

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN ATAS KECELAKAAN PESAWAT UDARA DALAM PERSPEKTIF TEORI PERLINDUNGAN HUKUM

Oleh:

Shara Mitha Mahfirah¹, Mutiara Fajrin Maulidya Mohammad²,
Dimas Al Hakim³, Arif Saeful Rahman⁴

^{1,2,3,4}Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Airlangga
¹Sharaday10@gmail.com

Abstrak

Penerbangan Sriwijaya Air No. SJ-182 yang terbang dari Jakarta ke Pontianak terlibat dalam kecelakaan pesawat dan kehilangan kontak pada hari Sabtu 9 Januari 2021. Sehubungan dengan peristiwa kecelakaan ini, informasi media yang tersedia untuk umum mencatat bahwa beberapa anggota masyarakat menyalahkan usia pesawat yang dianggap sudah tidak lagi layak untuk terbang, dimana pesawat tersebut berusia kurang lebih 26 tahun, dan hal tersebut diasumsikan sebagai salah satu penyebab kecelakaan tersebut. Laporan awal yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia (KNKT) mengenai kecelakaan tersebut, tercatat bahwa ada masalah yang diketahui terhadap indikator *autothrottle* dan kecepatan udara pesawat, yang muncul pada 25 Desember 2020 dan 3 Januari 2021, namun terhadap permasalahan tersebut dapat diselesaikan pada tanggal 5 Januari 2021. KNKT menyimpulkan bahwa kerusakan mekanis bukanlah satu-satunya penyebab kecelakaan, kecelakaan tersebut juga diduga disebabkan oleh ketidakmampuan pilot untuk melakukan mitigasi terhadap kondisi penerbangan tertentu. Peristiwa kecelakaan ini menimbulkan pertanyaan bahwa pihak manakah yang perlu bertanggung jawab atas kerugian korban dari peristiwa kecelakaan ini.

Kata kunci: Perlindungan Hukum, Undang-Undang Penerbangan.

1.PENDAHULUAN

Bukan lagi menjadi rahasia bahwa pengangkutan melalui jalur udara merupakan suatu alternatif yang mempunyai peranan penting dalam pelaksanaannya. Angkutan udara tidak semata-mata merupakan alat transportasi yang cepat dan relatif aman, tetapi mampu memenuhi kebutuhan untuk mencapai lokasi tertentu yang yang tidak dapat dijangkau dengan alat transportasi lain. Dengan semakin banyak maskapai yang menawarkan jasanya, semakin banyak juga pilihan bagi masyarakat untuk memilih maskapai yang tepat. Hal tersebut dimulai sejak Indonesia meratifikasi *World Trade Organization/General Aviation Training & Testing* yang berdampak pada tidak lagi dapat dilakukannya monopoli terhadap jasa penerbangan. Akibatnya semakin banyak pelaku usaha yang mendirikan perusahaan angkutan udara.

Pertumbuhan industri ini mendorong para pelaku usaha di jasa penerbangan berlomba-lomba untuk selalu memberikan pelayanan terbaik dengan terus memperbaharui teknologi demi meningkatkan rasa aman dan nyaman terhadap para pengguna. Namun hal ini tidak secara otomatis mengurangi resiko kecelakaan yang mungkin saja terjadi, meskipun pesawat udara sering diklaim sebagai transportasi pengangkut yang paling aman. Berdasarkan data yang dipublikasikan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (selanjutnya disebut KNKT) pada 2021, ada 210 investigasi kecelakaan penerbangan selama 2015 sampai 2020.

Indonesia merupakan salah satu negara dengan rekor penerbangan sipil terburuk di Asia. Angka kecelakaan tersebut biasanya dihubungkan dengan buruknya kemampuan pilot, kegagalan mekanis, masalah kontrol lalu lintas udara, dan perawatan pesawat yang dirasa belum maksimal. Peristiwa kecelakaan yang baru saja terjadi adalah jatuhnya pesawat udara milik Sriwijaya Air dengan kode penerbangan SJ 182 di Kepulauan Seribu pada bulan Januari 2021 lalu. Hal ini lantas menimbulkan pertanyaan besar mengenai bagaimana jaminan keselamatan penerbangan sipil. Tidak hanya kerugian yang timbul, tetapi juga maskapai harus berhadapan dengan pertanggungjawaban atas kerugian dari kecelakaan yang terjadi. Menjadi penting untuk dapat melihat pertanggungjawaban yang wajib diberikan maskapai penerbangan atas kerugian yang terjadi akibat suatu kecelakaan dalam bingkai teori perlindungan hukum.

