yang menderita penyakit tidak terduga sebelumnya yang muncul secara mendadak terkait ketiadaan tenaga medis di maskapai penerbangan nasional yang melakukan kegiatan pengangkutan udara internasional. Analisis mengenai permasalahan ini didasarkan pada Hukum Nasional dan Hukum Internasional.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak dalam pengangkutan udara terkait ketiadaan tenaga medis ditinjau dari perspektif Hukum Nasional?
2. Bagaimana perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak dalam pengangkutan udara terkait ketiadaan tenaga medis ditinjau dari perspektif Hukum Internasional?

Hasil dan Pembahasan

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah memecahkan masalah hukum secara normatif yang pada dasarnya

⁴ Dian Intannia, **Kronologi Kematian Munir**, (online)
<http://news.detik.com/read/2004/09/08/003534/204555/10/kronologi-kematian-munir-di-atas-pesawat-garuda-ga-974> diakses tanggal 28 April 2014 pukul 08.47 WIB

bertumpu pada penelaahan kritis dan mendalam terhadap bahan-bahan pustaka dan dokumen-dokumen hukum yang relevan dengan permasalahan hukum yang dikaji. Penelitian melalui metode normatif dalam penulisan ini membahas tentang perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak di pesawat udara terkait ketiadaan tenaga medis di penerbangan internasional jarak jauh, serta hal-hal apa saja yang dapat menjadi penghambat dalam mewujudkan perlindungan hukum tersebut. Penelitian hukum ini merupakan suatu studi yang ditinjau dari hukum nasional maupun hukum internasional.

Pengaturan Hukum Udara Internasional

Batas Wilayah Udara secara horizontal mengacu pada pasal 2 Konvensi Chicago 1944 yaitu batas wilayah Negara (*state territory*), walaupun tidak secara tegas disebutkan, semua Negara mengakui bahwa tidak ada negara manapun yang berdaulat di laut lepas (*high seas*), demikian dapat meminjam penafsiran Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) yaitu ruang dimana terdapat udara (*air*). Lingkup yurisdiksi territorial suatu Negara diakui dan diterima oleh Negara anggota Konvensi Chicago 1944 terus ke atas sampai tidak terbatas.⁵

Salah satu sifat penerbangan adalah sifat internasionalnya. Demikian pula halnya dengan hukum udara. Sudah sejak permulaan pertumbuhan sifat internasionalnya sangat menonjol. Deregulasi industri penerbangan secara global telah mengarahkan perusahaan penerbangan dan cabangnya dalam kondisi pasar yang dinamis. Oleh karena itu, keadaan itu mendorong perusahaan penerbangan melakukan inovasi model bisnis dan restrukturisasi segmentasi pasar merupakan kunci dalam memenangkan persaingan dan menghasilkan kinerja baik⁶, terlebih dalam pengangkutan udara internasional.

⁵ K. Martono, *Log. Cit* hlm. 67

⁶ Laurensius Manurung, 2010, **Strategi dan inovasi Model Bisnis Meningkatkan Kinerja Usaha**, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, hlm. 28

Perlindungan Penumpang Menurut Hukum Udara Internasional

Dalam perjanjian Roma kita jumpai suatu sistem *liability* yang berlainan dengan sistem Warsawa, yaitu sistem yang berdasarkan prinsip “*absolute liability*”, (yaitu suatu prinsip dimana sama sekali tidak ada atau sedikit sekali kemungkinan untuk dapat membebaskan diri dari tanggung jawab) dan prinsip “pembatasan tanggung jawab”.

Sama halnya dengan sistem Warsawa, limit tanggung jawab dapat dilampaui dalam hal terdapat suatu tindakan sengaja untuk menyebabkan kerugian. Berbeda dengan *Montreal Agreement* yang merupakan perjanjian yang intinya adalah bahwa secara sukarela perusahaan-perusahaan penerbangan menundukkan diri pada sistem “*absolute liability*”.

