

## **PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PILOT DALAM INSIDEN KECELAKAAN PESAWAT UDARA AKIBAT KELALAIAN (*PILOT ERROR*)**

**Alan Pradigdo Setyo Budi<sup>\*</sup>, H.M. Kabul Supriyadhie, Peni Susetyorini**  
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
E-mail : alanpradigdosetyo@gmail.com

### **Abstrak**

Kecelakaan pesawat udara merupakan fakta hukum yang sudah menjadi bencana bagi masyarakat. Pada saat ini penerbangan merupakan salah satu moda transportasi yang sudah banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini membuat kegiatan penerbangan menjadi sangat penting diperhatikan banyak pihak. Dalam suatu kecelakaan pesawat udara akan menimbulkan konsekuensi hukumnya. Dalam tulisan ini permasalahan yang akan diangkat yaitu kecelakaan pesawat udara yang diakibatkan oleh kesalahan atau kelalaian pilot. Kemudian tindak lanjut dari hal tersebut yaitu pihak mana yang bertanggung jawab dan pihak mana yang harus dipertanggungjawabkan dalam sebuah kecelakaan pesawat udara. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah yuridis normatif. Spesifikasi penelitian yang digunakan berupa deskriptif analitis. Data penelitian bersumber dari data sekunder yang diperoleh melalui studi pustaka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pilot pesawat udara sipil merupakan bagian dari pengangkut udara. Hal ini menunjukkan bahwa tanggung jawab pilot pesawat udara sipil berbeda dengan tanggung jawab pengangkut udara. Secara umum disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan wewenang dan tanggung jawab pilot pesawat udara sipil dalam menjaga keselamatan penerbangan yaitu mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban dan keamanan penerbangan.

**Kata Kunci :** Pertanggungjawaban Hukum Pilot; Pesawat Udara Sipil; Kecelakaan Pesawat Udara

### **Abstract**

*Airplane accident is a legal fact that has become a disaster for the community. At present the flight is one of the modes of transportation that has been widely used by the public. This makes flight activities very important to be considered by many parties. An aircraft accident it will have legal consequences. In this paper the problem that will be raised is an aircraft accident caused by a pilot error or negligence. Then the follow-up of this matter is which party is responsible and which party must be accounted for an aircraft accident. The research method used in this legal research is normative juridical. The research specifications used were analytical descriptive. The research data came from secondary data obtained through literature studies. The results of the study show that pilots of civil aircraft are part of air carriers. This shows that the responsibility of the pilot of a civil aircraft is different from the responsibility of the air carrier. In general, it is stated in Law No. 1 of 2009 concerning Aviation the authority and responsibility of civil aircraft pilots in maintaining flight safety, namely taking measures to ensure the safety, order and security of aviation.*

**Keywords:** *Liability Law of Pilot; Civil Aircraft; Aircraft Accident*

### **I. Pendahuluan**

Pesawat udara merupakan sebuah alat transportasi udara yang

berteknologi canggih dan telah memiliki peranan penting pada abad ini. Seseorang dapat melakukan perjalanan jauh dengan menggunakan

pesawat udara dalam waktu yang cukup singkat. Sebagian besar masyarakat Indonesia memilih jalur transportasi udara sebagai alternatif pengangkutan mereka dengan alasan cepat dan tidak memakan waktu lama untuk perjalanan keluar kota maupun keluar negeri. Hal ini sangat menguntungkan bagi perusahaan-perusahaan maskapai penerbangan baik milik swasta ataupun milik pemerintah. Dengan demikian terdapat persaingan yang cukup ketat dalam usaha maskapai penerbangan ini, dan setiap maskapai mulai mematok harga serendah-rendahnya untuk satu rute perjalanan baik dalam negeri maupun luar negeri. Hal ini tidak pernah dipikirkan oleh masyarakat luas, yang penting bagi mereka adalah harga ongkos pesawat yang relatif murah dengan pelayanan yang memuaskan menurut mereka. Hal ini juga berimplikasi pada pemeliharaan suku cadang pesawat yang kurang diperhatikan oleh maskapai penerbangan. Kemudian dalam hal sumber daya manusianya (*Human Resources*) yang terlibat langsung dalam penerbangan seperti pilot dan awak pesawat lainnya. Kelalaian manusia (*human error*) dalam dunia penerbangan dan realitas kehidupan publik sangat terkait erat dengan *incident* maupun *accident*. Definisi *human error* dalam dunia penerbangan adalah perilaku manusia yang menyimpang yang dapat menurunkan tingkat sistem efektifitas dan keselamatan atau keamanan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan atau cedera. Kecelakaan pesawat udara merupakan sebuah peristiwa yang sangat mengkhawatirkan. Jumlah kasus kecelakaan pesawat udara kian meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini

dibuktikan oleh catatan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang terbaru menunjukkan bahwa dari tahun 2007 hingga 27 Desember 2012 telah terjadi 140 kecelakaan pesawat dan memakan korban sebanyak 387 jiwa, yang meliputi 303 korban tewas dan 84 mengalami luka-luka atau cedera. Kelalaian manusia (*human error*) dalam dunia penerbangan dan realitas kehidupan publik sangat terkait erat dengan *incident* maupun *accident*. Definisi *human error* dalam dunia penerbangan adalah perilaku manusia yang menyimpang yang dapat menurunkan tingkat sistem efektifitas dan keselamatan atau keamanan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan atau cedera. Dalam tulisan ini penulis memilih untuk menganalisa kasus Garuda Indonesia penerbangan 152. Garuda Indonesia Penerbangan GA 152 adalah sebuah pesawat Airbus A300-B4 yang jatuh di Buah Nabar, Kecamatan Sibolangit, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara, Indonesia (sekitar 2 km dari Bandara Polonia dan 45 km dari kota Medan) saat hendak mendarat di Bandara Polonia pada tanggal 26 September 1997. Kecelakaan ini menewaskan seluruh orang di dalamnya yang berjumlah 234 orang (222 penumpang dan 12 awak) dan hingga kini merupakan kecelakaan pesawat terburuk dalam sejarah Indonesia. Hasil Investigasi yang telah dilakukan menghasilkan beberapa asumsi. Penyebab kecelakaan, menurut laporan resmi dari Dewan Keselamatan Transportasi Nasional (NTSB), disebabkan oleh dua faktor. Faktor pertama yaitu, pesawat berbelok ke kiri bukan kanan seperti yang diperintahkan oleh ATC (*Air*

*Traffic Controller*) di 6:30:04. Kemudian faktor kedua penyebab kecelakaan pesawat itu ialah karena pesawat turun di bawah ketinggian yang telah ditetapkan dari 2.000 kaki (610 m) dan kemudian mengenai puncak pohon di 1.550 kaki (472 m) di atas permukaan laut.

### Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum udara nasional tentang tanggung jawab pilot pesawat udara sipil dalam menjaga keselamatan penerbangan.
2. Untuk mengetahui pengaturan bentuk tanggung jawab hukum udara nasional mengenai kecelakaan pesawat udara akibat kelalaian (*pilot error*) dalam penegakannya menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

## II. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten. Metodologis berarti sesuai dengan metode atau cara tertentu; sistematis adalah berdasarkan suatu sistem, sedangkan konsisten berarti tidak adanya hal-hal yang bertentangan dengan suatu kerangka tertentu. Dalam penyusunan penulisan hukum ini penulis akan menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

### a. Metode Pendekatan

Metode Pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan secara yuridis-normatif. Pendekatan masalah

berdasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, kemudian disinggung dengan kaidah hukum dan fakta-fakta yang terjadi pada lapangan. Kemudian apabila dilihat dari jenis data dari sudut sumbernya, maka metode pendekatan ini menggunakan bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, dan terdiri dari peraturan perundang-undangan.

### b. Penelitian

Spesifikasi penelitian yang di gunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitis artinya hasil penelitian merupakan suatu analisis terhadap pokok permasalahan dengan cara diungkapkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan teori-teori hukum yang terjadi obyek penelitian.

### c. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang merupakan hasil olahan/tulisan/penelitian pihak lain. Dalam penelitian ini data sekunder berupa dokumen-dokumen perjanjian, peraturan-peraturan hukum yang terkait, tulisan ilmiah/hasil-hasil penelitian, dan lain-lain.

### d. Analisis Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data sekunder adalah dengan cara studi kepustakaan dan kajian dokumen.

Metode ini dilakukan setelah data telah terkumpul kemudian dilakukan analisis data kualitatif yang

dilakukan dengan cara memahami dan merangkai kata secara sistematis sehingga data yang diperoleh termasuk data gambaran yang terkait dengan permasalahan yang diteliti oleh penyusun.

### III. Hasil Penelitian Dan Pembahasan

#### A. Pertanggungjawaban Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Insiden Kecelakaan Pesawat Udara Akibat Kelalaian (Pilot Error) Menurut UU No. 1 Tahun 2009

##### 1. Prinsip Hukum Umum

Sumber hukum yang ketiga menurut Pasal 38 ayat 1 Piagam Mahkamah Internasional ialah *asas hukum umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab (general principles of law recognized by civilized nation)*. Yang dimaksudkan dengan asas hukum umum ialah asas hukum yang mendasari sistem hukum modern. Yang dimaksudkan dengan sistem hukum modern ialah sistem hukum positif yang didasarkan atas asas dan lembaga hukum negara Barat yang untuk sebagian besar didasarkan atas asas dan lembaga hukum Romawi.

