

**TANGGUNG JAWAB HUKUM MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP
KERUGIAN YANG DIDERITA OLEH PENUMPANG PADA
KECELAKAAN PESAWAT UDARA DI INDONESIA**

SKRIPSI

*Diajukan guna memenuhi sebagian persyaratan
untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum*

Disusun Oleh :

RAHMIT

No. BP : 04940104

PROGRAM KEKHUSUSAN VII : HUKUM INTERNASIONAL



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG

2010

No. Reg: 30/PK VII/IV/2010

ABSTRAK

Pengangkutan udara, baik Internasional maupun domestik, mempunyai peranan dan fungsi yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Pengangkutan udara merupakan sarana perhubungan yang cepat, efisien, ekonomis dan nyaman sehingga pengangkutan udara merupakan pilihan yang paling tepat dalam kehidupan modern yang menuntut segala sesuatu serba cepat dan efisien. Dengan makin tingginya teknologi penerbangan maka tingkat keselamatan penerbangan makin tingginya pula. Namun demikian, kenyataannya membuktikan bahwa musibah yang menimpa dunia penerbangan masih juga terjadi. Oleh karena itu masalah tanggung jawab Pengangkut udara tetap merupakan masalah yang tidak habis-habisnya dibicarakan dan dibahas. Untuk pengangkutan udara nasional, yaitu berdasarkan Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan, dan untuk pengangkutan udara internasional berlaku ketentuan yang termuat dalam konvensi warsawa 1929. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis yakni merupakan pendekatan dimana penulis mengkaji peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan dan menghubungkannya dengan kenyataan yang terjadi di lapangan. Adapun permasalahan yang akan diteliti Bagaimana Tanggung Jawab Hukum (*legal liability*) maskapai penerbangan terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara bagaimana bentuk/ sistem ganti kerugian yang diberikan oleh maskapai penerbangan terhadap penumpang yang timbul akibat kecelakaan Pesawat Udara. Untuk mendapatkan jawaban dari permasalahan tersebut maka penulis melakukan penelitian secara yuridis sosiologis yaitu menekankan pada aspek hukum yang berlaku, dan bagaimana pelaksanaannya dilapangan. Disamping itu, penelitian bersifat deskriptif dengan data yang dihasilkan berbentuk uraian-uraian kalimat yang tersusun secara sistematis sesuai permasalahan yang dibahas. Penelitian ini menggunakan 2 sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Data ini terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier. Kemudian data tersebut dikumpulkan dengan cara studi dokumen dan wawancara. Selanjutnya data tersebut dianalisa dengan menggunakan metode kualitatif yaitu analisa berdasarkan peraturan perundang-undangan, data diperoleh dan diolah tidak memerlukan pengukuran dan tidak menggunakan rumus statistik. Dari hasil penelitian yang dilakukan dapat diperoleh kesimpulan yaitu Tanggung jawab terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat udara pada PT. Garuda Indonesia (Persero) berdasarkan prinsip tanggung jawab yang terdapat dalam Ordonasi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa, yaitu prinsip *Absolute of liability* (Tanggung Jawab mutlak) dan prinsip *Limitation of Liability* (pembatasan tanggung jawab). Berdasarkan *Absolute of liability* ini, tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan. Atau dengan kata lain, suatu prinsip tanggung jawab yang memandang "Kesalahan" sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sektor perhubungan bagi suatu negara seperti Indonesia dengan bentuk geografis yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, merupakan suatu sektor yang memainkan peranan yang menentukan dalam kehidupan bangsa dan negara. Indonesia seolah-olah diciptakan sebagai ajang perkembangan kegiatan penerbangan dan angkutan udara yang tidak ada batasnya.

Daerah-daerah terpencil yang semula sulit dicapai dengan sarana perhubungan yang ada dan relatif lama, dengan pesawat udara dapat ditempuh dengan waktu yang relatif singkat. Dewasa ini sarana perhubungan dengan pesawat udara makin banyak digunakan oleh perusahaan penerbangan.