Di sisi lain, yang memainkan peranan utama dalam konferensi Guatemala adalah usul yang disebut “*New Zealand Package Deal*” yang menurut penilaian IATA merupakan satu-satunya usul yang mempunyai kemungkinan terbesar untuk diterima oleh Pemerintah-pemerintah yang menghadiri konferensi. Takjubnya, semua usul New Zealand diterima, sehingga prinsip “*absolute liability*” dipakai sebagai dasar baru dalam protokol Guatemala, dengan catatan bahwa prinsip tersebut berlaku untuk penumpang.⁷

Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut diperlukan beberapa persyaratan, dengan demikian tidak semua kerugian penumpang dapat dimintakan ganti rugi, hanya kerugian-kerugian yang memenuhi persyaratan saja yang akan diganti rugi. Salah satu persyaratan tersebut adalah adanya Kecelakaan Pesawat Terbang.⁸

Ketentuan syarat harus ada hubungan dengan kegiatan pengangkutan udara jika dikaitkan dengan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) maka hal tersebut tidak diperlukan sebab dalam prinsip tanggung jawab mutlak, bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang

⁷ E. Suherman, *ibid* hlm. 89

⁸ Ahmad Zazili, 2008, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional**, Tesis, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang.

yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara atau pada saat embarkasi atau disembarkasi, kecuali terhadap hal-hal yang ditegaskan di dalam undang-undang atau konvensi.

Mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak dalam pengangkutan udara terkait dengan ketiadaan tenaga medis ini, maskapai atau pihak pengangkut yang bersangkutan terikat dalam prinsip *presumption of liability*, dimana pihak pengangkut maupun pihak yang merasa dirugikan dapat saling memberikan pembuktian.

Di dalam contoh kasus Munir yang telah dijelaskan di awal, bila menggunakan prinsip tanggung jawab *presumption of liability*, dengan tegas dapat ditentukan bahwa baik dari pihak pengangkut maupun pihak keluarga Munir dapat melakukan pembuktian masing-masing sehingga dapat diketahui apakah pihak pengangkut dikenai sanksi berupa tanggung jawab atas kerugian penumpang.

Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang yang Sakit Mendadak Dalam Pengangkutan Udara Terkait Ketidadaan Tenaga Medis Ditinjau Dari Perspektif Hukum Nasional

Nasib dunia penerbangan Indonesia memang masih terus berpacu dengan waktu. Harus lebih baik di tengah sorotan mata dunia. Banyak sura-suara mengatakan bahwa dunia penerbangan Indonesia berada dalam kondisi paling buruk di dunia.⁹

Negara Republik Indonesia memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah daratan dan di atas wilayah perairan yang menurut Undang-undang Indonesia merupakan perairan territorial Negara Indonesia.¹⁰

Dengan demikian Standar keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia akan senantiasa memperhatikan kompleksitas dari aspek-aspek dan faktor penegakan hukum itu sendiri baik berdasarkan Hukum Nasional maupun Hukum Internasional.

⁹ Chappy hakim, 2010, **Pelangi Dirgantara**, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta, hlm. 69

¹⁰ Priyatna Abdurrasyid,.... *Ibid* hlm. 162

Meskipun Indonesia menerapkan aturan berdasarkan ratifikasi, namun Indonesia memiliki kewenangan untuk mengatur kedaulatan negaranya, demikian yang disebutkan dalam UU Nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Karena telah memiliki kedaulatan penuh ke dalam, Indonesia memiliki kekuasaan penuh untuk mengatur segala sesuatu mengenai ruang udara di wilayahnya, termasuk mengenai sistem pengangkutan udara di Indonesia.

Sebagaimana pada contoh kasus kematian Munir di Pesawat Udara GA-974 ini dapat dikategorikan sebagai tidak maksimalnya kualitas peralatan dan sumber daya manusia dalam sistem pengangkutan udara Indonesia. Sebagai moda transportasi yang saat ini sedang diandalkan, ketiadaan alat infus adalah hal yang fatal ketika orang yang sakit membutuhkannya. Dalam kasus Munir ini juga dapat dikatakan “sedikit beruntung” karena dalam pesawat udara yang sama terdapat tenaga medis yang merupakan penumpang maskapai tersebut.

Tenaga medis yang bernama dr. Tarmizi tersebut juga merupakan dokter yang berani bertanggung jawab. Tidak banyak dokter yang apabila berstatus sebagai penumpang di sebuah pesawat udara, maka ia akan mengaku bahwa dirinya adalah dokter saat terjadi darurat medis di pesawat udara.

