

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam hidup ini, manusia tidak bisa diam begitu saja di suatu tempat. Di awal peradaban manusia sudah melakukan perpindahan tempat, perpindahan ini dilakukan dengan tujuan yang sangat beragam mulai dari untuk mencari bahan makanan, karena faktor cuaca, menghindari bahaya, dan lain sebagainya. Dengan demikian manusia memerlukan alat transportasi untuk menunjang kegiatannya tersebut, dengan tujuan utamanya adalah untuk mempertahankan hidup.

Alat transportasi digunakan untuk mempermudah perjalanan dan perpindahan manusia yang pada awalnya tentu manusia mengandalkan organ tubuhnya untuk berpindah tempat. Namun seiring dengan perkembangan akal manusia, maka mereka menciptakan alat yang bisa memudahkan mereka untuk berpindah tempat. Perjalanan awal manusia dilakukan di darat, namun alat transportasi paling awal yang ditemukan adalah alat transportasi air.

Pemanfaatan burung merpati sebagai sarana transportasi informasi antar wilayah, bahkan antar benua cukup untuk mengatasi kebutuhan kecepatan pergerakan informasi namun terbatas pada kapasitas angkut barang. Belajar dari kemampuan alamiah tersebut, perkembangan teknologi otomotif, elektronik, mekanika di dalam usaha perwujudan suatu bentuk teknologi yang cepat dan nyaman memindahkan penumpang dan barang dalam jumlah yang lebih banyak ke tempat yang jauh.

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 berpergian 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.

Transportasi udara niaga dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya perusahaan atau maskapai penerbangan yang

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

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.

Tabel 1.1 Statistik Lalu Lintas Pesawat Domestik

Tahun	Kategori	Datang	Berangkat
2013	Pesawat	519.558	513.334
	Penumpang	53.757.509	51.237.970
	Bagasi	317.248.164	398.360.468
	Barang	213.419.456	346.561.189
	Pos	2.369.901	3.804.920
2012	Pesawat	514.006	512.129
	Penumpang	60.620.926	56.761.230
	Bagasi	466.049.410	472.848.370
	Barang	325.408.150	392.914.375
	Pos	7.452.897	8.549.841
2011	Pesawat	524.515	524.997
	Penumpang	57.543.427	52.975.908
	Bagasi	441.931.484	471.291.499
	Barang	347.518.872	368.042.117
	Pos	524.525	10.670.346

Sumber : hubud.dephub.go.id

Tabel 1.2 Statistik Lalu Lintas Pesawat Internasional

Tahun	Kategori	Datang	Berangkat
2013	Pesawat	62.130	62.256
	Penumpang	8.700.972	8.537.114
	Bagasi	66.422.565	95.120.596
	Barang	29.199.119	108.457.768
	Pos	1.592.624	2.092.998
2012	Pesawat	83.573	83.465
	Penumpang	11.734.039	11.665.681
	Bagasi	150.825.860	119.723.096
	Barang	191.796.224	190.572.472
	Pos	2.829.248	953.268

2011	Pesawat	74.572	74.649
	Penumpang	10.600.395	10.582.844
	Bagasi	148.783.153	120.405.324
	Barang	142.023.269	163.135.555
	Pos	1.867.067	681.858

Sumber : hubud.dephub.go.id

Dari tabel statistik lalu lintas pesawat baik domestik maupun Internasional diatas, dapat dilihat bahwa intensitas penggunaan pesawat untuk melayani kepentingan masyarakat sangat tinggi. Baik itu digunakan untuk layanan penumpang, bagasi, pengiriman barang maupun pos.

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

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

Pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan untuk militer, polisi, dan bea cukai, sedangkan yang dimasukdikan dengan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) adalah pesawat udara selain pesawat udara Negara.⁴ Di Indonesia pesawat udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabean, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.⁵ Sedangkan pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.⁶

Pesawat udara negara mempunyai fungsi sebagai alat angkut yang hanya dapat digunakan oleh instansi pemerintah, dan tidak dapat digunakan untuk mengangkut masyarakat sipil sebagai cara untuk mencari keuntungan. Pesawat udara negara dapat beroperasi harus mendapatkan ijin dari Menteri Perhubungan setelah paling sedikit memiliki persetujuan dari instansi yang membina kegiatan pokoknya.

Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian yakni kejadian (*incident*), dan kecelakaan (*accident*). Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, dimana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan pesawat udara atau semburan mesin jet pesawat udara atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan peralatan yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali. Sedangkan kejadian (*incident*), adalah peristiwa

⁴ *Chicago Convention* 1944 Article 3

⁵ Undang-undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 7

⁶ Undang-undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 8

yang terjadi selama penerbangan berlangsung yang berhubungan dengan operasi pesawat udara yang dapat membahayakan terhadap keselamatan penerbangan.⁷

Kecelakaan-kecelakaan pesawat udara tersebut, dapat disebabkan berbagai faktor, antara lain faktor manusia, mesin pesawat udara, dan cuaca.⁸ Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat udara karena kesalahan/kelalaian kapten penerbang sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/kelalaian kapten penerbang tersebut. Studi ini menunjukkan bahwa peran manusia ternyata sebagai faktor rutin yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat.⁹

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 (dengan) tujuan akhir yaitu Biak. Namun dalam perjalanannya, ternyata di dalam pesawat Hercules tersebut juga mengangkut penumpang penduduk 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*

⁷ H.K Martono. **Kecelakaan Pesawat Udara**. Jakarta, Seputar Indonesia 2007, 5 januari, hal 7.

⁸ Ibid., hal 12

⁹ London, Jack w. "*General Aviation Crash Course: The First Days*", 39 *Trial Lawyers of America* 56,2003, hal.2

*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.*¹⁰ 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:

¹⁰ Thomas, A.R, *International Law Studies, Annotated Supplement to The Commander's Handbook of the Law of Naval Operations*, page.114

- 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.

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.

Mengingat jumlah pengguna angkutan udara di Indonesia yang sangat banyak, serta sebagian dari masyarakat yang masih memilih angkutan udara militer untuk alat transportasi, maka penulis bermaksud membahas mengenai penggunaan dari pesawat udara militer yang sebenarnya dalam bentuk penelitian yang berjudul : **“Penggunaan Pesawat Udara Militer (Hercules) Sebagai Pesawat Udara Sipil Untuk Alat Transportasi Penduduk Sipil Ditinjau Dari Segi Hukum Udara Internasional dan Nasional”**, yang dikemudian hari dapat menjadi rujukan dan tinjauan mengenai penelitian sejenis.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut di atas, perumusan masalah sekaligus merupakan pembahasan yang akan diteliti adalah sebagai berikut:

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. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah pesawat Hercules sebagai pesawat udara militer digunakan sebagai alat transportasi penduduk sipil.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis bentuk tanggung jawab dan perlindungan hukum bagi penumpang pesawat udara militer apabila terjadi kecelakaan yang menimpa pesawat tersebut.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini dibagi menjadi dua yakni manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis berhubungan dengan pengembangan keilmuan dibidang hukum, sedangkan manfaat praktis berhubungan dengan penerapan dalam kehidupan bangsa. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis
 - a. Memberikan manfaat bagi pengembangan Ilmu Hukum khususnya Hukum Udara Internasional tentang aturan penggunaan pesawat udara militer sebagai transportasi masyarakat sipil.
 - b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah literature dan bahan-bahan informasi ilmiah yang dapat dijadikan acuan terhadap penelitian-penelitian sejenis untuk tahap berikutnya.
2. Manfaat Praktis
 - a. Pemerintah :

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah selaku pemegang otoritas yang berwenang untuk membuat peraturan

Hukum bidang Hukum Udara Internasional khususnya tentang penggunaan pesawat udara militer agar tercipta perlindungan bagi pengguna pesawat udara militer tersebut.

b. Akademisi :

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan mengenai hukum udara internasional khususnya dalam hal penggunaan pesawat udara militer dan perlindungan bagi segala bentuk kecelakaan yang melibatkan pesawat udara militer.

c. Masyarakat :

Penelitian ini dapat menjadi bahan informasi dan diharapkan penelitian ini memberikan pengetahuan kepada masyarakat agar dapat secara cerdas memilih cara yang tepat untuk memenuhi kebutuhan transportasinya.

E. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman materi, maka skripsi ini dibagi dalam 5 (lima) bab yang berurutan dan saling berhubungan satu sama lain. Berikut ini adalah uraian isi dari setiap bab secara garis besar dapat dilihat sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pendahuluan berisikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Diuraikan mengenai pengertian-pengertian dan teori-teori serta asas-asas yang berkaitan dengan permasalahan yang diangkat.

BAB III : METODE PENELITIAN

Metode Penelitian menguraikan cara pelaksanaan penelitian, mulai merumuskan pendekatan penelitian yang digunakan hingga bagaimana menganalisis hasil penelitian. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif yang memuat tentang: pendekatan, jenis dan sumber bahan hukum, teknik pengumpulan bahan hukum, teknik analisa bahan hukum dan definisi konseptual.

BAB IV : PEMBAHASAN

Berisi pembahasan untuk mengetahui dan mendapatkan kejelasan apakah pesawat udara militer (Hercules) dapat digunakan sebagai alat transportasi masyarakat sipil. Selanjutnya penulis akan membahas mengenai bagaimana kejelasan perlindungan hukum bagi penumpang pesawat udara militer (Hercules) apabila terjadi kecelakaan kepada pesawat yang ditumpangi tersebut.

BAB V : PENUTUP

Sebagai penutup berisikan kesimpulan dan saran dari hasil analisis penulis mengenai permasalahan yang diteliti. Kesimpulan merupakan ringkasan jawaban dari rumusan masalah yang telah dijabarkan dalam pembahasan. Saran berisi harapan-harapan mengenai hasil tinjauan kearah yang lebih baik.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab

1. Prinsip Tanggung Jawab

Dalam Hukum Udara terdapat beberapa sistem dan prinsip mengenai tanggung jawab, yaitu sistem warsawa, sistem Roma dan sistem Guatemala.¹¹ Sistem Warsawa menggunakan prinsip “*presumption of liability*” dan prinsip pada “*limitation of liability*” untuk kerugian pada penumpang, barang dan bagasi tercatat, sedangkan untuk kerugian pada bagasi tangan digunakan prinsip “*presumption of non-liability*” dan prinsip “*limitation of liability*”. Prinsip – prinsip ini dipergunakan pula dalam ordonansi pengangkutan udara. Sistem Roma mempergunakan prinsip “*absolute liability*” dan prinsip “*limitation of liability*”, sedangkan dalam sistem Guatemala dipergunakan prinsip ‘*Absolute liability*” dan prinsip “*limitation of liability*” untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang dan bagasinya, tanpa membedakan antara bagasi tercatat dan bagasi tangan, bagi barang dipergunakan prinsip “*presumption of liability*” dan prinsip “*Limitation of liability*”, sedangkan untuk kerugian karena keterlambatan dipergunakan prinsip prinsip – prinsip yang sama dengan untuk barang. Pada *liability Convention* tahun 1972 dipergunakan prinsip “*absolute liability*” apabila kerugian ditimbulkan di permukaan bumi dan prinsip “*Liability based on*

¹¹ K. Martono, **Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa**, Bandung : Alumnii. Hlm. 67

fault” apabila kerugian di timbulkan benda angkasa atau orang didalamnya, yang diluncurkan oleh suatu Negara lain.

Prinsip – prinsip tanggung jawab yang dipergunakan dalam hukum udara adalah:¹²

- a. Prinsip “*presumption of liability*” yang dipergunakan dalam konvensi Warsawa tahun 1929, protocol the Hague tahun 1955 dan Ordonansi pengangkutan udara untuk penumpang, bagasi tercatat dan barang, dan protocol Guatemala tahun 1971 untuk barang dan kelambatan.
- b. Prinsip “*Presumption of non-liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Warsawa tahun 1929, protocol The Hague tahun 1955 dan Ordonansi Pengangkut Udara untuk bagasi tangan.
- c. Prinsip “*Absolute liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Roma tahun 1952 untuk kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga di permukaan bumi.
- d. Prinsip “*Absolute liability*” yang dipergunakan dalam protocol Guatemala tahun 1971 untuk tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan bagasinya.
- e. Prinsip “*Absolute liability*” yang dipergunakan dalam Liability Convention tahun 1972 untuk kerugian yang ditimbulkan oleh benda-benda dipermukaan bumi dan pesawat udara yang sedang terbang.

¹² K. Martono (ed), op.cit.

- f. Prinsip “*Liability based on fault*” yang dipergunakan dalam Liability Convention tahun 1972 untuk kerugian yang ditimbulkan oleh benda angkasa lain dan orang didalamnya.
- g. Prinsip “*limitation of liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Warsawa tahun 1929, protocol the Hague dan Ordonansi pengangkutan untuk penumpang bagasi tercatat dan barang dan dalam protocol Guatemala tahun 1971 untuk barang dan kelambatan.
- h. Prinsip “*Limitation of liability*” yang dipergunakan dalam protocol Guatemala tahun 1971 untuk penumpang dan bagasinya.

Tabel 2.1. Konsep tanggung jawab hukum (*legal liability concept*)

NO	Konsep tanggung jawab	Unsus-unsur tanggung jawab	Keterangan
1	<i>Based on fault liability</i>	Ada kesalahan, Ada kerugian, Kerugian ada hubungannya dengan kesalahan, Tanggung jawab tidak terbatas, Penggugat membuktikan kesalahan tergugat, Kedudukan para pihak sama tinggi.	Konsep ini berlaku dalam kehidupan sehari-hari.
2	Praduga Bersalah	Perusahaan dianggap bersalah demi hukum bertanggung jawab, Tanggung jawab terbatas, Tergugat membuktikan tidak bersalah, <i>Exoneration,</i> <i>Willful misconduct,</i> Kedudukan para pihak tidak sama tinggi	Konsep ini dikenal beban pembuktian terbalik pada angkutan
3	<i>Liability without fault</i>	Tanggung jawab	Konsep ini digunakan

	(<i>strict liability</i>)	mutlak, Tanpa pembuktian, Batas tanggung jawab tidak dapat dilewati (<i>unbreakable limit</i>)	di Indonesia
--	-----------------------------	--	--------------

Sumber : *data primer, diolah, 2014*

B. Kedaulatan dan Yurisdiksi Hukum Udara

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya di dalamnya adalah masalah yurisdiksi. Prinsip-prinsip dalam yurisdiksi adalah prinsip teritorial, nasional, personalitas pasif, perlindungan atau keamanan, universalitas, dan kejahatan menurut kriteria hukum yang berlaku. Dalam hubungan dengan yurisdiksi negara di ruang udara, sangat erat hubungannya dengan penegakkan hukum di ruang udara tersebut. Dengan adanya yurisdiksi, negara yang bersangkutan mempunyai wewenang dan tanggung jawab di udara untuk melaksanakan penegakkan hukum di ruang udara. Berkenaan dengan wewenang dan tanggung jawab negara melaksanakan penegakkan hukum di ruang udara tidak terlepas dari muatan Pasal 33 UUD 1945 ayat (3) yang menyatakan, bahwa “bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Atas dasar ketentuan tersebut, maka lahir “hak menguasai oleh negara” atas sumber daya alam yang ada di bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (termasuk udara) dan penguasaan tersebut memberikan kewajiban kepada negara untuk digunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Makna dari Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 tersebut bahwa ruang udara sebagaimana penjelasan sebelumnya merupakan sumber daya alam yang dikuasai negara. Istilah “dikuasai” dalam Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 bukan berarti “dimiliki” oleh negara, melainkan memberikan arti kewenangan sebagai organisasi atau

lembaga negara untuk mengatur dan mengawasi penggunaannya untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Sesuai Konvensi Chicago Tahun 1944, dalam Pasal 1 dinyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Dari Pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial, adalah : (1) setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya; (2) tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Secara yuridis formal wilayah kedaulatan atas ruang udara nasional belum ada peraturan perundang-undangan yang mengatur secara holistik, sampai dikeluarkannya perjanjian atau konvensi Hukum Laut PBB Tahun 1982. Sejak ditetapkannya konvensi tersebut sebagai hukum internasional dan telah diratifikasi oleh Pemerintah dengan Undang-undang No. 17 Tahun 1985, menyebabkan negara Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kewajiban menyediakan Alur Laut Kepulauan Indonesia- ALKI (*archipelagic sea lane passages*) yang merupakan jalur lintas damai bagi kapal-kapal asing. Hal tersebut juga berlaku pada wilayah udara di atas alur laut tersebut. Meskipun demikian, pemberlakuan ketentuan tersebut belum ada kesepakatan antara International Maritime Organization (IMO) dan International Civil Aviation Organization (ICAO), akibatnya belum ada ketentuan adanya pesawat udara yang mengikuti alur laut tersebut.

