

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP  
KESELAMATAN DAN KEAMANAN  
PENUMPANG DARI BARANG BERBAHAYA DI  
DALAM PESAWAT UDARA<sup>1</sup>**

**Oleh: Shinta Angraini Muslim<sup>2</sup>**

**ABSTRAK**

Pada zaman yang modern seperti saat ini, alat transportasi udara yaitu pesawat udara adalah alat transportasi alternatif yang banyak digunakan oleh masyarakat di seluruh dunia, termasuk Negara Indonesia. Pesawat udara selalu menghadapi bahaya baik selama dioperasikan di darat atau di udara. Bahaya-bahaya tersebut antara lain bahaya yang terjadi selama penerbangan berlangsung, selama bergerak pelan-pelan menuju landasan pacu dan sebaliknya, sewaktu di darat, tinggal landas, terhadap awak pesawat udara, dan bahaya yang di hadapi penumpang. Setiap barang berbahaya dilarang untuk dimuat dalam pesawat udara karena dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang. Keselamatan dan keamanan penumpang, barang berbahaya dan lain-lain telah di atur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009. Berdasarkan uraian tersebut di atas, yang melatarbelakangi permasalahan dalam penulisan ini ialah, bagaimana penerapan hukum penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara serta bagaimana sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara. Metode penelitian hukum normatif digunakan dalam karya tulis ini. Bahan-bahan hukum dikumpulkan dengan cara melakukan studi kepustakaan terdiri dari: peraturan perundang-undangan, buku-buku, karya ilmiah hukum, dan kamus-kamus hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada tataran Nasional, penerapan hukum penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara di

atur dalam Pasal 308 – Pasal 348 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Pada tataran Internasional, penerapannya terdapat dalam Annex 18 Konvensi Chicago 1944, ICAO Doc.9284-AN/905 dan *International Air Transport Association Dangerous Goods Regulation* yang mengatur pengaplikasian keamanan barang-barang berbahaya, pembatasan bahan dan barang berbahaya, barang berbahaya tersembunyi, dan barang berbahaya yang dibawa oleh penumpang. Sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan. Sanksi ini juga diatur dalam KUHP. Dari hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa Penerapan Hukum Penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara di atur dalam Pasal 308 – Pasal 348 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Program keselamatan penerbangan nasional yang dibuat oleh pemerintah mengenai peraturan keselamatan penerbangan harus lebih dipatuhi oleh semua pihak. Sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan.

**A. PENDAHULUAN**

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia tahun 1945, diperlukan system transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis<sup>3</sup>.

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar perekonomian, membuka akses ke daerah, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Penerbangan perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayaran yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Karena pada zaman yang modern seperti saat ini, alat transportasi udara

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Dr. Ronny A. Maramis, SH, MH; Lendy Siar, SH, MH; Imelda A. Tangkere, SH, MH

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 110711102

<sup>3</sup>DR H.K.Martono, *Hukum Penerbangan*, CV. Mandar Maju, 2009, Bandung, Hal 3.

yaitu pesawat udara adalah alat transportasi alternatif yang banyak digunakan oleh masyarakat di seluruh dunia, terutama Negara Indonesia.<sup>4</sup>

Pesawat udara selalu menghadapi bahaya baik selama di operasikan atau di darat. Bahaya-bahaya tersebut antara lain bahaya yang terjadi selama penerbangan berlangsung (*flight risks*), selama bergerak pelan-pelan menuju landasan pacu dan sebaliknya (*taxying*), sewaktu di darat (*on the ground*), tinggal landas (*take-off*), terhadap awak pesawat udara (air crew), dan bahaya yang di hadapi penumpang.

