

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PEMBERIAN
GANTI RUGI SEBAGAI ASPEK PERLINDUNGAN
KONSUMEN TERHADAP PARA PENGGUNA JASA
ANGKUTAN UDARA DI INDONESIA

TESIS

SUKARNI
0606006766



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM EKONOMI
JAKARTA
JULI 2008

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PEMBERIAN
GANTI RUGI SEBAGAI ASPEK PERLINDUNGAN
KONSUMEN TERHADAP PARA PENGGUNA JASA
ANGKUTAN UDARA DI INDONESIA

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister

SUKARNI
0606006766



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM EKONOMI
JAKARTA
JULI 2008

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

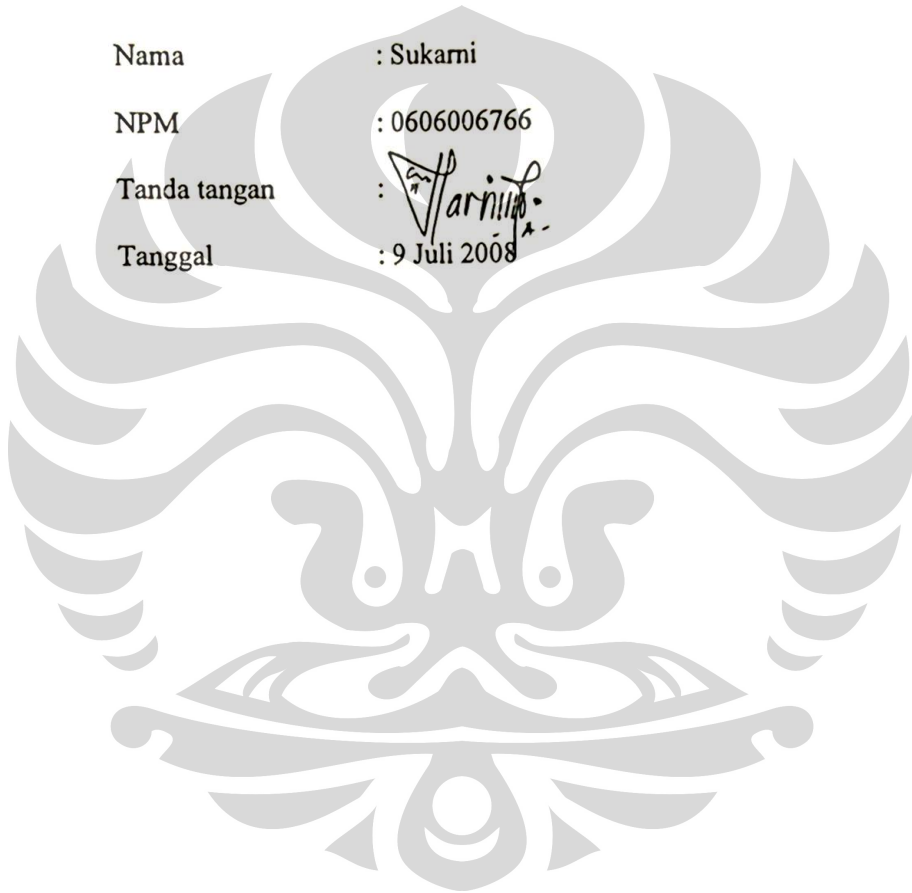
Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Sukarni

NPM : 0606006766

Tanda tangan : 

Tanggal : 9 Juli 2008



HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Sukarni
NPM : 0606006766
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Tesis : Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pemberian Ganti Rugi Sebagai Aspek Perlindungan Konsumen Terhadap Para Pengguna Jasa Angkutan Udara di Indonesia

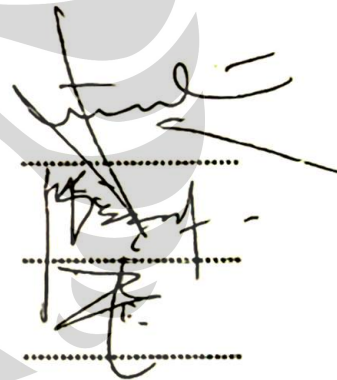
Telah Berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : **Dr. Inosentius Samsul,SH,MH**

Penguji : **Dr. Rosa Agustina,SH,MH**

Penguji : **Dr. Ratiñ Lestarini,SH,MH**



Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 9 Juli 2008

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, berkat rahmat , hidayat dan inayah-NYA sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat mencapai gelar Magister Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Selesaiannya tulisan ini tidak terlepas dari dukungan berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Secara khusus pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

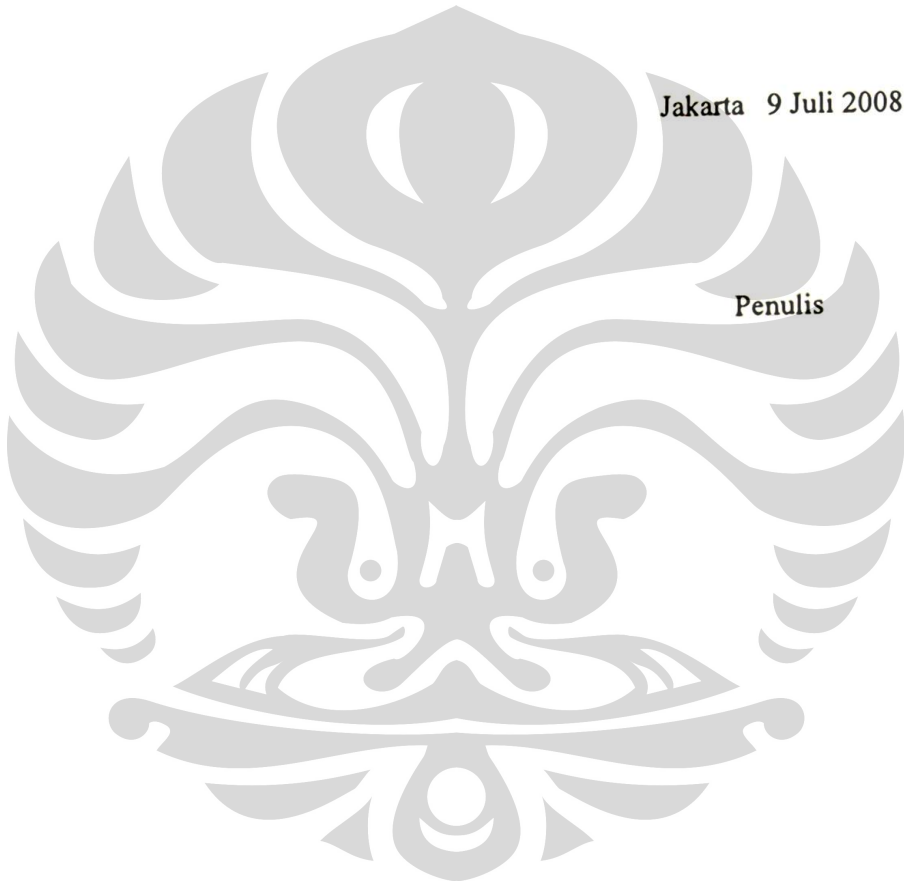
- (1) Prof. Hikmahanto Juana, SH, LLM, selaku dekan.
- (2) Dr. Inosentius Samsul S.H., MH selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan arahan dan bimbingan.
- (3) Dr. Rosa Agustina, SH, MH, selaku penguji yang telah memberikan masukan hingga terselesainya tesis ini.
- (4) Ratih Lestarini, SH, MH, selaku penguji yang telah memberikan masukan hingga terselesainya tesis ini.
- (5) Staf pengajar dan karyawan Fakultas Hukum Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- (6) Pihak Departemen Perhubungan yang telah membantu memberikan data-data dan masukan dalam menyelesaikan tesis ini.
- (7) YLKI, yang telah membantu memberikan data-data dan masukan dalam menyelesaikan tesis ini.
- (8) Jasa Rahardja, yang telah membantu memberikan data-data dan masukan dalam menyelesaikan tesis ini.
- (9) Kedua Orang Tuaku, Bapak Lasno dan Ibu Parinah serta adik-adikku yang telah memberikan dukungan dan do'anya sehingga tesis ini selesai dengan baik.
- (10) Rekan-rekan Mahasiswa peserta Program Studi Ilmu Hukum 2006 yang banyak memberikan masukan dan bersedia menjadi partner diskusi;
- (11) Bripda Ade Tudiran, SH, yang telah memberikan dukungannya sehingga tesis ini bisa selesai dengan baik.

(12) Semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis Menyadari akan adanya kekurangan dan keterbatasan pada tulisan dan analisa yang penulis sampaikan. Untuk kesempurnaan dan kesinambungan tulisan atau implementasi dari analisa ini, maka sumbang dan saran dari berbagai pihak sangat diharapkan. Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta 9 Juli 2008

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sukarni
NPM : 0606006766
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Tesis

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul "Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pemberian Ganti Rugi Sebagai Aspek Perlindungan Konsumen Terhadap Para Pengguna Jasa Angkutan Udara Di Indonesia"

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 9 Juli 2008

Yang menyatakan,



(Sukarni)

ABSTRAK

Sukarni, 0606006766, **Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pemberian Ganti Rugi Sebagai Aspek Perlindungan Konsumen Terhadap Para Pengguna Jasa Angkutan Udara Di Indonesia**, 95 halaman, tesis, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2008.

Perkembangan industri jasa penerbangan domestik 15 tahun terakhir ini membawa dampak positif bagi persaingan usaha di Indonesia. Antar maskapai penerbangan bersaing ketat dengan berbagai strategi untuk mendapatkan kepercayaan konsumen. Namun, para operator sering mengesampingkan faktor keamanan dan keselamatan penerbangan. Karena ketidak patuhan para operator terhadap standar keselamatan penerbangan yang telah ditetapkan Pemerintah, mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan. Dalam hal terjadinya kecelakaan mengakibatkan timbulnya kewajiban sebagai bentuk tanggungjawab (*liability*) yang harus dipenuhi. Terkait dengan masalah ini, setidaknya ada tiga pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terjadi kecelakaan pesawat. Pihak-pihak tersebut adalah pengelola bandar udara, maskapai penerbangan baik itu maskapai 'plat merah' atau pun maskapai swasta, dan awak pesawat secara individu. Pemerintah telah mengeluarkan regulasi yang mengatur besarnya ganti rugi yang harus dibayarkan kepada konsumen yang menjadi korban, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Namun, dalam prakteknya mengenai jumlah pemberian ganti rugi terhadap korban tidak ada kesamaan jumlah antara beberapa kecelakaan angkutan udara yang terjadi di Indonesia. Hal ini dikarenakan beberapa faktor diantaranya adanya kebijakan perusahaan, kondisi keuangan perusahaan dan juga nilai asuransi yang ditanggung oleh pihak perusahaan. Selain itu dalam mendapatkan ganti rugi pihak konsumen yang menjadi korban tidak semudah membelikkan telapak tangan untuk mendapatkan ganti rugi. Oleh karena itu Pemerintah sebagai pihak regulator diharapkan peranannya dalam melakukan pengawasan dalam pengoperasian maskapai penerbangan agar lebih tertib dan patuh. Pemerintah harus tegas dalam menerapkan sanksi apabila terjadi pelanggaran yang dapat mengakibatkan kerugian kepada konsumen. Pihak operator pun diharapkan dapat lebih mengutamakan keamanan dan keselamatan konsumen serta menjamin hak – hak konsumen agar terpenuhi. Termasuk hak untuk mendapatkan ganti rugi (*compensation*).

Kata kunci: Jasa Angkutan Udara, *Absolute Liability, Compensation*.

