

**PEMBERLAKUAN KETENTUAN PIDANA DALAM  
PENGANGKUTAN BARANG KHUSUS DAN  
BERBAHAYA YANG TIDAK MEMENUHI  
PERSYARATAN, KESELAMATAN DAN KEAMANAN  
PENERBANGAN <sup>1</sup>**

**Oleh : Vernandy Hanson Kelengkongan <sup>2</sup>  
Marnan A.T. Mokorimban <sup>3</sup>  
Fernando J.M.M. Karisoh <sup>4</sup>**

**ABSTRAK**

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya dan Untuk mengetahui pemberlakuan ketentuan pidana apabila melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan. Kesimpulan dari penelitian ini adalah : 1. Pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya, wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan. Barang khusus tersebut berupa barang yang karena sifat, jenis, dan ukurannya memerlukan penanganan khusus. Badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar dapat dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin. 2. Pemberlakuan ketentuan pidana apabila melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan yang dapat dikenakan, seperti pidana penjara dan pidana denda. Apabila perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang, maka dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun. Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang khusus dan/atau berbahaya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Kata Kunci : Pengangkutan, Barang Berbahaya, Penerbangan.

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Kebutuhan masyarakat akan transportasi udara yang semakin meningkat mengakibatkan semua lapisan masyarakat membutuhkan transportasi udara dalam melakukan aktivitas perjalanan dinilai lebih cepat, efisien dan ekonomis. Maka tidak bisa dipungkiri jika hingga saat ini transportasi udara atau pesawat menjadi moda transportasi yang sering dimanfaatkan untuk penerbangan jarak jauh seperti dari satu negara ke negara lainnya, dari pulau ke pulau lainnya, selain karena lebih cepat, pesawat juga bisa menjangkau pulau-pulau kecil di Indonesia lewat adanya bandara-bandara baru yang dibangun.<sup>5</sup>

Barang berbahaya dilarang diangkut dengan pesawat udara sebagaimana dimaksud dapat dikecualikan, terhadap: a) barang berbahaya yang sesuai petunjuk teknis keselamatan pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara; dan b) barang berbahaya yang sesuai petunjuk teknis keselamatan pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara dinyatakan dilarang dan binatang yang terinfeksi, setelah mendapatkan izin khusus.<sup>6</sup>

Berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan, hal yang tidak dapat dipisahkan adalah pengamanan terhadap barang berbahaya (*dangerous goods*).<sup>7</sup> Terhadap barang berbahaya harus dilakukan penanganan khusus dalam pemeriksaan, penempatan dan kemasannya guna menghindari kesalahan dalam penanganan yang menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Secara internasional, aturan terkait keamanan barang berbahaya (*dangerous goods*) secara khusus terdapat dalam Annex 18 *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Dapat disimpulkan bahwa barang berbahaya adalah barang atau bahan yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda, dan lingkungan Secara umum, barang berbahaya terbagi atas tiga kategori. Pertama,

---

<sup>5</sup> Muhammad Ferdian, *Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara*, Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara-Fakultas Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Volume 11 No. 1, September 2020. ISSN 2656-4041 (Media Online), hlm. 41.

<sup>6</sup> Primadi Candra Susanto, Yosi Pahala, Hartono dan Sa'Roni. *Proses Handling Barang Berbahaya di Bandar Udara*. Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan Vol. 17 No. 1 edisi Februari 2020, hlm. 46.

<sup>7</sup> *Ibid*, hlm. 49.

---

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 16071101580

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Sains

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

diperbolehkan untuk diangkut melalui udara. Ini mencakup barang berbahaya yang dapat diangkut dengan persyaratan atau proses tertentu. Kedua, tidak diperbolehkan diangkut melalui udara. Kategori ini mencakup bahan atau barang yang mudah meledak, menimbulkan reaksi berbahaya, menimbulkan api atau perubahan panas yang berbahaya, mengeluarkan emisi beracun, korosif, dan gas atau uap yang mudah terbakar dalam kondisi normal penerbangan. Dan terakhir, barang pengecualian yang dapat diangkut melalui udara. Ini ditujukan untuk bahan atau barang berbahaya yang biasanya dilarang, tapi diberikan pengecualian karena fungsinya.<sup>8</sup>