Yurisdiksi merupakan refleksi dari prinsip dasar kedaulatan negara, kedaulatan negara tidak akan diakui apabila negara tersebut tidak memiliki yurisdiksi¹³, persamaan derajat negara dimana kedua negara yang sama-sama merdeka berdaulat tidak bisa memiliki yurisdiksi (wewenang) terhadap pihak lainnya (*equal states don't have jurisdiction over each other*), dan prinsip tidak turut campur negara terhadap urusan domestik negara lain. Prinsip-prinsip tersebut tersirat dari prinsip hukum, "*par in parem non habet imperium*".¹⁴

Kata "yurisdiksi" sendiri dalam bahasa Indonesia berasal dari bahasa Inggris "*jurisdiction*". "*Jurisdiction*" sendiri berasal dari bahasa Latin "*Yurisdictio*", yang terdiri atas dua suku kata, yuris yang berarti kepunyaan menurut hukum, dan diction yang berarti ucapan, sabda, sebutan, firman. Jadi, dapat disimpulkan yurisdiksi berarti :

- a. Kepunyaan seperti yang ditentukan oleh hukum.
- b. Hak menurut hukum.
- c. Kekuasaan menurut hukum.
- d. Kewenangan menurut hukum.

Anthony Csabafi berpendapat yurisdiksi adalah:¹⁵

Yurisdiksi negara dalam hukum internasional berarti hak dari suatu negara untuk mengatur dan mempengaruhi dengan langkah-langkah dan tindakan yang bersifat legislative, eksekutif, dan yudikatif atas hak-hak individu, milik atau harta kekayaannya, perilaku-perilaku atau peristiwa-peristiwa yang tidak semata-mata merupakan masalah dalam negeri.

¹³ Mirza Satria Buana, **Hukum Internasional Teori dan Praktek**, Bandung: Nusamedia, 2007, hal 56

¹⁴ Ibid, hal 57.

¹⁵ Anthony Csabafi, *The concept of State Jurisdiction in International Sapce Law*, (The Hague 1971), hal 45

Berdasarkan pengertian yang dikemukakan di atas, yang termasuk dalam unsur-unsur yurisdiksi negara adalah:

- a. Hak, kekuasaan, dan kewenangan.
- b. Mengatur (legislative, eksekutif, yudikatif)
- c. Obyek (hal, peristiwa, perilaku, masalah, orang, dan benda)
- d. Tidak semata-mata merupakan masalah dalam negeri (*not exclusively of domestic concern*)
- e. Hukum Internasional (sebagai dasar/landasannya).

Adakalanya yurisdiksi itu harus tunduk kepada pembatasan tertentu yang ditetapkan oleh hukum internasional. Dalam hal ini yang dimaksud adalah “hak-hak istimewa ekstrateritorial”, yakni suatu istilah yang dipakai untuk melukiskan suatu keadaan dimana status seseorang atau benda yang secara fisik terdapat di dalam suatu wilayah negara, tetapi seluruhnya atau sebagian dikeluarkan dari yurisdiksi negara tersebut oleh ketentuan hukum internasional.

Yurisdiksi dapat digolongkan ke dalam prinsip-prinsip yurisdiksi berikut:

1. Yurisdiksi territorial.

Menurut prinsip yurisdiksi territorial, negara mempunyai yurisdiksi terhadap semua persoalan dan kejadian di dalam wilayahnya. Prinsip ini adalah prinsip yang paling mapan dan penting dalam hukum internasional.

Menurut Hakim Lord Macmillan suatu negara memiliki yurisdiksi terhadap semua orang, benda, perkara-perkara pidana atau perdata dalam batas-batas wilayahnya sebagai pertanda bahwa negara tersebut berdaulat.

Ciri pokok dari kedaulatan dalam batas-batas ini, seperti semua negara merdeka yang berdaulat bahwa negara harus memiliki yurisdiksi terhadap

semua orang dan benda di dalam batas-batas teritorialnya dan dalam semua perkara perdata dan pidana yang timbul di dalam batas-batas teritorial ini.

2. Yurisdiksi Personal

Menurut prinsip yurisdiksi personal, suatu negara dapat mengadili warga negaranya karena kejahatan yang dilakukannya di manapun juga. Sebaliknya, adalah kewajiban negara untuk memberikan perlindungan diplomatik kepada warga negaranya di luar negeri.

3. Yurisdiksi menurut Prinsip Perlindungan

Berdasarkan prinsip yurisdiksi perlindungan, suatu negara dapat melaksanakan yurisdiksinya terhadap warga-warga asing yang melakukan kejahatan di luar negeri yang diduga dapat mengancam kepentingan keamanan, integritas, dan kemerdekaan negara. Penerapan prinsip ini dibenarkan sebagai dasar untuk penerapan yurisdiksi suatu negara. Latar belakang pembenaran ini adalah perundang-undangan nasional pada umumnya tidak mengatur atau tidak menghukum perbuatan yang dilakukan di dalam suatu negara yang dapat mengancam atau mengganggu keamanan, integritas, dan kemerdekaan orang lain.

4. Prinsip Yurisdiksi Universal

Menurut prinsip ini, setiap negara mempunyai yurisdiksi terhadap tindak kejahatan yang mengancam masyarakat internasional. Yurisdiksi ini lahir tanpa melihat dimana kejahatan dilakukan atau warga negara yang melakukan kejahatan. Lahirnya prinsip yurisdiksi universal terhadap jenis kejahatan yang merusak terhadap masyarakat internasional sebenarnya

juga disebabkan karena tidak adanya badan peradilan internasional yang khusus mengadili kejahatan yang dilakukan orang-perorang (individu),

C. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi¹⁶ adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi juga merupakan pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Transportasi memiliki fungsi dan manfaat yang terklasifikasi menjadi beberapa bagian penting. Transportasi memiliki fungsi yang terbagi menjadi dua yaitu melancarkan arus barang dan manusia serta menunjang perkembangan pembangunan (*the promoting sector*). Sedangkan manfaat transportasi menjadi tiga klasifikasi yaitu :

1. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.

2. Manfaat Sosial

Transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya :

- a) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok;

¹⁶ <http://www.anneahira.com/perkembangan-alat-transportasi.htm> - diakses pada 07-januari-2014 jam 16.45 wib

- b) Pertukaran atau penyampaian informasi;
- c) Perjalanan untuk bersantai;
- d) Memperpendek jarak dan
- e) Memencarkan penduduk

3. Manfaat Politis

Transportasi menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan negara, mengatasi bencana, dan lain-lainnya.

4. Manfaat kewilayahan

Memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman.

2. Jenis Transportasi

Transportasi yang sering digunakan oleh manusia dalam berpindah tempat terbagi menjadi tiga, yaitu :

1. Transportasi darat

Transportasi darat adalah segala macam bentuk pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan sebuah moda transportasi (kendaraan bermotor) yang digerakkan oleh manusia dengan didukung suatu infrastruktur jalan (jalan raya ataupun rel). Pergerakan ini di tujukan untuk mempermudah manusia melakukan aktivitas sehari-hari untuk memperoleh biaya kehidupannya.

Transportasi darat merupakan kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia.

Moda transportasi darat dipilih berdasarkan factor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan,

ketersediaan moda, ukuran kota dan kerapatan permukiman, faktor sosial-ekonomi.

Transportasi Darat terdiri atas 2, yaitu

a. Transportasi Jalan Raya

Dalam transportasi jalan raya ini meliputi transportasi yang menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, pedati sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya.

b. Transportasi Jalan Rel

Dalam transportasi jalan rel ini digunakan alat angkutan berupa kereta api, yang terdiri atas lokomotif, gerbong, tangki, boks khusus, trailer dan kereta penumpang. Jalan yang digunakan berupa rel baja, baik dua rel maupun mono rel.

2. Transportasi air

Transportasi melalui air dapat dibagi menjadi :

a. Transportasi air pedalaman

Transportasi air pedalaman adalah transportasi melalui air yang menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, motor boat dan kapal.

b. Transportasi Laut

Transportasi laut adalah transportasi melalui air yang menggunakan alat angkutan perahu, kapal uap dan kapal mesin.

3. Transportasi udara

Transportasi udara merupakan alat angkutan mutakhir dan tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara sebagai alat angkutan dan udara atau angkasa sebagai jalannya. Yang dilengkapi dengan navigasi dan alat telekomunikasi.

Transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta bebas hambatan.

D. Angkutan Udara

1. Sejarah Pesawat Udara

Penerbangan dengan menggunakan bantuan udara telah ditemukan sejak lama. Manusia pertama kali melakukan penerbangan dengan bantuan udara menggunakan pesawat yang lebih ringan dari udara. Penerbangan pertama kalinya dengan menggunakan balon udara panas yang ditemukan seorang berkebangsaan Perancis bernama Joseph Montgolfier dan Etienne Montgolfier yang terjadi pada tahun 1782. Kemudian disempurnakan oleh seorang berkebangsaan Jerman yang bernama Ferdinand von Zeppelin dengan memodifikasi balon berbentuk cerutu yang digunakan untuk membawa penumpang dan barang pada tahun 1900.

Pilot dan penumpang balon udara berada di keranjang besar yang terikat di bawah balon. Pilot mengontrol ketinggian balon udara dengan cara menambah dan mengurangi panas. Pada masa perang sipil, balon udara juga digunakan oleh para tentara dalam fungsinya untuk mengintai musuh.¹⁷ Pada

¹⁷ <http://www.anneahira.com/sejarah-pesawat-terbang.htm> - diakses pada 10 Maret 2014

tahun berikutnya balon Zeppelin menguasai pengangkutan udara sampai musibah kapal zeppelin pada perjalanan trans-Atlantik di New Jersey 1936 yang menandai berakhirnya era Zeppelin meskipun masih dipakai menjelang Perang Dunia II.¹⁸

Penerbangan balon udara ini dikembangkan lebih lanjut sehingga tercipta pesawat udara yang lebih berat dari udara diterbangkan pertama kali oleh Wright bersaudara yaitu Orville Wright dan Wilbur Wright dengan menggunakan pesawat rancangan sendiri yang dinamakan Flyer yang diluncurkan pada tahun 1903 di Amerika Serikat. Selain Wright bersaudara. Pada tahun 1903 Wright bersaudara juga menerbangkan pesawat dengan penumpang, pesawat ini mengudara setinggi 36 meter selama 12 detik. Pada tahun yang sama pula Wright bersaudara menciptakan pesawat dengan 12 mesin tenaga kuda buatan sendiri, dengan sayap selebar 12 meter yang terbuat dari kayu yang dilapisi dengan kain katun. Pilot pesawat tersebut mengendalikan pesawat udara ini dengan berbaring di bawah sayap. Setelah keberhasilannya membuat pesawat dan menerbangkannya, Wright bersaudara berhasil membuat pesawat udara lain yang dapat terbang lebih dari satu setengah jam. Tercatat beberapa penemu pesawat lain yang menemukan pesawat terbang antara lain Samuel F. Cody yang melakukan aksinya di lapangan Fanborough, Inggris tahun 1910. Sejak penerbangan ini telah terbukti bahwa penerbangan dapat dilakukan dengan pesawat udara yang lebih ringan maupun pesawat udara yang lebih berat dari udara. Penerbangan

¹⁸ <http://dishub-diy.net/Sejarah-Transportasi/sejarah-pesawat.html> - diakses 10 Maret 2014

tersebut hanya mungkin dilakukan pada ruang udara yang didalamnya terdapat gas-gas udara.

Dalam perkembangannya pesawat udara yang lebih ringan dari udara maupun pesawat udara yang lebih berat dari udara dapat digunakan untuk berbagai keperluan seperti transportasi udara, keperluan komersial, keperluan militer bahkan dapat digunakan sebagai sarana untuk mata-mata. Kecelakaan pesawat terbang pertama terjadi pada 17 september 1908 yang dialami oleh Letnan Militer Amerika, Thomas E. Selfridge yang mencoba kemampuan pesawat buatan Wright bersaudara untuk keperluan militer. Letnan Militer Amerika, Thomas E. Selfridge menumpang pesawat udara bersama dengan Orville Wright, dengan pesawat tersebut mereka terbang setinggi 22 meter ketika baling-baling mendadak rusak. Pesawat yang ditumpangi keduanya jatuh dan menewaskan Thomas E. Selfridge dan membuat Orville terluka. Namun Wright bersaudara tetap mendapatkan kontrak militer untuk membuat pesawat terbang militer pertama pada tahun 1909.

2. Pengertian Angkutan Udara

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara. Angkutan udara sendiri terbagi menjadi angkutan udara dalam negeri, angkutan udara luar negeri, angkutan udara tidak berjadwal, angkutan udara niaga dan angkutan udara perintis.

Istilah penerbangan (aviation) sering dipakai seolah-olah menjadi sinonim dari angkutan udara (air transportation). Pada hakekatnya penerbangan mempunyai makna yang lebih luas dari angkutan udara, karena penerbangan dapat pula dilakukan bukan untuk keperluan angkutan udara, tetapi misalnya untuk latihan penerbangan, penyemprotan hama, olahraga, survey, pemetaan dan lain-lain.

Alat angkut dalam angkutan udara adalah pesawat terbang. Di sini perlulah dikemukakan pengertian atau definisi pesawat udara dan pesawat terbang mengingat di dalam praktik seringkali terjadi kesalahan memahami pesawat udara yang terkadang rancu dengan pesawat terbang atau kapal udara. Terdapat dua jenis klasifikasi pesawat udara yaitu:

- a. Pertama pesawat udara yang lebih berat dari udara disebut aerodin, misalnya adalah helicopter girokopter pesawat bersayap tetap
- b. Kedua pesawat udara yang lebih ringan dari udara disebut aerostat, misalnya balon dan kapal udara.

Boer Mauna juga membedakan pesawat udara dalam beberapa kategori yaitu:¹⁹

- (1) Pesawat udara sipil terdiri dari: pesawat udara yang tidak melakukan pelayanan pengangkutan komersial, pesawat udara yang melakukan pelayanan pengangkutan komersial reguler, pesawat yang melakukan pelayanan pengangkutan komersial non-reguler dan pesawat yang melakukan *cabotage*²⁰.

¹⁹ Boer Mauna, Hukum Internasional: **Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global**, Bandung: Alumni, 2008, hal. 436-438

²⁰ Cabotage adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang dan pos dari suatu bandara ke bandara lain dalam wilayah satu negara, dan merupakan hak prerogative negara

- (2) Pesawat publik. Pada dasarnya semua pembedaan tersebut berkenaan dengan kriteria kebebasan udara yang dapat dinikmati oleh masing-masing pesawat udara.