ABSTRACT

Sukarni, 0606006766, **Management Responsibility To Provide Loss Compensation as Aspect of Consumer Protection for Users of Air Transport Service in Indonesia**, 95 pages, thesis, Master Degree Program of Faculty of Law of University of Indonesia, 2008.

The development of domestic airline service industry brings positive impact to business competition in Indonesia in the past 15 years. Inter-airline fleet tightly competes with their various strategies to gain consumer trust. Yet, the operators often ignore flight security and safety factors. Consequently, the disobedience of operators to flight safety standards that established by government often causes accident. In the occurrence of an accident, a compulsion is absolutely emerged as responsibility that shall be fulfilled. In connection with this matter, at least three parties will be asked for their responsibilities if flight accident happened. Those parties are airport management, airline company, either 'red plate' or private airline, and flight crews individually. Government has issued regulation, which is Government Regulation Number 40 Year 1995 about Air Transportation, stipulating value of loss compensation that shall be paid to consumers as victims. However, in practice, the amount of compensation for the victims is not similar in amount in several cases of flight accidents in Indonesia. It is due to a number of factors, for instance, company policy, company financial condition and insurance value which is borne by company. As well, consumers as victims have difficulties in obtaining loss compensation. Therefore, government as regulator is expected to play its role in watching the operation of airlines in order that they become more controlled and obedience. Government shall be firm in implementing sanctions if any violation has inflicted loss to consumers. Airline operators are expected to more prioritize consumer security and safety and guarantee the fulfillment of consumer rights, including a right to obtain compensation.

Key Words: Service Air Transport, Absolute Liability, Compensation.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI.....	ix
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	8
1.4 Kerangka Teori Penelitian	8
1.5 Metode Penelitian	14
1.6 Definisi Operasional	15
1.7 Sistematika Penulisan	17
2. STANDAR KEAMANAN DAN KESELAMATAN JASA PENERBANGAN DI INDONESIA	19
2.1 Hak-hak Konsumen Jasa Penerbangan	19
2.2 Tanggung Jawab dan Pengawasan Pemerintah Terhadap Industri Jasa Penerbangan	24
2.3 Ketentuan Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan Di Indonesia	29
2.4 Keamanan dan Kelaikan Bandar Udara	32
3. TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PEMBERIAN GANTI RUGI	39
3.1 Prinsip Tanggung Jawab Mutlak Bagi Perusahaan Angkutan Udara Terhadap Korban Kecelakaan Angkutan Di Indonesia	39
3.2 Pengalihan Tanggung Jawab Pengangkut Udara Kepada Pihak Asuransi	48
4. PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI OLEH PENGANGKUT UDARA KEPADA PIHAK PENUMPANG	56
4.1 Ganti Rugi Terhadap Korban Meninggal atau Luka-Luka	56
4.2 Ganti Rugi Terhadap Musnah, Hilang atau Rusaknya Barang yang Diangkut.....	64
4.3 Ganti Rugi Terhadap Keterlambatan Penumpang Maupun Barang Diangkut	73
5. KESIMPULAN DAN SARAN	79
5.1 Kesimpulan	79
5.2 Saran	80
6. DAFTAR PUSTAKA	81

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan jumlah penduduk yang tersebar di seluruh wilayah nusantara. Dimana wilayah daratan Indonesia terletak terpisah-pisah di antara lautan sehingga hal tersebut sedikit banyak menimbulkan kendala jika ingin melakukan aktivitas di pulau yang berlainan dengan tempat tinggalnya. Adapun salah satu cara untuk menyelesaikan kendala tersebut adalah dengan adanya sarana transportasi yang memadai bagi masyarakat.¹ Sehingga masyarakat dapat dengan mudah melakukan aktivitasnya di berbagai pulau yang berlainan dengan aman, mudah dan terjangkau.

Dalam kondisi tersebut, sarana transportasi merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang sangat penting. Sistem transportasi yang ada di masyarakat saat ini telah berkembang sangat pesat, baik transportasi darat, laut maupun transportasi udara. Hal ini tercipta karena semakin meningkatnya teknologi di bidang transportasi. Sejarah transportasi yang dimulai dengan cara manual seperti berjalan kaki, hingga bantuan binatang seperti kuda maupun onta sampai ditemukannya suatu mesin atau teknologi dibidang transportasi yang dapat mempercepat perjalanan masyarakat.²

Di Indonesia, terutama di jaman modern seperti sekarang ini transportasi didominasi oleh angkutan darat dan laut, seperti motor, mobil, bus, kereta api dan kapal laut. Jenis transportasi ini dianggap lebih ekonomis dan aman bagi penumpang. Namun seiring perkembangan jaman, dimana masyarakat

¹ "Transportasi", id.wikipedia.org/wiki/Transportasi - 38k, diakses Tanggal 15 Februari 2008. Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

² "Menyelematkan Transportasi Udara", *Harian Umum Sore Sinar Harapan*, www.sinarharapan.co.id/berita/0506/09/taj01.html - 25k Kamis 09 Juni 2005, diakses Tanggal 17 Februari 2008, No. 5019.

membutuhkan transportasi yang lebih praktis dan lebih cepat maka transportasi udara menjadi pilihan lain bagi kebutuhan mereka. Perjalanan dengan menggunakan jasa angkutan udara seperti pesawat udara dan helikopter merupakan alternatif yang sangat diminati oleh masyarakat saat ini mengingat transportasi melalui udara tersebut mampu memberikan kenyamanan selama perjalanan dan dapat menempuh waktu yang relatif singkat mencapai tempat tujuan.

Transportasi udara merupakan salah satu jenis transportasi yang memegang peranan cukup penting, mengingat ciri-ciri yang dimiliki oleh transportasi ini adalah kecepatan, ketepatan waktu dan jangkauan yang lebih luas. Terlebih lagi dalam upaya menarik para investor dari luar, maka sarana transportasi udara merupakan salah satu fasilitas yang cukup penting dan strategis dalam mendukung kelancaran aktivitas para investor.³

Dahulu transportasi udara seperti pesawat dipandang sebagai transportasi yang mahal dan beresiko terhadap terjadinya kecelakaan. Namun hal tersebut lambat laun ditepis masyarakat, karena pesawat udara merupakan pilihan transportasi yang praktis dan terjangkau. Seiring dengan meningkatnya fakta bahwa angkutan udara cenderung menjadi pilihan masyarakat, sehingga memacu pihak penyedia jasa angkutan udara untuk mengembangkan usahanya. Tetapi semakin banyaknya perusahaan angkutan udara juga telah memicu persaingan bisnis angkutan udara semakin tajam, yang mana hal itu dapat berdampak pada keamanan, keselamatan, kenyamanan penerbangan dan perlindungan konsumen. Tak elak lagi perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di Indonesia pun meningkat pesat. Dalam beberapa tahun saja, terjadi peningkatan frekuensi penerbangan baik domestik maupun internasional dan jumlah pengguna jasa angkutan udara. Lebih dari sepuluh perusahaan penerbangan domestik beroperasi, dan mungkin akan bertambah lagi di masa yang akan datang, sebab tidak ada pembatasan mengenai berapa perusahaan penerbangan yang boleh beroperasi.⁴

³ "Transportasi Udara", www.kabmurunggraya.go.id/sarana_prasarana/transportasi/ - 22k - diakses 15 Februari 2008.

⁴ Khairunnisa, "Izin Baru Penerbangan Tunggu UU Transportasi Udara", www.tempointeraktif.com/hg/ekbis/2006/01/21/brk,20060121-72686,id.html - 37k diakses Tanggal 17 Februari 2008. Keputusan Menteri Nomor 81 Tahun 2004 yang mengatur perizinan usaha penerbangan, menurut Tatang, akan mengalami revisi. Di antaranya, kata dia, dalam hal

Sebagai akibat berlakunya otonomi daerah dan liberalisasi di bidang perdagangan dan jasa, terdapat perusahaan-perusahaan penerbangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah dan beberapa perusahaan penerbangan asing yang melakukan penerbangan langsung ke daerah-daerah di Indonesia. Jadwal penerbangan tidak lagi hanya pada bandara udara internasional saja, akan tetapi penerbangan hampir keseluruhan bandar udara di Indonesia. Hal itu sebagai bentuk konsekuensi Indonesia yang telah meratifikasi ketentuan dalam WTO/GATTs, bahwa tidak dibenarkan lagi bagi pemerintah Indonesia melakukan monopoli di bidang perusahaan (jasa) angkutan udara.⁵

Peraturan-peraturan yang mengatur tentang jasa angkutan udara yang terkait dengan tanggung jawab pengangkut udara dan standar keamanan, keselamatan jasa penerbangan adalah Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan,

Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, dan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan berisi tentang hal-hal yang menyangkut penerbangan secara umum termasuk prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum udara Indonesia.⁶ Dan juga dalam undang-undang ini mewajibkan bagi pihak pengangkut udara untuk mengalihkan tanggung jawab pengangkutan kepada pihak asuransi.⁷

Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara ini menjelaskan tentang tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan.⁸ Dan

kepemilikan pesawat. Dalam keputusan itu, setiap maskapai setidaknya mempunyai dua armada pesawat. Aturan itu akan direvisi menjadi 5 armada, dengan dua di antaranya milik sendiri, bukan sewa.

⁵ E. Saefullah Wiradiparaja, "Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia", Jurnal Hukum Bisnis, (Vol. 25 – No. 1 – Tahun 2006):5

⁶ Dalam Undang-undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menyebutkan bahwa prinsip tanggung jawab pengangkut adalah tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang dapat dilihat dalam pasal 43, yaitu penggugat selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak bergantung pada ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut.

⁷ Republik Indonesia, Undang-undang Tentang Penerbangan, Pasal 47.

⁸ Tanggung Jawab pengangkut terhadap keterlambatan ini terdapat dalam Pasal 41 ayat 2. Dalam PP No. 40 Tahun 1995 ini dijelaskan bahwa dalam hal terjadinya keterlambatan atau penundaan keberangkatan akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut maka perusahaan angkutan

juga dalam peraturan pemerintah ini berisi tentang besarnya jumlah kompensasi, ganti rugi yang harus diberikan pengangkut kepada penumpang, baik penumpang meninggal dunia, luka-luka maupun cacat.⁹

Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan berisi tentang hal-hal yang menyangkut tentang prosedur keamanan dan keselamatan penerbangan dan juga kelaikan dan keamanan Bandar udara.

Perlindungan terhadap konsumen, khususnya konsumen jasa transportasi udara sejak dikeluarkannya undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah mendapatkan perhatian khusus. Undang-undang ini dapat dijadikan dasar bagi perlindungan konsumen, termasuk konsumen yang menggunakan jasa transportasi udara. Tercantum pada bagian penjelasan undang-undang perlindungan konsumen, bahwa undang-undang pada dasarnya bukan merupakan awal dan akhir dari hukum yang mengatur tentang perlindungan konsumen, sebab sampai pada terbentuknya Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen ini telah ada beberapa undang-undang yang materinya melindungi kepentingan konsumen.

