

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Penelitian mengenai tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan nasional di Indonesia dirasakan sangat penting, didasarkan pada tiga alasan. *Pertama*, setiap kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan yang mengakibatkan kerugian terhadap penumpang selalu memiliki konsekuensi hukum, khususnya yang berkaitan dengan tanggung jawab hukum dan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang dari perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut. Persoalan penyelesaian tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan seringkali belum sepenuhnya dapat diselesaikan. *Kedua*, penyelesaian tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat di Indonesia dalam praktek sering menampilkan kesenjangan antara standar norma dalam hukum positif dengan kebutuhan keadilan masyarakat. *Ketiga*, Indonesia merupakan contoh yang menggambarkan kesenjangan antara standar ketentuan dalam hukum positif dengan kebutuhan perlindungan atas kepentingan penumpang sebagai pihak yang

menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan nasional di Indonesia.<sup>1</sup>

Kesenjangan itu sangat terasa, terutama jika dikaji dan dianalisis dari permasalahan yang berkaitan dengan tanggung jawab hukum dan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan nasional di Indonesia. Faktor-faktor yang menyebabkan timbulnya kesenjangan tersebut, antara lain adalah *pertama*, peraturan perundang-undangan di bidang penyelenggaraan penerbangan yang masih tidak sesuai dengan perkembangan dunia transportasi udara dan praktek kebutuhan masyarakat saat ini. *Kedua*, Tanggung jawab hukum terhadap penumpang akibat kecelakaan dalam penyelenggaraan penerbangan nasional di Indonesia masih belum memadai. *Ketiga*, pengaturan ketentuan ganti kerugian kepada penumpang yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia tidak cepat menyesuaikan dengan perkembangan kebutuhan masyarakat pada saat kecelakaan penerbangan terjadi.<sup>2</sup>

Pemerintah Indonesia perlu merencanakan secara sistematis penyelenggaraan penerbangan yang memadai dan menjamin kelancaran arus lalu lintas orang/ penumpang serta lebih menjamin keamanan dan keselamatan penyelenggaraan penerbangan, sehingga tidak menimbulkan risiko kerugian.<sup>3</sup> Dalam melakukan

---

<sup>1</sup> Ahmad Sudiro, "Kajian Penyelesaian Santunan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Nasional Yang Menderita Kerugian", *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol.23, No.6, (Jakarta: Balitbang Kemenhub RI, 2011), hal. 589.

<sup>2</sup> H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa*, (Bandung: Alumni, 2017), hal.102.

<sup>3</sup> *Ibid*, hal. 104.

kegiatan usaha, maka risiko kerugian dapat terjadi setiap saat. Pada penyelenggaraan penerbangan beberapa tahun terakhir ini masih menunjukkan terjadi serangkaian kecelakaan, dengan berbagai sebab yang mengakibatkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen. Kecelakaan penerbangan,<sup>4</sup> dapat disebabkan berbagai faktor, seperti faktor manusia, mesin pesawat, dan cuaca.<sup>5</sup> Misalnya karena faktor kelalaian pilot/ personel penerbangan, kelalaian teknisi pesawat udara, tidak memenuhi standar persyaratan kelaikan terbang, cacat produk (cacat desain/ perancangan, cacat pembuatan/ perakitan, cacat peringatan/ instruksi), kondisi cuaca yang sangat buruk, atau kesalahan manajemen perusahaan transportasi udara.<sup>6</sup>

Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan karena kesalahan/kelalaian pilot sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/kelalaian pilot. Studi yang dilakukan Jack W. London ini menunjukkan bahwa peran manusia ternyata sebagai faktor rutin yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan.<sup>7</sup> Selain itu faktor lain yang sebenarnya dapat berperan menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan adalah

---

<sup>4</sup> Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam kendaraan dari tempat keberangkatan ke tempat tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan kendaraan atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan yang perlu diganti. H.K. Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2017), hal. 338-339.

<sup>5</sup> H.K. Martono, "Kecelakaan Pesawat Udara", Jakarta: *Seputar Indonesia*, 5 Januari 2017, hal. 7.

<sup>6</sup> Edward A. Silooy, "Sistem Tanggung Jawab Internasional Pengangkut Udara Memasuki Millenium 2020", Makalah Forum Diskusi tentang Mewujudkan Penyelenggaraan Penerbangan Aman, Selamat dan Bertanggung Jawab, Jakarta: 27 Juli 2020, hal. 6.