Program Keselamatan Penerbangan Sipil perlu didukung oleh personel yang memiliki kompetensi dan sarana keselamatan penerbangan yang efektif dan tepat guna. Salah satu aspek yang mendukung keselamatan penerbangan adalah penanganan kargo udara. Saat ini perkembangan pengangkutan kargo udara sangat pesat, sehingga perlu penanganan yang baik dan efisien. Dengan perkembangan pengangkutan kargo udara khususnya pengangkutan barang berbahaya (*dangerous goods*) perlu diimbangi oleh pelayanan yang prima sebagaimana pelayanan yang dilakukan terhadap penumpang pesawat udara. Penanganan kargo udara yang baik dan efisien khususnya untuk barang berbahaya perlu didukung oleh personel penanganan pengangkutan barang berbahaya yang berlisensi sebagai tanda bukti kompetensi yang dimiliki dan ditunjang oleh fasilitas penanganan pengangkutannya serta standar prosedur. Untuk mengurangi resiko kecelakaan yang diakibatkan oleh adanya kesalahan dalam penanganan pengangkutan barang berbahaya diperlukan standar dan prosedur yang komprehensif dan sesuai regulasi internasional.<sup>9</sup>

Semakin tumbuhnya perdagangan antar negara serta kebutuhan suatu negara akan bahan baku untuk menyempurnakan produk jadi, maka arus barang kiriman dalam hal ini barang impor yang menggunakan jasa transportasi udara akan dimasukkan ke area kargo di mana barang tersebut akan disimpan dalam gudang lini satu sebelum diambil oleh pengurus barang atau

pemilik barang.<sup>10</sup> Dalam proses penyimpanan tersebut dapat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan dan mengganggu arus keluar barang, di mana barang-barang impor tidak semuanya dapat dikeluarkan sesuai dengan waktu pengendapan yang ideal baik oleh pengurus maupun operator pergudangan.<sup>11</sup>

Penanganan kargo udara yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya untuk barang berbahaya perlu didukung oleh personel penanganan pengangkutan barang berbahaya yang mempunyai lisensi sebagai tanda untuk bukti kompetensi yang dimiliki dan ditunjang oleh fasilitas penanganan pengangkutannya yaitu *Dangerous Goods Regulations* serta standar prosedur sesuai aturan yang telah ditetapkan oleh *International Air Transport Association* (IATA). Untuk mengurangi resiko kecelakaan yang diakibatkan oleh adanya kesalahan dalam penanganan pengangkutan barang berbahaya. Selain itu dengan dilihat pada sisi kemajuan teknologi informasi yang sedang berkembang dengan pesat hingga saat ini maka akan lebih efisien, efektif, tepat sasaran dan mengurangi resiko kesalahan dalam penanganan pada kargo udara khususnya *dangerous good*, akan tetapi tidak semuanya terealisasi dengan baik, salah satu contoh adalah pada maskapai penerbangan di Indonesia masih banyak menggunakan penanganan (*dangerous goods*) dengan cara manual pada roda kerjanya seperti pengecekan barang berbahaya untuk mengetahui tingkat bahayanya dan termasuk dalam *class* atau kategori apa, yang mana operator harus mencari secara manual dalam sebuah buku yang bersangkutan, selain itu setelah dilakukan proses *identify* dan kategori *class* maka proses selanjutnya adalah *packing* dan *labeling* biasanya pada tahap ini banyak terjadi kesalahan dimana operator lupa melakukan proses sebelumnya yang mengakibatkan dilakukannya proses ulang yang akan membutuhkan cukup banyak waktu dan tidak efisien serta memperlambat

<sup>8</sup> *Ibid*, hlm. 50.

<sup>9</sup> Gunawan dan Rully Medianto. *Analisis Standar Jumlah Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya di Bandar Udara Adisutjipto*, Jurnal Angkasa. Volume VIII, Nomor 1, Mei 2016, hlm. 94.

