

EFEKTIVITAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 77/2011 TENTANG TANGGUNGJAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA BERDASARKAN PERSPEKTIF PENUMPANG

Mohd.Ali Pontas¹, Sulistiowati²

Intisari

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara mengatur ketentuan tentang besaran ganti kerugian yang ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian berada pada pihak pengangkut. Ganti kerugian yang diberikan kepada penumpang dimaksudkan untuk meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, serta kemandirian penumpang angkutan udara untuk melindungi dirinya, serta mengembangkan sikap dan perilaku usaha yang bertanggungjawab atas sedikit kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi. Dalam praktek, pengangkut sering tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar atau dapat dikatakan telah melakukan “wanprestasi”, yang mengindikasikan bahwa penerapan peraturan belum berjalan efektif, sehingga perlu dibuat peraturan yang lebih efektif, agar penumpang memperoleh kepastian hukum. Ada 3 (tiga) permasalahan dalam penelitian ini: Pertama bagaimana implementasi peraturan menurut perspektif penumpang. Kedua mengapa peraturan tidak efektif. ketiga adalah bagaimana peraturan yang ideal guna menjamin implementasi tanggungjawab pengangkut angkutan udara di Indonesia.

Penelitian tentang penerapan dan pelaksanaan peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 tahun 2011, dilakukan melalui pendekatan yuridis sosiologis. Penelitian ini juga menggunakan metode penelitian normatif-empiris, untuk memperoleh data primer melalui wawancara dan study kasus serta mengkaji aturan perundang-undangan dan bahan hukum yang berkaitan dengan tesis.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No: 77/2011, sudah diterapkan dan dijalankan oleh sebagian besar perusahaan penerbangan sebagai wujud iktikad baik, meskipun masih sering terjadi perusahaan penerbangan tidak menjalankan kewajibannya secara baik dan konsisten. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77/tahun 2011 tidak efektif karena belum

¹ Mahasiswa, Magister Hukum, Universitas Gadjah Mada.

² Dosen , Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada..

dibuatnya peraturan tentang persyaratan Perusahaan Asuransi, Konsorsium Asuransi, dan Pialang Asuransi yang seharusnya melaksanakan tanggung jawab. Terkait keterlambatan penerbangan Peraturan Menteri tersebut tidak efektif karena hanya 8 dari 173 bandar udara di Indonesia yang menyampaikan Catatan Kapasitas Bandar Udara /NAC, sehingga Indonesia Slot Coordinator/IDSC mengalami kesulitan dalam pengaturan slot time yang tepat, dan berujung pada rendahnya tingkat ketepatan waktu keberangkatan/OTP dari hampir seluruh perusahaan penerbangan terjadwal dalam negeri. Sanksi yang ditetapkan dalam Peraturan terlalu berat, sehingga sangat sulit untuk diterapkan dan kurang efektif, sehingga perlu dibuat aturan dengan sanksi yang lebih ringan dan jika sanksi tidak diubah, maka Direktur Jenderal Perhubungan Udara baik berupa sanksi pembekuan izin dan/atau pencabutan izin Angkutan Udara. Peraturan hukum yang ideal guna menjamin implementasi tanggung jawab pengangkut angkutan udara di Indonesia harus tunduk pada azas-azas pembentukan peraturan perundang-undangan di Indonesia, mengadopsi sebagian dari ketentuan-ketentuan internasional tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara seperti konvensi Montreal, meskipun tentang besaran ganti rugi atau kompensasi, tetap wajib memperhitungkan kemampuan perusahaan penerbangan Indonesia, disertai dengan pengawasan dan penegakan hukum yang tegas tanpa pandang bulu, guna menjamin kepastian hukum.

Kata Kunci: *Keselamatan, Keamanan, Pelayanan dan Kepatuhan (3S + 1C) Services*

***The effectivity of Transportation Ministry Decree number 77/2011 regarding
responsibility of the air carriage by the passenger perspective***

Mohd.Ali Pontas¹, Sulistiowati²

Abstrack

The regulation of the Minister of Transportation, Ministry Decree No. 77/2011 on Air Transport Carrier Responsibility regulate provisions on the amount of compensation is borne by the carrier, if the error or negligence is on the part of the carrier. Compensation provided to passengers is intended to increase awareness, knowledge and self-reliance air passengers to protect themselves, as well as efforts to develop attitudes and behaviors responsible for the little mistakes that are not desirable to happen. In practice, carriers often do not meet its obligations properly or can be said to have done the "default", which indicates that the application of regulatory effectiveness is not running, so it needs to be made more effective regulation, so that passengers obtain legal certainty. There are three (3) issues examine in this study: Firstly how the implementation of the regulations under the passenger's perspective. The second reason for the rule is not effective, the third is how the ideal regulatory responsibilities to ensure implementation of air freight carrier in Indonesia

Research on the application and implementation of the Regulation of *Transportation Ministry Decree number 77/2011* , carried out through sociological juridical approach. This study also uses empirical-normative research methods, to obtain primary data through interviews and case studies as well as reviewing the rules of law and legal materials related to the thesis.

The study concluded that the implementation of the Regulation of the Minister of Transportation, Ministry Decree No: 77/2011, has been applied and is run by most airlines as a form of good faith, although it still often happens airlines do not perform their duties properly and consistently. Regulation is not effective because it has not made the rules on insurance company requirements, the Consortium of is not effective because only 8 of 173 airports in Indonesia that deliver Airport Capacity Notes / NAC, so that Indonesia Slot Coordinator / IDSC had difficulty in setting the appropriate time slot, and resulted in a low level of punctuality of departure / OTP from virtually all domestic scheduled airline. The sanctions set forth in Rule too heavy, so it is very difficult to implement and less effective, so the rules need to be made with lighter sanctions and, if sanctions are not changed, then the Director General of Civil Aviation must perform strict supervision and are required to apply the sanctions explicitly, either sanctions freeze permit and/or license revocation Air Transport. The ideal legal regulations in order to ensure the implementation of the responsibility of air freight carrier in Indonesia should be subject to the principles of the establishment of laws and regulations in Indonesia, adopted most of the provisions concerning the responsibility of international air freight carrier as the Montreal convention, although on the amount of Services supervision and strict law enforcement indiscriminately, in order to ensure legal certainty.

Keywords: *Safety, Security, Services and Compliance (3S +1C)*

¹ Student, Master of Law, Gadjah Mada University.

² Lecturer, Faculty of Law, Gadjah Mada University.