<sup>7</sup> Jack W. London, "General Aviation Crash Course: The First 15 Days", 39 *Trial Lawyers of America* 56, March, 2018, hal. 2.

kesalahan pengelolaan manajemen (*management fault*) dari perusahaan transportasi udara. Dalam penyelenggaraan penerbangan, dapat terjadi adanya pemeliharaan pesawat yang tidak sepenuhnya mengikuti dan mentaati standar pengaturan perawatan pesawat yang telah ditetapkan, atau tidak memperhatikan standar ketentuan persyaratan kelaikan penyelenggaraan penerbangan, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan pesawat.

Apabila terjadi kecelakaan pesawat udara, pemerintah melalui Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) harus segera melakukan investigasi kecelakaan tersebut secara cepat dan tepat mengenai faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan penerbangan.<sup>8</sup> Disamping itu perlu segera dilakukan usaha pertolongan dalam rangka penyelamatan terhadap korban pada saat terjadinya kecelakaan pesawat.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (*National Transportation Safety Committee*) merupakan lembaga independen yang berkompeten dalam melakukan proses investigasi jika terjadi suatu kecelakaan penerbangan untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan penerbangan dengan sebab yang sama. Apabila diperlukan untuk mempercepat proses investigasi ini, maka pihak investigator dapat mengundang pihak-pihak yang terkait seperti perwakilan perusahaan transportasi udara dan/atau produsen kendaraan serta pembuat komponennya untuk diminta keterangannya. Pada dasarnya tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan

---

<sup>8</sup> Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dibentuk oleh Pemerintah, tetapi dalam melakukan tugasnya harus independen.

terjadinya kecelakaan penerbangan, sehingga di kemudian hari tidak terjadi lagi kecelakaan pesawat yang serupa.

Selain itu dalam setiap kegiatan penyelenggaraan penerbangan akan memiliki risiko kerugian akibat kecelakaan pesawat yang berdampak konsekuensi hukum. Risiko tersebut khususnya yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut dan penyelesaian ganti kerugian kepada penumpang yang menderita kerugian akibat kecelakaan penerbangan sebagai bentuk tanggung jawab hukum (*legal liability*) dari perusahaan transportasi udara dan perusahaan pembuat pesawat/ produsen serta perusahaan asuransi.<sup>9</sup>

Risiko kerugian yang ditanggung perusahaan transportasi udara dialihkan kepada perusahaan asuransi sebagai penanggung sesuai dengan nilai jaminan yang dipertanggung dengan menerima pembayaran sejumlah uang premi dari perusahaan transportasi udara (*third party insurance*). Selain itu, perusahaan asuransi juga menerima pembayaran premi dari penumpang pesawat udara, baik yang berkaitan dengan asuransi wajib pertanggung jawaban kecelakaan penumpang angkutan umum maupun pembayaran premi asuransi perjalanan untuk diri penumpang tersebut sebagai tertanggung (*first party insurance*).

Penumpang sebagai konsumen yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara dapat menuntut tanggung jawab hukum dan ganti kerugian terhadap pihak-pihak yang dianggap bertanggung jawab berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011

---

<sup>9</sup> Dikenal 3 (tiga) macam tanggung jawab, dalam arti *accountability*, *responsibility* dan *liability*. H.K. Martono, *Kamus Hukum ...*, *Opcit*, hal. 339-343.

tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Masalah penyelesaian tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang yang meninggal dunia, luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat sebagai salah satu konsekuensi hukum dalam penyelenggaraan kegiatan penerbangan.

Namun persoalan tanggung jawab hukum pengangkut terhadap penumpang pesawat udara ini dalam praktek seringkali belum sepenuhnya dapat diselesaikan,<sup>10</sup> karena peraturan perundang-undangan yang ada masih belum dipahami atau kurang jelas atau tidak diperhatikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan penerbangan. Misalnya, ketentuan berkaitan batasan pengertian kata "dalam pesawat" yang tidak jelas sebagaimana diatur dalam Pasal 141 Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hal ini seringkali menimbulkan perbedaan penafsiran tentang pengertian kata "dalam pesawat" tersebut dalam praktek penyelenggaraan penerbangan, seperti jika terjadi pendaratan darurat yang mengakibatkan penumpang mengalami luka-luka, cacat, bahkan meninggal dunia yang terjadi diluar pesawat. Disamping itu, kebijakan pemerintah Republik Indonesia yang kurang tegas, baik dalam usaha menyempurnakan peraturan perundang-undangan bidang penerbangan maupun dalam menegakan peraturan yang berlaku. Misalnya salah satu yang terjadi dalam praktek penyelenggaraan penerbangan di Indonesia, dimana terdapat perusahaan transportasi udara sebagai operator/ pengangkut yang sering mengalami keterlambatan penerbangan dengan berbagai alasan, sehingga penumpang pesawat