Ada banyak alasan untuk tidak mengaku sebagai dokter, antara lain penumpang tersebut merupakan dokter anak sehingga tidak digunakan untuk merawat orang dewasa maupun sebaliknya, ia merupakan dokter orang dewasa, sehingga tidak terbiasa menangani anak kecil. Kemudian ada juga alasan tidak siap untuk merespon keadaan darurat medis karena dia naik pesawat sebagai penumpang, bukan sebagai dokter. Alasan lainnya juga karena dia tidak ingin bertanggung jawab terhadap keadaan darurat medis tersebut dikarenakan beberapa faktor seperti segan untuk membantu di lingkungan asing.¹¹

¹¹ Celine Gounder, 2013, *Medical Emergencies at 40,000 feet*, (online), <http://www.theatlantic.com/health/archive/2013/04/medical-emergencies-at-40-000-feet/274623/>, terjemahan bebas, diakses pada tanggal 20 Maret 2014

Perlindungan Penumpang yang Sakit Mendadak Terkait Dengan Ketiadaan Tenaga Medis Menurut Hukum Udara Nasional

Pengaturan terkait perlindungan diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Seperti contoh dalam pasal 20 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 diatur mengenai kelengkapan dokumen produksi pesawat udara (*aircraft production certificate*) yang harus juga dilengkapi dengan sertifikat tipe (*type certificate*), sertifikat validasi, sertifikat tambahan, sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat.

Bentuk perlindungan hukum kualitas pelayanan merupakan kegiatan usaha penunjang dalam angkutan udara.¹² Secara tidak langsung, ketiadaan tenaga medis dan alat-alat medis yang memadai dalam kasus Munir ini dapat masuk dalam kategori tidak mengutamakan keamanan dan kenyamanan untuk penumpang. Terlebih dalam pengangkutan udara internasional memakan waktu yang cukup lama, sehingga sangat diperlukan fasilitas yang dibutuhkan dalam kegiatan pengangkutan udara ini.

Di Indonesia, konsep tanggung jawab hukum tidak bersalah (*legal liability concept*) telah diatur dalam pasal 44 Undang-undang Nomor 15 tahun 1992. Dengan adanya konsep tanggung jawab tersebut maka pengangkut wajib memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang dalam sistem pengangkutan udara sebagai bentuk perlindungan dan menyediakan kenyamanan serta rasa aman terhadap penumpang.

Dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan penyandang cacat, anak-anak, dan/atau orang sakit diatur dalam pasal 134 dan 135. Menurut pasal 134, badan usaha angkutan udara niaga wajib memberi fasilitas pelayanan khusus kepada para penyandang cacat yang menggunakan fasilitas yang diperlukan karena lumpuh, cacat kaki, dan tuna netra, lanjut usia di atas 60 tahun, anak-anak dibawah usia 12 tahun, dan/atau orang sakit agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan dengan layak.¹³

¹² Pasal 131-133 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

¹³ Martono, ... *ibid* Hal. 72

Perlindungan penumpang adalah hal yang patut diteliti secara kritis jika membahas mengenai pengangkutan udara, khususnya pengangkutan udara nasional. Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri kepada pihak pengangkut¹⁴, maka pihak pengangkut memiliki tanggung jawab penuh mengenai keselamatan penumpang.

Pasal pokok dari Ordonansi Pengangkutan Udara mengenai tanggung jawab pengangkut udara dalam hal pengangkutan penumpang adalah pasal 24 yang berbunyi:

Ayat (1)

Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian sebagian akibat dari luka-luka atau jejas-jejas lain pada tubuh, yang diderita oleh penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi di atas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.

Ayat (2)

Apabila luka tersebut menimbulkan kematian maka suami atau isteri dari si mati, anak-anaknya atau orang tuanya yang menjadi tanggungan si mati (semasa hidupnya) dapat menuntut ganti kerugian yang dinilai sesuai dengan kedudukan dan kekayaan mereka yang bersangkutan serta sesuai dengan keadaan.

Dari pasal 24 ini dijelaskan bahwa pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab, asal memenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam pasal itu. Syarat-syarat tersebut adalah:

¹⁴ Sinta Uli, **Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Udara**, 2006, USU pers, hlm 20

- a. Ada kerugian yang terjadi;
- b. Kerugian ini harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara;
- c. Kerugian ini harus terjadi diatas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.

Apabila dianalisis lebih dalam, jika terdapat penumpang yang sakit mendadak seperti Munir, maka sudah memenuhi syarat ketiga, yakni terjadi di atas pesawat terbang. Hal ini akan menjadi sebuah tanda tanya besar, apakah memenuhi unsur-unsur konsep tanggung jawab pengangkut sehingga dapat dikategorikan sebagai tanggung jawab maskapai penerbangan atau tidak.