Menurut Annex 6 dan 7.3 Konvensi Chicago 1944 yang telah dimodifikasi pada tanggal 18 November 1967, pesawat udara (*aircraft*):

“...*any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air against the earth’s surface...*”

Batasan ini digunakan sejak Konvensi Paris 1919 yang menyebutkan pesawat udara sebagai “*a machine which can derive support in the atmosphere from the reaction of the air...*”. Batasan terakhir ini juga diterima dalam Konvensi Chicago 1944 sebelum dimodifikasi pada tahun 1967. Pesawat udara dalam arti luas tersebut mencakup pesawat terbang, helikopter, pesawat terbang layang, layangan, dan balon yang bebas dan dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meteorologi.

Penambahan kata-kata pada batasan Konvensi Chicago 1944 di atas yang diadakan pada tahun 1967, yaitu *order that the reaction of the air against earth’s surface* dimaksudkan untuk mengecualikan *hovercraft* ke dalam definisi pesawat udara. Jadi penambahan kata-kata tersebut dipengaruhi oleh perkembangan teknologi penerbangan dan perkapalan, khususnya dengan adanya penemuan *air cushion craft (hovercraft)*.

Sebagai perbandingan, pengertian pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1958 adalah “setiap

tersebut sesuai pasal 7 Konvensi Chicago 1944: “Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail, and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not enter into any arrangement which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege any other state”.

alat yang dapat memperoleh daya angkat dari udara”, kemudian pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1962, pesawat diartikan sebagai “semua alat angkut yang dapat bergerak dari atas tanah atau air ke udara atau ke angkasa atau sebaliknya”, menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, pesawat udara adalah “setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara”.

Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menuliskan bahwa 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”. Sedangkan pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.

Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal. Sedangkan kegiatan angkutan udara luar negeri berjadwal dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dan/atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing untuk mengangkut penumpang dan kargo berdasarkan perjanjian angkutan udara yang dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan satu negara asing yang menjadi mitra perikatan (*contracting party*) atau perjanjian udara yang bersifat umum ataupun bersifat khusus.²¹ Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.²²

²¹ H. K. Martono dan Amad Sudiro, Op. Cit., hlm 236

²² Undang-Undang nomor. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara Pasal 1 ayat 2

Angkutan udara perintis adalah angkutan udara niaga yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman atau daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain dan secara komersil belum menguntungkan.²³

3. Jenis Angkutan Udara

Angkutan udara terdiri atas angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga sebagaimana diatur dalam pasal 83 Undang-undang Republik Indonesia no 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Angkutan udara niaga dibagi lagi menjadi angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal dan juga angkutan udara niaga dalam negeri dan luar negeri.

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, angkutan udara niaga berjadwal diatur dalam pasal 85. Menurut pasal tersebut angkutan niaga berjadwal dalam negeri (*domestic scheduled airlines*) hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapatkan izin usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*), namun demikian, atas inisiatif-inisiatif pemerintah dan/atau atas permintaan badan usaha angkutan udara nasional yang bersangkutan, dalam keadaan tidak terpenuhi atau tidak terlayannya permintaan jasa angkutan udara oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal pada rute udara niaga tidak berjadwal (*non-scheduled airlines*) setelah mendapatkan persetujuan dari Menteri Perhubungan, asalkan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*non-scheduled airlines*) yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled*

²³ Undang-Undang nomor. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara Pasal 1 ayat 3

airlines) tersebut tidak menyebabkan terganggunya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.

Ciri-ciri penerbangan komersial atau niaga berjadwal pada umumnya sebagai berikut:²⁴

1. Penerbangan dilakukan dari suatu tempat ke tempat lain atau sebaliknya dengan rute penerbangan yang telah ditetapkan;
2. Penerbangan dilakukan secara seri, lebih dari 1 (satu) kali penerbangan, secara terus menerus atau sedemikian rupa seringnya sehingga dapat dikatakan sebagai penerbangan teratur (regular);
3. Penerbangan tersebut terbuka untuk umum guna mengangkut penumpang dan/atau barang dengan memungut bayaran atas jasa angkutan tersebut;
4. Penerbangan dilakukan berdasarkan jadwal penerbangan yang telah ditetapkan terlebih dahulu terlepas apakah tersedia penumpang atau tidak, penerbangan tetap dilangsungkan;
5. Penerbangan jenis ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang telah mengutamakan nilai waktu dari pada nilai uang;
6. Perusahaan penerbangnya diperbolehkan memasang iklan;
7. Penjualan tiket terbuka untuk umum secara individu.

Sedangkan kegiatan angkutan udara niaga luar negeri diatur dalam pasal 86 Undang-Undang Republik Indonesia no.1 Tahun 2009. Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri dapat dilakukan oleh badan usaha

²⁴ Ahmad Zazali, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional**, Tesis tidak diterbitkan, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 2008, hal 47

angkutan udara niaga berjadwal nasional dan/atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing untuk mengangkut penumpang dan kargo berdasarkan perjanjian bilateral maupun multilateral. Dalam hal angkutan udara niaga berjadwal luar negeri merupakan bagian dari perjanjian multilateral yang bersifat multisektoral, pelaksanaan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri tetap harus diatur melalui perjanjian bilateral. Perjanjian bilateral atau multilateral dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*reciprocity*). Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional harus merupakan badan usaha angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia dan mendapat persetujuan dari negara asing yang bersangkutan.

Kegiatan angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara. Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah Daerah, lembaga tertentu, orang perseorangan, dan/atau badan usaha Indonesia lainnya. Kegiatan angkutan udara bukan niaga berupa:

1. Angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (*aerial work*),
2. Angkutan udara untuk kegiatan pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara; atau
3. Angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.

Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa, rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*), kelompok penumpang yang pernah membeli seluruh atau sebagian kapasitas pesawat untuk melakukan paket perjalanan termasuk pengaturan akomodasi dan transportasi lokal (*inclusive tour charter*), seseorang yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri (*own use character*), taksi udara (*air taxi*); atau kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya antara lain, dalam satu pesawat terdiri dari berbagai kelompok dan dengan tujuan yang berbeda-beda (*split charter*), untuk orang sakit, kegiatan kemanusiaan, dan kegiatan terjun payung.

Kegiatan angkutan udara tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional wajib mendapatkan persetujuan terbang dari menteri. Kegiatan angkutan udara tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara niaga asing wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri setelah mendapatkan persetujuan dari:

1. Menteri yang membidangi urusan luar negeri berupa *Diplomatic Clearance*.
2. Menteri yang membidangi urusan pertahanan berupa *Security Clearance*.
3. Menteri yang membidangi urusan perhubungan berupa *Approval Flight Clearance*.

Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melayani rute ke Indonesia dilarang mengangkut penumpang dari wilayah Indonesia, kecuali penumpangnya sendiri yang diturunkan pada penerbangan sebelumnya (*in-bound traffic*). Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melanggar ketentuan mengangkut penumpang dari wilayah Indonesia dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif. Prosedur dan tata cara pengenaan sanksi berupa denda administrative tersebut diatur dalam Peraturan Pemerintah mengenai penerimaan negara bukan pajak.

Ciri-ciri penerbangan tidak berjadwal secara umum, yaitu sebagai berikut:²⁵

1. Penerbangan dilakukan untuk mengangkut barang, orang, dan atau pos ke seluruh wilayah Republik Indonesiadengan tidak ada pembatasan rute penerbangan tertentu secara tetap;
2. Penerbangan tidak dilakukan sesuai dengan daftar perjalanan terbang/jadwal penerbangan;
3. Penjualan karcis atau surat muatan udara secara sekaligus untuk seluruh kapasitas pesawat udara tersebut;
4. Penumpangnya merupakan suatu rombongan dan bukan merupakan penumpang umum yang dihimpun oleh pencarter atau biro perjalanan;
5. Pesawat udara pengangkut penumpang, barang dan pos dari suatu tempat langsung ke tempat tujuan dengan tidak diperkenankan menurunkan dan atau menaikkan penumpang dalam perjalanan;

²⁵ Ahmad Zazali, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional**, Tesis tidak diterbitkan, Semarang, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 2008, hal hal 48

6. Perusahaan penerbangnya tidak diperkenankan memasang iklan di surat kabar, majalah, maupun media massa lainnya;
7. Tariff angkutan tidak berdasarkan surat keputusan pemerintah yang telah ditetapkan terlebih dahulu;
8. Jenis pengangkutan ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang lebih mengutamakan nilai waktu dari pada nilai uang.

Menurut dewan **ICAO** (*International Civil Aviation Organization*), kriteria atau ukuran yang dipakai untuk membedakan penerbangan tidak berjadwal dan penerbangan berjadwal adalah:²⁶

A scheduled international air service is a series of flight that possesses all the following characteristics:

1. *It passes through the airspace over the territory of more than one state*
2. *It is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by member of the public*
3. *It is operated, so as to serve traffic between the same two or more point, either*
4. *According to a published time table, or*
5. *With flight so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series.*

Ketentuan atau batasan dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) tersebut diatas adalah untuk penerbangan berjadwal, sehingga apabila salah satu ukuran atau batasan diatas tidak dipenuhi, maka penerbangan itu menjadi penerbangan tidak berjadwal. Dalam Konvensi Chicago sendiri angkutan udara dibagi menjadi *civil aircraft* dan *state aircraft*, dimana *civil aircraft* ini dibagi lagi menjadi *Scheduled Flight*, *non-Scheduled Flight*, dan *General Aviation*.

²⁶ ICAO Doc. 9327 *Annual Report of the Council-1980: Documentation for the session of the assembly ini 1981*

Dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 pasal 115-117 telah diatur terkait dengan izin operasi dari angkutan udara bukan niaga, sedangkan untuk angkutan udara niaga diatur dalam pasal 105-114. Selain izin sebagaimana diatur dalam pasal 115-117 dan pasal 105-114 pada pasal 38 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 diatur juga terkait dengan sertifikat khusus bagi kendaraan khusus bagi pesawat yang penggunaannya khusus, secara terbatas, percobaan dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.²⁷

Terkait dengan pesawat luar negeri yang akan mendarat dan akan beroperasi di Indonesia harus mengantongi izin dari 3 kementerian yaitu:

1. Kementerian luar negeri yang mengeluarkan *Diplomatic Clearance*.
2. Mabes TNI-AU yang mengeluarkan *security Clearance*.
3. Kemenhub yang disebut dengan *Approcal Flight Clearance*.

Setelah mendapatkan izin dari 3 kementerian itu barulah pesawat boleh beroperasi.

4. Jenis-jenis Kecelakaan Angkutan Udara

Kecelakaan pesawat udara dapat dibedakan dari sisi tahap pengoperasian dan dari sisi lokasi kecelakaan. Dari sisi tahap pengoperasian kecelakaan diawali sejak tinggal landas (*take off*), menanjak (*climb*),

²⁷ Penggunaan pesawat udara secara terbatas adalah penggunaan dan pengoperasian pesawat udara secara terbatas untuk tujuan khusus antara lain pertanian, konservasi hutan, pemetaan patrol, pemantauan cuaca, hujan buatan, dan periklanan. Penggunaan pesawat udara untuk percobaan adalah penggunaan dan pengoperasian pesawat udara untuk tujuan: 1) penelitian dan pengembangan (*research & development*); 2) pembuktian kesesuaian dengan peraturan-peraturan (*showing compliance with regulation*); 3) pelatihan awak pesawat (*crew training*); 4) pameran (*exhibition*); 5) perlombaan balap udara (*air racing*); 6) survey pasar (*market surveys*); dan 7) kegemaran/hobi kedirgantaraan. Penggunaan pesawat udara untuk kegiatan penerbangan yang bersifat khusus adalah izin terbang khusus yang diterbitkan untuk pengoperasian pesawat udara untuk keperluan: 1) perbaikan atau perawatan; 2) pengiriman atau ekspor pesawat udara; 3) uji terbang produksi (*production flight tests*); 4) evakuasi pesawat dari daerah berbahaya; atau 5) demonstrasi terbang

penerbangan jelajah (*cruising flight*), dan tahap pendaratan yang dimulai dari pendekatan (*approach*), menyentuh landas-pacu (*touch down*) sampai pesawat udara berhenti di pelataran (*appron*) Bandar udara pendaratan, sedangkan dilihat dari sisi lokasinya dapat berupa *run off* atau *over run* dan *under shoot*.²⁸

Dalam dunia penerbangan pada dasarnya kecelakaan pesawat udara tidak pernah disebabkan oleh factor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apa-apa, tetapi apabila faktor penyebab tersebut dikombinasikan dengan berbagai faktor penyebab, hal itu menyebabkan kecelakaan udara dalam hal ini angkutan udara yang sangat fatal dan dapat mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang.

Ada berbagai faktor kecelakaan pesawat udara yang sering terjadi dalam dunia penerbangan, seperti faktor manusia (*man*), pesawat udara itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*misson*), dan pengelolaan (*management*).²⁹

²⁸ Ibid. Hal 297

²⁹ H. K. Martono dan Amad Sudiro, Op. Cit., hlm 298

BAB III

METODE PENELITIAN

Untuk mendapatkan bahan dan penjelasan tentang rumusan masalah sehingga mendapatkan pembahasan dan jawaban yang akurat tentang penelitian, dibutuhkan suatu pedoman penelitian yang disebut metodologi penelitian. Yang dimaksud dengan metodologi penelitian adalah cara meluluskan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan.³⁰ Sedangkan penelitian adalah suatu kegiatan untuk mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.³¹

Suatu metode merupakan cara kerja atau tata kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan. Metode adalah pedoman cara seorang ilmuwan mempelajari dan memahami langkah-langkah yang dihadapi.³²

Metode Penelitian jika dijabarkan berdasarkan kebiasaan dapat berarti.³³

1. Suatu tipe pemikiran yang dipergunakan dalam penelitian dan penilaian;
2. Suatu teknik yang umum bagi ilmu pengetahuan;
3. Cara tertentu untuk melaksanakan suatu prosedur.

Metode penelitian pada hakekatnya mampu memberikan pedoman tentang cara-cara seorang ilmuwan mempelajari, menganalisis dan memahami

³⁰ Choilid Narbuko, Abu Achmadi, **Metodologi Penelitian**, Bumi Pustaka, Jakarta, 1997, hal 1

³¹ Ibid.

³² Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986, hal 6

³³ Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, Jakarta, Universitas Indonesia Press, 1986, halaman 5.

lingkungan-lingkungan yang dihadapinya.³⁴ Maka berdasarkan uraian di atas metode penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini akan diuraikan sebagai berikut:

a. Jenis Penelitian

Dalam penulisan ini, jenis penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian yuridis-normatif adalah suatu prosedur ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatifnya yang objeknya adalah hukum itu sendiri,³⁵ yang difokuskan untuk menginventarisasi dan mengkaji kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.³⁶ Penggunaan jenis penelitian yuridis-normatif dalam penelitian ini dapat dilihat dari dua aspek yakni dari aspek penelitian yuridis ini mengkaji penggunaan pesawat udara militer dalam kehidupan masyarakat. Sedangkan dari aspek normative yakni mencoba menganalisis sistem pertanggungjawaban yang ada apabila terjadi kecelakaan pada pesawat udara militer tersebut.

b. Pendekatan Penelitian

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum adalah :³⁷

³⁴ Soerjono Soekanto.op.cit, halaman 6.

³⁵ Johny Ibrahim, **Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Malang, 2011, halaman 57.

³⁶ Ibid, halaman 295.