Seperti diketahui, keselamatan dan keamanan penumpang, barang berbahaya dan lain-lain telah di atur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009. Setiap barang berbahaya di larang untuk di muat dalam pesawat udara karena dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang. Namun pada kenyataannya, masih saja ada barang berbahaya yang di selundupkan oleh petugas keamanan bandara untuk di bawa oleh penumpang ke dalam pesawat udara. Dari masalah ini tentu kita bisa lihat bahwa siapa pada akhirnya yang akan disalahkan ketika pesawat mengalami kecelakaan, baik di udara maupun di darat yang disebabkan barang berbahaya tersebut. Kecelakaan ini tentu terjadi karena petugas keamanan bandara yang mengijinkan penumpang membawa barang berbahaya tersebut, sehingga menimbulkan dampak yang negatif di dalam pesawat.

Kecelakaan pesawat udara adalah musibah yang menimpa pesawat udara, yang disebabkan oleh terbakarnya pesawat udara atau meledaknya pesawat udara. Data menunjukkan kecelakaan pesawat udara seratus persen terjadi di bandar udara dan sekitarnya terutama (a) saat tinggal landas kemungkinan kecelakaan pesawat udara 13-19%, (b) penerbangan jelajah (*cruising flight*) kemungkinan kecelakaan 0%, dan akan mendarat kemungkinan kecelakaan 81-87% terutama diawali saat turun (*decending*). Setiap pesawat udara dilengkapi alat perekam penerbangan atau biasa disebut dengan *flight recorder*. Pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara diatur dalam Peraturan

Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan *jo* Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.<sup>5</sup>

## B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimanakah penerapan Hukum Penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara?
2. Bagaimanakah sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara?

## C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian hukum normatif digunakan dalam penyusunan Skripsi ini. Bahan-bahan hukum dikumpulkan dengan cara melakukan studi kepustakaan. Bahan-bahan hukum tersebut terdiri dari : peraturan perundang-undangan, buku-buku, karya ilmiah hukum, kamus-kamus hukum. Untuk menyusun pembahasan, bahan-bahan hukum dianalisis secara normatif.

## PEMBAHASAN

### 1. Penerapan Hukum Penerbangan Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Penumpang Dari Barang Berbahaya Di Dalam Pesawat Udara

Penerapan hukum penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara di atur dalam Pasal 308 – Pasal 348 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.<sup>6</sup> Keselamatan penerbangan sangat penting dan selalu diutamakan, maka dari itu Menteri membuat suatu program keselamatan penerbangan nasional yang bertujuan untuk menjamin keselamatan penerbangan nasional dan turut serta bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan nasional tersebut. Program

<sup>4</sup>*Id*, hal 4.

<sup>5</sup>Prof. Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 248.

<sup>6</sup>H.K.Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Mandar Maju 2009, Bandung, Hal 298.

keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud adalah peraturan keselamatan penerbangan, sasaran keselamatan penerbangan, system pelaporan keselamatan penerbangan, analisis data dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan, kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan, promosi dan pengawasan keselamatan penerbangan serta penegakan hukum.<sup>7</sup>

Pelaksanaan program keselamatan penerbangan nasional dievaluasi secara berkelanjutan oleh tim yang dibentuk oleh Menteri. Sasaran keselamatan penerbangan meliputi target kinerja, indicator kinerja, dan pengukuran pencapaian keselamatan penerbangan. Target dan hasil pencapaian kinerja keselamatan penerbangan harus dipublikasikan kepada masyarakat. Menteri berwenang menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum sanksi administrative dan sanksi pidana di bidang keselamatan penerbangan, antara lain adalah tata cara penegakan hukum, penyiapan personel yang berwenang mengawasi penerapan aturan di bidang keselamatan penerbangan, pendidikan masyarakat dan penyedia jasa penerbangan serta para penegak hukum dan penindakan.<sup>8</sup>

Menteri juga bertanggung jawab terhadap pengawasan keamanan penerbangan nasional. Pengawasan keamanan penerbangan merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keamanan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan atau institusi lain yang terkait dengan keamanan yang meliputi audit, inspeksi, survey dan pengujian.<sup>9</sup> Terhadap penumpang, personel pesawat udara, bagasi, kargo, dan pos yang akan diangkut harus dilakukan pemeriksaan oleh personel yang berkompeten di bidang keamanan. Penumpang dan kargo tentu dapat diberikan perlakuan khusus dalam pemeriksaan.