---

<sup>10</sup> Ridwan Khairandy, "Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan", *Jurnal Hukum Bisnis* Vol.25 No.1, (Jakarta: Yayasan Pengembangan Hukum Bisnis, 2018), hal. 21.

sebagai konsumen jasa penerbangan menjadi terlantar tanpa kompensasi sampai berjam-jam dan penumpang mengalami kerugian karena terlambat sampai ke tempat tujuan, tetapi pihak pengangkut sebagai operator tidak diberikan sanksi tegas oleh pemerintah sebagai regulator.

Dalam berbagai kasus kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan nasional di Indonesia, para ahli waris penumpang yang menjadi korban kecelakaan pesawat sebagai penerima yang berhak atas ganti kerugian sering diharuskan menandatangani “Pernyataan Pelepasan dan Pembebasan Tanggung Jawab Secara Hukum” perusahaan transportasi udara maupun perusahaan pembuat pesawat serta pihak-pihak terkait lainnya. Hal ini tentu tidak sesuai dengan prinsip tanggung jawab mutlak sebagaimana yang diatur dalam Pasal 141 Undang-undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sehingga para ahli waris korban kecelakaan pesawat menolak menerima model penyelesaian ganti kerugian seperti itu, sebab dinilai sangat merugikan dan dianggap tidak memenuhi rasa keadilan serta kepastian hukum. Oleh karena jika ahli waris penumpang atau konsumen jasa penerbangan yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat harus menandatangani “pernyataan pelepasan dan pembebasan tanggung jawab secara hukum”, maka pihak ahli waris penumpang atau konsumen jasa penerbangan tersebut tidak berhak lagi menuntut atau mengajukan gugatan ganti kerugian kepada pihak manapun, termasuk terhadap produsen pesawat.<sup>11</sup> Misalnya, hal ini pernah dialami oleh para ahli waris penumpang korban kecelakaan jatuhnya pesawat udara Sriwijaya Air SJ-182 yang

---

<sup>11</sup> Ketentuan pada point butir 2 dan 3 dalam “Pernyataan Pelepasan dan Pembebasan Tanggung Jawab Secara Hukum” yang ditandatangani Ahli Waris dihadapan Notaris, hal. 3-5.

terjadi tanggal 9 Januari 2021 di perairan Kepulauan Seribu - Jakarta, dan dalam kasus ahli waris penumpang korban kecelakaan jatuhnya pesawat udara Lion Air JT-160 yang terjadi tanggal 29 Oktober 2018 di perairan Tanjung Pakis Karawang - Jawa Barat, serta para ahli waris penumpang korban kecelakaan pesawat lainnya dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia.

Model tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara dan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan selalu mendapat perhatian para akademisi dan praktisi hukum. Apalagi pasar global dalam dunia penerbangan sekarang yang mendorong praktek *low cost carrier* atau tarif tiket murah pada sebagian perusahaan transportasi udara nasional dan internasional, terutama di negara-negara kawasan Asia Pasifik,<sup>12</sup> yang dikhawatirkan akan mengesampingkan aspek keamanan dan keselamatan yang di atur dalam peraturan penerbangan.<sup>13</sup> Oleh karena itu tujuan diselenggarakannya penerbangan harus dikembangkan ke arah yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan penyelenggaraan penerbangan dengan tetap memperhatikan kepentingan nasional yang berwawasan nusantara, serta menerapkan model tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara dan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat yang memenuhi rasa keadilan dan memiliki kepastian hukum.