2.METODE PENELITIAN

Soerjono Soekanto (2006), dalam tulisannya menyatakan suatu penelitian adalah suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya. Kecuali ini, maka juga diadakan pemeriksaan mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu

pemecahan atas permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian hukum yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang mengacu pada hukum internasional dan peraturan perundang-undangan tertentu yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas, untuk selanjutnya dianalisis hubungan antara aturan-aturan hukum tersebut agar dapat menghasilkan penjelasan yang sistematis

Adapun pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Statute Approach* dan *Conceptual Approach*. Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang dibahas (Peter Mahmud Marzuki, 2005), dan pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*) beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum (Peter Mahmud Marzuki, 2005). Pendekatan ini didasarkan pada pendapat para ahli hukum yang diperoleh dari buku-buku, literatur, jurnal, artikel, dan karya ilmiah yang berkaitan ketentuan mengenai pertanggungjawaban dalam hal terjadinya kecelakaan dalam pengangkutan udara, dalam hal ini pesawat terbang komersil.

3.HASIL DAN PEMBAHASAN

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 115 Tahun 2020 tentang Batasan Usia Pesawat Udara yang Digunakan Untuk Kegiatan Angkutan Udara Niaga (“Kemenhub 115/2020”) pada poin pertama huruf c, menyatakan bahwa batas usia pesawat udara yang beroperasi di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah ditentukan berdasarkan pada jam terbang dan/atau *flight cycle* pesawat udara tersebut sesuai dengan ketentuan pabrikannya. Lebih lanjut, dalam lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 tentang Pengoperasian Pesawat Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 81 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 tentang Pengoperasian Pesawat Udara, dimana peraturan tersebut mengatur bahwa pesawat udara sipil tidak diijinkan untuk beroperasi kecuali pesawat tersebut dalam situasi laik udara atau layak untuk terbang.

Diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 171 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 21-02 (*Staff Instruction CASR 21-02*) tentang Sertifikat Kelaikudaraan untuk Pesawat Udara dan Persetujuan yang

Berkaitan (*Airworthiness Certification of Aircraft and Related Products*), pada Bab 2 Bagian 1 mengenai Informasi Umum, bahwa suatu pesawat udara dianggap layak terbang adalah apabila pesawat tersebut telah memenuhi dua persyaratan untuk penerbitan sertifikat kelaikan udara, yaitu:

- a. Pesawat harus memenuhi *TC (type certificate)*, atau dengan kata lain memenuhi kesesuaian dengan desain tipenya. Kesesuaian dengan desain tipe tersebut dianggap tercapai apabila konfigurasi pesawat dan komponen yang dipasang adalah konsisten dengan gambar, spesifikasi, maupun data lain yang merupakan bagian dari *TC*, yang juga didalamnya termasuk *STC (supplemental type certificate)* dan juga perubahan yang disetujui di lapangan yang digabungkan ke dalam pesawat;
- b. Pesawat harus dalam kondisi operasional yang aman. Hal ini merujuk pada kondisi pesawat udara yang relatif

Apabila ada satu atau dua syarat yang tidak dapat terpenuhi, maka pesawat udara akan dinyatakan tidak laik terbang. Jika pesawat dipaksakan untuk tetap dioperasikan, maka sudah barang tentu hal tersebut merupakan suatu pelanggaran atas persyaratan kelaikan terbang. Dapat dipastikan ada konsekuensi tertentu sebagai akibat hukum dari pelanggaran tersebut.