---

<sup>7</sup>Ibid.

<sup>8</sup>Yudha Pandu, *Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, CV Karya Gemilang, 2009, Jakarta, Hal 95.

<sup>9</sup>DR H.K.Martono, *Hukum Penerbangan*, CV. Mandar Maju, 2009, Bandung, Hal 305.

Penumpang pesawat udara yang membawa senjata wajib melaporkan dan menyerahkannya kepada badan usaha angkutan udara yang akan mengangkut penumpang tersebut. Tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara meliputi pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk ke pesawat udara, memberi tahu kepada kapten penerbang apabila ada petugas keamanan dalam penerbangan (*air marshal*) di pesawat udara dan memberi tahu kepada kapten penerbang adanya muatan barang berbahaya di dalam pesawat udara.

Setiap alat transportasi, memiliki barang-barang angkutan, baik yang berbahaya maupun tidak berbahaya. Barang berbahaya adalah benda-benda atau zat padat, cair, atau gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa dan harta benda, serta keselamatan penerbangan. Ada bahan atau barang berbahaya yang sangat membahayakan bilamana di angkut dengan pesawat udara. Bahan atau barang berbahaya dalam kondisi apapun, dilarang diangkut dengan pesawat udara, apabila bahan atau barang tersebut berpotensi meledak atau memiliki reaksi yang membahayakan penerbangan atau akan menghasilkan nyala api atau secara perlahan-lahan akan menimbulkan panas atau menimbulkan emisi racun yang berbahaya atau menimbulkan korosi dalam kondisi transportasi normal.<sup>10</sup> Kecuali dikemudian hari ditetapkan secara khusus diperbolehkan oleh pejabat yang berwenang, bahan atau barang berbahaya diangkut dengan pesawat udara.

Indonesia sebagai Negara berkembang yang industrinya baru mengalami tahap permulaan, perkembangan hukum perlindungan konsumennya belum berkembang sebagaimana di Negara-negara maju. Ketentuan-ketentuan hukum yang bermaksud untuk memberikan perlindungan kepada konsumen atau anggota masyarakat kurang berfungsi karena tidak diterapkan secara ketat. Perlindungan konsumen dalam bidang hukum private paling banyak ditemukan dalam B.W, terutama

---

<sup>10</sup>Yogi Ashari, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara*, PT.Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, Hal 23.

perbuatan melanggar hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 sampai Pasal 1369. Disamping itu, dalam Pasal 1370 juga ditegaskan tentang kemungkinan menuntut ganti kerugian oleh orang-orang yang berada dalam tanggungan si korban, apabila ia meninggal akibat kesengajaan atau kelalaian orang lain.

Pada prinsipnya barang berbahaya tidak boleh dibawa oleh penumpang dan awak pesawat udara dalam bagasi tercatat atau dalam kabin bagasi atau yang menempel pada badan mereka, kecuali amunisi, kursi roda atau alat bantu mobilitas yang memberi tahu kepada kapten penerbang, kompor kemah atau tempat bahan bakar, thermometer atau barometer, tabung gas oksigen, tabung gas tidak mudah terbakar yang di pasang di life jacket, peralatan pemantauan agen kimia dan karbon dioksida padat (*dry ice*). Barang-barang seperti bahan obat atau perlengkapan mandi seperti aerosol, tabung gas kecil, alat pacu jantung, thermometer medis, korek api atau pemantik rokok, minuman beralkohol, alat pengeriting rambut, peralatan elektronik yang mengandung logam lithium atau sel ion atau baterai lithium, diizinkan diangkut dengan pesawat udara dalam bagasi tercatat yang diperiksa lebih dahulu oleh petugas keamanan tanpa persetujuan dari perusahaan penerbangan.<sup>11</sup>