Asas-asas tersebut antara lain (a) prinsip *bonafide* (iktikad baik atau *good faith*) artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan iktikad baik, (b) *pacta sunt servanda* artinya apa yang dijanjikan dalam perjanjian internasional harus dipatuhi, ditaati karena perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat, (c) *abus de droit* atau *misbruik van recht* maksudnya suatu hak tidak boleh disalahgunakan, (d) *nebis in idem*

artinya perkara yang samatidak boleh diajukan ke pengadilan lebih dari sekali, (e) *equality rights* maksudnya kesederajatan yang diakui oleh negara-negara maju di dunia, (f) tidak boleh saling intervensi, kecuali atas persetujuan yang bersangkutan, (g) *non lequit* artinya hakim tidak dapat menolak dengan alasan tidak ada peraturan atau tidak ada hukum, karena hakim mempunyai hak untuk menciptakan hukum (yurisprudensi).

##### 2. Pendaftaran Pesawat Udara

Pendaftaran pesawat udara diatur dalam Pasal 5,6,7,8,9, dan 10 Konvensi Paris 1919. Menurut Konvensi Paris 1919, pesawat udara harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan (*nationality and registration marks*). Pasal 5 Konvensi Paris 1919 mengatakan tidak ada pesawat udara (kecuali atas izin khusus atau sementara) yang terbang di atas wilayah negara anggota yang tidak terdaftar di negara anggota Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 6 Konvensi Paris 1919 pesawat udara dapat didaftarkan bilamana pesawat udara tersebut, seluruh maupun sebagian dimiliki oleh warga negara maupun badan hukum dari tempat pesawat udara didaftarkan. Bilamana pesawat udara dimiliki oleh badan hukum dari negara tempat pesawat didaftarkan, Presiden atau ketua badan hukum dan paling tidak dua pertiga dari direksi harus warga negara dari negara tempat pesawat udara didaftarkan. Menurut Konvensi Havana 1928, kepemilikan pesawat udara bukanlah merupakan persyaratan mutlak untuk pendaftaran pesawat udara sipil. Persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat

udara diserahkan kepada hukum nasional masing-masing negara, sehingga dapat terjadi ketidakseragaman pendaftaran pesawat udara sipil di berbagai negara. Demikian juga Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur persyaratan pendaftaran sebagaimana diatur dalam Konvensi Paris 1919. Menurut Konvensi Chicago 1944 prosedur dan tata cara serta persyaratan pendaftaran pesawat udara diatur berdasarkan hukum dan regulasi hukum nasional negara yang bersangkutan, karena itu sebagaimana disebutkan di atas dapat terjadi perbedaan persyaratan pendaftaran pesawat udara dari satu negara ke negara lain.

### 3. Wewenang Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Menjaga Keselamatan Penerbangan Menurut UU No.1 Tahun 2009

Aspek keselamatan dalam penerbangan menjadi prioritas utama dan hal yang sangat krusial dalam pengoperasian pesawat udara. Oleh karena itu, semua maskapai penerbangan (*airlines*) harus memenuhi persyaratan keselamatan dalam pengoperasian pesawat udara yang dimilikinya.

Selain aspek keselamatan, aspek penting lainnya seperti keamanan sebagai langkah preventif mencegah terjadinya kecelakaan dalam penerbangan harus menjadi perhatian utama maskapai penerbangan. Hal ini penting, mengingat rendahnya level keamanan dan keselamatan akan berdampak pada meningkatnya angka kecelakaan. Ketiga aspek tersebut berkaitan satu sama lain dan tidak bisa saling dipisahkan. Berdasarkan persetujuan penerbangan lintas internasional atau *International Air*

