

BAB 1

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pesawat udara¹ merupakan sarana perhubungan yang cepat dan efisien, sehingga pesawat udara adalah pilihan tepat. Pesawat udara memiliki karakteristik antara lain mampu mencapai tempat tujuan lintas batas suatu negara dalam waktu cepat, dan menggunakan teknologi tinggi.

Penerbangan merupakan sarana transportasi yang penting sebagai penghubung ribuan pulau di Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 17.508 pulau dengan 922 diantaranya dihuni secara permanen.² Perkiraan populasi Indonesia adalah 255 juta jiwa – membuat negara ini menjadi negara berpenduduk terbesar keempat di dunia – dan dikarenakan oleh pertumbuhan kelas menengah dan perkembangan *low-cost carrier* pada dekade ini, Indonesia banyak dianggap sebagai pasar yang berkembang untuk penerbangan di regional ASEAN.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan cukup menjanjikan terhadap pertumbuhan pengangkutan udara di Indonesia. Undang-undang tersebut secara komprehensif mengatur kedaulatan wilayah udara

¹ Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 1 (3)

² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>

Indonesia, dan berbagai aturan baru guna menjamin keselamatan penerbangan di Indonesia.³

Peraturan tentang penerbangan yang telah disepakati oleh seluruh negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa adalah *Convention on International Civil Aviation*. Republik Indonesia meratifikasi konvensi ini pada 27 April 1950. Konvensi ini melahirkan agensi khusus yakni ICAO (*International Civil Aviation Organization*) untuk menegakkan aturan ruang udara, registrasi pesawat, detail, dan keselamatan penerbangan di dunia.

Pengangkutan udara merupakan sebuah perjanjian, Pasal 1 angka 29 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain. Badan usaha angkutan udara niaga (maskapai penerbangan) berkewajiban mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan Badan usaha angkutan udara niaga (maskapai penerbangan) wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati.⁴

Apabila terjadi kecelakaan maka maskapai penerbangan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang

³ H. K. Martono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 188

⁴ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 140

diakibatkan kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat. Maskapai penerbangan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak, yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan udara selama bagasi tercatat dalam pengawasan pengangkutan niaga.⁵

Antara tahun 2009 dan 2014, jumlah penumpang yang diangkut meningkat dari 39.915.283 orang menjadi 85.709.853 orang, meningkat dua kali lipat. *International Air Transport Association* (IATA) telah memprediksi bahwa Indonesia akan menjadi pasar penerbangan terbesar keenam di dunia pada tahun 2034. Sekitar 270 juta penumpang diprediksi akan terbang dari dan menuju Indonesia pada tahun 2034.⁶

Indonesia adalah pangsa pasar kedirgantaraan terbesar di ASEAN. Meskipun begitu Indonesia belumlah anggota penuh dari ASEAN Open Sky Agreement, yang berencana mencabut pembatasan penerbangan regional di Asia Tenggara pada maskapai penerbangan negara anggota pada akhir 2015 hingga 2016. Indonesia sedang mempertimbangkan untuk membuka lima bandar udara internasional terkait hal ini yakni: Soekarno-Hatta, Kualanamu, Ngurah Rai, Juanda, dan Sultan Hasanuddin.⁷

⁵ *ibid*, Pasal 144

⁶ Tony Tyler. 15 Maret 2015. *Developing the Potential of Indonesia's Aviation Sector*. International Air Transport Association. <http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2015-03-12-01.aspx> diunduh 5 Januari 2016.

⁷ Winnie Yeoh, David Tan, Oh Chin Eng and Chong Kah Yuan. 19 Maret 2015. ASEAN Track on Open Skies Policy. The Jakarta Post. <http://www.thejakartapost.com/news/2015/03/19/asean-track-open-skies-policy.html#sthash.3KPQMjAO.dpuf> diunduh 10 Januari 2016