Setiap bagasi tercatat maupun bagasi kabin harus diperiksa oleh petugas keamanan bandara baik pemeriksaan secara fisik atau menggunakan alat bantu pemeriksaan. Pemeriksaan tersebut dapat menggunakan alat bantu yang diselingi dengan pemeriksaan secara fisik dengan cara diacak. Setiap bagasi tercatat maupun bagasi kabin yang dicurigasi harus diperiksa lebih intensif. Bagasi tercatat, bagasi kabin yang telah diperiksa secara fisik dengan menggunakan alat bantu harus disegel oleh petugas keamanan dengan label keamanan sesuai dengan persyaratan yang berlaku. Penempatan barang-barang atau bahan-bahan berbahaya di dalam pesawat udara harus sedemikian rupa sehingga tidak akan bercampur dengan barang lainnya dan tidak berubah atau bergeser posisinya pada

waktu pesawat udara bergerak baik pada saat *taxying*, tinggal landas maupun pendaratan dan dilakukan dibawah pengawasan petugas yang memahami regulasi bahan atau barang berbahaya.

Petugas keamanan bandara berwenang untuk menolak keberangkatan bagasi tercatat maupun bagasi kabin yang tidak boleh diperiksa oleh petugas keamanan bandara. Bagasi tercatat maupun bagasi kabin yang termasuk jenis barang-barang berbahaya, dapat diangkut dengan pesawat udara sepanjang memenuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berpedoman pada dokumen Organisasi Penerbangan Sipil Internasional *No. ICAO 9284-AN/905*.<sup>12</sup> Barang-barang berbahaya dilarang disimpan di dalam bagasi tercatat maupun bagasi kabin atau dikenakan pada badan calon penumpang.

Perusahaan penerbangan wajib memberi informasi bahan atau barang berbahaya kepada kapten penerbang, karyawan perusahaan penerbangan maupun penumpang pesawat udara yang bersangkutan.

Termasuk juga memastikan bahwa informasi yang berisikan jenis-jenis barang berbahaya yang dilarang dibawa penumpang ke dalam pesawat udara, harus tersedia di dalam tiket penumpang pesawat udara sebelum penumpang lapor keberangkatan mereka. Perusahaan penerbangan juga yang mengangkut bahan atau barang berbahaya wajib menginformasikan secara akurat dan tertulis atau tercetak, bahan atau barang berbahaya yang akan di angkut kepada kapten penerbang sesegera mungkin sebelum pesawat tinggal landas. Ketika terjadi sebuah kecelakaan pesawat udara atau insiden serious, di mana berkaitan dengan bahan atau barang berbahaya, perusahaan penerbangan pesawat udara yang mengangkut bahan atau barang berbahaya harus menyediakan informasi, tanpa penundaan, kepada layanan darurat, terkait dengan kecelakaan atau insiden pesawat udara.

Peran asuransi penerbangan semakin besar dengan banyaknya kecelakaan pesawat udara di Indonesia. Pada saat perusahaan penerbangan mengalami kecelakaan, asuransi

<sup>11</sup>E.Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, Alumni, 1979, Bandung, Hal 84.

<sup>12</sup>Yogi Ashari, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara*, PT.Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, Hal 99-100.

penerbangan dengan cepat mengadakan evaluasi kerugian yang harus di bayar oleh perusahaan asuransi penerbangan. Organisasi internasional bidang asuransi penerbangan mempunyai peran yang sangat penting, karena organisasi-organisasi internasional tersebut menetapkan standar-standar polis asuransi penerbangan yang merupakan sumber hukum utama dalam bidang asuransi penerbangan.<sup>13</sup>

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 ditempatkannya 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>14</sup>

Keselamatan transportasi di Indonesia telah mencapai tingkat yang memprihatikan dengan banyaknya keselamatan transportasi udara semakin menjadi perhatian masyarakat umum. Sebenarnya secara kuantitatif jumlah kecelakaan transportasi udara relative lebih kecil dibandingkan dengan jumlah kecelakaan transportasi darat, tetapi dampak kecelakaan transportasi udara lebih besar dibandingkan dengan kecelakaan transportasi darat maupun laut.<sup>15</sup>