Pengoperasian pesawat udara yang tidak sesuai dengan jenis desain ataupun dengan instrument tertentu yang tidak dapat beroperasi, dalam hal tertentu dapat mendapatkan izin dengan syarat bawah instrument yang tidak berfungsi tersebut terdapat dalam Daftar Peralatan Minimum atau *Minimum Equipment List* (selanjutnya disebut MEL), dan yang harus dapat diperbaiki dalam jangka waktu tertentu, yang biasanya dilakukan saat pemeriksaan sebelum keberangkatan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2017, suatu pesawat udara hanya dapat beroperasi dalam jangka waktu 12 bulan kalender, apabila pesawat udara tersebut telah:

- a. Melakukan inspeksi tahunan sesuai dengan CASR Part 43 dan telah disetujui untuk kembali beroperasi oleh orang yang diberikan otoritas berdasarkan CASR 43.7; dan
- b. Melakukan inspeksi untuk penerbitan sertifikat laik terbang yang harus tetap berlaku setidaknya satu tahun setelah tanggal diterbitkannya

Pertanggungjawaban maskapai dan pihak terkait lainnya dalam hal terjadi kecelakaan (misalnya pilot atau kapten penerbang) diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan terkait penerbangan dan pengangkutan udara. Pasal 406 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU 1/2009) menentukan setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan dipidana dengan pidana penjara

paling lama tiga tahun atau denda paling banyak satu miliar lima ratus juta rupiah. UU 1/2009 sendiri merupakan undang-undang yang mengakui korporasi sebagai subjek hukum, sebagaimana diatur Pasal 1 angka 55. Hal tersebut berarti tidak hanya orang perseorangan saja, baik pengurus dalam perusahaan maskapai penerbangan atau pilot sebagai pihak yang mengoperasikan pesawat, melainkan perusahaan maskapai penerbangan itu sendiri juga dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana. Pasal 443 UU 1/2009 menentukan bahwa sanksi yang dapat diberikan atas tindak pidana yang dilakukan korporasi adalah pidana denda dengan pemberatan tiga kali dari pidana denda yang ditentukan, selain pidana penjara dan denda terhadap pengurus korporasi.

Sedangkan secara perdata, Pasal 141 UU 1/2009 memberikan hak kepada penumpang maupun ahli waris dari penumpang untuk mengajukan gugatan ke pengadilan demi memperoleh kompensasi karena penumpang yang meninggal dunia, mengalami cacat tetap, atau luka-luka akibat kejadian angkutan dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUH Perdata) sebagai *lex generale* pada dasarnya seperti yang diketahui, memang mengenal perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad*) sebagai salah satu dasar gugatan. Hal tersebut diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata, bahwa tiap perbuatan yang melanggar hukum dan memberikan kerugian bagi orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian karena kesalahannya itu untuk mengganti kerugian.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara yang telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011. Secara hukum, pengangkut udara memiliki tanggung jawab atas ganti rugi yang timbul dari kematian, kecacatan permanen, ataupun cedera yang dialami penumpang dalam kecelakaan pesawat udara. Pertanggungjawaban ini juga mencakup kerugian bagi barang didalam kabin atau kargo yang rusak ataupun hilang, dan ganti rugi yang dialami oleh pihak ketiga. Dalam hal terjadi kematian, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 (selanjutnya disebut Permenhub 92/2011) secara khusus dalam Pasal 3 menetapkan jumlah yang harus dibayarkan oleh maskapai penerbangan kepada keluarga korban ataupun ahli korban adalah sebesar Rp 1.250.000.000 per penumpang. Pasal 16 ayat (1) Permenhub 92/2011 menyatakan bahwa pengangkut berkewajiban memastikan tanggung jawab tersebut kepada perusahaan asuransi dalam bentuk konsorsium.

Menurut Isnaeni (2018), perlindungan hukum dapat dibagi menjadi perlindungan hukum secara internal dan eksternal. Perlindungan hukum internal secara konkret dilakukan oleh para pihak

melalui perjanjian yang disepakati dan kemudian ditandatangani. Perlindungan hukum eksternal merupakan perlindungan hukum yang diberikan pembentuk undang-undang. Melalui serangkaian ketentuan pasal yang dibentuk, telah diatur sedemikian rupa agar implementasi atas bidang-bidang tertentu yang diatur itu bias berjalan sebagaimana mestinya, tanpa melanggar hak orang lain. Pun ketika ada hak yang dilanggar, diatur juga bagaimana mekanisme pemulihan hak tersebut.