Data Lalu Lintas Udara Domestik dan Internasional 2009-2015

Tahun	Keterangan	Datang	Berangkat	Transit	Lokal
2015	Pesawat	671.006	289.194		506
	Penumpang	77.224.243	23.419.470	3.636.442	
	Bagasi	197.844.013	203.571.121		
	Kargo	686.864.120	177.523.624		
	Pos	1.038.757	1.044.752		
2014	Pesawat	774.381	766.370		5.330
	Penumpang	100.836.397	85.709.853	6.154.211	
	Bagasi	414.188.197	389.875.892		
	Kargo	569.950.305	674.215.487		
	Pos	6.890.296	3.661.882		
2013	Pesawat	630.662	629.321		0
	Penumpang	68.409.684	65.489.617	6.180.589	
	Bagasi	442.088.524	537.599.204		
	Kargo	275.194.599	479.106.976		
	Pos	4.149.934	6.225.369		
2012	Pesawat	605.787	603.445		69.390
	Penumpang	72.644.872	68.728.768	7.323.678	
	Bagasi	619.428.373	594.615.194		
	Kargo	518.067.441	583.906.801		
	Pos	10.282.225	9.503.259		
2011	Pesawat	599.509	599.934		9.203
	Penumpang	68.147.727	63.561.332	6.696.763	
	Bagasi	590.745.595	591.716.063		
	Kargo	489.544.574	531.178.904		
	Pos	12.073.244	11.352.402		
2010	Pesawat	545.041	546.080		761
	Penumpang	53.008.463	51.932.170	4.385.803	
	Bagasi	527.057.907	514.517.021		
	Kargo	493.478.673	504.410.314		
	Pos	11.534.779	11.187.879		
2009	Pesawat	397.795	401.911		118.310
	Penumpang	40.610.699	39.915.283	3.759.123	
	Bagasi	399.449.741	409.838.424		
	Kargo	315.000.539	367.692.444		
	Pos	9.908.121	11.035.422		

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia

Indonesia memiliki 34 maskapai penerbangan niaga berjadwal dan 44 maskapai penerbangan niaga tidak berjadwal, baik mengangkut penumpang atau kargo. Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan duta bangsa (*flag carrier*) dari Republik Indonesia.⁸ Meskipun begitu, isu keselamatan penerbangan masih menjadi tantangan berat bagi bisnis penerbangan di Indonesia. Beberapa kecelakaan pesawat telah memberi reputasi penerbangan Indonesia sebagai yang paling tidak aman di dunia. Arnold Barnett menyatakan, bahwa tingkat korban jiwa dalam kecelakaan penerbangan di Indonesia pada dekade ini mencapai 1:1.000.000 penumpang. Angka tersebut merupakan 25 kali lebih tinggi dari Amerika Serikat.⁹

Regulasi penerbangan telah mengatur berbagai hal mengenai penerbangan namun, masih saja terjadi kecelakaan penerbangan karena kelonggaran pengaturan keselamatan penerbangan. Kepentingan bisnis bertemu dengan kepentingan pribadi berlatar kewenangan atas kuasa menjadi pemicu terjadinya kecurangan. Maka terjadilah kompromi terhadap regulasi ditengah keterbatasan sistem transportasi udara di Indonesia yang mengakibatkan kecelakaan pengangkutan udara.¹⁰

Satu diantara kasus kecelakaan pesawat yang terjadi adalah jatuhnya pesawat AirAsia dengan nomor penerbangan QZ-8501 dalam penerbangan Surabaya-Singapura. Pesawat badan sedang Airbus A320-200 nomor penerbangan

⁸ Statistik Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <http://hubud.dephub.go.id/?id/aoc/index/sort:aoc>. Diunduh pada 5 Januari 2016

⁹ Thomas Fuller. 31 Desember 2014. *Crash of AirAsia Flight 8501 Spotlights Indonesia's Poor Air Safety Record*. The New York Times.