Kecenderungan kecelakaan transportasi yang memperhatikan tersebut harus ada solusinya, tidak boleh dibiarkan berlarut-larut sehingga memakan korban jiwa para pengguna transportasi. Salah satu solusi adalah dibentuk

Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Komite Nasional Keselamatan Transportasi tidak mempunyai wewenang mengatur dan mengawasi transportasi, melainkan mempunyai fungsi untuk mengadakan penelitian, investigasi kecelakaan dan menyusun rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan sebab yang sama.<sup>16</sup> Pasal 26 Konvensi Chicago 1944, menetapkan apabila pesawat udara mengalami kecelakaan di luar negeri, maka Negara tempat kecelakaan pesawat udara terjadi mempunyai kewajiban investigasi, namun demikian pasal tersebut tidak mengatur biaya yang diperlukan untuk investigasi.

Kecelakaan pesawat udara, betapapun juga canggihnya teknologi tidak dapat dihindarkan sama sekali baik penerbangan internasional maupun nasional, milik sipil maupun militer. Pemerintah kota dan pemerintah daerah bertanggung jawab melakukan pencarian dan pertolongan terhadap setiap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia. Pencarian dan pertolongan harus dilakukan dengan cepat, tepat, efektif dan efisien untuk mengurangi korban. Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan wajib segera memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan. Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang bertugas wajib segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan setelah menerima pemberitahuan adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya dalam penerbangan. Setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, dan mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara.<sup>17</sup>

Pejabat yang berwenang di lokasi kecelakaan pesawat udara wajib melakukan tindakan pengamanan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di luar daerah

<sup>13</sup>Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*, Mandar Maju, 2011, Bandung, Hal 182.

<sup>14</sup>Yogi Ashari, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara*, PT.Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, Hal 72.

<sup>15</sup>H.K.Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI NO.1 Tahun 2009*, Mandar Maju, 2009, Bandung, Hal 420.

<sup>16</sup>Yudha Pandu, *Indonesia Legal Center Publishing*, CV Karya Gemilang, 2009, Jakarta, Hal 105.

<sup>17</sup>*Id*, Hal 108.

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 berlangsung sampai dengan berakhirnya pelaksanaan investigasi lokasi kecelakaan oleh komite nasional.

Dalam kehidupan manusia normal, tidak seorangpun yang menghendaki terjadi musibah pengangkutan karena peristiwa itu jelas merugikan, baik bagi penumpang, pengirim barang, maupun pengangkut, bahkan mungkin pihak lain yang tidak ada kaitannya dengan pengangkutan. Jika sebelum diadakan perjanjian pengangkutan sudah dapat diketahui akan terjadi kecelakaan, sudah tentu alat pengangkut tidak akan diberangkatkan, bahkan penumpang tidak akan menggunakan alat pengangkut yang bersangkutan karena sudah diketahui ada ancaman bahaya yang akan terjadi. Terjadinya musibah pengangkutan tidak dikehendaki oleh semua orang, terutama pihak-pihak dalam pengangkutan karena akan menimbulkan kerugian material, fisik, atau korban jiwa, tetapi penyebabnya selalu diabaikan oleh penumpang atau pengangkut atau pihak lain karena penumpang atau pengangkut sudah terbiasa tidak mematuhi peraturan atau tidak disiplin kerja. Contohnya ada penumpang yang membawa mercon atau bom rakitan yang tidak terdeteksi oleh petugas, akibatnya terjadi ledakan di pesawat udara.