Istilah pesawat udara itu sendiri dipergunakan sebagai ekuivalen dari *aircraft* yang dalam peraturan perundang-undangan diberi definisi sebagai " tiap alat yang memperoleh gaya angkat dari reaksi udara"¹. Defenisi lain dapat ditemukan dalam peraturan perundang-undangan Indonesia nomor 2 tahun 1962 tentang "Karantina Udara", yaitu: Alat Pengangkut (juga termasuk yang kepunyaan angkatan bersenjata)

¹ E.Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* ; Himpunan Makalah 1961-1985, Bandung, CV Mandar Maju 2000.Hal.148

yang dapat bergerak dari atas tanah? Air ke udara/ ke ruang angkasa atau sebaliknya.²

Pembahasan suatu masalah dalam bidang penerbangan, khususnya angkutan pesawat udara, tidak terlepas dari hukum udara itu sendiri. Yang dimaksud dengan hukum udara³ adalah cabang ilmu hukum yang menentukan dan mempelajari hukum dan peraturan hukum mengenai lalu lintas udara dan penggunaan pesawat udara dan juga hubungan-hubungan yang timbul dari hal tersebut.

Menurut Annex 6, 7 dari Konvensi Chicago 1944, pesawat udara ialah “.....”*any machine which can drive support in the atmosphere from the reaction of the other than the reaction of the air against the Earth's surface*”. Jadi yang dimaksud dengan pesawat udara adalah setiap pesawat yang bergerak di atmosfer disebabkan oleh adanya reaksi-reaksi udara terhadap pesawat tersebut dan tidak karena gas-gas udara pada permukaan bumi.⁴

Usaha memanfaatkan ruang udara Indonesia dengan pesawat udara mewajibkan kita untuk mengembangkan kekuatan negara di ruang udara dengan semaksimal mungkin sehingga efektif dan dapat diandalkan, termasuk di dalamnya angkutan udara. Angkutan udara niaga adalah salah satu faktor penting dari kekuatan negara di ruang udara yang tidak hanya berfungsi sebagai sarana komersial semata-

² *Ibid.*

³ Diederiks Verschoor, *Permasalahan dan perbedaan Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991. Hal.19

⁴ Priyatna Abdurrasyid, *Hukum Antariksa Nasional*, CV. Rajawali, Jakarta, 1989. Hal.5

mata, tetapi juga mempunyai peranan penting di dalam pengisian konsep Wawasan Nusantara. Konsep Wawasan Nusantara tersebut meliputi kesatuan politik, ekonomi, sosial dan budaya, dan pertahanan / keamanan.⁵

Berkembangnya industri pariwisata di Indonesia merupakan hasil kerja pemerintah yang telah mengusahakan berbagai fasilitas akomodasi, biro, perjalanan, promosi, rekreasi, pemasaran, penyediaan sarana angkutan darat, laut dan udara, Pendidikan, Kepariwisata, kemudahan wisatawan ke Indonesia maupun investasi di bidang industri pariwisata yang diharapkan sebagai pemasukan devisa. Salah satu sarana penunjang pariwisata adalah angkutan udara komersial yang merupakan faktor penting, mengingat mayoritas angkutan wisatawan adalah melalui udara.

Sejak dikembangkannya pesawat udara dari berbagai jenis mulai dari mesin propeler sampai mesin pesawat jet dan super sonic, digunakan untuk berbagai keperluan, antara lain untuk keperluan transportasi, baik dalam pengangkutan kargo. Hal ini tentunya disebabkan industri penerbangan telah mencapai suatu kemajuan yang lebih baik dari abad ke abad. Salah satu yang menjadi alasan pengangkutan udara sebagai sistem transportasi paling dominan saat ini, adalah karena memiliki kecepatan yang melebihi alat pengangkutan lain, seperti pengangkutan darat dan laut. Faktor ini yang paling tepat dalam kehidupan dunia modern yang menuntut segala sesuatunya serba cepat dan efisien.

⁵ K.Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, cet 1 Penerbit Alumni, Bandung, Hal.102