Pada pasal 4 angka 9 undang-undang Perlindungan Konsumen juga menyatakan bahwa hak konsumen termasuk hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya. Pernyataan ini jelas menerangkan bahwa undang-undang Perlindungan Konsumen merupakan *umbrella act* dalam memberikan perlindungan hukum terhadap konsumen.¹⁰

Pada pasar jasa penerbangan di Indonesia, dewasa ini menghadapi persaingan yang semakin ketat. Dengan adanya deregulasi di bidang penerbangan, kenaikan harga minyak, serta bayangan resesi, menambah tingkat persaingan

wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang atau memberikan kompensasi ganti rugi. Lebih lanjut dalam Penjelasan Pasal 41 ayat 2 PP no. 40 Tahun 1995 menjelaskan yang dimaksud dengan memberikan pelayanan yang layak dalam ketentuan ini adalah memberikan pelayanan yang layak dalam batas kelayakan sesuai kemampuan pengangkut kepada penumpang selama menunggu keberangkatan antara lain berupa penyediaan tempat dan konsumsi secara layak selama menunggu keberangkatan atau mengupayakan pengalihan angkutan keperusahaan angkutan angkutan niaga lainnya sesuai perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

⁹ Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara Pasal 43, dimana ganti rugi untuk korban meninggal sebesar 40 Juta, Korban luka-luka 40 Juta dan korban cacat tetap 50 Juta.

¹⁰ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cet III, (Jakarta : PT Gramedia Widiasarana Indonesia, 2006), hal 95.

untuk bekerja dengan lebih efisien lagi. Rute penerbangan merupakan satu hal yang vital bagi perusahaan penerbangan, karena dari segi pengoperasian rute penerbangan inilah didapat revenue perusahaan. Dengan demikian, perusahaan dituntut untuk melakukan penanganan yang lebih serius dalam penentuan rute yang harus dilaluinya dengan jenis pesawat yang akan dipergunakan dalam melayani rute tersebut.¹¹

Dengan adanya perkembangan jumlah perusahaan angkutan udara di Indonesia tentunya sangat mengembirakan dan menguntungkan bagi pengguna jasa angkutan udara baik penumpang maupun pihak pengirim barang. Beberapa perusahaan angkutan udara memberikan berbagai fasilitas pengangkutan udara yang sangat bervariasi sehingga para pengguna jasa angkutan mempunyai banyak pilihan dalam menentukan perusahaan angkutan udara yang akan mereka gunakan. Pilihan tersebut tentunya disesuaikan dengan jadwal penerbangan yang dibutuhkan, mempunyai pelayanan dan besarnya tarif yang ditentukan. Tetapi dalam hal ini perusahaan penerbangan juga mempunyai banyak persoalan yang harus diselesaikan menyusul banyaknya kecelakaan penerbangan sehingga diperlukan peraturan yang memadai untuk mengaturnya. Dan juga tentunya ada beberapa faktor yang mempengaruhi terlaksananya sistem transportasi udara yang holistik dan komprehensif.¹²

Keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara merupakan faktor yang harus menjadi perhatian utama bagi setiap kegiatan angkutan udara, di samping hal lain seperti ketepatan waktu dan kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan udara.¹³ Beberapa tahun belakang ini saja telah terdapat serangkaian kecelakaan angkutan udara di Indonesia, diantaranya adalah pesawat Lion Air MD 82 JT 583

¹¹ Fadli Soesilo, *OpCit.*

¹² Gatot Widakdo, "Masih Banyak PR yang Harus Dikerjakan", www2.kompas.com/kompas-cetak/0509/19/sorotan/2055014.htm - 40k, Senin 19 September 2005, diakses 16 Februari 2008. Wakil Ketua Komisi V DPR Erman Suparno berpendapat, ada beberapa faktor fundamental yang harus dikaji ulang sehingga kita mendapatkan solusi yang efektif, sebagai sistem transportasi nasional yang holistik dan komprehensif. Faktor-faktor tersebut adalah faktor perundang-undangan yang mengatur seluruh moda transportasi nasional, darat, laut, dan udara. Undang-Undang (UU) tentang Keselamatan Penerbangan, UU tentang Perkeretaapian Nasional, dan UU Jalan telah cukup banyak jumlahnya, tetapi dalam kenyataannya belum mampu menata sistem transportasi nasional yang andal, aman, dan nyaman.

¹³ "Beberapa Aturan Keamanan dan Keselamatan Transportasi Udara", www.mail-archive.com/ekonomi-nasional@yahoo.com/msg06623.html - 7k -, diakses Tanggal 19 Februari 2008.

di Bandar Udara Adi Sumarmo Solo pada bulan November 2004, Trigana Air di Papua pada bulan November 2006, Adam Air jenis Boeing 737-300 di Tambolaka Sumbawa, Adam Air yang diperkirakan jatuh di sekitar laut dalam perjalanannya dari Surabaya menuju Manado serta pendaratan darurat pesawat Adam Air di bandara Juanda Surabaya yang menyebabkan badan pesawat retak terjadi pada bulan Januari 2007. Sedangkan kecelakaan yang terakhir menimpa Garuda Indonesia Airlines di Yogyakarta pada Maret 2007.¹⁴

Kecelakaan angkutan udara dapat terjadi karena beberapa faktor, antara lain akibat kesalahan manusia (*human error*), faktor cuaca, kelebihan beban muatan bagasi (*over load*), dan/atau karena faktor teknis kelaikan terbang yang berkaitan dengan kondisi pesawat, infrastruktur pelabuhan udara dan sebagainya.¹⁵ Pada setiap kecelakaan pasti mempunyai konsekuensi hukum terutama terkait tanggung jawab dari perusahaan pengangkut terhadap korban kecelakaan baik itu selamat, luka-luka maupun meninggal dunia.

Terjadinya kecelakaan angkutan udara tentu saja memberikan kewajiban bagi pihak pengangkut untuk memberikan kompensasi pada para korban. Pemberian kompensasi ini berdasarkan aturan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Kebijakan mengenai kompensasi bagi korban kecelakaan angkutan udara, disamping harus mengacu pada Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 dan aturan lainnya juga berdasarkan pada aturan yang ada di perusahaan tersebut. Dimana besarnya kompensasi bagi para korban baik untuk korban luka-luka dan korban meninggal antara perusahaan yang satu dengan perusahaan yang lain berbeda dan tidak ada keseragaman. Tergantung pada kemampuan keuangan perusahaan tersebut.

Akan tetapi yang menjadi permasalahan adalah apabila suatu jasa angkutan penerbangan ini mengalami kecelakaan yang menelan korban baik korban luka-luka maupun korban meninggal, biasanya pengguna jasa angkutan udara yang menjadi korban ini menjadi susah dan berbelit-belit untuk mendapatkan hak nya, dengan berbagai alasan yang dikemukakan oleh pihak

¹⁴ "Ringkasan Terjadinya Beberapa Kecelakaan Pesawat", www.globalaviationlaw.com/accident-mandala-indo.htm - 27k, diakses tanggal 19 Febuari 2008.

¹⁵ "Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Konsumen", Jurnal Hukum Bisnis, (Vol. 25 No. 1 Tahun 2006) : 4

di Bandar Udara Adi Sumarmo Solo pada bulan November 2004, Trigana Air di Papua pada bulan November 2006, Adam Air jenis Boeing 737-300 di Tambolaka Sumbawa, Adam Air yang diperkirakan jatuh di sekitar laut dalam perjalanannya dari Surabaya menuju Manado serta pendaratan darurat pesawat Adam Air di bandara Juanda Surabaya yang menyebabkan badan pesawat retak terjadi pada bulan Januari 2007. Sedangkan kecelakaan yang terakhir menimpa Garuda Indonesia Airlines di Yogyakarta pada Maret 2007.¹⁴

Kecelakaan angkutan udara dapat terjadi karena beberapa faktor, antara lain akibat kesalahan manusia (*human error*), faktor cuaca, kelebihan beban muatan bagasi (*over load*), dan/atau karena faktor teknis kelaikan terbang yang berkaitan dengan kondisi pesawat, infrastruktur pelabuhan udara dan sebagainya.¹⁵ Pada setiap kecelakaan pasti mempunyai konsekuensi hukum terutama terkait tanggung jawab dari perusahaan pengangkut terhadap korban kecelakaan baik itu selamat, luka-luka maupun meninggal dunia.

Terjadinya kecelakaan angkutan udara tentu saja memberikan kewajiban bagi pihak pengangkut untuk memberikan kompensasi pada para korban. Pemberian kompensasi ini berdasarkan aturan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Kebijakan mengenai kompensasi bagi korban kecelakaan angkutan udara, disamping harus mengacu pada Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 dan aturan lainnya juga berdasarkan pada aturan yang ada di perusahaan tersebut. Dimana besarnya kompensasi bagi para korban baik untuk korban luka-luka dan korban meninggal antara perusahaan yang satu dengan perusahaan yang lain berbeda dan tidak ada keseragaman. Tergantung pada kemampuan keuangan perusahaan tersebut.

Akan tetapi yang menjadi permasalahan adalah apabila suatu jasa angkutan penerbangan ini mengalami kecelakaan yang menelan korban baik korban luka-luka maupun korban meninggal, biasanya pengguna jasa angkutan udara yang menjadi korban ini menjadi susah dan berbelit-belit untuk mendapatkan hak nya, dengan berbagai alasan yang dikemukakan oleh pihak

¹⁴ "Ringkasan Terjadinya Beberapa Kecelakaan Pesawat", www.globalaviationlaw.com/accident-mandala-indo.htm - 27k, diakses tanggal 19 Februari 2008.

¹⁵ "Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Konsumen", Jurnal Hukum Bisnis, (Vol. 25 No. 1 Tahun 2006) : 4

penerbangan. Padahal tanpa ada pembuktian apapun perusahaan penerbangan adalah mempunyai kewajiban untuk membayar kompensasi ganti rugi. Ini berkaitan dengan prinsip tanggung jawab mutlak bagi perusahaan penerbangan.¹⁶ Namun kita tahu dalam kenyataannya, sedikit sekali perusahaan penerbangan yang mengimplementasikan prinsip tanggung jawab mutlak tersebut kepada para pengguna jasa angkuta udara, sehingga pada akhirnya mereka pun tidak mendapatkan kompensasi ganti rugi yang layak, sesuai dengan yang telah di atur dalam PP No. 40 Tahun 1994 maupun dalam peraturan perusahaan. Dengan kata lain pemberian kompensasi ganti rugi terhadap korban ini tidak sesuai dengan kerugian yang telah ditimbulkan oleh jasa angkutan udara.¹⁷ Oleh karena hal tersebutlah peneliti ingin mengupas lebih dalam mengenai sejauhmana tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti rugi sebagai aspek perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa angkuta udara di Indonesia. Disini peneliti juga ingin mengupas mengenai standar keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara terutama penerbangan pesawat penumpang, peneliti juga ingin membahas tanggung jawab mutlak perusahaan angkutan udara dan juga peneliti ingin melihat bagaimana praktek dilapangan dalam hal pemberian ganti rugi kepada penumpang penerbangan. Dengan demikian judul yang diberikan dalam penulisan penelitian tersebut adalah “Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pemberian Ganti Rugi Sebagai Aspek Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Di Indonesia”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang terdapat dalam latar belakang masalah, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana standar keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara, terutama penerbangan pesawat penumpang?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti rugi?

¹⁶ E. Suherman, “*Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*”, Alumni, Bandung, 1984, hlm. 1755.

¹⁷ E. Suherman, “*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Di Indonesia*”, N.V. Eresco, Bandung, 1962. Hal. 22

3. Bagaimana praktek pelaksanaan pemberian ganti rugi pengangkut udara terhadap penumpang?

1.3 Tujuan dan kegunaan Penelitian

Tujuan Penelitian :

1. Untuk mengetahui standar keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara, terutama penerbangan pesawat penumpang.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti rugi.
3. Untuk mengetahui praktek pelaksanaan pemberian ganti rugi pengangkut udara kepada penumpang.

Kegunaan Penelitian :

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi peningkatan dan pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum ekonomi, khususnya tentang hukum perlindungan konsumen di bidang jasa penerbangan yang terkait mengenai implementasi pemberian ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan udara.