*Service Transit Agreement* (IASTA) 1944, terdapat hak-hak penerbangan (*five freedom of the air*) yang sering dipertukarkan dalam perjanjian angkutan udara internasional. Hak-hak kebebasan udara tersebut merupakan kebebasan udara, sebagai berikut. (1) yaitu hak untuk terbang melintasi (*over fly*) negara lain tanpa melakukan pendaratan; (2) hak untuk melakukan pendaratan di negara lain untuk keperluan operasional (*technical landing*) dan tidak berhak untuk mengambil dan/atau menurunkan penumpang dan/atau kargo secara komersial; (3) adalah hak untuk mengangkut penumpang, barang, dan pos secara komersial dari negara pendaftara pesawat udara ke negara pihak yang berjanji lainnya; (4) hak untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos secara komersial dari negara yang berjanji lainnya ke negara pesawat udara didaftarkan; (5) pengangkutan penumpang, kargo, dan pos secara komersial dari atau ke negara ketiga di luar yang berjanji. Kebebasan udara tersebut biasanya dipertukarkan dalam perjanjian angkutan udara timbal balik; (6) pengangkutan penumpang barang, maupun pos secara komersial dari negara ketiga melewati negara tempat pesawat udara didaftarkan, kemudian diangkut kembali ke negara tujuan; (7) pengangkutan penumpang, barang, maupun pos secara komersial semata-mata di luar negara yang mengadakan perjanjian; dan (8) pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu tempat ke tempat lain dalam satu wilayah negara berdaulat yang biasa disebut *cabotage*.

#### 4. **Pertanggungjawaban Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Menjaga Keselamatan Penerbangan Menurut UU No. 1 Tahun 2009**

Istilah tanggung jawab dituangkan dalam dua istilah yang berbeda, yaitu *responsibility* dan *liability*. Istilah *responsibility* lebih menunjuk kepada indikator penentu lahirnya tanggung jawab, yaitu standar perilaku yang telah ditetapkan terlebih dahulu dalam bentuk kewajiban yang harus ditaati, serta saat lahirnya suatu tanggung jawab, sedangkan istilah *liability* lebih menunjuk kepada akibat yang timbul dari akibat kegagalan untuk memenuhi standar itu; dan bentuk tanggung jawab yang harus diwujudkan dalam kaitan dengan akibat atau kerugian yang timbul akibat kegagalan memenuhi kewajiban tersebut, yaitu pemulihan (*legal redress*). Dengan demikian tanggung jawab dapat diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan pemulihan terhadap setiap kerugian yang timbul dari akibat setiap kegiatan, baik yang timbul dari tindakan yang dilarang maupun kegiatan yang tidak dilarang oleh hukum, termasuk kewajiban untuk mencegah timbulnya kerugian (*preventive measure*) dalam hal kerugian demikian itu tidak dapat diselesaikan melalui pembayaran ganti rugi. Dalam suatu penerbangan setidaknya ada tiga pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terjadi kecelakaan. Pihak-pihak tersebut adalah pengelola bandar udara, maskapai penerbangan, dan awak pesawat. Untuk pengangkutan udara internasional ketentuan-ketentuan yang mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap

penumpang terdapat dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa yang berbunyi :

*“The carrier shall be liable for damage sustained in the event of death, wounding or any other bodily injury by a passenger if the accident which caused the damaged so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.*

Berdasarkan Pasal 17 tersebut, untuk menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul harus dipenuhi syarat-syarat seperti berikut: a) kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan (*accident*); b) kecelakaan (*accident*) tersebut harus terjadi dalam pesawat (*on board the aircraft*); atau c) kecelakaan tersebut harus terjadi pada waktu embarkasi atau disembarkasi (*or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*).

Berdasarkan Annex 9 Konvensi Chicago 1944, status pilot adalah pegawai penerbangan atau operator yang ditugaskan menjalankan pekerjaannya selama penerbangan berlangsung. Berdasarkan kedudukan tersebut, maka seorang pilot dalam statusnya sebagai pegawai perusahaan tidak bertanggung jawab (*liability*) dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara, awak pesawat udara tidak wajib untuk mengganti kerugian terhadap pihak yang mengalami kerugian pesawat udara, kecuali ada perjanjian demikian antara perusahaan penerbangan dengan awak pesawat udara.

## B. Pengaturan Mengenai Pertanggungjawaban Pilot Dalam Insiden Kecelakaan Pesawat Udara Akibat Kelalaian (Pilot Error) Menurut UU No.1 Tahun 2009

### 1. Kecelakaan Pesawat Udara

Dalam *Blacks Law Dictionary*, *accident* dijelaskan sebagai berikut :  
“*Wholly or partly through human agency, an event which under the circumstances is unusual and unexpected by the person to whom it happens; ... an unusual or unexpected result attending the operation or performance of a usual or necessary act or even*”

Selanjutnya Annex 13 Konvensi Chicago 1944 mendefinisikan kecelakaan sebagai berikut :  
*An occurrence associated with the operation of an aircraft which take place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such person have disembarked in which: (a) a person is fatally or seriously injured as a result of; being in the aircraft, direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft or indirect exposure to jet blast; b) The air craft sustains damage or structural failure which; c) The aircraft missing or is completely inaccessible.*