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan yang sekaligus merupakan jawaban dari perumusan masalah serta tujuan dari penelitian yang dikemukakan pada BAB I, dengan demikian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Tanggung jawab terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat udara pada PT. Garuda Indonesia (Persero) berdasarkan prinsip tanggung jawab yang terdapat dalam Ordonasi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa, yaitu prinsip tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability*) . Berdasarkan *Presumption of liability* ini, PT. Garuda Indonesia (Persero) dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang timbul dalam pengangkutan udara, namun demikian PT. Garuda Indonesia (Persero) tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul sebagai akibat dari adanya penyimpangan atau hal luar biasa yang diabaikan oleh penumpang, sebagai contoh, larangan untuk tidak menggunakan jasa angkutan pesawat udara bagi penderita jantung, ibu-ibu hamil yang usia kandungannya di bawah 4 bulan, hal ini dapat dibuktikan oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) dengan Surat Keterangan yang dibuat oleh penumpang tersebut, bahwa ia tidak akan meminta ganti rugi apabila terjadi

kecelakaan pesawat yang berakibat fatal menimpa dirinya dalam hal ini PT. Garuda Indonesia (Persero) dapat menghindar dari tanggung jawab membayar ganti rugi. Dan tanggung jawab PT. Garuda Indonesia (Persero) tersebut dibatasi dengan prinsip *Limitation of Liability* yang merupakan pembatasan jumlah ganti rugi yang harus diberikan oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) kepada penumpang akibat kecelakaan pesawat udara.

2. PT. Garuda Indonesia (Persero) langsung membayarkan ganti rugi kepada pihak yang berhak mendapatkan atau menerima ganti rugi tersebut setelah pihak tersebut memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh PT. Garuda Indonesia (Persero). Bagi para pihak yang tidak puas akan besarnya ganti rugi yang diberikan oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) maka ia diberi kesempatan kembali untuk mengajukan tuntutan ganti rugi ke Unit Customer Relationship Management PT. Garuda Indonesia (Persero), dan jika penumpang atau ahli waris tidak puas atas penentuan ganti kerugian yang diajukan ke bagian Unit Customer Relationship Management maka ia berhak untuk mengajukannya ke pengadilan, sehingga diperoleh putusan besarnya ganti rugi yang seharusnya diberikan PT. Garuda Indonesia (Persero).
3. Sehubungan dengan tanggung jawab yang harus dipikul PT. Garuda Indonesia (Persero) cukup besar, maka perusahaan penerbangan tersebut mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut, dengan tujuan untuk mengalihkan risiko yang harus

ditanggungnya, artinya adalah PT. Garuda Indonesia (Persero) tetap merupakan pihak yang berhubungan langsung untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang akibat kecelakaan pesawat udara, dan setelah itu pihak asuransi membayarkan kepada PT. Garuda Indonesia (Persero) penggantian ganti rugi tersebut.

4. Peranan asuransi penerbangan, khususnya asuransi tanggung jawab Pengangkut (*Legal Liability Insurance*) sangat penting bagi kelangsungan hidup perusahaan penerbangan. Melalui asuransi tanggung jawab ini maka risiko yang harus ditanggung oleh Pengangkut didistribusikan kepada berbagai pihak asuransi, sehingga bila terjadi kecelakaan pesawat udara maka santunan yang dibayarkan kepada para korban atau keluarga akan memperoleh penggantian dari pihak asuransi.

B. Saran-saran

Dengan memperhatikan hasil dari penelitian yang dilakukan di PT.Garuda Indonesia (Persero) mengenai pelaksanaan pengangkutan penumpang, terutama mengenai tanggung jawab hukum terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang akibat kecelakaan pesawat udara, berikut ini akan disampaikan beberapa saran yang dapat dipertimbangkan sebagai umpan balik bagi pihak-pihak yang terkait, antara lain:

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku

- Abdulkadir Muhammad., *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*, (Bandung: Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, 1994).
- Diederiks Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan antara Hukum udara dan Hukum Ruang Angkasa*, alih bahasa Bambang Iriana Dj, S.H.(Jakarta : Penerbit Sinar Grafika, 1991).
- E.Suherman, "*Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*". Bandung: Alumni, 1984.
- E. Suherman, "*Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*",(Bandung:PenerbitAlumni, 1983).
- E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, (Bandung : Penerbit NV Eresco, 1962).
- K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1987).
- Lukman Ali, Ed, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta ; Balai Pustaka, Departemen Kebudayaan, 1995.
- Toto Tohir.s "*Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*" (Bandung, Penerbit: Mandar Maju, 2006)
- Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Asuransi di Indonesia*. Cet. Kedua (Jakarta: CV. Pembimbing) hal. 5
- Prof.Dr.H.K.Martono,SH.LLM & Ahmad Sudiro,SH.MH.MM, "*Hukum Udara Indonesia Dan Internasional*" , Cet.1 (Bandung : PT. Rajagrafindo Persada, 2010), hal . 227-228