2. Secara Praktis

Selain itu juga hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat, khususnya para pelaku usaha industri penerbangan mengenai ketentuan hukum yang terkait dengan perlindungan konsumen dalam mendapatkan kompensasi ganti rugi oleh jasa angkutan udara.

1.4 Kerangka Teori dan Konsepsi

Perkembangan layanan jasa transportasi udara khususnya pesawat terbang tentunya mendatangkan keuntungan tersendiri bagi konsumen penerbangan ini, baik dari segi waktu maupun biaya. Konsumen penerbangan ini dapat dengan waktu yang relatif singkat sampai ketempat tujuan bahkan dengan biaya yang

relatif tidak mahal. Hal ini yang menyebabkan konsumen lebih memilih transportasi udara di banding jasa transportasi lainnya. Tentunya konsumen juga menginginkan adanya jaminan keamanan karena keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan syarat mutlak yang harus dipenuhi oleh maskapai penerbangan. Kenyamanan merupakan kepuasan yang diberikan oleh operator jasa penerbangan sedangkan keamanan diasumsikan sebagai keselamatan pesawat dalam penerbangan termasuk didalamnya keselamatan *passenger*, bagasi, kargo, dan awak pesawat. Potensi terjadinya kecelakaan pesawat udara akan selalu ada karena ini adalah sebuah *unexpected loss* bisnis penerbangan.¹⁸ Hal ini tidak bisa ditawar-tawar lagi karena berkaitan erat dengan keselamatan nyawa dan jiwa konsumen itu sendiri.

Disamping konsumen berhak mendapatkan kenyamanan, keamanan serta keselamatan, konsumen jasa penerbangan juga memiliki hak dalam memilih maskapai penerbangan yang dinilai layak dan menyakinkan dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Konsumen juga berhak mengetahui tentang informasi yang jelas, jujur dan benar, mengenai kondisi jaminan jasa penerbangan yang dipilih. Demikian penyedia jasa penerbangan memiliki kewajiban yang benar-benar informasi yang dibutuhkan konsumen tanpa ada yang ditutup-tutupi, terutama mengenai kelaikan pesawat udara yang dipakai dalam menjual jasa penerbangan.¹⁹ Lebih lanjut mengenai standar keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara ini diatur dalam PP No. Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Konsumen jasa penerbangan juga berhak mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian atas kerusakan, atau bahkan kehilangan barang yang disebabkan oleh kesalahan penyedia jasa penerbangan, sesuai dengan perjanjian.²⁰

Kehadiran Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menjadi tonggak sejarah perkembangan hukum konsumen di Indonesia. Diakui, bahwa Undang-undang tersebut bukanlah yang pertama dan yang terakhir, karena sebelumnya telah ada beberapa rumusan hukum yang

¹⁸ Security Journal, *Keamanan dan Keselamatan Transportasi Udara*, Vol. IV-No.03, Maret 2007, hlm. 9.

¹⁹ Tim Pustaka Yustisia, *Standar Keamanan dan Keselamatann Jasa Penerbangan*, Yogyakarta, Pustaka Yustisia, 2007, hlm. 76.

²⁰ Ibid.

melindungi konsumen tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan. Undang-undang ini mengatur tentang kebijakan perlindungan konsumen, baik menyangkut hukum materiil maupun hukum formil mengenai penyelesaian sengketa konsumen.²¹

Disamping Undang-undang Perlindungan Konsumen, hukum konsumen “ditemukan” di dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku.²² Sebagai bagian dari sistem hukum nasional, salah satu ketentuan UUPK dalam hal ini Pasal 64 (Bab XIV Ketentuan Peralihan), dapat dipahami sebagai penegasan secara implisit bahwa UUPK merupakan ketentuan khusus (*lex specialis*) terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang sudah ada sebelum UUPK, sesuai asas *lex specialis derogate legi generalis*, artinya ketentuan-ketentuan diluar UUPK tetap berlaku sepanjang tidak diatur secara khusus dalam UUPK dan/atau tidak bertentangan dengan UUPK.²³

Pengaturan mengenai asas-asas atau prinsip-prinsip yang dianut dalam hukum perlindungan konsumen adalah sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 2 Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) NO. 8 Tahun 1999 yang berbunyi, ”Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum”.

Apabila mencermati asas-asas tersebut tanpa melihat memori Penjelasan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 dirasakan tidak lengkap. Penjelasan tersebut menegaskan bahwa perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama berdasarkan lima asas yang relevan dalam pembangunan nasional yaitu sebagai berikut :

1. Asas **manfaat**, dimaksudkan untuk mengamanatkan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen harus memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.

²¹ Inosentius Samsul, *Perlindungan Konsumen : Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak (Disertasi Doctor Universitas Indonesia)*, Pusat Studi Hukum dan Ekonomi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Cet. 1- Jakarta, 2004), hlm. 10.

²² Az Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: Diatit Media, 2002), hlm. 30.

²³ Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi* (Jakarta:Ghalia Indonesia, 2002), hlm. 29.

2. **Asas keadilan**, dimaksudkan agar partisipasi seluruh rakyat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajiban secara adil.
3. **Asas keseimbangan**, dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen, pelaku usaha dan pemerintah dalam arti materiil maupun spiritual.
4. **Asas keamanan dan keselamatan konsumen**, dimaksudkan untuk memberikan jaminanatas keamanan dan keselamatan kepada konsumen dalam penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.
5. **Asas kepastian hukum**, dimaksudkan agar baik pelaku usaha maupun konsumen mentaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.²⁴

Signifikan pengaturan hak-hak konsumen melalui Undang-undang merupakan bagian dari implementasi sebagai suatu negara kesejahteraan, karena Undang-undang Dasar 1945 disamping sebagai konstitusi politik juga dapat disebut konstitusi ekonomi, yaitu konstitusi yang mengandung ide negara kesejahteraan yang tumbuh berkembang karena pengaruh sosialisme sejak abad sembilan belas.²⁵ Undang-undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 juga mengemukakan tentang hak-hak yang dimiliki oleh konsumen, yaitu berupa:

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan;
2. Hak untuk memilih barang;
3. Hak atas informasi;
4. Hak untuk didengar pendapatnya;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi;
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan;

²⁴ Republik Indonesia, Undang-undang Perlindungan Konsumen Pasal 2.

²⁵ Jimmly Asshiddiqie, "Undang-Undang Dasar 1945:Konstitusi Negara Kesejahteraan dan Realitas Masa Depan", Pidato Pengukuhan Jabatan guru Besar Tetap Madya (Jakarta:Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 1998), hlm 1-2. konsep Negara Kesejahteraan ini dinamakan oleh Mohammad Hatta sebagai Konsep Negara "penguus". Sebagaimana dikutip dalam kembali dalam Abdul Halim Barkatullah, Hukum Perlindungan Konsumen (Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran), Nusamedia, Bandung, Cet-1 April 2008, hlm. 23.

7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian;
9. Hak-hak yang diatur dalam peraturan perundang-undangan lainnya.²⁶

Aspek pertama dari perlindungan konsumen adalah persoalan tentang tanggung jawab produsen atas kerugian sebagai akibat yang ditimbulkan oleh produknya. Beberapa penulis asing menyebutnya *product liability*, dan dalam bahasa Indonesia menterjemahkan *product liability* ini sebagai tanggung jawab produk.²⁷ Agnes M. Toar mendefinisikan tanggung jawab produk sebagai berikut :

“Tanggung jawab produk ialah tanggung jawab para produsen untuk produk yang telah dibawanya ke dalam peredaran, yang menimbulkan/menyebabkan kerugian karena cacat yang melekat pada produk tersebut”.²⁸

Terminologi “*product liability*”²⁹ juga dikenal dalam hukum perlindungan konsumen. Dalam doktrin ilmu hukum di Indonesia terminologi ini masih tergolong baru. Ada yang menerjemahkannya sebagai tanggung gugat produk³⁰ dan ada pula yang menerjemahkan sebagai “tanggung jawab produk”³¹. Maka

²⁶ Republik Indonesia, Undang-undang Perlindungan konsumen, *ibid*, Pasal 4.

²⁷ Lihat misalnya oleh Agnes M. Toar dalam bukunya yang berjudul: *Tanggung Jawab Produk, Sejarah, dan Perkembangannya di Beberapa Negara, Tahun 1988*. sebagaimana dikutip kembali dalam Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, Cet-I 2006, hlm. 12.

²⁸ Agnes M. Toar, *op.cit*, hlm. 2-3. Penggunaan kata tanggung jawab (bukan tanggung jawab gugat) serta kata cacat (bukan cacat) bukan pada pengertian tanggung jawab produk, karena dikutip sesuai pendapat Agnes M. Toar.

²⁹ N.H.T Siahaan, “*Hukum Konsumen, Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*”, Panta Rei, Jakarta, Desember 2005, hal. 144. dimana pengertian dari *product liability* dalam buku ini adalah tanggung jawab atas suatu barang atau jasa yang diproduksi oleh perusahaan atau industri. Sedangkan inti *product liability* dalam UUPK Pasal 7-18 adalah dimana pelaku usaha harus bertanggung jawab atas kerusakan, kecacatan, penjelasan, ketidaknyamanan dan penderitaan yang dialami oleh konsumen karena pemakaian atau mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan.

³⁰ Az. Nasution dkk, *Naskah Akademik Peraturan Perundang-undangan dalam hal Makanan dan Minuman*, BPHN, Jakarta, 1994, hlm. 44 dst

³¹ Pendapat Agnes M. Toar sebagai dikutip Johannes Gunawan, *Product Liability dalam Hukum Bisnis Indonesia*, orasi pada Dies Natalis XXXIX Universitas Katholik Parahyangan Bandung, Januari 1994.

disini akan digunakan istilah aslinya tanpa mengurangi substansi/maknanya guna untuk memudahkan pembahasan.

Berikut beberapa pengertian/rumusannya:

1. "Product Liability" refers to legal liability of manufacturers and sellers to compensate buyers, users, and even bystanders, for damages or injuries suffered because of defects in goods purchased.³²
2. "Produktaansprakelijkheid" adalah tanggung jawab pemilik pabrik untuk barang-barang yang dihasilkannya, misalnya yang berhubungan dengan kesehatan pembeli, pemakai (konsumen) atau keamanan produk.³³

Prinsip tanggung jawab produk dalam undang-undang no. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah modifikasi prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dengan beban pembuktian terbalik.³⁴ Jadi tanggung jawab dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen belum menganut prinsip tanggung jawab mutlak.

Dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen terdapat 3 pasal yang menggambarkan sistem tanggung jawab produk dalam hukum perlindungan konsumen di Indonesia, yaitu ketentuan Pasal 19, Pasal 23, dan Pasal 28 Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.³⁵

Dalam ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan setidak-tidaknya dikenal adanya tiga prinsip tanggung jawab, yaitu :³⁶

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault*);
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*); dan
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute, atau strict liability*).

³² Henry Cambell Blak, *Black's Law Dictionary*, St. Paul Minnesota, West Publishing Co, 1983, hlm. 1089.

³³ Algra N. E & H.R.W Gokkel, *Kamus Istilah hukum Fockema-Andrae : Belanda-Indonesia*, Terjemahan oleh Saleh Adiwinata dkk, Bina Cipta, Bandung, 1983, hlm. 420.

³⁴ Inosentius Samsul, *Op.cit*, hlm. 143.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ E. Saefullah Wiradipraja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm. 19.