---

<sup>12</sup> Perusahaan penerbangan yang menerapkan *low cost carrier* atau tarif tiket murah di kawasan Asia Pasifik, antara lain *Citilink*, dan *Lion Air* (Indonesia), *Air Asia* dan *Athena Air Service* (Malaysia), *Tiger Airways*, *Scoot Airways* (Singapore), *Sky Air* dan *One-two-go* (Thailand), *Australian Airways* dan *Jetstar* (Australia), *Freedom Air*, *Pacific Blue*, dan *Virgin Blue* (New Zealand), *Skymark* dan *Japan Airlines Express* (Japan).

<sup>13</sup> Mochtar Kusumaatmadja, "Pertumbuhan Penerbangan Sipil di Asia Pasifik Menjelang Tahun 2000 dan Seterusnya: Suatu Tantangan dan Jawaban", *Jurnal Ilmiah Era Hukum* No. 6, (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, 2019), hal. 12.

Tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut dan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen yang menderita kerugian (meninggal dunia, atau luka-luka, atau cacat) akibat kecelakaan pesawat, maupun akibat keterlambatan penerbangan secara umum telah ada ketentuan dalam peraturan perundang-undangan nasional dan perjanjian-perjanjian internasional, tetapi belum mencukupi dalam praktek kegiatan penyelenggaraan transportasi udara saat ini, karena belum ada ketentuan yang mengatur secara jelas tentang sanksi tegas bagi pihak perusahaan transportasi udara yang tidak melaksanakan kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sebagai pengangkut, sebagaimana ketentuan tentang kewajiban asuransi tanggung jawab pengangkut yang diatur dalam Pasal 179 Undang-undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Masalah tanggung jawab perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang sebagai konsumen yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan, dalam hukum nasional diatur pada Undang-undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Undang-undang Republik Indonesia No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Umum, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Umum. Ketentuan Pasal 141 Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan bahwa:

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- (2) Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.
- (3) Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Sedangkan dalam hukum internasional terdapat pada Konvensi Warsawa Tahun 1929, yang kemudian dilakukan perubahan dengan Konvensi Montreal Tahun 1999 tentang Unifikasi Beberapa Ketentuan Pengangkutan Udara Internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*). Pemerintah Indonesia telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999 tersebut pada tanggal 21 November 2016 melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-aturan Tertentu untuk Angkutan Udara Internasional). Konvensi Montreal 1999 mengatur rezim hukum secara internasional mengenai tanggung jawab perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang/ pengirim barang sebagai konsumen yang mengalami kerugian dalam penyelenggaraan penerbangan. Konvensi Montreal 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan dan perjanjian internasional sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa 1929 ke dalam satu dokumen secara lebih sederhana. Konvensi Montreal 1999 ini berlaku sejak 4 November 2003, dan sampai saat ini telah diratifikasi oleh 125 (seratus dua puluh lima) negara anggota Organisasi

Penerbangan Sipil Internasional/ *International Civil Aviation Organization* (ICAO), termasuk Indonesia. Ketentuan Pasal 17 Ayat (1) Konvensi Montreal Tahun 1999, menyatakan bahwa “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian dalam hal kematian atau cedera tubuh yang diderita penumpang dengan syarat apabila kecelakaan yang menyebabkan kematian atau cedera terjadi di dalam pesawat, atau dalam tiap kegiatan naik turunnya penumpang”.

Beberapa perjanjian internasional bidang penerbangan melakukan penyesuaian sistem tanggung jawab hukum dan perubahan jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang menderita kerugian dalam penyelenggaraan penerbangan, tetapi belum ada yang mengatur secara khusus mengenai model penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang dalam kecelakaan pesawat akibat cacat produk dari perusahaan pembuat pesawat udara sebagai bentuk tanggung jawab hukum produsen. Dengan demikian masih terdapat kesenjangan antara norma hukum positif berkaitan dengan model penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dengan kebutuhan kepastian hukum yang memenuhi rasa keadilan masyarakat dalam perkembangan praktek penyelenggaraan penerbangan sekarang. Apalagi telah terjadi perubahan sistem nilai dalam masyarakat saat ini yang sudah berbeda, sehingga dasar pertimbangan dan standar yang digunakan terjadi perubahan yang disesuaikan dengan perkembangan praktek penyelenggaraan penerbangan dan kebutuhan kepastian hukum yang berkeadilan agar masyarakat dapat merasakan manfaatnya.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Priyatna Abdurrasyid, *Tiket Angkutan Udara sebagai Tolok Ukur Tanggung Jawab Hukum Pengangkut Udara dan Kaitan Montreal Convention 1999 dengan Tiket Elektronik*, (Jakarta: Perum Percetakan Negara RI, 2019), hal. 4.