<sup>10</sup> Wynd Rizaldy, R. Didiet Rachmat Hidayat dan Irwan Chairuddin. *Faktor Penyebab Mengendapnya Barang Berbahaya Dan Prosedur Pemusnahannya Di Terminal Kargo Bandara Soekarno-Hatta (Factor Causing Unclaimed Dangerous Goods and The Disposing Procedure at Soekarno Hatta Cargo Terminal)* Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 04 No. 03, November 2017, hlm. 278.

<sup>11</sup> *Ibid*

pengiriman barang berbahaya hingga merugikan pelanggan.<sup>12</sup>

Pentingnya pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya diatur dalam peraturan perundang-undangan mengingat angkutan udara memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan yang optimal. Apabila terjadi pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan maka pemberlakuan ketentuan pidana dapat diberlakukan terhadap pelaku tindak pidana.

## B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya?
2. Bagaimanakah pemberlakuan ketentuan pidana apabila melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan?

## C. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum yang digunakan untuk penyusunan penulisan ini ialah metode penelitian hukum normatif.

## PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Pengangkutan Barang Khusus Dan Berbahaya

Petunjuk teknis keselamatan pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara sebagaimana dimaksud yaitu:

- a. memperhatikan klasifikasi barang berbahaya yang akan diangkut;
- b. membatasi jumlah barang berbahaya yang akan diangkut dalam satu kemasan;
- c. memperhatikan jenis angkutan pesawat udara;
- d. memenuhi persyaratan: 1) Pengemasan (packing); 2) Pemberian label dan tanda (labelling and marking); 3) Penanganan (handling); 4) Pendokumentasian; dan 5) Penyediaan informasi.<sup>13</sup>

Barang berbahaya yang diangkut dengan pesawat udara dilakukan pengemasan. Pengemasan sebagaimana dimaksud harus

menggunakan kemasan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. memiliki kualitas baik;
- b. menggunakan bahan dan penutup yang aman untuk mencegah kebocoran yang disebabkan oleh pengangkutan, seperti perubahan suhu, kelembapan, tekanan atau getaran; dan
- c. memenuhi spesifikasi bahan dan konstruksi.<sup>14</sup>

Kemasan yang digunakan untuk barang berbahaya yang bersentuhan langsung harus:

- a. sesuai dengan isi; dan
- b. tahan terhadap bahan kimia atau reaksi barang lainnya.

Kemasan yang akan digunakan untuk barang berbahaya harus dilakukan pengujian oleh instansi pemerintah atau badan hukum yang membidangi pengujian kemasan.<sup>15</sup>

Kemasan yang lulus pengujian sebagaimana dimaksud diberikan:

- a. sertifikat "*UN Specification Marking*"; atau
- b. kode "*limited quantity*".

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya, sebagaimana dinyatakan pada Pasal 136 ayat:

- (1) Pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (2) Barang khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa barang yang karena sifat, jenis, dan ukurannya memerlukan penanganan khusus.
- (3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (4) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diklasifikasikan sebagai berikut:
  - a. bahan peledak (*explosives*);
  - b. gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquified or dissolved under pressure*);
  - c. cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*);
  - d. bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*);

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> Primadi Candra Susanto, Yosi Pahala, Hartono dan Sa'Roni. Proses Handling Barang Berbahaya di Bandar Udara. *Aviasi. Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* Vol. 17 No.1 edisi Februari 2020. hlm. 46.

<sup>14</sup> *Ibid.* hlm. 46.

<sup>15</sup> *Ibid.* hlm. 46-47.

- e. bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*);
  - f. bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*);
  - g. bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*);
  - h. bahan atau barang perusak (*corrosive substances*);
  - i. cairan, aerosol, dan jelly (*liquids, aerosols, and gels*) dalam jumlah tertentu; atau
  - j. bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).
- (5) Badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.