³⁷ Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta,2005,hal 93

a) Statute Approach

Statute Approach atau pendekatan perundang-undangan yakni dengan cara menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Hasil telaah tersebut merupakan suatu argument untuk memecahkan isu yang sedang dihadapi,³⁸ dalam hal ini mengenai analisis Tinjauan Terhadap Penggunaan Pesawat Udara Militer Sebagai Pesawat Udara Sipil Untuk Alat Transportasi Massal Ditinjau Dari Segi Hukum Udara Internasional Dan Hukum Nasional. Penelitian normative tentu harus menggunakan pendekatan perundang-undangan, karena yang akan diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi focus sekaligus tema sentral suatu penelitian.³⁹

b) Case Approach

Case Approach atau pendekatan kasus yakni dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi,⁴⁰ dalam hal ini berkaitan dengan penggunaan pesawat udara militer untuk alat transportasi massal. Kasus dapat berupa kasus yang terjadi di Indonesia maupun di negara lain. Baik untuk keperluan praktik maupun kajian akademis, kajian kasus ini merupakan referensi bagi penyusunan argumentasi dalam pemecahan isu hukum.⁴¹

³⁸ Peter Mahmud Marzuki, op.cit.

³⁹ Johny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Malang, 2005, hal 248

⁴⁰ Peter Mahmud Marzuki, Op.Cit., hal 119

⁴¹ Mukti Fajar ND, Yulianto Achmad, **Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris**, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010, hal 34

c. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Pada penelitian ini, bahan hukum dibagi menjadi dua bagian, yaitu:⁴²

a) Jenis Bahan Hukum

1. Bahan Hukum Primer

Bahan-bahan hukum primer terdiri dari pembuatan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Dalam penelitian ini, bahan hukum primer yang digunakan penulis antara lain :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
3. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Industri Pertahanan
4. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara
5. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
6. *Paris Convention 1919 : Convention relating to the regulation of Aerial Navigation (signed at Paris, on 13 October 1919)*
7. *Chicago Convention 1944: Convention On International Civil Aviation (Chicago 1944)*

⁴²Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta, 2005, hal 141

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang terutama adalah buku teks yang berisi mengenai prinsip-prinsip dasar Ilmu Hukum dan pandangan-pandangan klasik para sarjana. Di dalam ilmu hukum, buku-buku teks terdapat pada buku-buku mengenai *Jurisprudence* atau *Rechteorie*. Di samping buku teks, bahan hukum lainnya dapat berupa tulisan-tulisan tentang hukum baik dalam bentuk buku ataupun jurnal-jurnal.⁴³

Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang terdiri atas:⁴⁴

1. Buku-buku teks yang ditulis oleh para ahli hukum;
2. Jurnal-jurnal hukum;
3. Pendapat para sarjana;
4. Kasus-kasus hukum yang terkait dengan hak cipta di Youtube.
5. Yurisprudensi; dan
6. Hasil-hasil symposium

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang meliputi⁴⁵

1. Kamus hukum;
2. Kamus Besar Bahasa Indonesia; dan
3. Ensiklopedia.

⁴³ Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum**, op.cit, hal 141

⁴⁴ Cholid Nabuko, Abu Achmadi, **Metodologi Penelitian**, Bumi Pustaka, Jakarta, 1997, halaman 7

⁴⁵ Johnny Ibrahim, **Teori dan...**, Op.Cit., hal 296

d. Sumber Bahan Hukum

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil penelusuran melalui media cetak maupun media elektronik terkait peraturan dan kebijakan mengenai penggunaan pesawat udara militer baik yang ada di dalam negeri maupun di luar negeri.

b) Bahan Hukum Sekunder

Metode pengumpulan bahan hukum baik melalui literature maupun akses internet, artikel, jurnal, surat kabar serta sumber-sumber lain yang berhubungan dengan penelitian ini, penulis peroleh dari Pusat Dokumentasi Ilmu Hukum (PDIH), Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya, Perpustakaan Umum Kota Malang, dan sumber-sumber lain baik dari media cetak, media elektronik, internet, dan literature hukum koleksi pribadi penulis.⁴⁶

e. Teknik Analisis Bahan Hukum

Penyajian bahan hukum yang penulis kumpulkan akan dijadikan satu dan dianalisis agar memberikan gambaran yang utuh dan menyeluruh. Analisa bahan hukum penelitian ini yakni dengan metode deskriptif-analisis dengan mengaitkan pada asas-asas hukum dan berdasar teori-teori hukum yang terkait dengan permasalahan yang ingin penulis bahas. Penelitian ini menggunakan interpretasi teleologis atau sosiologis.⁴⁷ Yaitu interpretasi yang menganggap makna undang-undang itu ditetapkan berdasarkan tujuan

⁴⁶ Johny Ibrahim, **Teori dan....**, Op.Cit., hal 321

⁴⁷ Sudikno Mertokusumo, **Mengenal Hukum Suatu Pengantar**, Liberty, Yogyakarta, 2005, hal 171

kemasyarakatan. Sehingga kekosongan hukum yang ada dapat dianalisis dan ditemukan solusinya demi tujuan kemasyarakatan.⁴⁸

f. Definisi Konseptual

1. **Pesawat Udara Militer** adalah salah satu bagian dari Pesawat Udara Negara yang merupakan pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer.⁴⁹
2. **Pesawat Udara Sipil** adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.⁵⁰
3. **Transportasi** adalah salah satu cara pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin yang digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.
4. **Transportasi Penduduk Sipil** adalah sebuah sarana berkendara bagi masyarakat sipil untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya dan dianggap mampu untuk memberikan efisiensi waktu, tempat dan biaya di berbagai wilayah.
5. **Tanggung Jawab** adalah keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatu sehingga berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.

⁴⁸ Mukti Fajar ND, Yulianto Achmad, **Dualisme...**, Op.Cit, hal 42

⁴⁹ Thomas, A.R, **International Law Studies, Annotated Supplement to The Commander's Handbook of the Law of Naval Operations**, page.114

⁵⁰ Undang-Undang nomor.1 tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 ayat 8

6. **Perlindungan Hukum** adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis.⁵¹



⁵¹ <http://www.artikata.com/artiperlindunganhukum.html>

BAB IV PEMBAHASAN

A. Penggunaan Pesawat Udara Militer (Hercules) Sebagai Alat Transportasi Penduduk Sipil menurut Hukum Internasional dan Nasional

1. Klasifikasi Pesawat Udara Militer

Kecepatan dan sifat bebasnya pesawat udara dari rintangan permukaan bumi, menjadikan alat transportasi ini memiliki potensi penggunaan secara militer yang sangat luar biasa. Fauchille dalam tulisannya kepada Institute de Droit International pada tahun 1902 mengklasifikasikan alat-alat penerbangan dalam pesawat udara publik dan pesawat udara privat.⁵² Tetapi pada tahun 1910 dalam pertemuan antar negara mengenai penerbangan di Paris, ia mengajukan klasifikasi yang lebih luas lagi, yakni pesawat udara publik dibagi lagi menjadi pesawat udara militer dan pesawat udara sipil.⁵³ Adapun sub-klasifikasi ini dimaksudkan untuk mendapatkan perlakuan yang khusus dari negara-negara dimana pesawat udara negara tersebut sedang berada.

Konferensi Paris 1910 telah membahas mengenai perbedaan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara militer yang dikategorikan ke dalam pesawat udara negara, namun konferensi tersebut tidak berhasil mengesahkan konvensi internasional sehingga tidak merumuskan perbedaan pesawat udara sipil dan pesawat udara negara secara formal.

⁵² J.P Honig, *The Legal Status of Aircraft, The Hague*, 1995, hal.36

⁵³ Ibid.

Pasal 30 Konvensi Paris 1919 mengatakan bahwa pesawat Udara Negara adalah pesawat udara Militer, pesawat udara yang semata-mata untuk pelayanan publik (*public services*) misalnya pesawat udara militer, polisi dan bea cukai.⁵⁴ Pesawat udara sipil adalah pesawat selain pesawat udara militer, polisi, dan bea cukai. Perbedaan kedua jenis pesawat udara ini berdasarkan hak dan kewajiban menurut hukum internasional yang diatur dalam Konvensi Paris 1919.

Klasifikasi semacam ini dilakukan oleh ahli dan akhirnya tercantum dalam pasal 30 Konvensi Paris yang mengatakan bahwa :

"the following shall be deemed to be State aircraft.

- a. Military aircraft.*
- b. Aircraft exclusively employed in State service, such as post, customs, police.*
- c. 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"*

Terjemahan bebas dari pasal 30 Konvensi Paris :

“berikut ini yang harus dianggap sebagai pesawat udara negara:

- a. Pesawat militer;
- b. Pesawat eksklusif digunakan dalam pelayanan negara, seperti pos, bea cukai, polisi;
- c. Pesawat lainnya akan dianggap sebagai pesawat pribadi, semua pesawat udara negara selain pesawat udara militer, dan pesawat polisi harus diperlakukan sebagai pesawat pribadi dan dengan demikian harus tunduk pada konvensi ini.”

Pembagian diatas tidak luput dari kelemahan-kelemahan, yakni klasifikasi pesawat udara pengangkut pos sebagai pesawat udara negara (*State Aircraft*) yang menurut ketentuan pasal diatas selanjutnya harus diperlakukan sebagai pesawat udara sipil. dasar dari klasifikasi tersebut adalah tujuan dari

⁵⁴ JC. Cooper, *The Right to Fly*, 1947, hal.298

pada penggunaan pada saat itu dan bukan status pemilik yang menentukan. Konvensi Paris mengakui dua macam pesawat udara negara, yakni pesawat udara negara yang benar-benar atau murni dan menurut pasal 32 berhak mendapat perlakuan yang istimewa dan pesawat udara negara yang mendapat perlakuan sebagai pesawat udara sipil.

Cara-cara pengklasifikasian dan perlakuan tersebut tidak luput dari kecaman-kecaman, antara lain dari Goedhuis yang mengatakan bahwa fakta-fakta dan keadaan dimana sebuah pesawat udara militer tidak dikemudikan oleh seorang militer tidak akan merubah status dan sifat kemiliterannya. Selanjutnya sebuah pesawat udara sipil yang dikemudikan oleh seorang militer tidak akan merubah statusnya menjadi pesawat udara militer. Sehingga tidak tepat apabila untuk menentukan status dari sebuah pesawat udara itu dengan melihat status pribadi seseorang dengan mengabaikan status dan sifat pesawat udara itu sendiri.⁵⁵

Seorang ahli lain bernama Zondag juga tidak dapat menerima cara-cara penyusunan yang tercantum dalam konvensi Paris tersebut dan ia sependapat dengan Goedhuis, tetapi ia menambahkan contoh dimana sebuah pesawat udara sipil dapat digunakan untuk kepentingan peperangan. Pada tahun 1919 di Paris akhirnya dapat disahkan Konvensi Internasional dengan judul *Convention Relating to Regulating of Aerial Navigation*. Dalam konvensi tersebut telah dirumuskan secara formal perbedaan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara negara.

⁵⁵ D. Goedhuis, *Handbook voor het Luchrecht*, S-Gravenhage, 1943, hal.62.

Ketentuan pembedaan pesawat udara sipil dengan pesawat udara negara dalam konvensi Chicago 1944 tercantum dalam pasal 3(c). menurut pasal tersebut, pesawat udara sipil adalah selain dari pesawat udara negara, sedangkan yang dimaksud pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan untuk militer, polisi dan bea cukai.

Dalam pasal 3 Konvensi Chicago 1944 klasifikasi pesawat udara diadakan secara terperinci (mendetail) yakni:

“Civil and State Aircraft:

- a. This convention shall be applicable only to civil aircraft, and not to State aircraft.*
- b. Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.*
- c. No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without special authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with terms thereof.*
- d. The contracting State undertake, when issuing regulations for their State aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.”*

Terjemahan bebas dari pasal 3 Konvensi Chicago 1944:

“pesawat udara sipil dan pesawat udara negara:

- a. Konvensi ini hanya berlaku untuk pesawat udara sipil, dan bukan untuk pesawat udara negara.
- b. Pesawat yang digunakan dalam militer, bea cukai dan kepolisian dianggap sebagai pesawat udara negara.
- c. Tidak ada pesawat udara negara dari suatu Negara yang dapat terbang di atas wilayah negara lain atau terbang di atasnya tanpa izin khusus dengan perjanjian yang khusus ataupun sebaliknya.
- d. Negara kontrak mengambil alih ketika mengeluarkan peraturan untuk pesawat udara negara, bahwa mereka akan memperhatikan keselamatan navigasi untuk pesawat udara sipil.

Ketentuan Pasal 3 ini dianggap menyimpang dari maksud dan tujuan

Konvensi Chicago itu sendiri yang bermaksud untuk mengatur penerbangan sipil yang di dalam “Preambule” mengatakan antara lain “....the future

development of international civil aviation....” Tetapi kemudian di dalam pasal 3c memuat ketentuan bagi pesawat udara negara.⁵⁶

Menurut Priyatna, klasifikasi pesawat udara adalah sebagai berikut:⁵⁷

1. Pesawat Udara Negara:
 - a. Pesawat udara militer: (a1) pesawat angkatan udara; (a2) pesawat udara angkasa; (a3) pesawat udara angkatan darat; (a4) pesawat udara yang dimiliterisasi.
 - b. Pesawat udara negara lainnya: (b1) pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan Negara; (b2) pesawat udara polisi; (b3) pesawat udara beacukai; (b4) pesawat udara suatu jawatan pemerintah.
2. Pesawat udara sipil:
 - a. Pesawat udara komersial;
 - b. Pesawat udara privat/non komersial.

Angkatan Laut Amerika Serikat mendefinisikan Pesawat Udara Militer dalam salah satu pedoman militernya sebagai:⁵⁸ *all aircraft operated by commissioned units of armed forces of a nation bearing military marking of that nations, commanded by a member of the armed forces, and manned by a crew subject to regular armed forces discipline.*

Sesuai dengan USAF tersebut, maka klasifikasi pesawat udara menurut Konvensi Chicago 1944 terdiri dari pesawat udara jenis berat dan jenis yang lebih ringan dari udara, tetapi tidak termasuk objek yang

⁵⁶ Priyatna Abdurrasyid, **Kedaulatan Negara di Ruang Udara**, Pusat Penelitian Hukum Angkasa (*Air & space Law Research Centre*), Jakarta, 1972, hal.135

⁵⁷ Priyatna Abdurrasyid, **Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020**, 2008, hal.135

⁵⁸ Ibid. hal.139

digolongkan sebagai peluru kendali, seperti roket. Pengendalian oleh awak bukan merupakan suatu ciri yang penting. Dengan demikian memungkinkan adanya pesawat yang tidak dikendalikan oleh pilot yang dalam hal ini masuk di dalam yurisdiksi pengaturan Konvensi Chicago 1944.

Konvensi Jenewa 1958 tentang *Convention on High Seas* dan Konvensi PBB tentang hukum laut mengatur juga mengenai pesawat udara negara. Menurut konvensi jenewa 1958 istilah yang dipakai adalah pesawat udara militer (pesawat udara dinas pemerintah/*government services*) dan *private air craft*. *Private aircraft* tidak mempunyai hak untuk menguasai atau menyita pesawat udara yang melakukan pelanggaran hukum, karena private aircraft tidak mempunyai kewenangan penegakkan hukum. Kewenangan penegakan hukum tersebut hanya dimiliki oleh pesawat udara militer, pesawat udara dinas pemerintahan sebagaimana diatur dalam Pasal 21 Konvensi Jenewa 1958. Pasal tersebut secara lengkap berbunyi “*a seizure on account of piracy may only be carried by warship or military aircraft or other ships or aircraft on government services authorized to that effect*”.

Pasal 107 Konvensi PBB tentang Hukum Laut mengatur pesawat udara yang mempunyai hak untuk menguasai atau menyita pesawat udara asing atau kapal asing yang dicurigai melakukan pelanggaran hukum. Pesawat udara yang berhak menyita hanya pesawat udara militer atau pesawat udara yang jelas ditandai dan dapat dikenali atau diketahui dinas pemerintahan dan berwenang untuk maksud tersebut. Disamping itu pesawat udara militer atau yang ditandai dengan jelas dinas pemerintahan tersebut menurut Pasal 111 (5) juga mempunyai hak pengejaran seketika terhadap

kapal atau pesawat udara asing yang dicurigai melakukan pelanggaran. Walaupun dalam Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut tidak ada pasal yang secara khusus mengatur tentang pesawat udara sipil dan militer, namun pembedaan pesawat udara sipil dan pesawat udara militer dapat dilihat dalam Pasal 21 juncto 23 (4) Konvensi Jenewa 1958 dan Pasal 107 juncto Pasal 111 (5) Konvensi PBB tentang Hukum Laut.