## **2. Sanksi Terhadap Petugas Keamanan Bandara Yang Telah Memasukan Barang Berbahaya Milik Penumpang Ke Dalam Pesawat**

Annex 17 Konvensi Chicago 1944 tentang *Security Safer Guarding International Civil Aviation Against 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>18</sup>

Sebelumnya penerbangan di Negara kita diatur berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992, namun semakin pesatnya perkembangan dunia penerbangan telah melahirkan paradigma baru baik ditinjau dari segi bisnis transportasi maupun perkembangan teknologi penerbangan itu sendiri. Oleh karena itu, berdasarkan persetujuan bersama antara Pemerintah dan Dewan Perwakilan pada tanggal 12 Januari 2009 Presiden Republik Indonesia telah mengesahkan berlakunya peraturan perundang-undangan penerbangan yang baru yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam Undang-Undang ini diatur hak, kewajiban serta tanggung jawab para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggara penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara.

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>19</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

<sup>18</sup>Yogi Ashari, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara*, PT.Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, Hal 130.

<sup>19</sup>Yogi Ashari, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara*, PT.Raja Grafindo Persada, 2011, Jakarta, Hal 113.

tersebut. Penumpang harus melewati detektor logam, detektor jenis ini memiliki teknologi *x-ray* 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.

Penggunaan backscatter *x-ray* untuk mendeteksi senjata dan bahan peledak yang secara sengaja disembunyikan oleh penumpang. Tidak disiplin waktu keberangkatan merupakan hambatan pengangkutan udara. Waktu keberangkatan sering tertunda bahkan pembatalan tanpa alasan yang logis dan tanpa pemberitahuan sebelumnya. Ini menunjukkan kurang siapnya pengangkut udara dalam penyediaan pesawat udara. Tidak disiplin waktu ini amat membosankan dan merugikan penumpang karena tidak dapat tiba di tempat tujuan sesuai waktu yang diharapkan. Padahal, pengangkut udara merupakan sektor vital dalam bidang pengangkutan. Gangguan keamanan dan ketertiban pada pengangkutan udara juga merupakan hambatan yang serius. Paling sering terjadi adalah penyelundupan barang berbahaya ke dalam pesawat udara. Sudah dapat dipastikan bahwa pelaku penyelundupan itu adalah petugas keamanan yang bertugas pada waktu itu. Jika orang lain, itu tidak mungkin karena tidak sembarang orang mudah masuk ke area bandara, baik di bandara pemberangkatan maupun di bandara tujuan. Dalam hal ini pengangkut udara tidak menjamin keselamatan bagi penumpang yang lain. Karena tidak ada jaminan itulah maka petugas keamanan berani melakukan kejahatan melawan hukum. Hal ini akan menimbulkan kesan buruk pada otoritas bandara mengenai ketidakmampuan pegawainya untuk mengamankan keselamatan dan keamanan penumpang. Pembuat undang-undang perlu menentukan sikap terhadap hal ini, jika perlu dibawa ke konvensi internasional mengenai keselamatan penumpang dan bagasi. Tidak diketahui apa memang konvensi hukum internasional tidak menjamin keamanan atas penyelundupan barang berbahaya sehingga

pelaku penyelundupan bebas melakukan kejahatannya terhadap penumpang pesawat udara. Atau kebiasaan penyelundupan tersebut hanya berlaku di otoritas bandara Indonesia? Alangkah buruknya moral petugas keamanan di Indonesia. Hal ini agar menjadi perhatian pemerintah Republik Indonesia sebagai Negara dan bangsa yang beradab. Untuk mencegah terjadinya segala tindakan yang melawan hukum yang dapat mengancam, mengganggu, dan menghambat segala kegiatan yang terjadi di bandar udara maka system pengamanan dilakukan selama 24 jam.

Bandar udara adalah kawasan di daratan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara lepas landas dan mendarat, naik turun penumpang, muat bongkar kargo atau pos, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.<sup>20</sup>

Setiap orang yang melakukan tindakan melawan hukum akan dijatuhi hukuman sesuai aturan yang berlaku baik dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009<sup>21</sup> maupun Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), berikut penjelasannya.<sup>22</sup>

1. Pasal 344d Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 menjelaskan bahwa “setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan berupa : membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin” .
2. Pasal 419 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 menjelaskan bahwa :
  - a. Setiap orang yang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana

<sup>20</sup>H.K.Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI NO. 1 Tahun 2009*, Mandar Maju, 2009, Bandung, Hal 64.