Adanya kecelakaan (*accident*) merupakan syarat utama bagi timbulnya tanggung jawab pengangkut. Personel penerbangan dapat menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadap suatu kecelakaan pesawat udara. Dalam hukum internasional, tanggung jawab sipil dari personel penerbangan diatur

dalam Konvensi Warsawa 1929, The Hague Protocol, The Guadalajara Convention, The Guatemala Protocol, Rome Convention 1952, dan Montreal Protocol 1978. Diluar konvensi internasional tersebut, tanggung jawab pilot di atur oleh hukum umum serta kontrak kerja. Dengan demikian tanggung jawab personel penerbangan diatur dalam hukum umum dan kontrak kerja.

#### 1.1. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Penerbangan

Penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan jaminan keselamatan bagi para pengguna jasa penerbangan suatu negara. Berkaitan dengan hal tersebut, kebijakan yang dikembangkan meliputi: (a) Pengembangan sistem keselamatan di bidang transportasi udara; (b) Sosialisasi setiap kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah dan lembaga-lembaga internasional berkaitan dengan keselamatan diruang udara; (c) Pemenuhan sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai standar penerbangan Internasional. Adanya berbagai kecelakaan penerbangan dibagi menjadi beberapa faktor yang dapat dianggap sebagai penyebab kecelakaan penerbangan, seperti faktor pesawat udara itu sendiri (*machine*); faktor manusia (*human*); faktor lingkungan (*environment*); penggunaan atau pengoperasian pesawat udara (*mission*); dan pengelolaan (*management*). Selain itu saat ini diindikasikan kecelakaan pesawat udara disebabkan oleh penumpang sendiri.

## 1.2. Standarisasi Keselamatan Lalu Lintas Penerbangan

Menteri bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan nasional. Untuk menjamin keselamatan penerbangan, menteri menetapkan program keselamatan penerbangan nasional. Program keselamatan penerbangan nasional, memuat: (a) Peraturan keselamatan penerbangan; (b) Sasaran keselamatan penerbangan; (c) Sistem pelaporan keselamatan penerbangan; (d) Analisis data dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan (*safety data analysis and exchange*); (e) Kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan (*accident and incident investigation*); (f) Promosi keselamatan penerbangan (*safety promotion*); (g) Pengawasan keselamatan penerbangan (*safety oversight*); dan (h) Penegakan hukum (*law enforcement*).

Menurut pasal 34 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, disebutkan bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikan udara. Kelaikan udara ini dibuktikan dengan adanya sertifikat kelaikudaraan yang diperoleh setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Sertifikat kelaikudaraan juga wajib dan harus dimiliki oleh setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara. Seluruh pihak yang terlibat dalam pengoperasian suatu pesawat udara wajib memiliki sertifikat, diantaranya adalah seluruh awak mekanik, Pilot dan seluruh awak pesawat, petugas operator pengatur lalu lintas udara baik yang bertugas untuk mengatur lalu lintas pesawat selama berada di

darat (untuk *take off* dan *landing*) serta seluruh petugas operator pengatur dan pelayan lalu lintas udara selama pesawat berada di udara. Pada ayat 2 Pasal 312 UU No.1 Tahun 2009, pengawasan keselamatan penerbangan merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya yang meliputi, audit, inspeksi, pengamatan (*surveillance*) dan pemantauan (*monitoring*).

## 2. Bentuk Pertanggungjawaban Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Insiden Kecelakaan Pesawat Udara Akibat Kelalaian (*Pilot Error*) Menurut UU No. 1 Tahun 2009

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) telah mengkaji status hukum dari awak pesawat udara sejak tahun 1947. ICAO telah berhasil membuat kategori wewenang dan tanggung jawab pilot yang bertindak sebagai kapten pesawat udara (*the aircraft commander*) sebagai berikut: (1) Tanggung jawab atas keadaan pesawat udara, kesejahteraan awak pesawat, persiapan penerbangan, dan keberhasilan penerbangan; (2) Berhak memberikan perintah kepada awak pesawat dan penumpang terutama dalam hal terjadinya suatu tindak pidana dalam pesawat udara; (3) Mempunyai wewenang untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk keselamatan penerbangan; (4) Kewajiban-kewajiban yang bersifat

administratif misalnya pencatatan kelahiran dan kematian didalam pesawat udara; (5) Memutuskan kapan dan dengan cara bagaimana meminta pertolongan dalam operasi pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dalam hal terjadinya kecelakaan pengangkutan udara sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Chicago 1944.