Untuk penyelesaian ganti kerugian yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan transportasi udara terhadap penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan nasional yang meninggal dunia, atau luka-luka, atau cacat akibat kecelakaan pesawat diatur dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang merupakan peraturan pelaksana dari Pasal 141 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, menyatakan bahwa:

Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka ditetapkan sebagai berikut:

- a. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,- (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;
- b. penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) per penumpang;
- c. penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi;
  - 1). penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,- (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
  - 2). penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- d. cacat tetap total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu

tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau Kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- e. penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

Selain itu penyelesaian ganti kerugian dari perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan internasional diatur pada Pasal 21 Konvensi Montreal Tahun 1999, sebagai bentuk tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat seperti yang diatur dalam Pasal 17 Konvensi Montreal Tahun 1999. Ketentuan Pasal 21 Konvensi Montreal Tahun 1999, menyatakan bahwa:

1. Untuk kerugian yang terjadi berdasarkan pasal 17 ayat 1, tidak melebihi 100.000,- *SDR* bagi setiap penumpang, pengangkut tidak dapat melepaskan atau membatasi tanggung jawabnya.
2. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari Pasal 17 ayat 1 yang melebihi 100.000,- *SDR* untuk tiap penumpang bila pengangkut membuktikan bahwa
  - (a). kerugian tersebut tidak disebabkan kelalaian/tindakan salah lain/kealpaan dari pengangkut/pegawai/agennya; atau
  - (b). kerugian tersebut semata-mata terjadi akibat kelalaian, kealpaan, atau tindakan salah dari pihak ketiga.

Namun demikian besaran jumlah ganti kerugian terhadap penumpang pesawat yang menderita kerugian atau ahli waris korban akibat kecelakaan pesawat sebagaimana diatur dalam ketentuan tersebut di atas ternyata belum cukup memadai dalam praktek penyelesaian ganti kerugian saat ini jika dikaitkan dengan perkembangan inflasi yang terjadi dan kebutuhan hidup manusia sekarang. Pada dasarnya berbagai usaha pembaruan norma hukum bidang penerbangan

tidak lepas dari tujuan pembinaan dan pembangunan hukum nasional. Peran hukum dalam pembangunan nasional sangat diperlukan, khususnya yang berkaitan dengan kegiatan ekonomi.<sup>15</sup> Program pembangunan hukum nasional menyatakan bahwa pembinaan dan pembangunan hukum lebih diarahkan untuk dapat menciptakan kondisi yang lebih stabil, sehingga setiap anggota masyarakat dapat menikmati kemanfaatan dengan suasana dan iklim ketertiban dan kepastian hukum yang berintikan keadilan, karena hukum sebagai sarana pembaruan masyarakat bertujuan untuk tercapainya ketertiban, kepastian hukum dan keadilan dalam kehidupan masyarakat.<sup>16</sup>

Apabila memperhatikan berbagai kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan saat ini yang mengakibatkan penumpang menderita kerugian, maka sudah semestinya peristiwa semacam ini harus dilihat secara komprehensif terutama dari aspek perlindungan hak-hak dan kepentingan yang seharusnya diperoleh penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan. Penumpang sebagai konsumen yang diangkut merupakan manusia bermartabat yang harus dilayani kenyamanannya, dan dilindungi keamanan serta keselamatannya.<sup>17</sup>

Apabila pihak perusahaan transportasi udara dan atau perusahaan pembuat pesawat melakukan perbuatan melawan hukum atau *wanprestasi*<sup>18</sup> dalam

---

<sup>15</sup> Amad Sudiro, "Peran Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi di Indonesia dan Permasalahannya", Jurnal Ilmiah "Era Hukum" No. 37, (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, 2017), hal. 18.

<sup>16</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional*, (Bandung: Binacipta, 2016), hal. 11.

<sup>17</sup> Amad Sudiro, Kewajiban Pengangkut Kepada Pihak yang Menderita Kerugian Dalam Undang-Undang Penerbangan Nasional, Jurnal Hukum "LEX PUBLICA", Vol.1, No. 1, (Jakarta: Asosiasi Pimpinan Perguruan Tinggi Hukum Indonesia/ APPTHI, 2019), hal. 12.