Di sisi lain Ordonansi Pengangkutan Udara, dalam Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 134 disebutkan bahwa:

- (1) Penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak di bawah usia 12 (dua belas) tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga.
- (2) Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi:
 - a. Pemberian prioritas tambahan tempat duduk;
 - b. Penyediaan fasilitas kemudahan untuk naik ke dan turun dari pesawat udara;
 - c. Penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat selama berada di pesawat udara;
 - d. Sarana bantu bagi orang sakit;
 - e. Penyediaan fasilitas untuk anak-anak selama berada di pesawat udara;
 - f. Tersedianya personel yang dapat berkomunikasi dengan penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak, dan/atau orang sakit; dan
 - g. Tersedianya buku petunjuk tentang keselamatan dan keamanan penerbangan bagi penumpang pesawat udara dan

sarana lain yang dapat dimengerti oleh penyandang cacat, lanjut usia, dan orang sakit.

Mengenai kedua pasal dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Ordonansi Pengangkutan Udara tersebut, dapat ditarik satu garis lurus, yakni pihak pengangkut bertanggung jawab apabila penumpang yang memiliki penyakit mendadak akan ditelusuri dulu penyebab penyakitnya. Apabila penyakit tersebut memang terbukti muncul akibat faktor-faktor yang ada di pesawat udara saat melakukan kegiatan pengangkutan udara, maka pihak keluarga penumpang dapat menuntut ganti rugi atas kejadian tersebut. Sebaliknya, jika penumpang tersebut menderita sakit bukan diakibatkan oleh faktor-faktor yang ada dalam pesawat udara maka pihak pengangkut terbebas dari upaya ganti rugi.

Untuk meminimalisir bentuk tanggung jawab yang besar, alangkah baiknya jika pihak pengangkut, dalam hal ini maskapai penerbangan, melakukan tindakan preventif demi memenuhi fasilitas yang memadai. Menyediakan tenaga medis dalam setiap pesawat udara yang melakukan kegiatan pengangkutan udara akan dinilai sangat efektif untuk mengurangi resiko tanggung jawab yang dialami oleh pengangkut apabila terdapat penumpang yang sakit mendadak. Penumpang akan merasa lebih aman dan tingkat kenyamanan akan naik, sehingga pengangkutan udara di Indonesia akan semakin berkembang pesat.

Penutup

Kesimpulan

Dari semua paparan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

Sebagaimana pada contoh kasus kematian Munir di Pesawat Udara GA-974 ini dapat dikategorikan sebagai tidak maksimalnya kualitas peralatan dan sumber daya manusia dalam sistem pengangkutan udara Indonesia.

1. Dalam Pengangkutan Hukum Udara Internasional
 - a. Berdasarkan Konvensi Warsawa, perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak dalam pengangkutan udara terkait dengan ketiadaan tenaga medis ini, maskapai atau pihak pengangkut

yang bersangkutan terikat dalam prinsip '*presumption of liability*', pengangkut adalah *prima facie* bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali dia dapat membuktikan pihaknya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian tersebut atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukannya.

- b. Dalam kejadian kematian Munir, pihak penggugat atau korban dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan. Dengan demikian, yang dimaksud bahwa tanggung jawab pengangkut berdasarkan '*presumption*' (praduga) berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah (*absence of fault*).
2. Dalam Pengangkutan Hukum Udara Nasional
- a. Pihak pengangkut bertanggung jawab apabila penumpang yang memiliki penyakit mendadak akan ditelusuri dulu penyebab penyakitnya. Apabila penyakit tersebut memang terbukti muncul akibat faktor-faktor yang ada di pesawat udara saat melakukan kegiatan pengangkutan udara, maka pihak keluarga penumpang dapat menuntut ganti rugi atas kejadian tersebut. Sebaliknya, jika penumpang tersebut menderita sakit bukan diakibatkan oleh faktor-faktor yang ada dalam pesawat udara maka pihak pengangkut terbebas dari upaya ganti rugi.
 - b. Penyakit yang diderita Munir jelas bukan merupakan penyakit yang muncul akibat faktor-faktor dalam pesawat udara maupun kecelakaan. Jika kejadian Munir ini terjadi saat masa Ordnonansi Pengangkutan Udara, maka pihak keluarga dapat mengajukan tuntutan karena telah memenuhi unsur terjadi kerugian, serta terjadi di atas pesawat udara. Namun karena saat ini telah berlaku Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 maka kematian Munir ini bukan merupakan tanggung jawab pihak maskapai penerbangan. Akan tetapi pihak keluarga masih dapat mengajukan tuntutan dengan alasan tidak tersedianya alat kesehatan

(infus) yang harusnya dimiliki oleh maskapai penerbangan untuk memenuhi standar fasilitas pengangkutan udara.