Berdasarkan kategori wewenang dan tanggung jawab pilot tersebut di atas, maka lisensi kecakapan pilot menjadi salah satu faktor penting dari keselamatan suatu pengangkutan udara. Sekalipun suatu pesawat udara dilengkapi dengan teknologi penerbangan yang modern, tetap dibutuhkan seorang pilot yang mampu untuk mengendalikannya. Oleh karena itu, berdasarkan Pasal 29 Konvensi Chicago 1944 kemudian setiap awak pesawat diwajibkan memiliki lisensi kecakapan. Di samping itu pilot juga bertanggung jawab untuk melaksanakan pengarahan dari pengawas lalu lintas udara (*Air Traffic Control/ATC*), namun demikian seorang pilot memiliki tanggung jawab utama bagi keselamatan pesawat udara yang dikendalikannya. Oleh karena itu dalam kondisi apakah mentaati instruksi dari ATC ataukah akan memutuskan sendiri tindakan yang akan diambilnya, yang menurut perhitungan akan menyelamatkan pesawat, merupakan tanggung jawab yang berat bagi seorang pilot. Demikian pula halnya dalam penerbangan internasional. Konvensi Tokyo 1963 memberikan perlindungan dan dasar-dasar hukum bagi kapten penerbangan untuk bertindak berdasarkan "*reasonable grounds to believe*", yaitu kewenangan hukum khusus, yaitu kewenangan selama

penerbangan: (1) Mengambil keputusan apa saja bila hal itu yakni seyakin-yakinnya perlu diambil demi keselamatan penerbangannya (pesawat, penumpang dan awak pesawatnya); dan (2) Mengambil langkah-langkah yang perlu/tindakan hukum demi ketertiban dalam pesawat udaranya dan kelancaran penerbangannya (*suppressions on unlawful act on board an aircraft*).

#### IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dari permasalahan yang diangkat dalam penulisan hukum yang berjudul Pertanggungjawaban Hukum Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Insiden Kecelakaan Pesawat Udara Akibat Kelalaian (Pilot Error) Menurut UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Maka, dapat ditarik simpulan yaitu: (1) Wewenang dan tanggung jawab pilot pesawat udara sipil dalam menjaga keselamatan penerbangan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yaitu setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikan udara. Kelaikan udara ini dibuktikan dengan adanya sertifikat kelaikudaraan yang diperoleh setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan sesuai yang diatur dalam Pasal 34 ayat (1) Undang-Undang ini. Sertifikat kelaikudaraan juga wajib dan harus dimiliki oleh setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara. Implikasi dari adanya lisensi yang telah diperoleh oleh personel pesawat udara wajib melakukan antara lain: melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya; mempertahankan

kemampuan yang dimiliki; dan melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.

Berdasarkan hukum pengangkutan udara, pilot sebagai salah seorang personel penerbangan dapat menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadap suatu kecelakaan pesawat udara. Namun tanggung jawab pilot dalam hukum pengangkutan udara masih disandarkan pada konvensi-konvensi internasional tentang pengangkutan udara yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut. Dengan demikian tanggung jawab pilot secara umum diatur dalam hukum perburuhan dan kontrak kerja.

Maka hal ini berimplikasi, ketentuan-ketentuan pidana tidak dapat dikenakan terhadap pilot dalam suatu kecelakaan pengangkutan udara kecuali ada bukti bahwa dia telah melakukan tindak pidana yang dituduhkan kepadanya oleh undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya yang sudah berlaku baik yang bersifat umum maupun khusus.

#### Saran

(1) Untuk mewujudkan keselamatan penerbangan maka diperlukan suatu gerakan nasional penyadaran budaya keselamatan penerbangan (safety culture). Melalui gerakan budaya keselamatan penerbangan diharapkan dapat memberikan kenyamanan bagi masyarakat pengguna jasa angkutan udara; (2) Dilihat dari perspektif historis instrumen hukum yang mengatur tentang penerbangan sudah sangat lama misalnya Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 yaitu di

buat pada Tahun 1939 pada masa kolonial Belanda yang tentu saja materi dan substansi peraturan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi saat ini. Selain faktor usia peraturan hal mendesak untuk dilakukan perbaikan adalah aturan mengenai jumlah nilai ganti rugi, sebab nilai ganti rugi yang ditentukan di dalam undang-undang sangat kecil, kemudian undang-undang tidak secara tegas memberikan sanksi hukum bagi maskapai penerbangan yang melakukan penundaan penerbangan. Untuk diperlukan aturan sanksi bagi maskapai penerbangan yang menunda penerbangan tanpa alasan yang jelas yang dibenarkan oleh undang-undang.