Terhadap barang berbahaya harus dilakukan penanganan khusus dalam pemeriksaan, penempatan dan kemasannya guna menghindari kesalahan dalam penanganan yang menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Secara internasional, aturan terkait keamanan barang berbahaya (*dangerous goods*) secara khusus terdapat dalam Annex 18 *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Dapat disimpulkan bahwa barang berbahaya adalah barang atau bahan yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda, dan lingkungan. Secara umum, barang berbahaya terbagi atas tiga kategori. *Pertama*, diperbolehkan untuk diangkut melalui udara. Ini mencakup barang berbahaya yang dapat diangkut dengan persyaratan atau proses tertentu. *Kedua*, tidak diperbolehkan diangkut melalui udara. Kategori ini mencakup bahan atau barang yang mudah meledak, menimbulkan reaksi berbahaya, menimbulkan api atau perubahan panas yang berbahaya, mengeluarkan emisi beracun, korosif, dan gas atau uap yang mudah terbakar dalam kondisi normal penerbangan dan terakhir, barang pengecualian yang dapat diangkut melalui udara. Ini ditujukan untuk bahan atau barang berbahaya yang biasanya dilarang, tapi diberikan pengecualian karena fungsinya.<sup>16</sup>

Pengertian dan Klasifikasi Barang Berbahaya Yang dimaksud dengan barang berbahaya adalah benda atau zat yang memiliki karakter berbahaya terhadap kesehatan, keselamatan, properti, dan lingkungan seperti yang tertera atau yang masuk

di dalam kualifikasi pada daftar barang-barang berbahaya dari IATA *Dangerous Goods Regulation* (IATA DGR). Klasifikasi barang berbahaya juga dijabarkan dalam UU No. 1 Tahun 2007 tentang Penerbangan. Klasifikasi IATA DGR mencakup: Kelas 1: Bahan peledak atau dapat meledak (*explosives*), Kelas 2: Gas, termasuk gas yang dapat terbakar, tidak dapat terbakar, dan beracun Kelas 3: Cairan yang dapat terbakar (alkohol, thinner, bensin, solar, cat), Kelas 4: Bahan padat mudah terbakar, seperti korek api, kalsium karbid, sodium), Kelas 5: Zat oksidasi dan peroksida organik (nitrat, kalsium klorat, pemutih pakaian, hidroperoksida, tert-butyl), Kelas 6: Zat beracun dan menular (sianida, bakteri, virus, jamur), Kelas 7: Bahan radioaktif, Kelas 8: Bahan korosif (baterai, cairan air raksa), Kelas 9: Bahan berbahaya lainnya (es kering, material mengandung magnetik, dll.) Selain itu ada juga yang dikenal dengan Hidden Dangerous Goods yaitu kargo umum yang mengandung bahan/zat berbahaya yang tidak tampak. Barang-barang tersebut antara lain: Suku cadang pesawat, Suku cadang kendaraan, Peralatan laboratorium, Peralatan bertenda, Peralatan listrik.<sup>17</sup>

Barang berbahaya (*Dangerous Goods–DG*) dapat diangkut dengan aman mempergunakan transportasi udara asalkan prinsip-prinsip tertentu dipatuhi dengan ketat. Regulasi untuk *Dangerous Goods* disesuaikan dengan pengkategorian. Secara umum *Dangerous Goods* dikelompokkan menjadi dua yaitu *nonradioactive* (NRA) dan *radioactive* (RA). Beberapa organisasi internasional membuat pengaturan atau regulasi mengenai *Dangerous Goods*, termasuk pemerintahan Republik Indonesia. *United Nation Subcomitee of Expert on the Transportation of Dangerous Goods (SCoETDG)* merupakan perwakilan PBB yang mengembangkan dan merekomendasikan prosedur pengangkutan untuk semua jenis barang berbahaya, kecuali material *radioactive*. Rekomendasi yang dipublikasikan di dalam *the recommendations on the transportation of dangerous goods, model regulation* berlaku untuk seluruh jenis moda transportasi. *The International Atomic Energy Agency (IAEA)* mengatur pengangkutan material *radioaktif*. Prosedur dan rekomendasi ini dipublikasikan melalui *the regulation for the safety transport of radioactive material. International Civil Aviation Organization (ICAO)* mengembangkan regulasi

<sup>16</sup> Primadi Candra Susanto, Yosi Pahala, Hartono dan Sa'Roni. *Op. Cit.* hlm. 50.