1.5 Metodologi Penelitian

Penelitian mengenai Tanggung Jawab Pengangkut dalam Pemberian Ganti Rugi Sebagai Aspek Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara di Indonesia, menggunakan metode penelitian yuridis normatif³⁷ atau dikenal pula dengan penelitian hukum kepustakaan.³⁸ Dengan demikian perolehan data dilakukan melalui kepustakaan yakni melalui pengumpulan data sekunder, yang mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Namun, untuk melengkapi dan mendukung analisis data sekunder, apabila diperlukan dilakukan wawancara dengan beberapa sumber yang dinilai memahami konsep atau pemikiran yang ada dalam data sekunder, sejauh masih dalam batas-batas metode penelitian yuridis normatif.

Bahan hukum primer adalah bahan yang diperoleh peneliti yang berupa peraturan perundang-undangan yaitu Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, serta peraturan perundangan lainnya yang terkait dengan obyek penelitian yaitu Peraturan Menteri Perhubungan.

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh peneliti yang berupa literatur, jurnal serta hasil penelitian terdahulu. Sedangkan bahan hukum tersier yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya kamus, ensiklopedi, index komulatif, dan sebagainya.³⁹

Adapun analisa data dilakukan dengan metode atau pendekatan kualitatif⁴⁰ yakni analisis data yang dilakukan berdasarkan kualitas data untuk memperoleh gambaran permasalahan secara mendalam dan komprehensif.

³⁷ Ammirudin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, PT. Rajawali Pers, Jakarta, 2004, hlm. 163.

³⁸ Lihat Soerjono dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif – Suatu Tinjauan Singkat, (Jakarta : PT. Radja Grafindo Persada, 2007), hal 14, dikemukakan bahwa penelitian Hukum normative atau kepustakaan tersebut mencakup : (i) penelitian terhadap azas-azas hukum; (ii) penelitian terhadap sistematika hukum; (iii) penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal; (iv) perbandingan hukum; dan (v) sejarah hukum.

³⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *op.cit.*, hlm 13.

⁴⁰ Burhan Ashshofa, Metode Penelitian Hukum, Cet. IV, (Jakarta : Penerbit Rineka Cipta, 2004), hal. 20-21. Pendekatan kualitatif perhatiannya pada prinsip-prinsip umum yang mendasari

1.6 Definisi Operasional

Beberapa definisi yang digunakan sebagai definisi operasional diberi batasan pengertiannya untuk menghindarkan kesalahpahaman dalam menginterpretasikan konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian ini.

2. Pengangkut, adalah setiap orang yang menjadi pemilik, penyewa atau pengemudi dari suatu pesawat udara, yang mempergunakannya baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain untuk mengangkut penumpang dan barang.⁴¹
3. Konsumen, adalah setiap orang yang menggunakan barang.⁴² Begitu pula Kamus Bahasa Inggris-Indonesia memberi arti kata konsumen sebagai pemakai.⁴³ Dalam buku lain konsumen diartikan sebagai setiap orang yang mendapatkan barang atau jasa digunakan untuk tujuan tertentu.⁴⁴ Lalu dalam ketentuan lain disebutkan arti konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak diperdagangkan.⁴⁵
4. Penumpang, adalah setiap orang yang diangkut dalam suatu pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara. Pengertian ini tidak meliputi orang-orang yang mempunyai hubungan kerja dengan pengangkut udara yang diangkut dalam hubungan dengan tugas mereka.⁴⁶
5. Pengirim Barang/Penerima Barang
Pengirim barang adalah orang yang mengadakan perjanjian pengangkutan untuk diangkut barang-barang yang dikirim oleh pengangkut. Penerima barang adalah orang yang dituju oleh pengirim barang sebagai orang yang berhak atas barang kiriman tersebut. Pengirim dan penerima barang

perwujudan satu-satuan gejala yang ada dalam kehidupan manusia, atau pola-pola yang dianalisis gejala-gejala social budaya dengan menggunakan kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola yang berlaku.

⁴¹ E. Suherman, *Hukum Udara di Indonesia dan Internasional* (Bandung :alumni, 1983), hlm. 71.

⁴² A.S. Hornby (Gen. Ed), *Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English*, Oxford University Press, Oxford 1987, hlm. 183, "(opp. To producer) person who user goods".

⁴³ John. M. Echols & Hasan Sadily: *Kamus Inggris-Indonesia*, Gramedia, Jakarta, 1986, hlm. 124.

⁴⁴ A.z. Nasution,

⁴⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang Tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 1 butir 2.

⁴⁶ E. Suherman, *opcit*, hlm. 98.

merupakan pihak-pihak dalam suatu perjanjian pengangkutan barang, hal yang mana dapat dibuktikan dengan adanya suatu muatan udara.⁴⁷

6. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁴⁸

7. Perjanjian Pengangkutan Udara

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana suatu pihak menyanggupi untuk dengan membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi membayar ongkosnya.⁴⁹ Sedangkan perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dengan pihak penumpang atau barang dengan pesawat udara dengan imbalan pembayaran.⁵⁰

8. Pesawat Udara

Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang ke atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.⁵¹

9. Penerbangan

Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait.⁵²

10. Perusahaan Angkutan Udara

Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran.⁵³

⁴⁷ E. Suherman, *op cit*, hlm. 75

⁴⁸ H.M.N. Purwosutjipto. *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid 3, Jakarta : Jambatan, 1987, hlm. 2.

⁴⁹ Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata* (Jakarta : Intermasa, 1985), hlm. 221

⁵⁰ E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Penerbangan* (Bandung : Alumni 1974), hlm. 92

⁵¹ Republik Indonesia, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka (4).

⁵² Republik Indonesia, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Pasal 1 Angka I.

11. Ganti Rugi

Ganti rugi adalah kerugian yang timbul karena debitor melakukan wanprestasi.⁵⁴

12. Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.⁵⁵

13. Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan yang dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.⁵⁶

13. Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik/turunnya penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/pos; serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan roda transportasi.⁵⁷

1.7 Sistematika Penulisan

Hasil penelitian mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti rugi sebagai aspek perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa angkutan udara di Indonesia ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bagian pertama, merupakan Bab pendahuluan yang menjelaskan mengenai latar belakang perlunya penelitian, permasalahan yang ada yang perlu dipecahkan dengan melakukan penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, metodologi penelitian, kerangka teori, definisi operasional, dan sistematika penulisan.

⁵³ Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, Pasal 1 butir (4).

⁵⁴ Tuti Rastuti, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Konsumen dalam Perspektif Hukum Perdata, *Jurnal Hukum Bisnis*, (Vol. 25 No. 1 Tahun 2006) :29.

⁵⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang Tentang Perlindungan Konsumen., *Loc.cit.*, pasal 1 angka 3.

⁵⁶ Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 1 ayat (1).

⁵⁷ Republik Indonesia, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Pasal 1 Angka 11.

11. Ganti Rugi

Ganti rugi adalah kerugian yang timbul karena debitor melakukan wanprestasi.⁵⁴

12. Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.⁵⁵

13. Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan yang dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.⁵⁶

13. Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik/turunnya penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/pos; serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan roda transportasi.⁵⁷

1.7 Sistematika Penulisan

Hasil penelitian mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti rugi sebagai aspek perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa angkutan udara di Indonesia ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bagian pertama, merupakan Bab pendahuluan yang menjelaskan mengenai latar belakang perlunya penelitian, permasalahan yang ada yang perlu dipecahkan dengan melakukan penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, metodologi penelitian, kerangka teori, definisi operasional, dan sistematika penulisan.

⁵³ Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, Pasal 1 butir (4).

⁵⁴ Tuti Rastuti, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Konsumen dalam Perspektif Hukum Perdata, *Jurnal Hukum Bisnis*, (Vol. 25 No. 1 Tahun 2006) :29.

⁵⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang Tentang Perlindungan Konsumen., *Loc.cit.*, pasal 1 angka 3.

⁵⁶ Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 1 ayat (1).

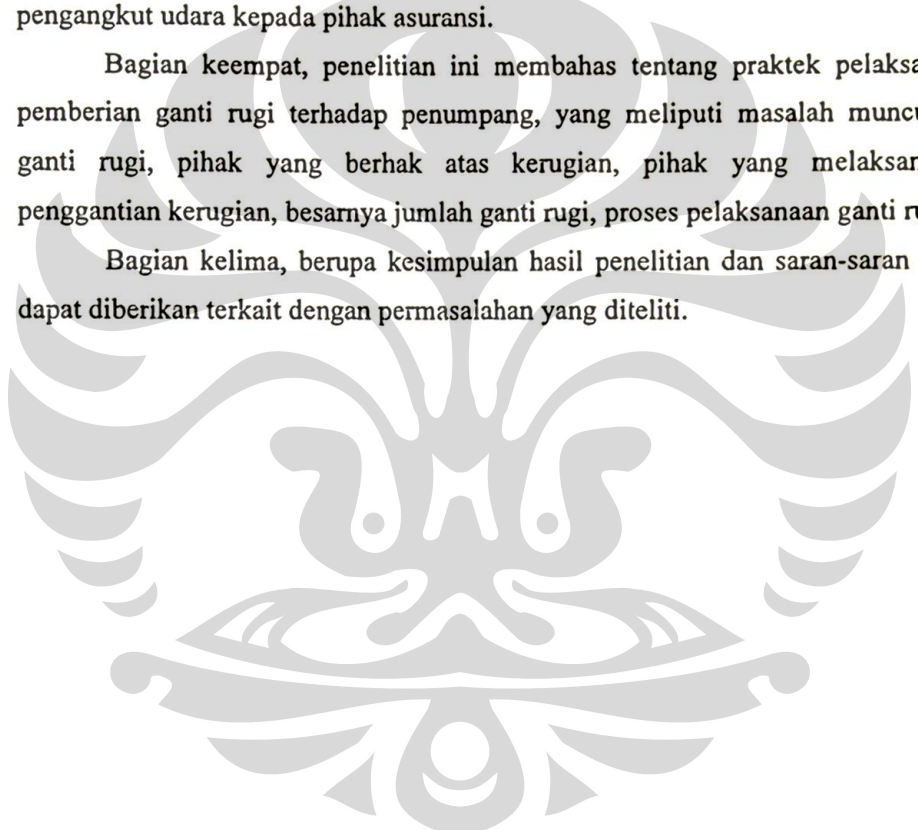
⁵⁷ Republik Indonesia, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Pasal 1 Angka 11.

Bagian kedua, penelitian ini membahas tentang standar keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara, terutama penerbangan pesawat penumpang, yang meliputi hak-hak konsumen jasa penerbangan, ketentuan keamanan dan keselamatan jasa penerbangan, serta kelaikan dan keamanan Bandar udara.

Bagian ketiga, penelitian ini membahas tentang tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti rugi sebagai aspek perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa angkutan udara di Indonesia, yang meliputi prinsip pertanggungjawaban mutlak bagi perusahaan angkutan udara terhadap korban kecelakaan angkutan udara di Indonesia, dan pengalihan tanggung jawab pengangkut udara kepada pihak asuransi.

Bagian keempat, penelitian ini membahas tentang praktek pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap penumpang, yang meliputi masalah munculnya ganti rugi, pihak yang berhak atas kerugian, pihak yang melaksanakan penggantian kerugian, besarnya jumlah ganti rugi, proses pelaksanaan ganti rugi.

Bagian kelima, berupa kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran yang dapat diberikan terkait dengan permasalahan yang diteliti.



BAB 2

STANDAR KEAMANAN DAN KESELAMATAN JASA PENERBANGAN

Dalam bab ini peneliti ingin membahas mengenai standar keamanan dan keselamatan penerbangan yang harus diberikan pengangkut kepada konsumen, dimana hal itu merupakan hak mutlak dan merupakan prioritas utama bagi konsumen jasa penerbangan. Pada bab ini peneliti akan menyajikan empat sub bab, dimana sub bab a mengenai hak-hak konsumen jasa penerbangan, sub bab b mengenai tanggung jawab dan pengawasan pemerintah terhadap industri jasa penerbangan, dan sub bab c tentang ketentuan keamanan dan keselamatan jasa penerbangan di Indonesia sedangkan sub bab d membahas mengenai keamanan dan kelaikan bandar udara.