Setidak-tidaknya melalui konvensi internasional dan memperluas pengertian klasifikasi pesawat udara dengan mengambil patokan.⁵⁹

- (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.

Pesawat udara militer merupakan pesawat yang berfungsi untuk berbagai keperluan militer. Pesawat udara militer sendiri terbagi menjadi beberapa macam, antara lain pesawat tempur, pesawat tempur latihan, pesawat intai dan pesawat angkut militer. Pesawat tempur merupakan pesawat yang didesain untuk melakukan penyerangan disaat kondisi perang yang mempunyai karakter lincah dan cepat. Pesawat tempur latihan merupakan

⁵⁹ Priyatna Abdurrasyid, **Kedaulatan Negara di Ruang Udara**, Pusat Penelitian Hukum Angkasa (Air & space Law Research Centre), Jakarta, 1972, hal.136

pesawat tidak bersenjata yang digunakan untuk latihan calon-calon pilot, baik itu calon pilot sipil maupun militer. Pesawat intai merupakan pesawat yang berfungsi untuk mengintai lawan dan mengumpulkan data-data intelejen. Sedangkan pesawat angkut militer merupakan pesawat yang umumnya digunakan untuk mengangkut barang keperluan militer, kendaraan perang, ataupun senjata dan juga mengangkut personel tentara.

Secara internasional banyak sekali jenis-jenis pesawat udara militer yang telah diciptakan dan digunakan di dalam dunia kemiliteran. Mengingat kecepatan dan sifat bebasnya pesawat udara di wilayah udara yang sangat memungkinkan bagi dunia kemiliteran dalam mengembangkan persenjataan yang digunakan untuk. Tidak dipungkiri bahwa pesawat udara sangat membantu di dalam dunia kemiliteran untuk mempertahankan suatu kedaulatan negara itu sendiri.

Dunia militer di seluruh dunia tidak hanya mempunyai beragam jenis pesawat tempur maupun pesawat angkut, namun juga terdapat helicopter sebagai alat persenjataan yang dimiliki oleh dunia militer. Helicopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, mempunyai sayap putar atau yang disebut juga sebagai *rotary wing* yang rotornya digerakkan oleh mesin. Helicopter menggunakan rotor ini untuk mengangkat pesawat keatas dan untuk memajukan pesawat dengan menggunakan kemiringan sayap putar yang dapat menggerakkan pesawat ini untuk berjalan maju ataupun mundur.

Pesawat angkut militer mempunyai berbagai jenis pesawat udara yang digunakan. Pesawat angkut yang biasanya dikenal untuk kalangan militer adalah C 130 Hercules, C 17 Globemaster III, C 5 Galaxy, dan C 141

Starlifter dan juga ada jenis pesawat angkut yang dibuat untuk versi militer diantaranya adalah An 124 dan An 225, II 76. Pada umumnya pesawat angkut versi militer sering dimodifikasi menjadi pesawat tanker untuk keperluan pengisian bahan bakar di udara, pesawat ataupun pesawat peringatan dini (AEW)⁶⁰ dengan menambahkan peralatan-peralatan yang diperlukan.

Pesawat angkut militer jenis C 130 Hercules adalah sebuah pesawat terbang bermesin empat turboprop⁶¹ yang bertugas sebagai pesawat angkut militer utama untuk pasukan militer di banyak bagian dunia. Pesawat angkut militer jenis C 17 Globemaster III adalah sebuah pesawat angkut militer Amerika Serikat yang dikembangkan bersama *Boeing Integrated Defense Systems*⁶² yang dioperasikan oleh Angkatan Udara Amerika Serikat, Angkatan Udara Britania Raya dan Angkatan Udara Australia. Dari kedua contoh pesawat angkut militer diatas merupakan pesawat angkut militer yang memang dibuat dan dirancang secara khusus untuk keperluan militer. Namun terdapat pula pesawat angkut militer yang sebenarnya merupakan pesawat angkut sipil yang dialihfungsikan untuk menjadi pesawat angkut versi militer.

Pesawat sipil yang dibuat atau dimodifikasi menjadi pesawat angkut militer ini antara lain, pesawat An 124 yang merupakan pesawat terbang

⁶⁰ AEW merupakan *Airborne Early Warning* adalah sebuah sistem radar yang dibawa oleh sebuah pesawat terbang yang dirancang untuk mendeteksi pesawat terbang lain dimana radar ini dapat membedakan antara pesawat terbang kawan dan pesawat terbang musuh dari jarak jauh. Pesawat peringatan dini digunakan dalam operasi penerbangan *defensive* maupun *ofensif*. Secara *ofensif*, sistem ini bertugas untuk mengarahkan pesawat tempur ke targetnya, secara *defensive* sistem ini bertugas untuk mengawasi serangan musuh.

⁶¹ Mesin Turboprop adalah jenis pesawat pembangkit yang menggunakan turbin gas untuk menggerakkan baling-baling.

⁶² *Boeing Integrated Defense Systems* adalah divisi Boeing yang bermesin di St. Louis, Missouri, Amerika Serikat Divisi ini bertanggungjawab atas produk dan jasa pertahanan dan kedirgantaraan. Divisi ini dibentuk pada tahun 2002 dengan bergabungnya divisi “pesawat Militer dan Sistem Peluru Kendali” dan “angkasa dan Komunikasi”. Divisi ini membuat Boeing menjadi Kontraktor Pertahanan kedua terbesar di dunia.

terbesar yang pernah diproduksi. An 124 dilengkapi dengan sebuah hidung tergantung menghadap atas dan sebuah lerengan untuk kemampuan *roll-on roll-off loading* (pengangkutan). Pesawat udara jenis An 124 digunakan oleh militer Rusia untuk misi transport strategis. Pesawat sipil lainnya yang digunakan untuk versi militer adalah Ilyushin II-76 yang merupakan pesawat pengangkut strategis serbaguna bermesin empat yang dirancang oleh biro desain Ilyushin. Ilyushin II-76 pertama kali direncanakan dan dirancang sebagai pesawat kargo komersial pada tahun 1967. Pesawat jenis ini dirancang untuk mengirimkan alat-alat berat, terutama untuk kepentingan militer, ke daerah-daerah terpencil di Uni Soviet, dan untuk pengangkut strategis militer.

Selain dari jenis pesawat angkut militer terdapat juga Helikopter angkut militer yang merupakan jenis helicopter yang digunakan untuk melakukan transportasi barang maupun personel, maupun dikombinasikan dari keduanya. Helicopter angkut militer digunakan di tempat-tempat dimana penggunaan pesawat konvensional tidak mungkin dilakukan. Helicopter dapat memudahkan manuver pasukan khusus seperti *abseiling* dan *roping*. Helicopter juga memiliki kemampuan melayang-layang, dan juga sangat baik untuk beroperasi di daerah padat pemukiman maupun di daerah hutan. Namun tidak semua militer mampu mengoperasikan berbagai helicopter angkut sehingga jenis transportasi menengah sebagai kompromi paling berguna mungkin adalah yang paling umum jenis spesialisasi transportasi. Helikopter transportasi umumnya mampu menggerakkan sampai ke satu

pleton infanteri dan mampu mengangkut artileri⁶³ derek atau kendaraan ringan baik secara internal maupun sebagai peran di perut dari helicopter.

Status dari pesawat udara militer secara hukum internasional diartikan sebagai berikut “*International law defines 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 forces discipline*”⁶⁴. Dimana hukum internasional mendefinisikan status dari pesawat udara militer ini mencakup semua pesawat udara yang dioperasikan oleh unit yang bertugas di angkatan bersenjata yang berbendera suatu bangsa dan dikomandoi oleh anggota angkatan bersenjata dan diawaki oleh kru yang mengikuti program disiplin anggota militer.

Di Indonesia yang bertugas untuk memberikan komando urusan udara dalam dunia militer adalah TNI-AU (Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara). Sesuai Pasal 10 Undang-Undang no.34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia yang berbunyi:

“Angkatan Udara Bertugas:

- a. Melaksanakan tugas TNI matra udara di bidang pertahanan;
- b. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah udara yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- c. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara; serta
- d. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.”

⁶³ Artileri secara umum merupakan sebuah sebutan untuk kesenjataan (persenjataan), pengetahuan kesenjataan, pasukan serta persenjataannya sendiri yang berupa senjata-senjata berat jarak jauh.

⁶⁴ A.R Thomas & James C. Duncan (ed), *Annotated Supplement to The Commander's Handbook on the Law of Naval Operation, International Law Studies-Volume 73*, page.114.

TNI-AU adalah satu cabang angkatan perang dan merupakan bagian dari Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang bertanggung jawab atas operasi pertahanan Negara Republik Indonesia di wilayah udara. TNI-AU dipimpin oleh seorang Kepala Staf Angkatan Udara (KASAU) yang menjadi pemimpin tertinggi di Markas Besar Angkatan Udara (MABESAU). Kekuatan TNI-AU saat ini memiliki dua komando operasi yaitu Komando Operasi Angkatan Udara I (Koops AU I) yang bermarkas di Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta dan Komando Operasi Angkatan Udara II (Koops AU II) yang bermarkas di Makasar. Sesuai dengan ketentuan hukum internasional yang menyatakan bahwa status pesawat militer dikomandoi oleh pihak militer dan prajurit militer yang memiliki disiplin militer maka di Indonesia TNI-AU lah yang memegang komando penuh dari keseluruhan pesawat militer yang dimiliki oleh Indonesia.

Pesawat udara angkut militer di Indonesia dibagi dan disebar di berbagai Skuadron⁶⁵ yang tersebar di Indonesia. Skuadron yang dimiliki Indonesia berada dibawah kepemimpinan Komando Operasi Angkatan Udara (Koops) baik itu dibawah Komando Koops I maupun Koops II. Komando Operasi Angkatan Udara I membawahi 10 Skuadron yaitu:⁶⁶

1. Skuadron Udara 12. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis Hawk Mk. 109 dan Hawk Mk. 209 yang berlokasi di Pangkalan Udara Pekanbaru.

⁶⁵ Skuadron merupakan keberadaan sejumlah pesawat udara militer dan awak pesawatnya yang membentuk suatu kesatuan.

⁶⁶ <http://nasional.inilah.com/read/detail/1239502/inilah-daftar-lengkap-skuadron-tni-au/> - diakses pada 13 Maret 2014 pukul 21.43 WIB

2. Skuadron Udara 1. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis Hawk Mk. 109 dan Hawk Mk. 209 yang berlokasi di Pangkalan Udara Supadio.
3. Skuadron Udara 7. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis Bell 47G-3B-1 dan Bell 204B yang berlokasi di Pangkalan Udara Suryadama.
4. Skuadron Udara 6. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis S-58T, NBo105CB, Bell 206, H-500, BK-117 yang berlokasi di Pangkalan Udara Atang Senjaya.
5. Skuadron Udara 8. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis SA330J dan NSA330L yang berlokasi di Pangkalan Udara Atang Senjaya.
6. Skuadron Udara 2. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis CN235-110M dan F27-400M yang berlokasi di Pangkalan Udara Halim Perdanakusumah.
7. Skuadron Udara 17. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis B707-3MIC, F27-400M, F28-1000/3000, L100-30, C-130H-30, NAS332L-1 yang berlokasi di Pangkalan Udara Halim Perdanakusumah.
8. Skuadron Udara 32. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis L100-30 dan C-130H-30 yang berlokasi di Pangkalan Udara Halim Perdanakusumah.

9. Skadron Pendidikan 101. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis AS202/18A-3 dan T-41D yang berlokasi di Pangkalan Udara Adi Sucipto.

10. Skadron Pendidikan 102. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis T-34C dan KT-1 yang berlokasi di Pangkalan Udara Adi Sucipto.

Sedangkan Komando Operasi Angkutan Udara II (Koops II) membawahi 7 Skadron, yaitu:⁶⁷

1. Skadron Udara 3 Elang Biru. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis F-16A dan F-16B yang berlokasi di Pangkalan Udara Iswahyudi.
2. Skadron Udara 14. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis F-5E dan F-5F yang berlokasi di Pangkalan Udara Iswahyudi.
3. Skadron Udara 15 Team Jupiter. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis Hawk MK-53 yang berlokasi di Pangkalan Udara Iswahyudi.
4. Skadron Udara 4. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis NC212M-200 yang berlokasi di Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh.
5. Skadron Udara 32. Skadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis C-130B, KC-130B (versi tanker), C-130H yang berlokasi di Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh.

⁶⁷ <http://nasional.inilah.com/read/detail/1239502/inilah-daftar-lengkap-skadron-tni-au/> - diakses pada 13 Maret 2014 pukul 21.54 WIB

6. Skuadron Udara 5. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis B737-2X9 yang berlokasi di Pangkalan Udara Hasanuddin.
7. Skuadron Udara 11. Skuadron ini berisikan pesawat udara militer berjenis SU-27SK, SU-30SK, A-4E, TA-4H, TA-4J yang berlokasi di Pangkalan Udara Hasanuddin.

Dari sekian banyak skuadron yang ada di Indonesia, Skuadron yang berisikan pesawat udara angkut militer hanya berada di beberapa Skuadron saja. Diantaranya adalah Skuadron Udara 2 (Koops I) yang berisikan pesawat udara angkut militer jenis CN235-110M/220M dan F27-400M, Skuadron Udara 4 (Koops I) yang berisikan pesawat udara angkut militer jenis NC212M-200, Skuadron Udara 31 (Koops II) yang berisikan pesawat udara angkut militer jenis L100-30, Skuadron Udara 32 (Koops II) yang berisikan pesawat udara angkut militer jenis C-130B; KC-130 tanker; C-130H.

Jenis pesawat udara angkut militer yang sering digunakan di Indonesia adalah jenis Pesawat Udara Hercules. Pesawat Hercules di Indonesia sendiri terdiri dari berbagai tipe dan jenis, diantaranya adalah Pesawat Hercules tipe H, tipe B, HS, KC, dan L-100. Perbedaan pesawat Hercules ini dilihat dari perbedaan bentuk dimensi, tipe mesin, dan spesifikasi lainnya. Perbedaan pesawat tipe H dan B terdapat pada bagian mesin, tipe H menggunakan mesin berjenis APU (*Auxiliary Power Unit*⁶⁸) dan tipe B menggunakan mesin

⁶⁸ *Auxiliary Power Unit (APU) is a device on a vehicle that provides energy for functions other than propulsion.* Yang artinya bahwa APU ini merupakan sebuah komponen di dalam pesawat, biasanya terdapat dan ditemukan di dalam rangkaian pesawat udara berukuran besar. Tujuan utama dari APU untuk memberikan kekuatan pada saat memulai mesin utama.

berjenis GTC (*Ground Turbine Compressor*⁶⁹). Pesawat Hercules tipe HS merupakan pesawat Hercules tipe H yang sudah dimodifikasi menjadi lebih panjang. Pesawat Hercules tipe KC merupakan pesawat Hercules tanker, pesawat Hercules ini berfungsi untuk pengisian bahan bakar di udara. Tipe pesawat Hercules terakhir yang ada di Indonesia adalah pesawat Hercules tipe KL, tipe ini merupakan Pesawat L-100 yang diterima oleh TNI-AU sebagai pesawat hibah dari Pelita Air.