- c. Sebagai moda transportasi yang saat ini sedang diandalkan, ketiadaan alat infus adalah hal yang fatal ketika orang yang sakit membutuhkannya. Dalam kasus Munir ini juga dapat dikatakan “sedikit beruntung” karena dalam pesawat udara yang sama terdapat tenaga medis (dr. Tarmizi) yang merupakan penumpang maskapai tersebut.

Saran

Untuk meminimalisir bentuk tanggung jawab yang besar, saran penulis untuk menjawab permasalahan dalam skripsi ini adalah:

1. Pihak Pemerintah

Membuat regulasi mengenai tanggung jawab maskapai terhadap penumpang yang sakit mendadak di pesawat udara saat melakukan kegiatan pengangkutan udara. Regulasi ini apabila nantinya telah dilaksanakan maka perlindungan hukum terhadap penumpang yang sakit mendadak ini akan terwujud dan tanggung jawab maskapai nantinya akan lebih jelas.

2. Pihak Pengangkut

Dalam hal ini maskapai penerbangan, melakukan tindakan preventif demi memenuhi fasilitas yang memadai, yakni penyediaan tenaga medis dan kelengkapan alat-alat medis dalam setiap pesawat udara yang melakukan kegiatan pengangkutan udara, terutama pengangkutan udara Internasional. Hal ini akan dinilai sangat efektif untuk mengurangi resiko tanggung jawab yang dialami oleh pengangkut apabila terdapat penumpang yang sakit mendadak dan membutuhkan tenaga medis secepatnya.

Dengan adanya regulasi mengenai tanggung jawab maskapai terhadap penumpang yang sakit mendadak dalam kegiatan pengangkutan udara dan penyediaan tenaga medis inilah, penumpang akan merasa lebih aman dan

nyaman. Secara otomatis sistem pengangkutan udara Indonesia akan semakin dikenal di mata dunia sehingga pengangkutan udara di Indonesia akan semakin berkembang pesat.

Daftar Pustaka

Buku

- Agus Pramono, 2011, **Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa**, Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor.
- Chappy Hakim, 2010, **Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional**, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- , 2010, **Pelangi Dirgantara**, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- H.K. Martono, 2012, **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- , 2007, **Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan**, Edisi Pertama, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Herris B. Simandjuntak, ***The Power of Values in the Uncertain Business World Refleksi Seorang CEO***, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta,
- Laurensius Manurung, 2010, **Strategi dan inovasi Model Bisnis Meningkatkan Kinerja Usaha**, PT Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Priyatna Abdurrasyid, 1972, **Kedaulatan Negara di Ruang Udara**, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta.
- Serfiani, 2012, **Hukum Internasional Suatu Pengantar**, Penerbit P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Singgih Handoyo & Dudi Sudibyo, 2011, **Aviapedia, Ensiklopedia Umum Penerbangan**, PT Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- Widadi A. Suwarno, **Tata Operasi Darat**, Penerbit P.T. Grasindo, Jakarta.

Jurnal

- Sadikin, **Ratifikasi Perjanjian Internasional Dalam Kaitannya Dengan Program Legislasi Nasional**, 2011 (Majalah Hukum Nasional Badan

Pembinaan Hukum Nasional Nomor 2 Tahun 2011)

Firdaus, **Kedudukan Hukum Internasional Dalam Sistem Perundang-undangan Nasional Indonesia**, 2013 (Majalah Hukum Nasional Badan Pembinaan Hukum Nasional Nomor 1 Tahun 2013)

Skripsi & Tesis

Ahmad Zazili, 2008, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional**, Tesis tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang.

Rizwan Jauhar, 2013, **Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan *Joy Flight* Berdasarkan Undang-undang nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Konvensi Chicago 1944**, Skripsi tidak diterbitkan, Universitas Brawijaya, Malang

Internet

Celine Gounder, 2013, *Medical Emergencies at 40,000 feet*, (online) <http://www.theatlantic.com/health/archive/2013/04/medical-emergencies-at-40-000-feet/274623/> (diakses pada tanggal 20 Maret 2014)

Dian Intannia, **Kronologi Kematian Munir**, (online) <http://news.detik.com/read/2004/09/08/003534/204555/10/kronologi-kematian-munir-di-atas-pesawat-garuda-ga-974> (diakses tanggal 28 April 2014)

Tjuk Sudarsono, **Keberadaan dan Peran ICAO dalam penerbangan Sipil Internasional** (online) <http://tabloidaviasi.com/safety/keberadaan-dan-peran-icao-dalam-penerbangan-sipil-internasional/> (diakses tanggal 30 Juni 2014)