2.1 Hak – Hak Konsumen Jasa Penerbangan

Keamanan dan keselamatan, merupakan hak mutlak yang harus diperoleh setiap konsumen jasa penerbangan. Dengan mengutamakan keamanan, kenyamanan dan keselamatan penerbangan yang mana dalam hal ini hak – hak konsumen harus diutamakan⁵⁸, maka hal itu tidak dapat ditawar – tawar lagi, karena terkait erat dengan keselamatan nyawa dan jiwa konsumen itu sendiri. Dalam hal ini konsumen jasa penerbangan sangatlah penting karena tanpa adanya konsumen maka usaha industri jasa penerbangan tidak akan pernah berjalan. Kedudukan dan peran konsumen di pasar sangatlah penting atau dominan, karena konsumenlah yang mengatur pasar. Dikatakan bahwa *"the consumer's role is to guide the economy to the production of goods and services that he wants."*⁵⁹

⁵⁸ Sutan Remy Sjahdeini, "Kebebasan Berkontrak Dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank Di Indonesia," (Disertasi doctor Universitas Indonesia, Jakarta, 1993), hlm. 8.

⁵⁹ Donald R. Rothschild & David W. Carrol 1, "Consumer Protection", hlm. 3. Kekuatan konsumen melalui "dollar vote" atau suara dolar mengarahkan atau menentukan produk yang perlu dihasilkan produsen, dan secara tidak langsung konsumenlah yang menentukan atau mengorganisasi terbentuknya pasar yang efisien, baik dalam menghasilkan produk maupun pada tahap distribusi produk kepada konsumen. Dalam struktur pasar yang demikian, kekuasaan konsumen dirunjukkan dalam beberapa hal, misalnya apabila konsumen tidak puas dengan kualitas suatu produk tertentu, maka minat konsumen untuk membeli menjadi berkurang. Teori persaingan bebas yang sempurna (perfect free competition) ini menyatakan bahwa konsumenlah yang berkuasa dan menolak dengan alasan apapun adanya intervensi pemerintah dalam pasar.

Begitu pula apabila tanpa adanya para pelaku usaha jasa penerbangan maka tidak akan pernah ada system transportasi dan pengangkutan. Sedangkan peran serta Pemerintah dan lembaga terkait lainnya dalam industri jasa penerbangan hanyalah sebagai regulator dan sebagai pengawas dalam industri jasa penerbangan. Dengan adanya beberapa regulasi yang ada,⁶⁰ tentunya dapat sebagai pedoman bagi para pelaku usaha dalam menjalankan usahanya agar faktor keamanan dan keselamatan menjadi prioritas utama dan tentunya dengan adanya regulasi yang ada pula, menurut peneliti hal itu merupakan bentuk intervensi Pemerintah agar konsumen lebih terlindungi. Pentingnya intervensi pemerintah didasarkan pada beberapa argumentasi yang berkaitan dengan perlindungan konsumen, yaitu *pertama*, dalam masyarakat modern, produsen menawarkan berbagai jenis produk baru hasil kemajuan teknologi dan manajemen. Barang-barang tersebut diproduksi secara massal (*mass production and consumption*).⁶¹ *Kedua*, hasil produksi dengan cara massal dan teknologi canggih, potensial bagi munculnya resiko produk-produk cacat yang dapat mengakibatkan kerugian pada konsumen. Dalam hal ini, barang yang ditawarkan kepada konsumen tidak memenuhi standar (*substandard*) dan bahkan berbahaya (*hazardous product*). *Ketiga*, hubungan antara konsumen dan produsen berada pada posisi yang tidak seimbang.⁶² *Keempat*, persaingan yang sempurna (*perfect competition*)⁶³ sebagai pendukung *consumer sovereignty theory* dalam prakteknya jarang terjadi.⁶⁴

Sebagaimana dikutip kembali dalam disertasi : Inosentius Samsul, " Perlindungan Konsumen (Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak)," (Disertasi doktor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 27.

⁶⁰ Khususnya PP Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan.

⁶¹ Pemerintah Jepang, Guide 10 the Product Liability Law, Law No. 85 1994. News from MITI. <http://www.jef.or.jp/news/guidepll.html>,(15-10-1999).

⁶² Ketidakseimbangan tawar menawar baik secara sosial ekonomis maupun pendidikan dan pengalaman yang terkait dengan produk yang akan dikonsumsi.

⁶³ Perfect Competition didasarkan atas beberapa asumsi, yaitu pertama, terdapat sejumlah pembeli dan penjual yang independen dalam suatu pasar produk barang dan jasa tertentu. Kedua, penjual (produsen) dan pembeli (konsumen) bebas untuk keluar atau masuk suatu pasar tertentu. Ketiga, barang dan jasa yang tersedia haruslah sama (homogenous) dan dijual dalam harga yang sama (single price), dan keempat, konsumen dan penjual barang (produsen) memiliki pengetahuan yang sama mengenai harga barang dan jasa yang ditawarkan. A.A.Tarr, Consumer Protection, hlm. 411 - 412.

⁶⁴ Samuelson dalam A.A.Tarr, Consumer Protection, h. 399. Dikatakan bahwa: "in the real world, competition is nowhere near perfect".

Keempat faktor tersebut menjadi dasar bagi pentingnya campur tangan pemerintah (*government intervention*)⁶⁵ untuk melindungi konsumen.⁶⁶ Dickey dan Ward, mengungkapkan kondisi pasar yang membutuhkan adanya peraturan tersebut sebagai berikut:

*"Competition acts as a purifying agent within a free enterprice market: it provides an impersonal force which purges such markets of inefficient business and with them aliform anti consumer practices, particularly the manipulation of the price and quality of goods for the sole benefit of the involved. Accordingly, all other things being equal, the best consumer legislation is that which creates the most favourable condition under which effective competition can thrive."*⁶⁷

Dalam sejumlah kebijakan yang mengatur soal penerbangan, sebenarnya tidak disebutkan secara eksplisit mengenai hak – hak konsumen jasa penerbangan. Hanya saja, jika berangkat dari Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, hak – hak konsumen jasa penerbangan dapat diketahui lebih mendetail. Adapun pengaturan mengenai asas – asas atau prinsip – prinsip yang dianut dalam hukum perlindungan konsumen adalah sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 2 undang – Undang Perlindungan konsumen (UUPK) Nomor 8 tahun 1999 yang berbunyi , "*Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum*".

1. Dalam Pasal 1 ayat (1) dan (2), Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999, menyebutkan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin

⁶⁵ Free Market Theory tidak menghendaki campur tangan pemerintah. karena prinsip ini mengandalkan peran konsumen sebagai pengatur pasar ('*w.sihle hand*'), bukan peraturan atau pemerintah.

⁶⁶ Perlindungan Konsumen juga menjadi suatu doktrin, seperi dikemukakan bahwa The Doctrin of "consumer Protection " states that when competitive markets do not exit the government should impose certain operating restriction upon producer for ihe benefit of consumer. L. Creighton. dalam Donald P. Rothschild & David W.Carrol, Consumer Protection, hlm. 3.

⁶⁷ Dickey and Ward. "Consumer Legislation in SocJo-Economic Perspective: Observation from the Enactments of One State," 13 UWALR(1978), h. 378 dan 381 dalam A. A Tarr, Consumer Protection, hlm. 405.

adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen⁶⁸. Berangkat dari ketentuan tersebut, konsumen penerbangan memiliki hak untuk mendapat perlindungan sekaligus jaminan untuk mendapatkan keamanan dan keselamatan selama menggunakan jasa penerbangan, termasuk mendapat perlindungan dari sejumlah kemungkinan gangguan yang dapat mengganggu kenyamanan dalam penerbangan. Lebih lanjut dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 tahun 1999⁶⁹ telah disebutkan hak-hak yang dimiliki oleh konsumen. Kemudian dengan berdasarkan UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, maka lebih spesifik mengenai hak – hak konsumen jasa penerbangan dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa; artinya Konsumen jasa penerbangan berhak mendapatkan kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa penerbangan, sehingga konsumen jasa penerbangan dapat terhindar dari kerugian (baik secara fisik maupun psikis) apabila menggunakan jasa angkutan udara tersebut.⁷⁰
2. Hak untuk memilih dan mendapatkan barang dan/jasa sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan; artinya Konsumen jasa penerbangan bebas serta berhak untuk memilih perusahaan penerbangan/maskapai penerbangan yang dinilai layak dan meyakinkan dalam menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan tanpa tekanan dari pihak luar. Berdasarkan hak untuk memilih ini konsumen berhak memutuskan untuk memakai atau tidak menggunakan penerbangan tersebut.⁷¹
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa; artinya Konsumen jasa penerbangan berhak mengetahui informasi yang jelas, jujur dan benar mengenai kondisi jaminan jasa penerbangan yang dipilih; sehingga dengan adanya informasi yang benar tersebut konsumen dapat terhindar dari suatu kerugian. Hak atas informasi ini sangat penting dan dimaksudkan agar

⁶⁸ Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan / atau jasa yang tersedia dalam masyarakat.

⁶⁹ Pasal 4 Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

⁷⁰ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, Hukum Perlindungan Konsumen, PT Rajawali Pers, Jakarta, 2004, hlm. 41.

⁷¹ Ibid, hlm. 42.

konsumen mendapat gambaran yang benar mengenai jasa angkutan yang akan dipergunakan konsumen.⁷²

4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang/jasa yang digunakan; artinya Konsumen jasa penerbangan berhak untuk didengarkan pendapat dan keluhannya atas jasa penerbangan yang digunakan agar konsumen tidak dirugikan lebih lanjut, atau hak untuk menghindarkan diri dari kerugian misalnya hak untuk mengajukan pertanyaan dan hak untuk mengajukan pengaduan.⁷³
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, Perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen.
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; artinya Konsumen jasa penerbangan berhak mendapat pelayanan yang sepenuhnya, jujur serta tidak deskriminatif;
8. Konsumen jasa penerbangan berhak mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian atas kerusakan, atau bahkan kehilangan barang yang disebabkan oleh kesalahan penyedia jasa penerbangan sesuai dengan perjanjian.

Oleh karena itulah sangat penting peran serta para pihak dalam menyehatkan industri jasa penerbangan agar dapat berjalan lancar tanpa ada pihak – pihak yang dirugikan ataupun ada pihak – pihak yang melakukan kecurangan untuk mendapatkan keuntungan dengan cara yang melanggar ketentuan yang ada. Maka diharapkan pentingnya Pemerintah sebagai regulator dalam membuat dan memperbaiki regulaasi yang ada agar senantiasa dapat diimplementasikan sesuai dengan perkembangan dan pertumbuhan industri jasa penerbangan dewasa ini dan tentunya di masa mendatang. Dan juga sangat diperlukan peran serta Pemerintah dan lembaga terkait lainnya dalam pengawasan terhadap para pelaku industri jasa penerbangan. Begitu pula para pelaku usaha harus memenuhi standart kelaikan penerbangan dengan mengutamakan keamanan dan keselamatan penerbangan dan jangan lagi ditawar – tawar soal kemanan dan keselamatan penerbangan karena apabila diabaikan konsumenlah yang dirugikan.

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid.