<sup>21</sup>H.K.Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI NO. 1 Tahun 2009*, Mandar Maju, 2009, Bandung, Hal 308.

<sup>22</sup>Mudah W, *KUHP*, PT Hafamira, 2014, Klaten, Hal 166.

- dimaksud dalam Pasal 136 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua ) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 ( lima ratus juta rupiah ).
- b. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 tahun.
3. Pasal 436 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 menjelaskan bahwa :
    - a. Setiap orang yang membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf d, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun.
    - b. Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 tahun.
    - c. Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 tahun.
  4. Pasal 479 f Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menjelaskan bahwa “ barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum mencelakakan atau menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara, dipidana ” :
    - a. Dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain.
    - b. Dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara untuk selama-lamanya dua puluh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.
  5. Pasal 479 g Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menjelaskan bahwa “ barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka,hancur,tidak dapat dipakai atau rusak,dipidana” :
    - a. Dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain.
    - b. Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.
  6. Pasal 479 h Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menjelaskan bahwa :
    - a. Barangsiapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum, atas kerugian penanggung asuransi menimbulkan kebakaran atau ledakan, kecelakaan, kehancuran, kerusakan atau membuat tidak dapat dipakainya pesawat udara,yang dipertanggungkan terhadap bahaya tersebut diatas atau yang dipertanggungkan muatannya maupun upah yang akan diterima untuk pengangkutan muatannya, ataupun untuk kepentingan muatan tersebut telah diterima uang tanggungan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya Sembilan tahun.
    - b. Apabila yang dimaksud pada ayat (1) pasal ini adalah pesawat udara dalam penerbnagan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.
- Namun demikian perusahaan penerbangan juga mempunyai hak untuk melindungi diri (*exoneration*). Apabila perusahaan penerbangan, termasuk pegawainya, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang.<sup>23</sup>Perusahaan tidak hanya melindungi diri, tetapi juga dapat membuktikan bahwa penumpang juga ikut melakukan kesalahan (*contribution negligence*). Apabila perusahaan penerbangan, termasuk pegawainya, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan bahwa penumpang ikut bersalah, maka tanggung jawab tidak sepenuhnya dibebankan kepada perusahaan penerbangan, melainkan dibebankan pula kepada penumpang,<sup>24</sup>

<sup>23</sup>Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*, Mandar Maju, 2011, Bandung, Hal 203.

<sup>24</sup>H.K.Martono, *Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT. RajaGrafindo Persada, 2007, Jakarta , Hal 59



misalnya secara diam-diam penumpang membawa barang berbahaya ke dalam pesawat udara, karena itu apabila terjadi kerugian atau kecelakaan penumpang ikut bersalah. Dalam hal demikian, hakim akan menentukan besarnya beban yang harus dipikul oleh perusahaan penerbangan dengan penumpang berdasarkan peringkat kesalahannya sesuai dengan rasa keadilan hakim.

Di samping memberi perlindungan hukum kepada kapten penerbang, awak pesawat udara, pemilik pesawat udara, penumpang maupun operator pesawat udara, Konvensi Tokyo 1963 juga memberi perlindungan kepada pelaku tindak pidana. Begitu objektifnya Konvensi Tokyo 1963, seseorang sudah melakukan tindak pidana dalam pesawat udara masih memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 13 Ayat 3.<sup>25</sup> Menurut pasal tersebut, apabila seorang pelaku tindak pidana dalam pesawat udara ditahan oleh Negara anggota, orang tersebut harus dibantu oleh Negara yang menahan untuk segera dapat menghubungi perwakilan Negara tertuduh dalam waktu yang tidak terlalu lama.