2. Penggunaan Pesawat Udara Militer (Hercules)

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 diatas, pesawat udara angkut militer juga sering digunakan sebagai pesawat vip/vvip. Fungsi pesawat angkut militer

⁶⁹ *Ground Turbine Compressor* (GTC) adalah komponen dalam pesawat udara dimana saat APU tidak berfungsi atau APU dalam kondisi mati maka pesawat membutuhkan komponen ini untuk menggerakkan air starter engine saat mau melakukan engine starting.

sebagai 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:⁷⁰

“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

⁷⁰ <http://www.airforce-technology.com/projects/c12-huron/> - diakses pada 17 Maret 2014 pukul. 10.33 WIB

kargo adalah tidak tepat, karena pesawat udara angkut militer juga mengangkut *paratroopers*⁷¹ 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.⁷² Pasal 30 Konvensi Paris 1919 berbunyi:⁷³

Article 30.

The following shall be deemed to be State aircraft:

(a) Military aircraft

(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*

⁷¹ Paratroopers are military parachutists that refers to soldier, marines, and other trained in parachuting into an operation and usually functioning as part of an airborne force. They are used for tactical advantage as they can be inserted into the battlefield from the air, thereby allowing them to be positioned in areas not accessible by land. It is one of three types of “forced entry” strategic techniques for entering a theater of war; the other two are by land and sea.

Paratroopers merupakan prajurit terjun payung militer yang terlatih untuk memasuki zona perang melalui udara yang merupakan salah satu bentuk teknik memasuki zona perang yang dimiliki oleh militer.

⁷² H.K. Martono. **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**. Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 37.

⁷³ Paris Convention 1919, Art.30

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.

Pasal 32 Konvensi Paris 1919⁷⁴ berbunyi:

Article 32

“No military aircraft of a contracting state shall fly over the territory of another contracting State nor land thereon without special authorization. In case of such authorization the military aircraft shall enjoy, in principle, in the absence of special stipulation, the privileges which are customarily accorded to foreign ships of war

A military aircraft which is forced to land or which is requested or summoned to land shall by reason thereof acquire no right to the privileges referred to in the above paragraph”

Terjemahan bebas dari Pasal 32 Konvensi Paris 1919:

Pasal 32

“tidak ada pesawat udara militer dari negara anggota dapat terbang di atas wilayah negara anggota lainnya atau diatas tanahnya tanpa izin khusus. Dalam hal otorisasi pesawat militer akan menikmati, pada prinsipnya dengan tidak adanya ketentuan khusus, hak-hak istimewa yang lazim diberikan kepada kapal perang asing.

Pesawat udara militer yang terpaksa untuk mendarat atau yang diminta atau dipanggil untuk mendarat dengan alasan yang tepat akan memperoleh hak istimewa sebagaimana dimaksud dalam ayat diatas”

Dari bunyi pasal yang tercantum diatas mengartikan bahwa dalam hal pesawat udara militer negara yang memperoleh persetujuan terbang di wilayah negara lain pada prinsipnya menikmati hak istimewa yang diakui oleh hukum kebiasaan internasional sebagaimana berlaku pada kapal perang.

Dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, terdapat pula perbedaan antara pesawat udara sipil dengan pesawat udara negara. Pesawat udara negara dikategorikan dalam Pasal 1 ayat 7 yaitu

⁷⁴ *Paris Convention 1919: Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation.*

“Pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabean, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.” Dalam undang-undang juga mengatur tentang kawasan udara terbatas, dimana kawasan udara terbatas ini hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

Dalam pasal 67 ayat 1 Undang-Undang No.1 tahun 2009 berbunyi Setiap pesawat udara negara yang dibuat dan dioperasikan harus memenuhi standar rancang bangun, produksi, dan kelaikudaraan. Dimana rancang bangun merupakan spesifikasi dari ukuran dan bentuk dari suatu pesawat udara yang telah diatur secara terperinci dari suatu dimensi pesawat udara sesuai dengan jenis fungsi dan penggunaan pesawat udara tersebut. Pesawat udara negara juga wajib memiliki tanda identitas, dalam hal ini tanda identitas merupakan sebuah tanda pendaftaran.

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.⁷⁵

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. Semua penerbangan dan penggunaan pesawat Hercules tergantung pada perintah pimpinan, yang dalam hal ini adalah Panglima Komando Operasi Udara (Koops) yang terbagi menjadi Koops I dan Koops II yang jabatannya dipegang oleh anggota TNI berbintang

⁷⁵ H.K. Martono, **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**. Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 245.

2. Segala bentuk jadwal penerbangan hanya diketahui oleh Skuadron dimana pesawat Hercules itu ditempatkan.

Dalam melakukan kegiatannya sehari-hari dalam praktek, Hercules C-130 harus melakukan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:⁷⁶

1. *Daily Inspection*
2. *Progresive Inspection*
3. *Structural Inspection*
4. *Special Inspection*
5. *Component Inspection*

Tabel 4.1 Jenis Pesawat Angkut Militer di Indonesia

Produsen	Jenis Pesawat	Terbang Pertama	Bobot Angkut (kg)	Kecepatan Jelajah (km/jam)	Jarak Tempuh (km)	MTOW
IPTN/PT DI	CN-235	1983	5.000	509	5.003	15.8
Lockheed	C-130B Hercules	1954	33.000	540	3.800	70.3
Lockheed	C-130H Hercules	1961	33.000	540	3.800	70.3
Casa	CN-212	1971	2.800	315	1.443	8

Dilihat dari geografis Indonesia yang sangat luas dan mencakup dengan bentuk negara kepulauan, kebutuhan pesawat transport militer menjadi sebuah kebutuhan yang tidak terbantahkan lagi. Dari tabel diatas terlihat sangat jelas bahwa pesawat udara angkut militer (Hercules) tidak hanya dibutuhkan di masa damai dimana kehadiran pesawat angkut juga dapat difungsikan sebagai pesawat angkut sipil maupun pesawat angkut darurat ketika terjadinya bencana alam dan sebagainya. Tetapi pesawat udara

⁷⁶

<http://teknologi.kompasiana.com/terapan/2013/06/11/mengenal-pesawat-multi-fungsi-hercules--567728.html> – diakses 19 Maret 2014 pukul 09.38 WIB

angkut militer ini sangat dibutuhkan lagi ketika terjadi kondisi perang sehingga pesawat udara angkut militer ini digunakan untuk misi taktis dan strategis antar pangkalan maupun antar daerah operasi lainnya.

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.

B. Bentuk Tanggung Jawab dan Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Militer Apabila Terjadi Kecelakaan Pesawat Udara Militer yang Digunakan Sebagai Alat Transportasi Sipil

1. Kasus posisi kecelakaan pesawat udara militer

Telah terjadi kecelakaan pesawat udara yang melibatkan pesawat udara militer yaitu pesawat jenis angkut militer Hercules C-130. Pesawat Hercules C139 merupakan pesawat angkut militer berjenis pesawat angkut logistik dengan call sign A (Alpha) 1325 buatan tahun 1980. Pesawat Hercules ini mengalami sebuah kecelakaan pada tanggal 20 Mei 2009 pada pukul 06.42 WIB ketika melakukan persiapan pendaratan di Pangkalan Udara Iswahyudi Madiun, Jawa Timur.⁷⁷

Pesawat yang sering disapa dengan istilah Herky adalah burung besi multiguna dengan empat engine turbo propeller berkekuatan 4000 tenaga kuda yang dapat terbang hingga ketinggian 6000 meter dengan kecepatan 300-400 mil per jam. Pesawat Hercules ini mempunyai panjang antara 30 hingga 40 meter, serta tinggi 12 meter, ruang dimensi di dalamnya dapat diisi pasukan dan beragam peralatan militer lainnya hingga mencapai total angkutan 20 ton. Pesawat Hercules ini mempunyai beragam kelebihan diantaranya mampu tinggal landas dan mendarat di medan yang sulit, bahkan terbang rendah yang tak terjangkau oleh radar musuh.

Pesawat Hercules ini pertama kali mengudara pada 23 Agustus 1954 di Amerika, pesawat produksi Lockheed Martin ini sudah diapakai oleh Indonesia sejak 18 Maret 1960. Indonesia menjadi negara pertama di luar

⁷⁷ <http://infografis.kompas.com/read/2011/05/09/111204/twitter.com> – diakses pada 17 Maret 2014 pukul 22.49 WIB

Amerika yang menggunakan Hercules C-130. Dari segi usia pesawat Hercules memang sudah tidak muda lagi, kondisi ini kian parah karena dana pemeliharaan yang diberikan oleh pemerintah kurang memadai. Hingga akhirnya telah terjadi enam kali kecelakaan yang melibatkan pesawat Hercules ini diantaranya adalah:

1. Terjadi pada Operasi Dwikora pada tahun 1963-1965, pesawat Hercules dengan nomor registrasi T-1307 yang dipiloti Letkol Djalaludin Tantu dengan memakan korban 47 orang yang terdaftar dalam Pasukan Gerak Tjepat yang dipimpin oleh Kolonel S. Sukani.
2. Terjadi pada Operasi Dwikora yang terjadi di Long Bawang, Kalimantan pada 17 September 1965. Pesawat dengan nomor registrasi T-1306 yang dipiloti oleh Mayor Soehardjo dan Kapten Erwin Santoso.
3. Pada 5 oktober 1991, Hercules bernomor registrasi A-1234 jatuh di Condet, setelah lepas landas dari Pangkalan Udara Halim Perdana Kusuma, yang menelan korban 119 penumpang dan 11 kru serta dua penduduk sipil.

Dan selain sejumlah kecelakaan diatas, yang paling baru adalah kejadian kecelakaan yang menimpa Hercules C-130 pada tanggal 20 Mei 2009. Kecelakaan pesawat ini memakan korban 98 penumpang dan 14 awak pesawat dengan rincian bahwa 98 meninggal dunia dan 15 orang luka-luka (jumlah ini termasuk 1 penduduk meninggal dan 2 luka-luka). Saksi mata melaporkan bahwa pesawat telah menurunkan roda pendarat (*landing gear*) namun secara tiba-tiba pesawat mengalami kehilangan daya angkat mesin dan

akhirnya menghujam ke tanah dengan sebelumnya menabrak 2 atau 3 rumah penduduk sehingga menimbulkan korban jiwa penduduk.

Dalam kecelakaan ini pesawat mengalami beberapa kali ledakan dan terbakar habis beserta mayoritas penumpang dan awak pesawat di dalamnya. Pesawat Hercules C-130 ini terbang dalam misi terbang rutin untuk membawa logistic dan penumpang dari Landasan Udara Halim Perdanakusumah melewati Landasan Udara Iswahyudi, Makasar, Kendari, dan tujuan akhir pesawat ini adalah Landasan Udara Biak. Kadispen TNI AU menyampaikan bahwa pesawat dalam kondisi laik terbang dan baru saja melalui perawatan dan keluar dari hanggar pada tanggal 9 Mei 2009.

Perlu dicatat bahwa Hercules C-130 merupakan pesawat angkut militer yang dimiliki oleh Tentara Nasional Indonesia yang penggunaannya sangatlah jelas. Hercules dengan segala kelebihanannya memang digunakan dalam berbagai keperluan untuk kepentingan negara. Hercules C-130 digunakan 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 patrol maritim. Dari fungsi dan tujuannya sangatlah jelas bahwa pesawat udara Hercules ini haruslah digunakan hanya untuk kepentingan militer, sosial, penelitian dan bencana alam. Namun yang terjadi di dalam kecelakaan pesawat Hercules C-130 ini terdapat penumpang anak-anak dan warga sipil. Sebagian besar penumpang merupakan anggota keluarga dari anggota TNI, namun semua

penumpang ini adalah warga sipil yang menumpang pesawat Hercules ini untuk tujuan bepergian (*traveling*).

Gambar 1. Kronologi Kecelakaan



Sumber: Kompas.com

Dilihat dari gambar diatas, pesawat Hercules C-103 ini berangkat dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma pada pukul 05.17 WIB dengan mengangkut 98 penumpang dan 14 kru pesawat. Pesawat ini beroperasi dalam penerbangan rutin menuju Biak, Papua, melalui Bandara Iswahyudi, Madiun dan Hassanudin, Makassar.

Gambar 2. Lokasi Jatuh



Sumber: Kompas.com

Gambar diatas merupakan titik jatuhnya dari Pesawat Hercules C-130, pesawat ini jatuh sebelum sampai di Bandar Udara Iswahyudi Madiun. Tepatnya berada di Desa Geplak, Kecamatan Karas Magetan.

Gambar 3⁷⁸



Gambar 4.



Sumber: Kompas.com

Dari gambar diatas menunjukkan bahwa pesawat Hercules C-103 ini sempat melakukan kontak dengan Tower Bandara Iswahyudi namun 2 menit kemudian hilang kontak, dan selang menit berikutnya pesawat jatuh dan menabrak rimbunan pohon bambu, pada saat kejadian berbagai komponen pesawat terlepas.

Gambar 5.



Gambar 6.



⁷⁸ <http://infografis.kompas.com/read/2011/05/09/111204/twitter.com>

Gambar 7.



Sumber: Kompas.com

Dilihat dari gambar diatas, dalam keadaan yang tak terkendali pesawat ini melaju dengan cepat dan menabrak beberapa rumah warga yang ada di depannya. Pesawat dengan kecepatan yang sama masih tetap melaju dan sempat mendapatkan daya angkat hingga terangkat beberapa meter ke udara namun pada akhirnya jatuh di area persawahan.

2. Pola penerbangan pesawat udara dan jenis-jenis kecelakaan pesawat udara.

a. Pola Penerbangan Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Militer

Pola penerbangan pesawat udara sipil dengan pola penerbangan pesawat udara militer sangatlah berbeda. Penerbangan sipil di Indonesia mempunyai aturan sendiri yaitu mengacu kepada aturan ICAO (*International Civil Aviation Organization*) segala urusan tentang penerbangan sipil yang ada di Indonesia diatur oleh ICAO ini karena Indonesia merupakan negara yang menjadi anggota organisasi ini. Perbedaan antara pesawat udara sipil dan pesawat udara militer terlihat juga dari penumpangnya (passenger), dimana menurut R.S Damardjati penumpang (passenger) adalah setiap orang yang diangkut maupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun badan yang

menyelenggarakan angkutan tersebut. Penumpang sendiri dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu penumpang umum dan penumpang khusus. Penumpang umum adalah penumpang angkutan udara yang ikut dalam suatu perjalanan dengan membayar tiket sebagai tanda buktinya, sedangkan penumpang khusus adalah penumpang yang ikut dalam suatu perjalanan karena kondisi fisik-mentalnya; status sosial-ekonomi; kedudukannya; jabatannya; pengaruhnya; tujuannya; dan karena latar belakang penumpang yang bersangkutan atau karena perusahaan penerbangan menganggap penumpang tersebut perlu pelayanan atau penanganan secara khusus.

Termasuk dalam penumpang khusus (*special passenger*) adalah sebagai berikut:

1. VIP (*very important person*), merupakan penumpang yang kedudukannya atau jabatannya dalam suatu pemerintahan menyebabkan penumpang tersebut harus mendapatkan penanganan khusus. Seperti kepala pemerintahan, kepala negara, raja/ratu, dan lain-lain yang kedudukannya sepadan.
2. CIP (*commercial important person*), merupakan pejabat penting dalam suatu perusahaan besar dan terkenal.
3. Bayi, merupakan penumpang yang usianya adalah sejak lahir hingga 2 tahun.
4. UMNR (*unaccompanied minor*), merupakan anak kecil yang naik pesawat tanpa didampingi atau pergi sendirian dan masih dalam

usia 7 hingga 12 tahun dan untuk anak berusia dibawah 7 tahun haruslah didampingi oleh orang tua ataupun walinya.