#### Daftar Pustaka

##### Buku

- Gautama, S. 1962. *Hukum Perdata, Internasional Indonesia II, Buku 2*. Jakarta.
- Hadiwijoyo, Suryo Ssakti. 2011. *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum*
- Hasim, Purba. 2010. *Hukum Penerbangan dan Tanggung Jawab*
- Produsen Pesawat Udara*. Medan : Pustaka Bangsa Press.
- Isjwara, F. 1996. *Pengantar Ilmu Politik*. Bandung : Binacipta.
- Gautama, S. 1962. *Hukum Perdata, Internasional Indonesia II, Buku 2*. Jakarta.
- Kamaluddin, R. 2003. *Ekonomi, Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta : Ghalia Indonesia



- Kasumaatmadja, M, Ety. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung : P.T, Alumni.
- Kasumaatmadja, M. 2010. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Bina Cipta
- Makarim, M. 2005. *Strategi Pengelolaan dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara. Republik Indonesia : Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional*.
- Martono, K. 1987. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung : Alumni.
- Martono, K, dkk. 2011. *Pembajakan, Angkutan Dan Keselamatan Penerbangan*. Jakarta : Gramata Publishing.
- Martono, K, Pramono. 2013. *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- Martono, K, Sudiro. 2016. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public Internasional and National Air Law)*. Jakarta : RajaGrafindo Persada
- Pramono, Agus. 2011. *Dasar-Dasar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*. Bogor : Ghalia Indonesia.
- Priyatna. 1972. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta : Pusat Penelitian Hukum Angkasa.
- Saefullah, T. *Hubungan Antara Yurisdiksi Universal Dengan Kewajiban Negara Berdasarkan Prinsip Aut Dadare Aut Judicare Dalam Tindak Pidana Penerbangan dan Implementasinya di Indonesia*.
- Soekanto, S. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- Subketi, R. 1995. *Aneka perjanjian*. Bandung : PT. Citra Aditya.
- Suherman, E. 2005. *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*. Bandung : Alumni.
- Uli, S. 2006. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*. Medan : USU Press.
- Wiradipraja. ES. 1995. *Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara*. Pusat Penerbitan Universitas-LPPM Unisba.
- Wiradipradja, S. 2008. *Hukum Transportasi Udara : Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*. P.T. Kiblat Buku Utama.
- Wiradipraja, ES. 2008. *Hukum Transportasi Udara: Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*. P.T. Kiblat Buku Utama.

#### Internet

[http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_avi\\_ation/baru/Publications/Media%](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_avi_ation/baru/Publications/Media%)



- [20Release%20Udara%202010%20Rev-1.pdf](#)
- <http://carriellee.net/pdfs/HumanError.pdf>
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda\\_Indonesia\\_Penerbangan\\_152?veaction=edit&section=1#Investigasi](https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_152?veaction=edit&section=1#Investigasi)
- <https://www.liputan6.com/news/read/773100/tragedi-garuda-di-sibolangit-tabrak-tebing-dan-234-orang-pergi>
- [http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_aviation/baru/1997/1997%20PK-GAI%20Final%20Report.pdf](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_aviation/baru/1997/1997%20PK-GAI%20Final%20Report.pdf)
- <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/579-pembagian-tugas-penerbang>
- <https://kumpulankaryasiswa.wordpress.com/2011/10/13/kenapa-pilot-didampingi-oleh-co-pilot/>
- <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/827-pengenalan-umum-bandar-udara>
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Zona\\_larangan\\_terbang](https://id.wikipedia.org/wiki/Zona_larangan_terbang)
- [https://www.garuda-indonesia.com/files/pdf/AR\\_Garuda\\_AR\\_2012\\_low.pdf](https://www.garuda-indonesia.com/files/pdf/AR_Garuda_AR_2012_low.pdf)
- [http://www.lib.ui.ac.id/file?file=pdf/abstrak/id\\_abstrak-20326083.pdf](http://www.lib.ui.ac.id/file?file=pdf/abstrak/id_abstrak-20326083.pdf)
- <https://news.detik.com/berita/4128145/ini-aturan-kemhub-tentang-aturan-pengosongan-senpi-di-bandara>
- <https://media.neliti.com/media/publications/87288-ID-perkembangan-prinsip-tanggung-jawab-base.pdf>
- <https://www.scribd.com/doc/315709095/Konvensi-Paris-1919-Dan-Chicago>
- <http://lawlowlew.blogspot.com/2013/07/hukum-udara-dan-angkasa-kejahatan.html>
- <http://lawlowlew.blogspot.com/2013/07/hukum-udara-dan-angkasa-kejahatan.html>
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Pembajakan\\_pesawat](https://id.wikipedia.org/wiki/Pembajakan_pesawat)
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Piracy>
- <https://gagasanhukum.wordpress.com/tag/konvensi-montreal-1971/>
- <http://repository.untar.ac.id/7994/1/B.%203.pdf>
- [http://www.academia.edu/29928952/ANALISIS\\_ANGKUTAN\\_UDARA](http://www.academia.edu/29928952/ANALISIS_ANGKUTAN_UDARA)
- <http://stta.ac.id/wordpress/?p=115>
- <http://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20180524100733-029-133019/lima-faktor-penyebab-terjadinya-kecelakaan-pesawat/>
- <http://sonny-tobelo.blogspot.com/2010/12/teori-pertanggungjawaban.html?m=1>