Di Indonesia dalam perkembangannya, sebagai tindak lanjut dari amanat UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 dibentuklah sebuah lembaga BMUN yang diberi nama Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Perum LPPNPI). Dengan terbentuknya organisasi ini berarti Indonesia sudah memiliki organisasi pelayanan tunggal di bidang navigasi penerbangan di Indonesia.

Setiap calon penumpang pesawat udara yang di curigai harus diperiksa secara fisik lebih intensif. Petugas keamanan bandara berhak melarang terbang calon penumpang yang menolak dan tidak mau diperiksa secara fisik maupun dengan menggunakan alat bantu. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menempatkan petugas keamanan dan bekerja sama dengan petugas keamanan bandara untuk melaksanakan pemeriksaan penumpang. Awak pesawat udara juga tidak kebal terhadap pemeriksaan oleh petugas keamanan bandara. Semua awak pesawat udara juga harus melewati pemeriksaan oleh petugas

keamanan bandara sebagaimana dilakukan terhadap calon penumpang pesawat udara lainnya, namun demikian untuk keperluan persiapan keberangkatan pesawat udara, kepada awak pesawat udara diberi prioritas pemeriksaan oleh petugas keamanan. Dalam penjelasannya awak pesawat udara yang ditunjuk dan ditugasi untuk memimpin suatu misi penerbangan serta bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat terbang. Kewenangan ini untuk memberikan landasan hukum bagi tindakan yang diambil oleh kapten penerbang dalam rangka untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

Demikian pula penumpang pindah pesawat udara sebelum memasuki ruang tunggu keberangkatan juga harus melalui pemeriksaan ulang oleh petugas keamanan, sedangkan penumpang singgah yang tidak ke luar dari ruang tunggu tidak perlu dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan. Terhadap penumpang pesawat udara yang mendarat karena kerusakan teknis dan alasan operasional lainnya tetap harus dilakukan pemeriksaan petugas keamanan.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

1. Penerapan Hukum Penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara di atur dalam Pasal 308 – Pasal 348 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Menteri membuat suatu program keselamatan penerbangan nasional yang bertujuan untuk menjamin dan bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan nasional. Program tersebut meliputi peraturan, sasaran, sistem pelaporan, analisis dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan, kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan, promosi dan pengawasan keselamatan penerbangan serta penegakan hukum.
2. Sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam

<sup>25</sup>Chappy Hakim, *Believe It Or Not*, PT. Kompas Media Nusantara, 2014, Jakarta, Hal 20.

pesawat udara diatur sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, bagi setiap orang yang membawa senjata tajam, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf d, dipidana penjara paling lama 3 tahun. Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 tahun.

#### B. Saran

1. Penerapan hukum dan perlindungan keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara harus lebih ditekankan dan setiap pelaku tindak pidana harus ditindak lanjuti sesuai Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Buku Kedua Bab XXIX tentang Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan, terutama program keselamatan penerbangan nasional yang dibuat oleh Menteri mengenai peraturan keselamatan penerbangan harus lebih dipatuhi oleh semua pihak.
2. Sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara diatur sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Buku Kedua Bab XXIX tentang Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan harus lebih ditegaskan, agar memberikan efek jera bagi pelakunya dan tidak akan ada lagi kecelakaan-kecelakaan pesawat udara yang diakibatkan dari barang berbahaya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung.
- Ahmadi Miru, 2013, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Chappy Hakim, 2014, *Believe It Or Not Dunia Penerbangan Indonesia*, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- Eka Budi Tjahjono, 2011, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*, Mandar Maju, Bandung.
- E. Suherman, 1979, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang penerbangan*, Alumni, Bandung.
- H. K. Martono, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta., 2009, *Hukum Penerbangan*, Mandar Maju, Bandung.
- 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- 2011, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Mudah W, 2014, *KUHP*, PT. Hafamira, Klaten.
- Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Usman Melayu, 1996, *Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia*, Mandar Maju, Bandung.
- Yogi Ashari, 2011, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Yudha Pandu, 2009, *Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, CV. Karya Gemilang, Jakarta.