<sup>17</sup> *Ibid.* hlm. 50-51.

dalam menjamin keselamatan dalam pengangkutan *Dangerous Goods* yang mempergunakan transportasi udara dengan berbagai tipe pesawat termasuk helikopter, berdasarkan rekomendasi yang dipublikasikan oleh *SCoETDG. International Air Transportation Association (IATA)* membuat regulasi yang memuat petunjuk teknis dalam mengidentifikasi, penanganan, kemasan dan dokumentasi yang dibutuhkan dalam pengiriman *Dangerous Goods* yang mempergunakan moda transportasi udara. Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 tahun 2013, tentang keselamatan pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara. Pemerintah Indonesia mengatur operator pesawat udara yang mengoperasikan pesawat udara untuk mengangkut barang berbahaya, orang yang diperbolehkan membawa atau mengirim barang berbahaya dan tata cara pengangkutan barang berbahaya dengan mempergunakan pesawat udara, serta pendidikan dan pelatihan penanganan pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara.<sup>18</sup>

Petunjuk teknis pengangkutan *Dangerous Goods* yang dipublikasikan IATA berdasarkan petunjuk teknis ICAO, mencakup persyaratan operasional tambahan, yang menyediakan sistem yang harmonis bagi operator untuk menerima dan mengangkut barang berbahaya dengan aman dan efisien. Peraturan tersebut mencakup daftar terperinci dari masing-masing artikel dan zat berdasarkan klasifikasi yang dipublikasikan oleh PBB dari setiap artikel atau zat, dan penerimaan untuk transportasi udara serta kondisi untuk pengangkutannya.<sup>19</sup>

Bandar udara sebagai sarana pokok sektor transportasi udara dalam penyelenggaraan penerbangan merupakan tempat untuk pelayanan jasa transportasi udara. Dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya maka bandar udara harus ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan. Secara umum, keselamatan dan keamanan penerbangan terdapat di dalam Pasal 44 Konvensi Chicago 1944, yang salah satu poin mengatakan bahwa tujuan dari dibentuknya organisasi penerbangan sipil internasional atau *International Civil Aviation Organization (ICAO)* salah satunya untuk memperkenalkan atau menyebarluaskan kepada semua negara anggota

tentang keselamatan penerbangan khususnya dalam navigasi udara internasional serta mempercepat perkembangan transportasi udara internasional. Kemudian pasal tersebut diperkuat dengan Pasal 28 dalam konvensi yang sama, yang mengatur tentang fasilitas navigasi udara dan sistem standar. Intinya setiap negara peserta konvensi harus mengusahakan fasilitas penerbangan yang sesuai dengan standar internasional semampunya demi keselamatan dan keamanan penerbangan. Berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan, hal yang tidak dapat dipisahkan adalah pengamanan terhadap barang berbahaya (*dangerous goods*).<sup>20</sup>

#### **B. Pemberlakuan Ketentuan Pidana Apabila Melakukan Pengangkutan Barang Khusus Dan Berbahaya Yang Tidak Memenuhi Persyaratan Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Keselamatan dan Keamanan dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan, diatur dalam Pasal 52 ayat:

- (1) Setiap pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia hanya dapat mendarat atau lepas landas dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku dalam keadaan darurat.
- (3) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa: a. peringatan; b. pembekuan sertifikat; dan/atau c. pencabutan sertifikat.

Pasal 53 ayat:

- (1) Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa: a. pembekuan sertifikat; dan/atau b. pencabutan sertifikat.

Pasal 54.

Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan: a. perbuatan

---

<sup>18</sup> *Ibid.* hlm. 51-52.

<sup>19</sup> *Ibid.* hlm. 52.

---

<sup>20</sup> *Ibid.* hlm. 49.

yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan; b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan; c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan; d. perbuatan asusila; e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55

Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan. Pasal 56 ayat:

- (1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa: a. peringatan; b. pembekuan sertifikat; dan/atau c. pencabutan sertifikat.