2.2 Tanggungjawab Dan Pengawasan Pemerintah Terhadap Industri Jasa Penerbangan

Melihat pentingnya transportasi bagi Indonesia, terlebih jumlah masyarakat Indonesia yang sangat besar, maka keberadaan sistem transportasi massal yang aman, nyaman, dan terjangkau sangat mendesak. Dan peristiwa kecelakaan yang terjadi belakangan ini bisa dijadikan titik balik bagi pemerintah untuk memperbaiki sistem transportasi. Karena kunci utama perbaikan berada di tangan pemerintah.⁷⁴ Terlebih lagi biaya penerbangan sipil yang kian murah dikhawatirkan akan mengesampingkan aspek keamanan dan keselamatan konsumen jasa penerbangan. Agar hal itu tidak terjadi maka perusahaan penerbangan harus mengikuti ketentuan standar penerbangan internasional. Tidak dibenarkan fenomena *low cost carrier* mengurangi aspek keamanan. Tidak ada standar berbeda yang diterapkan di setiap airline mengenai aspek kenyamanan dan keamanan. *Low cost carrier* hanya bisa diterapkan pada hal-hal yang tidak berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan, seperti efisiensi pada catering. Penerapan standar keamanan internasional, harus terus ditingkatkan seiring dengan pertumbuhan penerbangan di Indonesia yang paling pesat di Asia Pasifik. Karena itu diperlukan kecepatan yang sama dalam menyediakan infrastruktur dan fasilitas lainnya. Dengan menerapkan standar keamanan internasional, angka kecelakaan penerbangan di Indonesia sangat kecil.⁷⁵ Jangan hanya berlomba-lomba memberikan harga yang murah kepada para pengguna jasa pesawat terbang, tetapi mengabaikan unsur pelayanan, keamanan, dan keselamatan. Jadikanlah pelayanan, keselamatan, dan keamanan sebagai prioritas utama dalam melayani para pengguna jasa transportasi udara.⁷⁶

Sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan

⁷⁴ “ Menanti Transportasi Aman, Nyaman, dan Terjangkau “, *Teknopreneur*, Edisi 05 , 1 Maret 2007 , hlm. 13.

⁷⁵ Gede Suardana, “ *Menhub: Tarif Murah, Keselamatan Penerbangan Tetap Prioritas*”, *detikcom*, 04 Desember 2006, 15.10 WIB

⁷⁶ “ Presiden SBY : Perketat Prosedur Standar Baku Penerbangan”, Situs Web Resmi Presiden Republik Indonesia – Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono, Rabu, 15 November 2006, 14:37:35 WIB

berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.⁷⁷ Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Pemerintah berkomitmen bahwa "*Safety is Number One*" sesuai dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992.⁷⁸

Harus diakui bahwa terjadi kesulitan dalam negara-negara yang sedang melakukan transisi dari sistem ekonomi yang diregulasikan menuju sistem ekonomi pasar yang murni. Pada beberapa industri yang sifatnya sangat menentukan terhadap kepentingan umum dan vital, maka peran pemerintah masih diperlukan dalam pengaturan mekanisme pasar melalui peraturan.⁷⁹ Penyelenggaraan transportasi udara tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara yang dilayani dan juga kecenderungan perkembangan ekonomi global. Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin membaik, peran Pemerintah yang semula sebagai penyedia jasa dan pelaku kegiatan ekonomi, akan berubah peran menjadi sebagai regulator.⁸⁰ Sebagai regulator, Pemerintah hanya bertugas menerbitkan berbagai aturan, melaksanakan sertifikasi dan pengawasan guna menjamin terselenggaranya transportasi udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan.

Pemerintah telah mempunyai Program Nasional Keamanan Penerbangan Sipil (*National Civil Aviation Security Programme*) yang bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat dan

⁷⁷ Pasal 3 Undang – Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

⁷⁸ "Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan adalah Yang Utama", www.dephub.go.id, 27-04-2007

⁷⁹ Giles H.Burgess, Jr. *The Economic of Regulation and Antitrust*, Harper Collins College Publishers, 1995, hlm. 171. Sebagaimana dikutip kembali dalam Ningrum Natasya Sirait, "*Asosiasi.....* ", *op.cit.*, hlm 149.

⁸⁰ *Ibid*

masyarakat, dan instalasi di kawasan bandar udara dari tindakan melawan hukum.⁸¹ Pemerintah memandang perlunya paradigma baru bahwa keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab bersama antara Pemerintah, Perusahaan Penerbangan dan Masyarakat pengguna jasa.

Sebagai langkah konkrit ke depan sesuai dengan ketentuan ICAO yang baru, Pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/ SMS*) di bidang penerbangan. Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah suatu sistem monitoring yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab yang memonitor kinerja keselamatan dari perawatan dan pengoperasian serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko tersebut dengan membahas perihal keselamatan secara berkala yang dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen safety. Pemerintah melakukan revisi Peraturan Pemerintah dan Peraturan Keselamatan Penerbangan/CASR untuk memasukkan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan berupa tanggung jawab keselamatan oleh Presiden Direktur, sistem mengidentifikasi bahaya, menganalisa resiko dan tindaklanjut mengurangi resiko, kewajiban melakukan evaluasi keselamatan secara berkala, indikator keselamatan, internal evaluasi, emergency response plan yang dituangkan dalam *safety manual airline*. Perusahaan penerbangan menyiapkan *safety manual* sesuai dengan persyaratan CASR dan dilaksanakan secara konsisten serta menentukan komitmen keselamatan (*safety*) kepada Pemerintah dengan *menetapkan safety target* yang dapat diterima (*acceptable safety*).⁸²

Di dalam amanat Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001, Menteri Perhubungan telah menetapkan Program Pengamanan Penerbangan Sipil yang terdiri dari Program Pengamanan Bandar Udara dan Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara. Berdasarkan Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara, dalam

⁸¹ *Ibid*

⁸² *Ibid*

pengoperasiannya setiap maskapai diwajibkan membuat *Airline Security Programme (ASP)* dan *Airline Manual (AM)* yang memuat antara lain:⁸³

- a. Prosedur pengoperasian pesawat udara;
- b. Personil pesawat udara;
- c. Fasilitas peralatan pesawat udara;
- d. *Airline Contingency Plan* (untuk ASP);
- e. *Airline Emergency Plan* (untuk Airline Manual).

Bentuk tanggung jawab pemerintah terhadap keselamatan penumpang di udara antara lain:

- a. Menjamin bahwa sarana transportasi yang disediakan memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan secara konsisten dan terus menerus;
- b. Secara konsisten dan terus menerus melakukan pengawasan dengan melakukan pengecekan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan dan peraturan keselamatan penerbangan yang berlaku;
- c. Penegakan hukum secara konsisten terhadap pelanggaran pemenuhan regulasi secara administratif berupa pencabutan sertifikat.

Sedangkan bentuk pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah antara lain :

- a. Monitoring secara kontinyu terhadap pelaksanaan kegiatan usaha jasa angkutan udara. Berdasarkan hasil monitoring tersebut dilakukan analisa dan evaluasi agar dapat diketahui apakah terdapat penyimpangan atau pelanggaran terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku. Apabila ditemui adanya penyimpangan atau pelanggaran, akan diberikan peringatan untuk tindakan korektif sampai dengan 3 kali, untuk selanjutnya diambil tindakan administratif sampai dengan memberikan sanksi (pencabutan izin rute, pencabutan izin usaha), sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku; Terkait dengan operasional pesawat udara, bagi perusahaan yang armadanya tidak memenuhi syarat kelaikan terbang maka akan di grounded dan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

⁸³ *Ibid*

b. Pemerintah melakukan pengawasan dengan tahapan : *Pertama* : Melaksanakan proses sertifikasi sesuai dengan persyaratan keselamatan penerbangan terhadap organisasi operator, organisasi perawatan pesawat udara, organisasi pabrikan, organisasi pendidikan kecakapan, personil penerbangan (pilot, teknisi, awak kabin, petugas pemberangkatan/dispatcher) dan produk aeronautika (pesawat udara, mesin, baling-baling), yang dikeluarkan berupa sertifikat. *Kedua* :Melakukan pengawasan untuk memastikan pemegang sertifikat (*certificate holder*) tetap konsisten sesuai dengan persyaratan keselamatan penerbangan sama dengan pada waktu sertifikasi, melalui pelaksanaan antara lain:

- *audit secara berkala*, adalah kegiatan pengawasan dan pemeriksaan manajemen dan pengoperasian pada setiap perusahaan penerbangan yang beroperasi di Indonesia yang dilakukan secara rutin atau berkala demi meningkatkan keamanan dan keselamatan konsumen jasa penerbangan.
- *surveillance*, adalah kegiatan pengamatan dengan menggunakan sebuah teknologi pengaturan lalu lintas udara yang mampu memberikan penginderaan selaras antara pesawat terbang dengan stasiun di darat.
- *ramp check*, adalah kegiatan pemeriksaan secara acak pesawat udara dari sisi kelaikan dan keselamatan penerbangan. *Ramp check* merupakan bagian dari fungsi pengawasan (*surveillance*) dan merupakan tugas dari direktorat sertifikasi kelaikan udara sebagaimana tertuang dalam regulasi keselamatan penerbangan sipil (CASR) sekaligus merupakan persyaratan organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO) yang tertuang dalam Annex 6 dan 8. Pemeriksaan meliputi dokumen pesawat, prosedur dan manual pesawat, fisik pesawat (mesin, roda, sayap, kabin, kelengkapan emergensi dan lainnya), personil operasi (lisensi pilot, medis pilot, lisensi awak kabin dan lainnya), dan personil perawatan pesawat (lisensi mekanik).
- *en-route check*, adalah kegiatan pengecekan rute penerbangan baik untuk rute yang panjang ataupun untuk rute yang pendek sekalipun di setiap

bandar udara pemberangkatan (*departure station*) dan sepanjang rute yang dilalui ataupun bandara tujuan penerbangan (*destination station*).

- *proficiency check*, adalah pengecekan kecakapan / keahlian / keterampilan pilot (penerbang). Biasanya pada saat ini penerbang akan dibekali dengan pengetahuan tentang cuaca penerbangan (*Aviation weather*), bagaimana memahaminya, mengantisipasi dan bahkan menghindarinya. Akan tetapi selain memahaminya, juga diperlukan latihan bagaimana menghadapinya dan hal ini dapat diperoleh dengan pelatihan di simulator misalnya, dimana dapat disimulasikan tinggal landas (*take-off*) ataupun mendarat pada landasan basah, licin karena salju, adanya genangan-genangan air di landasan, angin samping (*cross wind*) yang besar atau kombinasi atas keadaan di atas. Di samping itu dapat disimulasi turbulensi yang kuat (*heavy turbulence*) bagaimana mengendalikan pesawat pada saat itu.

2.3 Ketentuan Keamanan Dan Keselamatan Jasa Penerbangan

Keamanan dan keselamatan penerbangan memiliki peranan yang penting dan strategis dalam penyelenggaraan penerbangan sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dalam satu kesatuan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.⁸⁴ Pembinaan yang dilakukan oleh Pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap kegiatan pembangunan, pendayagunaan, dan pengembangan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan, dalam upaya untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur serta terpadu dengan moda transportasi lain. Demi terselenggaranya pengangkutan dengan pesawat udara dengan mengutamakan keamanan dan keselamatan, maka Pemerintah telah menetapkan

⁸⁴ Bunyi Pasal 1 ayat (1) PP Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan : “Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan”. Ayat (2) menjelaskan bahwa “Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum”. Ayat (3) menjelaskan bahwa “Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelayakan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya”.

beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai standar keamanan dan keselamatan penerbangan yaitu antara lain:⁸⁵

- a. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan;
- b. PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2002 tentang *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 135*;
- d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2002 tentang *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 121*;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan lainnya yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan;
- f. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Atas dasar hal tersebut di atas, maka dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan diatur ketentuan mengenai sistem keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan operasi pesawat udara, pengoperasian bandar udara, pengaturan mengenai ruang udara, personil keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan kesehatan penerbangan, tata cara penanganan dan pemeriksaan penumpang, bagasi kargo dan pos, pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara, penelitian sebab-sebab kecelakaan pesawat udara, program pengamanan penerbangan sipil serta tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan.