<sup>18</sup> Wanprestasi timbul jika salah satu pihak melakukan kelalaian atau tidak melakukan apa yang telah diperjanjikan. Ada 4 (empat) macam bentuk wanprestasi, yaitu tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya, melakukan apa yang dijanjikannya tetapi tidak sebagaimana

melaksanakan kewajibannya, sehingga mengakibatkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan, maka pihak yang menimbulkan kerugian tersebut wajib membayar ganti kerugian.<sup>19</sup> Apabila terjadi kecelakaan pesawat udara, yang menjadi perhatian selama ini adalah masalah tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut, dan penyelesaian ganti kerugian dari pengangkut terhadap penumpang sebagai konsumen, serta ganti kerugian dari perusahaan asuransi terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat udara. Berdasarkan hukum perjanjian antara perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut dengan penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan terikat dengan perjanjian pengangkutan, sedangkan antara perusahaan asuransi dengan penumpang terikat dengan perjanjian asuransi wajib pertanggungan kecelakaan penumpang angkutan umum.<sup>20</sup>

Perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban dalam memelihara kenyamanan, dan menjaga keamanan serta keselamatan penumpang sebagai konsumen sampai ke tempat tujuan akhir yang telah disepakati, dan penumpang sebagai konsumen mempunyai kewajiban untuk membayar seluruh biaya penyelenggaraan penerbangan. Perusahaan asuransi sebagai penanggung bertanggung jawab untuk membayar klaim ganti

---

yang dijanjikan, melakukan apa yang dijanjikan tetapi terlambat, dan melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya. R. Setiawan, "Empat Kriteria Perbuatan Melawan Hukum dan Perkembangan Dalam Yurisprudensi", *Varia Peradilan* No. 16 Tahun 11, (Jakarta: Mahkamah Agung RI, 2017), hal. 45.

<sup>19</sup> Pasal 1243 KUH Perdata menyatakan bahwa, "Penggantian biaya, ganti rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya".

<sup>20</sup> Amad Sudiro, *Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang dan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Kecelakaan Transportasi Udara*, *Jurnal Hukum "KERTHA PATRIKA"*, Vol.37, No. 2, (Denpasar: Fakultas Hukum Universitas Udayana, 2018), hal. 106

kerugian sesuai dengan nilai jaminan yang dipertanggungjawabkan sebelumnya dalam perjanjian asuransi terhadap penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara, dan penumpang mempunyai kewajiban untuk membayar premi melalui pembelian tiket pesawat udara sesuai dengan nilai jaminan yang dipertanggungjawabkan dalam perjanjian asuransi wajib pertanggungjawaban kecelakaan dalam penyelenggaraan penerbangan.<sup>21</sup>

Namun tanggung jawab hukum dalam penyelesaian pembayaran ganti kerugian dari perusahaan pembuat pesawat sebagai bentuk tanggung jawab produsen kepada ahli waris atau konsumen yang menderita kerugian dalam kecelakaan pesawat udara akibat cacat produk, pengaturannya belum tegas pada Undang-Undang Penerbangan, karena produsen pesawat dengan para penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan tidak mempunyai hubungan hukum secara langsung,<sup>22</sup> seperti yang terjadi dalam hubungan hukum antara perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut dengan penumpang pesawat sebagai konsumen dalam penyelenggaraan penerbangan.

Berdasarkan uraian di atas, maka tesis ini ingin mengkaji dan menganalisis serta mengevaluasi norma hukum dan praktek tanggung jawab perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut serta penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia. Penelitian ini terfokus pada kasus kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia yang mengakibatkan kerugian

---

<sup>21</sup> Amad Sudiro, "Tanggung Jawab Pengangkut Udara dan Asuransi", Jurnal Ilmiah "Era Hukum" No. 4, (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, 2019), hal. 28.