Jauh sebelum Isnaeni, Philipus M Hadjon (1987) juga telah mengemukakan pemikirannya mengenai teori perlindungan hukum. Menurut Hadjon, perlindungan hukum merupakan suatu usaha untuk melindungi hak-hak dari pihak tertentu sesuai dengan kewajiban yang dilakukannya.

Perlindungan hukum merupakan konsep yang universal dari Negara hukum. Perlindungan hukum diberikan apabila terjadi pelanggaran maupun tindakan yang bertentangan dengan hukum yang dilakukan oleh pemerintah, baik perbuatan penguasa yang melanggar undang - undang maupun masyarakat yang harus diperhatikannya. Pengertiannya dalam kata perlindungan hukum terdapat suatu usaha untuk memberikan hak - hak yang dilindungi sesuai dengan kewajiban yang harus dilakukan. Sudikno Mertokusumo (2009) menambahkan, perlindungan hukum itu bias berarti perlindungan yang diberikan agar hukum tidak menjadi multitafsir sehingga kemudian tidak diciderai aparat penegak hukum. Perlindungan hukum juga bisa bermakna perlindungan yang diberikan hukum atas suatu hal atau objek tertentu. Sudikno Mertokusumo juga membagi perlindungan hukum bagi rakyat menjadi dua macam, yaitu secara preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif bermakna bahwa dibuka kesempatan seluas-luasnya bagi rakyat untuk berkeberatan atau memberikan pendapat sebelum keputusan pemerintah mendapatkan bentuk yang definitif. Misalnya sebelum suatu rancangan undang-undang secara resmi diundangkan, dibuka kesempatan bagi masyarakat untuk memberikan usulan atau masukan. Demikian juga dengan diundangkannya suatu peraturan pemerintah, peraturan Menteri, maupun peraturan perundang-undangan lainnya.

Perlindungan hukum represif sebagai jalan terakhir, memiliki tujuan untuk menyelesaikan sengketa. Tentunya bentuk perlindungan hukum ini dilakukan ketika perlindungan hukum preventif telah dilakukan tetapi tidak ada imbal hasil. Konkretnya, pelaksanaan lembaga peradilan umum di Indonesia menjadi bentuk perlindungan hukum represif bagi rakyat.

Diundangkannya UU 1/2009 dan peraturan-peraturan turunannya beserta dengan seluruh ketentuan pasal di dalamnya merupakan wujud nyata dari bentuk perlindungan hukum yang diberikan pemerintah kepada masyarakat pengguna layanan penerbangan. Itu yang disebut sebagai

perlindungan hukum eksternal oleh Isnaeni, atau perlindungan hukum preventif oleh Sudikno Mertokusumo. Pembentuk undang-undang berusaha memberikan syarat-syarat tertentu yang sedemikian ketat agar layanan penerbangan di masyarakat benar-benar dilaksanakan dengan mengutamakan kepentingan atau keselamatan masyarakat.

Perlindungan hukum internal yang dimaksud oleh Isnaeni juga telah terwujud, yakni dalam bentuk tiket pesawat yang secara nyata dibeli oleh penumpang. Tiket ini merupakan bukti pembayaran dari penumpang atas jasa pengangkutan yang diberikan maskapai penerbangan sebagai pengangkut. Tiket tersebut merupakan bentuk nyata dari kesepakatan yang dibuat antara pengangkut dengan penumpang. Ditekankan oleh Puspandari (2017), bahwa fungsi tiket memiliki korelasi yang sangat erat dengan Pasal 141 UU 1/2009. Seperti telah diuraikan sebelumnya, Pasal 141 UU 1/2009 memberikan hak untuk menuntut ganti rugi bagi pihak yang dirugikan, baik penumpang, maupun ahli waris dari penumpang apabila penumpang meninggal dunia akibat terjadinya kejadian angkutan dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat.