¹⁰ Indah Furwita, "Safety dan Kepentingan Bisnis", *Aviasi* (Tangerang), Edisi 81 April 2015 hal 24

QZ-8501 itu tiba-tiba menghilang dalam penerbangan dari Surabaya menuju Singapura, 28 Desember 2014. Permintaan izin menanjak dilaporkan tak diberikan oleh menara pengawas karena ada sebuah penerbangan di jalur yang diminta oleh pilot. Kontak terakhir persisnya dilaporkan terjadi di titik 03⁰36'31" lintang selatan dan 109⁰41'49" bujur timur. Namun pesawat AirAsia QZ-8501 tidak sempat mengirim *distress call*.¹¹

Kecelakaan penerbangan lainnya adalah ketika Pesawat Aviastar bernomor penerbangan MV7503, tanggal 2 Oktober 2015, yang lepas landas dari Masamba, Sulawesi Selatan menuju Makassar, Sulawesi Selatan, hilang kontak pada sore hari. Kepala Seksi Operasi SAR Makassar mengatakan bahwa tim SAR telah melakukan pencarian lewat darat. Berdasarkan data otoritas Bandara Hasanuddin, pesawat Aviastar itu sedianya akan tiba di bandara Hasanuddin pada sore hari. Namun 11 menit setelah lepas landas, pesawat hilang kontak.¹²

Persitiwa hukum kecelakaan lainnya adalah pesawat Trigana Air rute Jayapura-Oksibil yang membawa 54 penumpang, di antaranya 5 kru pesawat, hilang kontak setelah sekitar setengah jam lepas landas dari Bandara Sentani, Jayapura, Papua. Keesokan harinya serpihan pesawat ditemukan berserak tidak jauh dari titik hilangnya pesawat, yakni Lereng bukit Oksok, atau sekitar 7 sampai 8 mil dari Bandara Oksibil.¹³

¹¹ Adrianus Darmawan, "*Tanpa Distress Call yang Mengundang Teka-Teki*", *Angkasa* No 4 Januari 2015, hal 34

¹² Kompas, 3 Oktober 2015, *Aviastar Diduga Jatuh di Palopo*. Hal 1

¹³ <http://nasional.tempo.co/read/news/2015/08/19/058693157/eksklusif-detik-detik-jatuhnya-trigana-air-di-papua>. Diunduh 3 November 2015 Pukul 22.15

Kecelakaan pengangkutan udara merupakan peristiwa hukum yang tidak dapat diketahui sebelumnya oleh penumpang. Akibat hukum dari kecelakaan pengangkutan udara antara lain:

1. Korban jiwa
2. Kerugian materiil berupa uang, surat berharga, atau hak-hak lainnya
3. Kerusakan, kehilangan, atau kehancuran barang milik penumpang (bagasi kabin)
4. Hilangnya mata pencaharian.

Maka maskapai penerbangan sebagai penyedia angkutan udara seharusnya memiliki standar keselamatan dan mekanisme penyelamatan penumpang jika terjadi kecelakaan pengangkutan udara. Pemerintah Indonesia perlu menerapkan secara sistematis penyelenggaraan penerbangan yang memadai dan menjamin keselamatan penerbangan penyelenggaraan penerbangan sehingga tidak menimbulkan risiko kerugian. Masyarakat juga perlu untuk mengetahui secara jelas bagaimana upaya hukum yang dapat masyarakat tempuh jika maskapai penerbangan tidak melaksanakan kewajibannya mengganti kerugian atas kecelakaan penerbangan.

B. RUMUSAN MASALAH

Sehubungan dengan hal tersebut, maka permasalahan yang menjadi fokus kajian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang dan bagasi kabin dalam kecelakaan pengangkutan udara di Indonesia?
2. Bagaimanakah upaya hukum penumpang untuk mendapatkan ganti rugi atas bagasi kabin jika terjadi kecelakaan pengangkutan udara di Indonesia?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang dan bagasi kabin dalam kecelakaan pengangkutan udara di Indonesia.
2. Untuk mengetahui upaya hukum penumpang untuk mendapatkan ganti rugi atas bagasi kabin jika terjadi kecelakaan pengangkutan udara di Indonesia.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat teoritis

Manfaat penelitian ini adalah untuk mengembangkan ilmu pengetahuan hukum bisnis, khususnya hukum pengangkutan udara, tentang tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang dan bagasi kabin dalam kecelakaan pengangkutan udara di Indonesia.

2. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pihak-pihak yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan udara diantaranya:

- a. Maskapai penerbangan selaku penyedia jasa pengangkutan udara
- b. Pemerintah selaku regulator
- c. Penumpang selaku pengguna jasa pengangkutan udara