### Undang-Undang/Konvensi

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996  
tentang Perairan Indonesia

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun  
2001 tentang Keamanan dan  
Keselamatan Penerbangan

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976  
tentang Ratifikasi Konvensi  
Tokyo 1963

Ordonansi 1939 tentang *Luchtvervoer*  
*Ordonantie-Staatsblad 1939*  
No.100

Undang-Undang Nomor 15 Tahun  
1992 tentang Penrbangan

Konvensi Paris 1919 tentang  
*Convention Relating To The*  
*Regulation Of Aerial Navigation*

Konvensi Jenewa 1948 tentang  
*Convention On The Prevention*  
*And Punishment Of The Crime*  
*Of Genocide*

Konvensi Chicago 1944 tentang *The*  
*Convention On International*  
*Civil Aviation*

Konvensi Tokyo 1963 tentang *The*  
*Convention On Offences And*  
*Certain Other Acts Committed*  
*On Board Aircraft*

Konvensi Den Haag 1970 tentang  
*Convention For The Suppression*  
*Of Unlawful Seizure Of Aircraft*

Konvensi Montreal 1971 tentang  
*Convention For The Suppression*  
*Of Unlwaful Acts Against The*  
*Safety Of Civil Aviation*

Deklarasi Bonn 1978 tentang  
*Implementation Of The Bonn*  
*Declaration On Air Hijacking*  
*Between Seven States*

Protokol Montreal 1988 (*Protocol for*  
*the Supppression of Unlawful*  
*Acts of Violence at Airports*  
*Serving International Civil*  
*Aviation, Supplementary to the*  
*Convention for the Suppression*  
*of Unlawful Acts Against the*  
*Safety of Civil Aviation*)

### Journal

Ika Wahyuni, H.M Kabul Supriyadhie,  
Agus Pramono. *Peran Navigasi*  
*Penerbangan Indonesia Dalam*  
*Keselamatan Penerbangan*  
*Kaitannya Dengan Implementasi*  
*Convention On Internasional*  
*Civil Aviation 1944*, Diponegoro  
Law Review, 2016, Volume 5,  
Nomor 2.

Agus Pramono, *Aspek Hukum*  
*Pendaftaran Pesawat Udara*,  
Pandecta, 2013, Volume 8,  
Nomor 2.

Daisy Puji Gayatri, Agus Pramono,  
Joko Setiyono, *Implementasi*  
*Konvensi Penerbangan Sipil*  
*Internasional Dalam*  
*Pengaturan Aspek Keselamatan*  
*Dan Keamanan Penerbangan Di*  
*Indonesia*, Diponegoro Law  
Review, 2014, Volume 3,  
Nomor 2.

Batara Manurung, Kabul Supriyadhie,  
Agus Pramono, *Tinjauan Hukum*  
*Udara Atas Keselamatan*  
*Penerbangan (Studi Kasus*  
*Runway Incursion Batik Air*  
*Dengan Trans Nusa Indonesia)*,  
Diponegoro Law Journal, 2017,  
Volume 6, Nomor 1.



Ghazy Cakrawartya, H.M Kabul  
Supriyadhie, Agus Pramono,  
*Tinjauan Umum Keamanan  
Bandara Di Indonesia (Studi  
Kasus Pada Mario Penyusup  
Roda Pesawat Garuda  
Indonesia GA177 Boeing 737-  
800 Pada April 2015)*,  
Diponegoro Law Journal, 2016,  
Volume 5, Nomor 3.

**Artikel**

SM. Nababan, *Status dan Tanggung  
Jawab Awak Pesawat Udara di  
Dalam Kecelakaan Pesawat  
Udara*, Makalah dalam Seminar  
Nasional Pelaksanaan Undang-  
undang No. 15 Tahun 1992  
tentang Penerbangan Dalam  
Menyongsong Era Pembangunan  
Jangka Panjang Tahap II.