5. WCHR (*wheel chair*), penumpang yang memerlukan bantuan kursi roda yang karena kondisi kesehatannya atau keadaan fisiknya memerlukan kursi roda untuk menuju ke pesawat atau sebaliknya.
6. STCR (*stretcher*), merupakan penumpang yang memerlukan tandu, penumpang yang mempunyai kondisi fisik dan mentalnya memerlukan alat bantu untuk memudahkan penumpang naik ke pesawat / pada saat berada di pesawat.
7. PGNT (*pregnant woman*), merupakan penumpang wanita hamil. Untuk wanita hamil yang usia kehamilannya sekitar 32 minggu (8 bulan) tidak dapat diterima untuk diangkut oleh pesawat.
8. BLND (*blind*), merupakan penumpang buta.
9. *Fatman* (obesitas) merupakan penumpang gemuk/berbadan besar.
10. POOLING, merupakan penumpang yang dikategorikan sebagai anak kecil yang ditempatkan dalam satu kursi.

Dari sepuluh kategori penumpang khusus (*special passenger*) diatas semuanya terdapat dalam pesawat udara sipil, namun hanya 1 (satu) yang dapat masuk menjadi penumpang di dalam penerbangan pesawat udara militer khususnya pesawat angkut militer yaitu adalah VIP (*very important person*). Penumpang VIP dalam kategori pesawat udara militer adalah orang-orang yang mempunyai jabatan tinggi dan minimal mempunyai pangkat bintang 2 dalam bidang kemiliteran.

Penerbangan udara sipil terbagi menjadi dua yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga dibagi lagi menjadi angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal. Pada umumnya angkutan udara niaga berjadwal (*schedule airlines*) mempunyai ciri-ciri antara lain angkutan udara tersebut disediakan untuk penumpang yang menilai waktu lebih berharga dibandingkan dengan nilai uang, pesawat udara tetap tinggal landas sesuai dengan jadwal penerbangan yang diumumkan walaupun pesawat udara belum penuh.⁷⁹ Dari aspek yuridis internasional diatur dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi:

“Scheduled air services

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.”

Menurut pasal 6 tersebut tidak ada layanan udara internasional berjadwal yang dapat dioperasikan di atas atau ke dalam wilayah suatu Negara, kecuali dengan izin khusus atau otorisasi dari Negara tersebut, dan sesuai dengan ketentuan izin atau otorisasi tersebut. Hal ini berlaku untuk semua penerbangan sipil / angkutan udara niaga berjadwal yang terbang yang mempunyai rute penerbangan Internasional.

Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan niaga nasional secara berjadwal⁸⁰ yang tetap dan teratur pada rute yang telah ditetapkan mengangkut penumpang dan/atau kargo atau

⁷⁹ H.K. Martono, **Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI no.1 tahun 2009**, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2010, hal.55.

⁸⁰ Sebelum Konvensi Chicago 1944 hanya terdapat perusahaan angkutan udara niaga berjadwal, tetapi setelah Konvensi Chicago 1944 muncul perusahaan angkutan niaga tidak berjadwal. Kedua jenis angkutan udara niaga tersebut masing-masing mempunyai ciri-ciri yang berbeda.

khusus mengangkut kargo.⁸¹ Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional berbentuk Perseroan terbatas (PT) yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.⁸² Berdasarkan ketentuan tersebut jelas bahwa angkutan udara niaga yang mengangkut penumpang juga diizinkan untuk mengangkut kargo, disamping adanya perusahaan penerbangan pengangkut kargo (*Air cargo*).

Pola penerbangan sipil Airline/maskapai penerbangan menjual tiket yang nantinya akan dibeli oleh customer (calon penumpang), selanjutnya Airline/maskapai penerbangan melakukan pembayaran kepada penyelenggara bandara (untuk *landing fee, parking stand, dll*), lalu maskapai juga membayar kepada penyedia layanan navigasi. Selanjutnya setelah pihak maskapai membayar kepada penyelenggara bandara dan penyedia layanan navigasi, maka maskapai penerbangan harus menyiapkan pesawat yang sesuai jadwal keberangkatan di *apron*. Setelah penumpang mendapatkan tiket maka nantinya harus menjalankan kewajiban-kewajiban calon penumpang di bandara. Kewajiban penumpang pada saat di bandara antara lain adalah untuk melakukan *check in*, dan membayar *airport tax*. *Check in* merupakan sebuah prosedur dimana calon penumpang harus meregistrasi kembali data-data tiketnya agar dapat dicatat oleh maskapai penerbangan sebagai data penumpang yang ikut di dalam penerbangan, sedangkan *airport tax* merupakan biaya yang dibebankan oleh pengelola Bandar udara kepada penumpang pesawat yang menggunakan Bandar udara yang bersangkutan karena ikut memanfaatkan

⁸¹ UURI No.1 Tahun 2009 Pasal 83.

⁸² UURi No.1 Tahun 2009 Pasal 84.

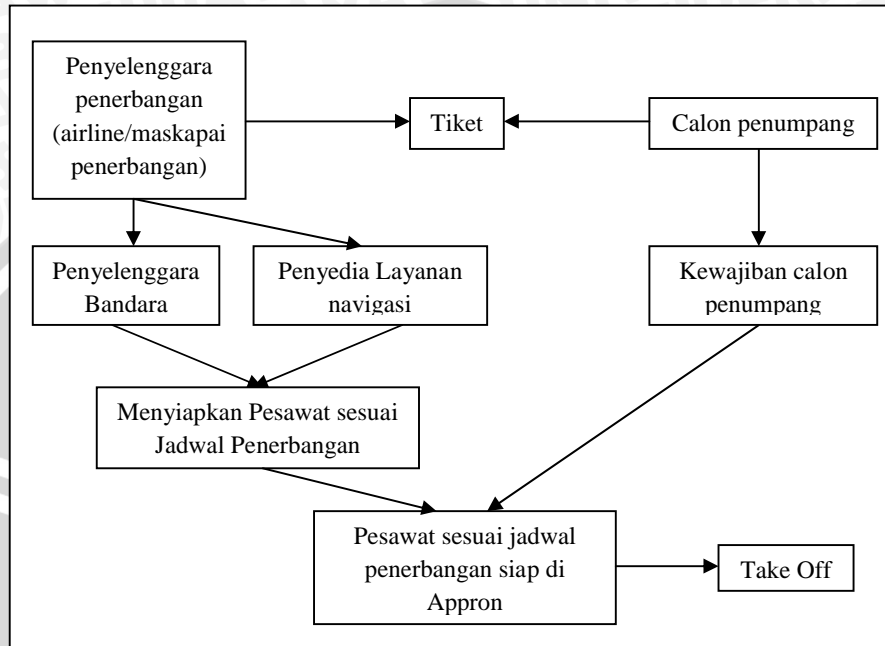
jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas Bandar udara tersebut. Calon penumpang harus menunggu di ruang tunggu sebelum keberangkatan, karena pada saat itu juga pesawat sedang disiapkan dan dicek kelaikan terbangnya. Setelah dinyatakan siap oleh maskapai penerbangan, maka dengan menunjukkan *boarding pass* penumpang diperbolehkan untuk masuk ke dalam pesawat dan pesawat akan segera diberangkatkan.

Berbeda dengan pola penerbangan pesawat udara militer, dimana penerbangan militer merupakan penerbangan tidak berjadwal dan memerlukan persetujuan terlebih dahulu sebelum penerbangan dilakukan. Karena pesawat udara militer merupakan penerbangan khusus yang tidak mempunyai jadwal yang tetap. Penerbangan menggunakan pesawat udara militer hanya dapat dilakukan sesuai dengan keperluan dan dibawah perintah Panglima Komando Operasi Angkatan Udara.

Pesawat udara militer akan digunakan atau difungsikan apabila mendapatkan perintah dari Panglima Komando Operasi (Koops) Angkatan Udara, dapat juga apabila terdapat kepentingan atau keperluan yang menyangkut tentang hal-hal militer untuk kelangsungan dan kelancaran program maupun kinerja militer, juga pada saat digunakan untuk terbang latihan. Dari semua kegiatan yang akan dilakukan harus diinformasikan pada Skadron udara dimana tempat pesawat-pesawat militer tersebut ditempatkan. Setelah skadron udara mendapatkan informasi, maka skadron udara berkewajiban untuk menyiapkan pesawat-pesawat yang akan digunakan. Setelah itu maka pihak skadron akan menghubungi

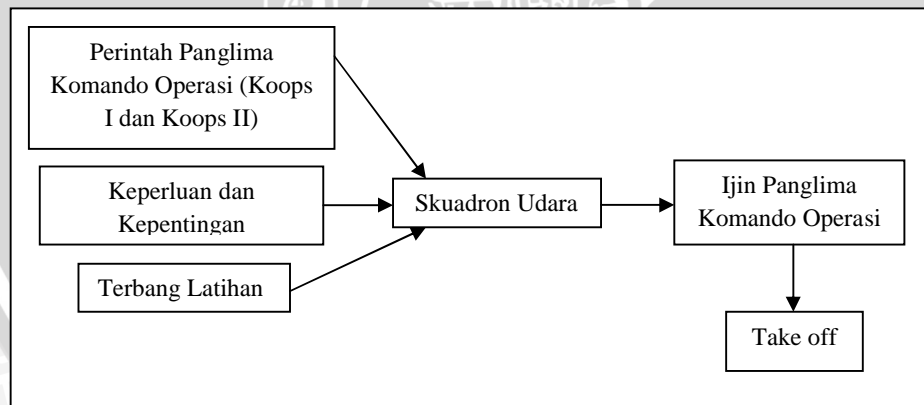
kepada Panglima Komando Operasi (Koops) Angkatan Udara untuk mendapatkan ijin terbang.

Bagan 4.2. Pola Penerbangan Pesawat Udara Sipil



Sumber : data sekunder, diolah, 2014

Bagan 4.2. Pola Penerbangan Pesawat Udara Militer



Sumber : data sekunder, diolah, 2014

b. Kecelakaan Pesawat Udara

Kecelakaan pesawat udara dapat dibedakan dari sisi tahap pengoperasian dan dari sisi lokasi kecelakaan. Dari sisi tahap

pengoperasian kecelakaan diawali sejak tinggal landas (*take off*), menaik (*climb*), penerbangan jelajah (*cruising flight*). Dari sisi tahap pendaratan dimulai dari pendekatan (*approach*), menyentuh landas pacu (*touch down*), sampai pesawat berhenti di pelataran (*appron*) Bandar udara. Sedangkan apabila dilihat dari sisi lokasi kecelakaan dapat berupa *run off* atau *over run* dan *under shoot*.⁸³

Dari data yang sudah terkumpul memang menunjukkan bahwa pada umumnya kecelakaan pesawat udara seratus persen terjadi di Bandar udara dan sekitarnya, terutama pada saat tinggal landas terjadi kemungkinan kecelakaan sebesar 13 hingga 19 % (persen), sedangkan pada saat mendarat diawali saat pendekatan (*approach*) kemungkinan kecelakaan mencapai 81 hingga 87 % (persen).⁸⁴ Dari besarnya presentase kecelakaan yang terjadi pada saat pendekatan oleh karena itu pada saat pendekatan selalu diingatkan oleh awak pesawat agar penumpang memasang sabuk pengaman, menegakkan kursi, lampu diredupkan, rokok dimatikan, dan lain sebagainya untuk menjamin keselamatan penumpang.

Dalam dunia penerbangan pada dasarnya kecelakaan pesawat udara tidak pernah disebabkan faktor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apapun, namun apabila sebab tersebut dikombinasikan dengan berbagai faktor penyebab maka hal tersebut dapat menyebabkan kecelakaan pesawat udara yang fatal dan dapat menelan korban jiwa. Ada berbagai faktor penyebab dari

⁸³ H.K. Martono, **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**, Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 297.

⁸⁴ Ibid.

kecelakaan pesawat udara tersebut seperti manusia (*man*), pesawat udara itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*), dan pengelolaan (*management*).

Manusia (*man*) merupakan penyebab kecelakaan pesawat udara yang biasanya ditujukan pada kapten penerbang, namun sebenarnya hal ini tidak benar karena manusia dalam hal ini terdiri atas setiap orang atau personel yang terlibat langsung dalam operasi penerbangan. Termasuk dalam kategori manusia ini adalah teknisi pesawat udara, awak pesawat udara, petugas penerangan (*briefing office*), petugas operasi penerbangan, pengawas lalu lintas udara yang termasuk dalam kategori manusia dalam salah satu penyebab kecelakaan pesawat udara. Sebagai catatan bahwa seorang kapten penerbang berhak menolak terbang, dapat melanggar kontrak kerja, melanggar peraturan kepegawaian perusahaan bahkan dapat melanggar peraturan perundang-undangan demi alasan keselamatan penerbangan (*safety first*).

Faktor lingkungan dapat bersifat alamiah maupun buatan manusia. Faktor lingkungan buatan manusia maupun secara alamiah juga dapat sebagai faktor penyebab kecelakaan udara. Faktor lingkungan yang bersifat alamiah seperti angin yang tiba-tiba (*wind shear*), awan yang berputar-putar (*cumulonimbus*), angin topan, salju, gempa bumi, dan letusan gunung berapi. Selain dari faktor lingkungan dan manusia itu sendiri ada juga faktor pesawat itu sendiri (*machine*) yang menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara. Oleh karena itu, setiap maskapai penerbangan atau penyelenggara penerbangan lainnya harus

menerepkan sistem pemeliharaan (*maintenance*) rutin terhadap pesawat udara yang dimilikinya agar terhindar dari kesalahan atau kegagalan (*malfunction*) mesin dari pesawat udara itu sendiri.

Sesuai dengan konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan apabila terjadi kecelakaan pesawat udara maka haruslah dilakukan sebuah investigasi kecelakaan pesawat udara. Dalam Konvensi Chicago tahun 1944 diatur tentang kecelakaan pesawat udara yang berbunyi:⁸⁵

“In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.”

Dari isi pasal diatas dapat diartikan bahwa dalam hal terjadi kecelakaan terhadap pesawat udara dari Negara anggota yang terjadi di wilayah negara anggota lainnya dan mengakibatkan kematian atau cedera serius, atau menunjukkan cacat teknis yang serius di pesawat udara atau fasilitas navigasi udara, Negara dimana kecelakaan pesawat udara tersebut terjadi akan membentuk suatu lembaga penyelidikan keadaan kecelakaan itu sesuai dan sejauh izin hukum yang berlaku dengan prosedur yang direkomendasikan oleh ICAO, Negara dimana pesawat udara tersebut terdaftar akan diberi kesempatan untuk menunjuk pengamat untuk hadir

⁸⁵ *Chicago Convention 1944, Art.26*

pada penyelidikan kecelakaan dan negara yang memegang penyelidikan harus menyampaikan laporan dan temuan yang didapatkan dari investigasi yang dilakukan kepada Negara dimana pesawat udara tersebut terdaftar.

Dalam Undang-Undang no. 1 Tahun 2009, investigasi kecelakaan pesawat udara diatur dalam pasal 357 sampai pasal 363. Namun penjelasan tentang investigasi kecelakaan pesawat udara tercantum dalam pasal 357 ayat 1 yang berbunyi “Pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.”⁸⁶ Dalam ayat selanjutnya dijelaskan bahwa pelaksanaan investigasi kecelakaan pesawat udara tersebut dilakukan oleh komite nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden. Komite nasional tersebut merupakan institusi independen yang dalam menjalankan tugas dan fungsinya serta memiliki keanggotaan yang dipilih berdasarkan standar kompetensi melalui uji kepatutan dan kelayakan oleh menteri. Komite nasional bertugas melakukan kegiatan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, laporan akhir, dan memberikan rekomendasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama.