Dalam rangka menuntut hak berupa sejumlah ganti rugi, yang apabila tidak juga dipenuhi oleh pengangkut sehingga kemudian harus diajukan melalui sengketa di pengadilan, maka penumpang maupun ahli warisnya mesti mengajukan serangkaian bukti bahwa dirinya memang berhak atas ganti rugi tersebut. Bukti yang terutama adalah tiket tersebut. Tiket menunjukkan bahwa penumpang telah membayarkan sejumlah biaya yang diminta pengangkut sebagai biaya pengangkutan. Demikian juga tiket tersebut menjadi bukti bahwa pengangkut wajib mengangkut penumpang sampai di tujuan dengan aman dan nyaman sebagaimana juga diatur dalam peraturan perundang-undangan secara umum. Upaya-upaya hukum yang diberikan oleh undang-undang kepada penumpang dan ahli warisnya, sampai kemudian dilakukan secara nyata inilah yang menjadi bentuk perlindungan hukum represif yang dimaksud oleh Sudikno Mertokusumo.

Keamanan dan kenyamanan tersebut secara umum sebenarnya dijamin juga dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut UU 8/1999) yang mengatur tentang hak-hak konsumen. Salah satu hak yang dijamin adalah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Selain itu konsumen juga pada dasarnya memang berhak untuk mendapat kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya. Hal tersebut ditegaskan oleh Hakim dan Rahayu (2017), bahwa dalam

konteks penerbangan menjadi kewajiban dari maskapai penerbangan untuk memberikan pelayanan dengan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan kepada penumpang yang diangkut.

4. KESIMPULAN

Perlindungan hukum bagi penumpang pesawat udara telah dilakukan secara maksimal. Perlindungan hukum secara eksternal dan preventif diberikan pembentuk undang-undang dengan serangkaian syarat dan ketentuan dalam pasal-pasal di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta peraturan-peraturan turunannya. Seluruh syarat dan ketentuan dimaksud adalah dalam rangka menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penumpang sebagai konsumen dari maskapai penerbangan. Tiga poin tersebut menjadi hak konsumen yang juga dijamin dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam hal maskapai penerbangan sebagai pengangkut tidak dapat atau gagal memenuhi kewajibannya untuk mengangkut penumpang dengan aman, nyaman, dan selamat sampai di tujuan, maka Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan hak kepada penumpang atau ahli warisnya untuk mengajukan gugatan ke pengadilan demi memperoleh kompensasi karena meninggal dunia, mengalami cacat tetap, atau luka-luka akibat kejadian angkutan. Secara pidana, pihak-pihak yang karena kesalahannya mengakibatkan kejadian atau kecelakaan dalam angkutan karena tidak memenuhi standar kelaikudaraan dan menimbulkan kerugian harta benda maupun kematian orang, dapat dipidana berdasarkan Pasal 406 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tidak hanya orang perseorangan, ketentuan pasal tersebut memungkinkan maskapai penerbangan dan/atau pengurusnya untuk dipidana. Bahkan Pasal 443 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menentukan bahwa pidana denda dapat dijatuhkan tiga kali dari pidana denda yang seharusnya.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Hadjon, Philipus M. 1987. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu.
- Hakim, Lukmanul, Rahayu, Sri Walny. 2017. *Perlindungan dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Domestik PT LAI Kepada Konsumen Selaku Penumpangnya*. Kanun Jurnal Ilmu Hukum. Vol. XIX No.3.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2005. *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana.
- Mertokusumo, Sudikno. 2009. *Penemuan Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Moch. Isnaeni, *Seberkas Diorama Hukum Kontrak*. Revka Petra Media, Surabaya, 2018.

Puspandari, Retno. 2017. *Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jurnal Privat Law. Vol. V No. 1.

Soekanto, Soerjono. 2006. *Pengantar Penelitian Hukum*. Depok: UI-

Press.http://knkt.dephub.go.id/knkt/Recommendation/Status_Rekomendasi/20210202_Rekomendasi/Bahan%20Rapat%20KNKT%20Tanggal%20%201%20Februari%202021.pdf

<https://kompaspedia.kompas.id/baca/paparan-topik/seluk-beluk-investigasi-kecelakaan-penerbangan-sipil-di-indonesia>