Pasal 57

Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Menurut KUHP Bab XXIX A tentang Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan Pasal 479 (n) menjelaskan bahwa Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum menempatkan atau menyebabkan ditematkannya di dalam pesawat udara dalam dinas, dengan cara apapun, alat atau bahan yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut yang dapat membahayakan keamanan dalam penerbangan, dipidana dengan pidana selama-lamanya lima belas tahun. Sedangkan menurut KUHP Bab XXIX A Pasal 479 (o) (2) menjelaskan bahwa Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Shinta Angraini Muslim. Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Penumpang Dari Barang Berbahaya Di Dalam Pesawat Udara. *Lex Administratum*, Vol. III/No. 6/Ags/2015. hlm. 110 (Lihat Yogi Ashari, Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan

Keberhasilan regulasi transportasi bahan atau barang berbahaya banyak tergantung kepada individu yang bersangkutan terhadap resiko yang terkait. Peserta pendidikan atau pelatihan harus memahami aspek transportasi bahan atau barang berbahaya melalui udara. Mereka yang perlu memperoleh pendidikan atau pelatihan adalah petugas keamanan. Tugas mereka adalah memeriksa penumpang dan menangani benda berbahaya maupun tidak berbahaya selama di Bandara.<sup>22</sup>

Annex 17 Konvensi Chicago 1944 tentang *Security Safer Guarding International Civil Aviation Againsts Acts of Unlawful Interference* mewajibkan setiap Negara menciptakan suatu prosedur dan tindakan pencegahan masuknya senjata maupun barang-barang berbahaya ke dalam pesawat udara. Indonesia sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Sejak 27 April 1950 telah menciptakan prosedur pencegahan masuknya senjata maupun barang-barang berbahaya ke dalam pesawat udara. Salah satu alat mencegah senjata dan barang-barang berbahaya tersebut adalah menggunakan mesin sinar X atau X-ray guna mendeteksi barang-barang bawaan penumpang yang memasuki daerah steril.<sup>23</sup> Bandara harus memiliki fasilitas dan alat-alat pemindaian keamanan untuk mendeteksi bahan peledak. Dengan alat-alat pemindaian yang berteknologi canggih ini bertujuan agar dapat menjaga keamanan bandara maupun di dalam pesawat dan dapat menghindarkan kemungkinan meledak dari bahan-bahan tersebut. Penumpang harus melewati detektor logam, detektor jenis ini memiliki teknologi *xray* dan mesin *Puffer* (mesin portal pendeteksi jejak bahan peledak). Mesin pemindaian baru ini masih aktif dalam membedakan benda-benda yang dilarang di bandara maupun di pesawat. Lalu penumpang melanjutkan pemeriksaan bagasi di mesin pendeteksi bahan peledak, kemudian diperiksa oleh petugas untuk mengecek kembali bagasi.<sup>24</sup>

---

Pesawat Udara, PT. Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, hlm. 72).

<sup>22</sup> *Ibid.* hlm. 111 (Lihat Yogi Ashari, Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara, PT. Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, hlm. 113).

<sup>23</sup> *Ibid.* (Lihat Yogi Ashari, Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara, PT. Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, hlm. 130).

<sup>24</sup> *Ibid.* hlm. 111-112.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 419 ayat:

- (1) Setiap orang yang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 420.

Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang khusus dan/atau berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan diatur mengenai Keamanan Penerbangan Nasional. Pasal 323 ayat:

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan nasional.
- (2) Untuk melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri berwenang untuk: a. membentuk komite nasional keamanan penerbangan; b. menetapkan program keamanan penerbangan nasional; dan c. mengawasi pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional.

Pasal 324.

Komite nasional keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (2) huruf a bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional.

Pasal 325.

Program keamanan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (2) huruf b paling sedikit memuat: a. peraturan keamanan penerbangan; b. sasaran keamanan penerbangan; c. personel keamanan penerbangan; d. pembagian tanggung jawab keamanan penerbangan; e. perlindungan bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi

penerbangan; f. pengendalian dan penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara; g. penanggulangan tindakan melawan hukum; h. penyesuaian sistem keamanan terhadap tingkat ancaman keamanan; serta i. pengawasan keamanan penerbangan.

Pasal 326 ayat:

- (1) Dalam melaksanakan program keamanan penerbangan nasional, Pemerintah dapat melakukan kerja sama dengan negara lain.
- (2) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. pertukaran informasi; b. pendidikan dan pelatihan; c. peningkatan kualitas keamanan; serta d. permintaan keamanan tambahan.