<sup>22</sup> Amad Sudiro, "Product Liability" Dalam Penyelenggaraan Penerbangan, Jurnal Hukum & Pembangunan, Tahun Ke-41 No. 1, (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2020), hal. 193.

terhadap penumpang, sehingga menimbulkan kewajiban perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut dalam menyelesaikan ganti kerugian kepada penumpang sebagai konsumen.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka masalah-masalah yang timbul berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan transportasi udara terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia, dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat di Indonesia?
2. Bagaimana majelis hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam mempertimbangkan dan memutuskan gugatan ganti rugi Salvatore Abbananto penumpang pesawat Lion Air dalam perkara perdata No.160/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Pst ?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

Penulis dalam melakukan penelitian ini bertujuan ingin mencapai hal-hal sebagai berikut:

1. Ingin mengkaji dan menganalisis tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat di Indonesia.

2. Ingin mengkaji dan menganalisis majelis hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam mempertimbangkan dan memutuskan gugatan ganti rugi Salvatore Abbananto penumpang pesawat Lion Air dalam perkara perdata No.160/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Pst.

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis, yaitu sebagai berikut:

##### **1.4.1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini mempunyai manfaat teoritis bagi para akademisi, karena dapat bermanfaat untuk mendorong pengembangan studi hukum transportasi udara/ hukum penerbangan, dan teori tanggung jawab hukum yang berkaitan dengan sistem tanggung jawab hukum pengangkut, dan dasar pertimbangan hukum serta putusan majelis hakim dalam menyelesaikan gugatan ganti rugi terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat, dan dapat memacu penelitian lebih lanjut di bidang hukum transportasi udara/ hukum penerbangan.

##### **1.4.2. Manfaat Praktis**

Penelitian ini mempunyai manfaat praktis bagi para praktisi seperti pemerintah dan organisasi penerbangan, karena dapat bermanfaat untuk mengisi kebutuhan dasar dalam rangka pembentukan produk-produk hukum penerbangan, khususnya yang berkaitan dengan pengaturan tanggung jawab hukum perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut dan penyelesaian ganti kerugian terhadap

penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam sistem hukum penerbangan/ transportasi udara di Indonesia.

### **1.5. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan pemahaman mengenai permasalahan penelitian yang dibahas dan dikaji serta dianalisis dalam tesis ini, maka penulis membuat sistematika penulisan yang terdiri dari 5 (lima) bab, yaitu sebagai berikut:

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab pendahuluan ini penulis menguraikan latar belakang masalah yang melandasi penulisan dalam penelitian ini. Dari latar belakang masalah tersebut dapat diidentifikasi dalam dua perumusan masalah yang dibahas dan dikaji serta dianalisis dalam penelitian ini. Selanjutnya penulis menjelaskan tujuan penelitian yang sesuai dengan permasalahan yang diajukan, dan manfaat penelitian baik manfaat teoritis maupun praktis. Penulis menutup bab pendahuluan dengan menguraikan sistematika penulisan sebagai gambaran dari seluruh substansi penelitian ini.

#### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini menguraikan tinjauan teori dan tinjauan konseptual mengenai sistem tanggung jawab perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut dan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan. Selain itu penulis menjelaskan tentang masalah teori

tanggung jawab hukum yang berlandaskan keadilan, dan tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum, serta tanggung jawab mutlak dalam hukum transportasi udara.

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Pada bab III menguraikan tentang jenis penelitian, berbagai sumber dan jenis data, teknik pengumpulan data/ cara perolehan data, jenis pendekatan penelitian, pengolahan dan analisis data.

### **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS**

Bab ini menjelaskan secara komprehensif tentang argumentasi peneliti atas permasalahan yang dikaji dan dianalisis dari hasil penelitian dengan menggunakan tinjauan teori hukum dan data penelitian seperti yang dibahas pada bab-bab sebelumnya. Penulis juga menguraikan analisis pembahasan hasil penelitian mengenai tanggung jawab perusahaan transportasi udara sebagai pengangkut terhadap penumpang, dan dasar pertimbangan hukum majelis hakim dalam memutuskan gugatan ganti rugi penumpang akibat kecelakaan pesawat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia.

### **BAB V : PENUTUP**

Dalam bab terakhir ini, penulis menguraikan kesimpulan dari temuan pokok yang merupakan jawaban dari permasalahan yang dibahas dan dikaji serta dianalisis pada bab-bab sebelumnya. Selain itu penulis melengkapi dengan saran terhadap temuan pokok dari hasil penelitian

ini sebagai masukan bagi pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan penyelenggaraan penerbangan nasional di Indonesia.