Baik dari konvensi maupun Undang-Undang yang berlaku, keduanya mempunyai peraturan yang sama bahwa apabila terjadi sebuah kecelakaan pesawat udara di negara mana saja maka negara yang bersangkutan harus membuat suatu lembaga atau komite untuk melakukan investigasi kecelakaan tersebut. Hasil investigasi tidak dapat digunakan

⁸⁶ UURI No. 1 Tahun 2009 Pasal 357

sebagai alat bukti dalam proses pengadilan pada gugatan perdata maupun tuntutan pidana.⁸⁷ Pejabat yang berwenang di lokasi kecelakaan pesawat udara wajib melakukan tindakan pengamanan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di luar daerah lingkungan kerja Bandar udara untuk melindungi personel pesawat udara dan penumpangnya; dan mencegah terjadinya tindakan yang dapat mengubah letak pesawat udara; merusak dan/atau mengambil barang-barang dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan. Tindakan pengamanan sebagaimana tersebut berlangsung sampai dengan berakhirnya pelaksanaan investigasi lokasi kecelakaan oleh komite nasional.⁸⁸

Berdasarkan Undang-Undang no.1 tahun 2009 dapat disimpulkan bahwa hasil investigasi kecelakaan pesawat udara tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan, terutama yang berkenaan dengan pernyataan dari orang-orang yang diperoleh dalam proses investigasi; rekaman atau transkrip komunikasi antara orang-orang yang terlibat di dalam pengoperasian pesawat udara, informasi mengenai kesehatan atau informasi pribadi dari orang-orang terlibat dalam kecelakaan atau kejadian; rekaman suara di ruang kemudi (*cockpit voice recorder*) dan catatan kata demi kata (*transkrip*) dari rekaman suara tersebut; rekaman dan transkrip dari pembicaraan petugas pelayanan lalu lintas penerbangan (*air traffic service*); dan pendapat yang disampaikan dalam analisis informasi termasuk rekaman informasi penerbangan.⁸⁹

⁸⁷ H.K. Martono, **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**, Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada 2012, hal 300

⁸⁸ UURI no.1 Tahun 2009 Pasal 363

⁸⁹ H.K Martono, **Hukum Udara Nasional.....**, op.cit, hal 302

Begitu pula langkah-langkah yang harus ditempuh apabila terjadi suatu kecelakaan yang melibatkan pesawat udara militer. Pemerintah sudah seharusnya membentuk suatu komite untuk menginvestigasi kecelakaan yang terjadi agar masalah kecelakaan yang terjadi dapat cepat ditangani. Dalam hal kecelakaan yang terjadi melibatkan pesawat udara militer, maka investigasi kecelakaan harus melibatkan pihak/instansi berwenang yang menangani pesawat militer tersebut. Di Indonesia instansi pemerintah yang berwenang untuk menangani masalah kecelakaan pesawat udara militer adalah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU).

3. Sistem tanggung jawab dan perlindungan hukum pada penumpang.

Pada era teknologi tinggi penerbangan dewasa ini, keselamatan penerbangan pada tataran internasional meningkat tajam. Hal ini dibuktikan dengan menurunnya jumlah korban kecelakaan pesawat udara. Korban kecelakaan pesawat udara pada tataran internasional cenderung menurun. Jumlah korban kecelakaan pesawat udara menurun dari 0.05 setiap 100 juta penumpang/km dalam tahun 1989 menurun menjadi 0.03 setiap 100 juta penumpang/km dalam tahun 1990.⁹⁰ Secanggih apapun teknologi penerbangan, kecelakaan udara dan insiden udara tidak dapat dicegah sama sekali. Usaha manusia adalah hanya mengurangi atau memperkecil tingkat kecelakaan pesawat udara.

Masalah tanggung jawab pengangkut terhadap diderita oleh penumpang/pengirim barang dalam penerbangan internasional telah diatur

⁹⁰ H.K Martono, **Hukum Angkutan...**, op.cit, hal 196

dalam berbagai konvensi internasional seperti Perjanjian Warsawa,⁹¹ Protocol Den Hag 1955,⁹² Konvensi Guadajajara 1961,⁹³ Montreal Agreement 1966,⁹⁴ Protocol Guatemala 1971,⁹⁵ dan Protocol Montreal 1975.⁹⁶ Tanggung jawab ini lazimnya dikenal dengan tanggung jawab pengangkut terhadap pihak kedua, sedangkan tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga yakni terhadap setiap orang di darat yang tidak mempunyai hubungan kontraktual dengan pihak pengangkut dan menderita kerugian akibat kecelakaan pengangkutan udara diatur dalam Konvensi Roma 1933/1952, dan Protocol Montreal tahun 1978.⁹⁷ (capital)

Masalah tanggung jawab pengangkut terhadap pihak kedua dalam penerbangan nasional di Indonesia diatur menurut Ordonansi Pengangkutan Udara Staatsblad 1939: 100 yang pada prinsipnya memuat ketentuan ketentuan yang hampir sama seperti Konvensi Warsawa. Adapun hal penting yang harus diperhatikan bahwa baik Konvensi Warsawa 1929 dan protocol lainnya, demikian pula ordonansi pengangkutan udara 1939: 100, mengharuskan adanya suatu perjanjian pengangkutan (*contract of carriage*)

⁹¹ convention for the unification of certain rules relating to international transportation by air, Warsawa 12 oktober 1929

⁹² Suatu protocol berisi amandemen-amandemen pada perjanjian warsawa 1929 dibuat di den hag 28 september 1955

⁹³ "Convention supplementary to the warsawa convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air performed by a person other than the contracting carrier", Guadajajara 18 september 1961

⁹⁴ Perjanjian ini bukan merupakan suatu perjanjian antar negara, tetapi antar perusahaan penerbangan yang tergabung dalam International Ait Transportation Association (IATA) dan civil aeronautics board amerika serikat

⁹⁵ Protocol ini berisi amandemen-amandemen yang prinsipil terhadap perjanjian warsawa 1929 dan protocol den hag 1955

⁹⁶ Protocol ini terdiri dari 4 protocol yang berisi amandemen-amandemen pada konvensi warsawa 1929, protocol den hag 1955 dan protokol Guatemala 1971 dan konvensi guadalajara 1961.

⁹⁷ Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface.

antara pengangkut dan penumpang/pengirim barang, bila pengangkut ingin menggunakan keuntungan-keuntungan yang termuat dalam Konvensi Warsawa tersebut. Perjanjian pengangkutan tersebut harus berbentuk tiket penumpang dan tiket bagasi:⁹⁸ bila dibuat antara pengangkut dengan penumpang dan perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim/pemilik barang berbentuk suatu *airway bill*.⁹⁹

Pada kegiatan seperti penerbangan dan angkutan udara dengan sendirinya terdapat risiko-risiko tertentu, yang dapat menimbulkan kerugian pada berbagai pihak. Pada peristiwa kecelakaan pesawat udara maka kerugian yang mungkin ditimbulkan pada pihak adalah sebagai berikut:¹⁰⁰

- 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:¹⁰¹

- a. Pembuat pesawat udara;
- b. Pembuat bahan bakar;
- c. Perusahaan penerbangan atau pegawainya; termasuk awak pesawat;
- d. Pengatur lalu lintas udara;
- e. Penumpang;

⁹⁸ Konvensi Warsawa 1929 Pasal 3
Staatsblad 1939: 100 Pasal 5

⁹⁹ Konvensi Warsawa 1929 Pasal 5
Staatsblad 1939: 100 Pasal 7

¹⁰⁰ E. Suherman, **Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan**, Alumni, Bandung, 1979, hlm.18

¹⁰¹ Ibid.

- 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 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”.¹⁰² Kata dianggap yang ditekankan 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 menghindari 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 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

¹⁰² Ordonansi Pengangkutan Udara Pasal 24 ayat 1

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 berbunyi¹⁰³ “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.¹⁰⁴

Pada Peraturan Pemerintah nomor 40 tahun 1995 mengatur tanggung jawab pengangkut yang ditujukan lebih kepada perusahaan angkutan udara niaga berjadwal, yang berbunyi:¹⁰⁵

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.

¹⁰³ UURI no.1 Tahun 2009 Pasal 141

¹⁰⁴ UURI no.1 Tahun 2009 Pasal 141 (2)

¹⁰⁵ Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Pasal 42

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 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 nomor 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 rusakny 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.¹⁰⁶ 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, 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.

¹⁰⁶ Peraturan Menteri Perhubungan no. 77 Tahun 2011 Pasal 1 ayat 7

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 terkait perkembangan tarif atau harga dari jasa angkutan udara¹⁰⁷ biasanya terkait dengan sistem angkutan udara, kompetisi, dan tarif yang wajar. Tarif merupakan kalkulasi jumlah akhir dari biaya-biaya yang ada, tapi apakah pengangkut dapat menetapkan tarif begitu saja. Unsur-unsur tersebut dapat digunakan sebagai dasar dalam penentuan tarif yang akan diberikan. Komponen yang menjadi dasar dalam penentuan tarif adalah tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tambahan (*surcharge*), hasil dari perhitungan komponen tersebut merupakan batas atas harga jasa maksimum pada suatu rute tertentu. Perhitungan tersebut hanya berlaku bagi angkutan udara yang disediakan oleh badan usaha angkutan udara niaga dengan pelayanan minimal yang memenuhi standar keamanan atau dengan kata lain penerbangan kelas ekonomi. Sedangkan penerbangan dengan kelas nonekonomi komponen tersebut diatas ditambah dengan mekanisme pasar.

Sedangkan 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

¹⁰⁷ UURI no.1 tahun 2009 Pasal 126-130 mengatur perlindungan terkait dengan masalah tarif

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.

Peraturan terkait dengan perlindungan hukum bagi penumpang ada yang bersifat untuk mencegah sebuah kejadian atau memberikan perlindungan apabila sesuatu hal terjadi. Dalam hal terjadinya sebuah kecelakaan pesawat udarayang menyebabkan hilangnya nyawa seseorang, maka bentuk perlindungan hukum yang diberikan adalah kompensasi atau pemberian sejumlah uang akibat kecelakaan pesawat. Dapat dinyatakan bahwa materi hukum yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan adalah menyangkut penentuan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, penentuan ganti kerugian, dan upaya hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian.

Dalam peraturan internasional Konvensi Chicago 1944 menjadi suatu acuan untuk dunia penerbangan internasional. Konvensi ini terdiri dari 13 annex yaitu, ANNEX 01 *Personel Licensing*, ANNEX 02 *Rules of the Air*, ANNEX 03 *Meteorological Service for International Air Navigation*, ANNEX 04 *Aeronautical Charts*, ANNEX 05 *Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations*, ANNEX 06 *Operations of Aircraft*, ANNEX 07 *Aircraft Nationality and Registration Marks*, ANNEX 08 *Airworthiness Of Aircraft*, ANNEX 09 *Facilitation*, ANNEX 10 *Aeronautical Telecommunications*, ANNEX 11 *Air Traffic Services*, ANNEX 12 *Search and Rescue*, ANNEX 13 *Aircraft Accident Investigation*, ANNEX 14 *Aerodromes*, ANNEX 15 *Aeronautical Information Service*, Annex 16

*Environment Protection, ANNEX 17 Aviation Security, ANNEX 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.*¹⁰⁸

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 tentang¹⁰⁹ *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;
(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.”*

¹⁰⁸ <http://www.infrastructure.gov.au/aviation/international/icao/annexes/> - diakses pada 25 Maret 2014 pukul 21.01 WIB

¹⁰⁹ Chicago Convention 1944 article 29 - 36

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 dilengkapi dengan 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. Di mana 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”¹¹⁰. 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 pasal 26 berbunyi:

“in the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The state in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the state holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that state.”

Pasal ini mengatur mengenai investigasi kecelakaan pesawat udara, bahwa dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara dari negara anggota yang terjadi di wilayah negara anggota lainnya dan melibatkan kematian atau cedera serius, atau menunjukkan cacat teknis yang serius dalam pesawat atau fasilitas navigasi udara, negara dimana kecelakaan terjadi akan membuat suatu lembaga penyelidikan keadaan tersebut, sesuai, sejauh dari ijin hukum yang berlaku dengan prosedur yang direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Negara di mana pesawat tersebut terdaftar akan diberi kesempatan untuk menunjuk pengamat untuk hadir pada

¹¹⁰ Chicago Convention 1944 article 16

penyelidikan dan negara yang memegang penyelidikan harus menyampaikan laporan dan temuan dalam hal ini ke negara dimana pesawat itu terdaftar.

Inti dari pasal 26 Konvensi Chicago ini bahwa setiap terjadi kecelakaan terhadap 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 ditemukan 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.



BAB V

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.
- b. 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 Pemerintahan membuat 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 niaga dalam hal ini adalah angkutan udara militer. Karena dalam perkembangannya penerbangan sector 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

Buku:

- Agus Pramono, **Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa**, Bogor, Ghalia Indonesia, 2011
- A.R, Thomas, *International Law Studies, Annotated Supplement to the Commander's Handbook of the law of Naval Operations.*
- Boer Mauna, **Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global**, Penerbit PT. Alumni, Bandung, 2011
- Chappy Hakim, **Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional**, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2010
- Choilid Narbuko, Abu Achmadi, **Metodologi Penelitian**, Bumi Pustaka, Jakarta, 1997
- Csabafi, Anthony, *The Concept of State Jurisdiction International Space Law*, The Hague, 1971
- E.Suherman, **Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara**, Bandung: Alumni
- , **Masalah tanggung jawab Pada charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan**, Alumi, Bandung, 1979.
- H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, **Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik**, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- , **Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI no.1 2009**, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Jack w, London, *“General Aviation Crash Course: The First days”*, 39 Lawyers of America 56, 2003
- Johny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Malang, 2005
- J.P, Honig, *The Legal Status of Aircraft*, The Hague, 1995.
- Mieke Komar Kantaatmadja, **Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa**, Remadja Karya CV, Bandung, 1984.

Mirza Satria Buana, **Hukum Internasional Teori dan Praktek**, Bandung : Nusamedia, 2007

Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes , **Pengantar Hukum Internasional, Pengantar Hukum Internasional**, Bandung : Alumnus

Mukti Fajar ND, Yulianto Achmad, **Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris**, Yogyakarta, Pustaka Pelajar,2010

Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta,2005

Priyatna Abdurrasyid, **Kedaulatan Negara di Ruang Udara**, Pusat Penelitian Hukum Angkasa (*Air & Space Law Research Centre*), Jakarta, 1972

Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, **Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat**, Rajawali Pers, Jakarta, 2001

Sudikno Mertokusumo, **Mengenal Hukum Suatu Pengantar**, Liberty, Yogyakarta, 2005

Wahyu Sasongko, **Ketentuan-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen**, Bandar Lampung : Penerbit Universitas Lampung, 2007

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia No.34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia

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)

Anne Ahira, **Sejarah Perkembangan Alat Transportasi**,
<http://www.anneahira.com/perkembangan-alat-transportasi.htm> (07 Januari 2014)

-----, **Sejarah Pesawat Terbang dari Masa ke Masa**,
<http://www.anneahira.com/sejarah-pesawat-terbang.htm> (10 Maret 2014)

Annexes to The Chicago Convention,
<http://www.infrastructure.gov.au/aviation/international/icao/annexesi/> (25 Maret 2014)

Dinas Perhubungan, **Sejarah Pesawat**, <http://dishub-diy.net/Sejarah-Transportasi/sejarah-pesawat.html> (10 Maret 2014)

Infografis, **Hercules Jatuh**,
<http://infografis.kompas.com/read/2011/05/09/111204/twitter.com> (17 Maret 2014)

Inilah.com, **Inilah daftar lengkap Skadron TNI-AU**,
<http://nasional.inilah.com/read/detail/1239502/inilah-daftar-lengkap-skadron-tni-au/> (13 Maret 2014)

Laporan PKL, **Mengenal Pesawat terbang Multi Fungsi Hercules**,
<http://teknologi.kompasiana.com/terapan/2013/06/11/mengenal-pesawat-multi-fungsi-hercules--567728.html> (19 Maret 2014)

Seputar Pengertian Perlindungan Hukum, <http://www.artikata.com/arti-perlindungan-hukum.html>