Pada dasarnya barang berbahaya dapat diangkut dengan pesawat udara, namun harus memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan yang berlaku, termasuk aturan kemasan dan cara pengemasannya, pemberian label, serta penyimpanan dan pemuatannya. Apabila petugas yang menangani barang berbahaya menyimpang dari peraturan, maka dimungkinkan adanya bahaya yang akan mencelakakan manusia, merugikan perusahaan atau merusak fasilitas lain. Oleh karena itu, untuk menjamin keselamatan dan pengamanan serta lancarnya pengangkutan barang berbahaya diperlukan penanganan yang sebaik-baiknya dan penuh rasa tanggung jawab. *Dangerous goods* adalah unsur-unsur zat bahan dan atau barang berbahaya yang sangat peka terhadap suhu udara, tekanan dan getaran serta dapat mengganggu terhadap kesehatan manusia maupun binatang, dapat mengganggu serta membahayakan keselamatan penerbangan dan dapat merusakkan peralatan pengangkutan. Barang berbahaya sebagai kargo dapat diangkut dengan pesawat udara dikelompokkan menjadi tiga yaitu: Barang berbahaya yang dapat diangkut dengan menggunakan pesawat udara penumpang atau pesawat udara kargo. Barang berbahaya yang hanya dapat diangkut dengan pesawat kargo saja. Barang berbahaya yang tidak boleh diangkut dengan pesawat udara, pengelompokan ini didasarkan pada ciri-ciri atau jenis barang berbahaya ataupun jumlahnya yang akan diangkut dengan pesawat udara.<sup>25</sup>

Pemberlakuan ketentuan pidana dapat diberlakukan terhadap pelaku tindak pidana yang telah terbukti secara sah melakukan perbuatan

---

<sup>25</sup> Primadi Candra Susanto, Yosi Pahala, Hartono dan Sa'Roni. *Op. Cit.* hlm. 52-53.

pidana sesuai dengan proses peradilan pidana yang telah dilakukan, khususnya dalam pemeriksaan perkara di pengadilan. Oleh karena itu pentingnya pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya diatur dalam peraturan perundang-undangan mengingat angkutan udara memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan yang optimal.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

1. Pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya, wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan. Barang khusus tersebut berupa barang yang karena sifat, jenis, dan ukurannya memerlukan penanganan khusus. Barang berbahaya dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan. Badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar dapat dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.
2. Pemberlakuan ketentuan pidana apabila melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan yang dapat dikenakan, seperti pidana penjara dan pidana denda. Apabila perbuatan tersebut mengakibatkan matinya orang, maka dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun. Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang khusus dan/atau berbahaya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

### **B. Saran**

1. Pengaturan pengangkutan barang khusus dan berbahaya, memerlukan dukungan dan perhatian dari pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus dan/atau berbahaya memiliki kewajiban menyampaikan pemberitahuan kepada pengelola pergudangan dan/atau badan usaha angkutan udara sebelum dimuat ke dalam pesawat

udara dan badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus dan/atau barang berbahaya wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam pesawat udara.

2. Pemberlakuan ketentuan pidana apabila melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya, dimaksudkan untuk memberikan efek jera bagi pelaku perbuatan pidana yang telah melalui proses pemeriksaan perkara pidana, khususnya dalam sidang di muka pengadilan dan bagi pihak-pihak lainnya diharapkan tidak melakukan perbuatan yang sama dengan pelaku tindak pidana tersebut, karena dikenakan ketentuan pidana, sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku-Buku**

- Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafitti Press. Jakarta. 2006.
- Arrasjid Chainur, *Hukum Pidana Perbankan*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika. Jakarta, 2011.
- Hamzah Andi, *Terminologi Hukum Pidana*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Get. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Hamzah Andi. *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*. Rineka Cipta. Jakarta, 2008.
- Ibrahim Johnny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Citra Aditya Bakti. Bandung. 2007.
- Marbun Rocky, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.
- Martono H.K., *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987.
- Mahmud Marzuki Peter, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama Cetakan ke-2, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2006.

- Mahmud Mulyadi dan Feri Antoni Surbakti, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kejahatan Korporasi*, Cetakan Pertama, PT. Sofinedia, Jakarta, 2010.
- Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Mardani, *Penyalahgunaan Narkoba Dalam Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Pidana Nasional*, Ed. 1, PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2008.
- Marpaung Leden, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta, 2005.
- Martono H.K., *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987.
- Martono H.K. dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law)*. Ed. 1. Cetakan ke-1. PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2012.
- Masriani Tiena Yulies, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Muhamad Abdulkadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Mulyadi Mahmud dan Feri Antoni Surbakti, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kejahatan Korporasi*, Cetakan Pertama, PT. Sofhiedia, Jakarta. 2010.
- Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Nugroho Sapto Sigit dan Hilman Syahrial Haq. *Hukum Pengangkutan Indonesia Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*. Cetakan I: Penerbit Navida. Surakarta. April 2019.
- Panjaitan Irwan Petrus & Chairijah, *Pidana Penjara Dalam Perspektif Penegak Hukum Masyarakat dan Narapidana*, CV. Indhili. Co, Jakarta, 2009,
- Pitoyo Whimbo, *Panduan Praktisi Hukum Ketenagakerjaan*, (Penyunting) Widy Octa & Nur A. Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta, 2010.
- Soekanto Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1995.
- Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan Keenam, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2009
- Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007.
- Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan Keenam, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2009.
- Sunarso Siswanto, *Penegakan Hukum Psikotropika, Dalam Kajian Sosiologi Hukum*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2004.
- Suratman, dan H. Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*. Alfabeta, Bandung. 2015.
- Syamsuddin Aziz, *Tindak Pidana Khusus*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Syamsuddin Aziz, *Tindak Pidana Khusus*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- W. Gunadi Ismu dan Jonaedi Efendi, *Cepat & Mudah Memahami Hukum Pidana (Jilid 1)* Dilengkapi Buku I KUHP, Cetakan Pertama, PT. Prestasi Pustakaraya. Jakarta, 2011.

#### Jurnal

- Agustini Dwi Endang. Peningkatan Sertifikasi Kecakapan Personel (SKP) Keamanan Bandara hinternasional Soekarno Hatta. *Jurnal Penelitian Perhubungan Udara* Vol.37 No.2, Juni 2011.
- Darwis Nurlely. Tanggung Jawab Hukum Mengatasi Kecelakaan Di Bandara Halim Perdanakusuma. *Jurnal Ihniah Hukum Dirgantara-Fakultas Hukum Universitas Suryadarma*, Volume 5 No.2, Maret 2015.
- Fahlevi Reza Wildansyah, Hidro Lukito dan Haruno Sajati. Notification Using Telegram to Identify and Determine the Needs of Handling Packaging Dangerous Goods. *Compiler. Volume 8, Nomor 1, Mei 2019.*
- Ferdian Muhammad. Perlindungan Konsumen Atas Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Transportasi Udara. *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara-Fakultas Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma*, Volume 11 No. 1, September 2020. ISSN 2656-4041 (Media Online).
- Gunawan dan Rully Medianto. Analisis Standar Jumlah Personel Penanganan Pengangkutan Barang Berbahaya di Bandar Udara Adisutjipto. *Jurnal Angkasa*. Volume VIII, Nomor 1, Mei 2016.
- R. Rizaldy Wynd, Didiet Rachmat Hidayat dan Irwan Chairuddin. Faktor Penyebab Mengendapnya Barang Berbahaya Dan

Prosedur Pemusnahannya Di Terminal Kargo Bandara Soekarno-Hatta (*Factor Causing Unclaimed Dangerous Goods and The Disposing Prochedure at Soekarno Hatta Cargo Terminal*) Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 04 No. 03, November 2017.

Susanto Candra Primadi, Yosi Pahala, Hartono dan Sa'Roni. Proses Handling Barang Berbahaya di Bandar Udara. Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan Vol. 17 No. 1 edisi Februari 2020.

Zulaichah. Pengaruh Fasilitas Bandar Udara Terhadap Kinerja Ketepatan Waktu Maskapai Penerbangan (*The Influence of Airport Facilities to the Airline's on Time Performance*) Warta Ardhia, Volume. 40 No. 4 Desember 2014.

#### **Internet**

<https://tirto.id/q/hukum-eo>. Aditya Widya Putri 6 Juli 2017. Barang-Barang Terlarang dalam Penerbangan.