Di samping hal tersebut di atas, diatur pula keandalan operasional pesawat udara yang pada dasarnya hanya dapat dipenuhi apabila persyaratan-persyaratan yang menyangkut standar kelaikan udara, rancang bangun pesawat udara, pembuatan pesawat udara, perawatan pesawat udara, pengoperasian pesawat udara, standar kebisingan pesawat udara, penampungan sisa bahan bakar, dan ambang batas gas buang pesawat udara, serta personil pesawat udara, dapat dipenuhi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal lain yang diatur, yang merupakan kelengkapan administrasi sekaligus persyaratan operasional

⁸⁵ *Ibid*

pesawat udara adalah pendaftaran pesawat udara dan tanda kebangsaan pesawat udara.

Apabila ketentuan dari Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan ditaati dan dipenuhi oleh setiap pelaku usaha industri jasa penerbangan maka kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat udara sangat kecil. Tentu saja para pelaku usaha jasa penerbangan tidak sedikit mengeluarkan biaya, dikarenakan salah satu pos yang mengeluarkan biaya yang besar yaitu pada pos operasional pesawat udara guna memenuhi standart kelaikan penerbangan. Namun, para pelaku usaha jasa penerbangan menempuh beberapa strategi bisnis agar dapat eksis dan bersaing dengan perusahaan penerbangan lainnya yang kian hari kian bersaing ketat dengan menawarkan harga yang murah. Tentunya strategi yang gila-gilaan itu menimbulkan implikasi di sektor lain. Sederhananya, untuk mendongkrak margin (atau menekan tingkat kerugian), kecenderungan yang lazim berlaku, pihak manajemen akan menggencarkan efisiensi di sejumlah pos biaya. Salah satu yang dikorbankan untuk itu, bukan rahasia umum lagi, adalah aspek standar keselamatan penerbangan yang sejatinya tak bisa ditawar-tawar lagi harus dilaksanakan oleh setiap maskapai.⁸⁶ Oleh karena itu audit standar keselamatan penerbangan perlu dilakukan. Dan masih dalam rangka pembenahan, seharusnya pemerintah merestrukturisasi sistem penerbangan domestik. Hal ini menjadi teramat penting, tak lain untuk meningkatkan daya saing penerbangan nasional menjelang diberlakukannya liberalisasi di kawasan ASEAN pada 2008.⁸⁷

Keseriusan Pemerintah untuk membenahi sistem penerbangan di Indonesia dapat terlihat bahwa untuk *safety* dan *security*, Pemerintah melakukan pembenahan internal. Di antaranya, guna mengurangi terjadinya *conflict of interest*, pemerintah menarik semua petugas *inspektur principal operation inspector* (POI) dan *principal maintenance inspector* (PMI) kembali ke Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU). Lazimnya, ada dua petugas yang berwenang

⁸⁶ Budhi Muliawan Suyitno, "Sekarang VOC Datang dalam Bentuk Lain...", *Majalahtrust.com*, 2004

⁸⁷ Hal ini telah Nampak dengan beroperasinya beberapa maskapai penerbangan yang berbendera asing di Indonesia.

memeriksa standar keselamatan dan keamanan pesawat sebuah maskapai. Kini, sebagai gantinya, Pemerintah menunjuk *assign inspector* yang bertindak mewakili regulator. Petugasnya berasal dari maskapai yang bersangkutan.⁸⁸ Adapun tugas dari *assign inspector* antara lain wajib memberikan laporan tertulis secara rutin mengenai kondisi keamanan dan keselamatan pesawat milik maskapainya. Pemerintah juga meminta semua pegawai di Ditjen Perhubungan Udara untuk menjadi pengawas di mana pun mereka berada, terutama yang berhubungan dengan keselamatan dan keamanan. Selain itu, Pemerintah juga akan membahas pelimpahan kewenangan pusat ke bandara-bandara. Kewajiban petugas yang ada di sana, di antaranya, melaporkan setiap kejadian-kejadian di bandara, seperti pesawat tidak bisa terbang, mengalami kecelakaan, atau insiden lainnya. Lebih dari itu, Pemerintah juga akan merancang program audit di bandara-bandara dengan seluruh fasilitasnya.⁸⁹

Oleh karena itu sangat diperlukan kerjasama antar pelaku usaha industri jasa penerbangan, Pemerintah, lembaga organisasi yang terkait (misalnya INACA) dan juga para konsumen pengguna jasa penerbangan. Dalam hal standart keamanan dan keselamatan di bidang jasa penerbangan, Pemerintah telah lengkap mengeluarkan dan memberlakukan beberapa regulasi yang harus ditaati oleh setiap pelaku usaha jasa penerbangan. Sekarang semuanya kembali kepada para pihak yang terkait yaitu ketaatan pelaku usaha jasa penerbangan dalam mentaati dan memenuhi standart kelaikan yang ada,serta tergantung juga pada Pemerintah dan lembaga terkait lainnya dalam implementasi regulasi dan pengawasan di lapangan, tentu saja konsumen pengguna jasa penerbangan juga ikut berperan dalam menyehatkan industri jasa penerbangan di Indonesia.⁹⁰

2.4 Kelaikan Dan Keamanan Bandar Udara

Di dalam Pasal 1 ayat (9) PP Nomor 3 Tahun 2001 dijelaskan pengertian mengenai Bandar udara. Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun

⁸⁸ Budhi Muliawan Suyitno, *op.cit*

⁸⁹ *Ibid*

⁹⁰ Baca selengkapnya UU No 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan dan PP Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi. Setiap penyelenggara bandar udara wajib memiliki sertifikat operasi bandar udara yang diberikan oleh Menteri.⁹¹ Kemudian berdasarkan Pasal 1 angka 11 Undang-undang No. 15 Tahun 1995 tentang Penerbangan, Lembaran Negara No. 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 3481, maka untuk menjamin keselamatan penerbangan di bandar udara harus dilengkapi dengan berbagai fasilitas navigasi penerbangan seperti Non-Directional Beacon (NDB), VHF Very High Frequency Omni Range/Distance Measuring Equipment (VOR/DME), Instrumen Landing System (ILS), Primary Surveillance Radar Secondary Surveillance Radar (PSSR/SSR), Communication (Comm), Visual Approach Slope Indicator/Runway End Indicator Light/Approach Light System (VASI/REIL/ALS) bahkan pada Bandar udara yang besar disediakan Microwave Landing System (MLS) yang lebih canggih dibanding ILS.⁹² Adapun untuk mendapatkan sertifikat operasi bandar udara, ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi, antara lain:⁹³

- a. tersedianya fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan yang disesuaikan dengan kelasnya;
- b. memiliki prosedur pelayanan jasa bandar udara;
- c. memiliki buku petunjuk pengoperasian, penanggulangan keadaan gawat darurat, perawatan, program pengamanan bandar udara dan hygiene dan sanitasi;
- d. tersedia personil yang memiliki kualifikasi untuk pengoperasian, perawatan dan pelayanan jasa bandar udara;
- e. memiliki daerah lingkungan kerja bandar udara, peta kontur lingkungan bandar udara, peta situasi pembagian sisi darat dan sisi udara;

⁹¹ Pasal 34 ayat (1) PP Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

⁹² K. Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Mondar Maju, Bandung, Buku Kedua-1995, hlm. 119.

⁹³ Pasal 34 ayat (2) PP Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

- f. memiliki kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara yang meliputi :
- 1) kawasan pendekatan dan lepas landas;
 - 2) kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
 - 3) kawasan di bawah permukaan horizontal dalam;
 - 4) kawasan di bawah permukaan horizontal luar;
 - 5) kawasan di bawah permukaan kerucut;
 - 6) kawasan di bawah permukaan transisi;
 - 7) kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan;
- g. memiliki peta yang menunjukkan lokasi/ koordinat penghalang dan ketinggiannya yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan;
- h. memiliki fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran sesuai dengan kategorinya;
- i. memiliki berita acara evaluasi/uji coba yang menyatakan laik untuk dioperasikan;
- j. struktur organisasi penyelenggara bandar udara.

Untuk kepentingan keamanan dan keselamatan bandar udara, penyelenggara bandar udara menetapkan batas sisi darat dan sisi udara serta mengatur penggunaannya. Penetapan serta penggunaan sisi darat dan sisi udara dilakukan dengan memperhatikan :

- a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. kelancaran operasi penerbangan; dan
- c. kelancaran pelayanan jasa kebandarudaraan.

Dalam rangka meningkatkan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan serta pelayanan publik di bandar udara sesuai dengan regulasi , ketentuan atau standar nasional dan internasional yang berlaku, serta sebagai tindak lanjut *road map to safety and security* Ditjen Perhubungan Udara, telah dilakukan audit kinerja bandar udara. Audit kinerja bandar udara, meliputi aspek keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara serta pelayanan publik di bandar udara, dilakukan dengan melaksanakan audit terhadap bandara yang

beroperasi untuk memeriksa pemenuhan regulasi, ketentuan atau standar nasional dan internasional yang berlaku tersebut. Masing-masing aspek meliputi prosedur, peralatan/fasilitas dan personil. Audit kinerja bandara dilakukan secara bertahap, untuk tahap pertama ini, audit dilakukan terhadap bandara yang diusahakan dimana terdapat Kantor Administrator Bandara, yaitu:⁹⁴

1. Bandara Soekarno Hatta, Jakarta;
2. Bandara Ngurah Rai, Bali;
3. Bandara Hasanuddin, Makassar;
4. Bandara Juanda, Surabaya;
5. Bandara Polonia, Medan.

Audit dilaksanakan oleh Tim Audit Kinerja Bandar Udara dari tanggal 3 sampai dengan 18 Mei 2007 secara paralel dan masing-masing memerlukan waktu satu minggu. Tim Audit adalah tim dari Ditjen Perhubungan Udara (Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Teknik Bandara, Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan serta Direktorat Angkutan Udara) didampingi Tim dari masing-masing Kantor Administrator Bandara. Kriteria audit bandara sebagai berikut:⁹⁵

1. *Compliance* (memenuhi);
 - o Memenuhi, yaitu obyek audit telah sesuai dengan regulasi, ketentuan atau standar keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kenyamanan pengguna jasa bandara, namun kinerja dimaksud harus tetap dipertahankan;
 - o Memenuhi dengan catatan, yaitu obyek audit telah sesuai dengan regulasi, ketentuan atau standar keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kenyamanan pengguna jasa bandara, namun masih disyaratkan untuk melaksanakan rekomendasi Tim Pemeriksa Kinerja.
2. *Non compliance* (Tidak Memenuhi); yaitu obyek audit tidak memenuhi regulasi ketentuan atau standar nasional maupun internasional yang berlaku.

⁹⁴ Situs resmi Departemen Perhubungan www.dephub.go.id, " Hasil Audit Kinerja Bandar Udara Tanggal 13 – 18 Mei 2007 ", 24 Maret 2008

⁹⁵ *Ibid*

Rekapitulasi hasil dan status audit kinerja bandara adalah sebagai berikut :⁹⁶

1. Jumlah parameter yang diaudit berjumlah sebanyak 94 buah terdiri dari aspek Keselamatan 48 buah, keamanan 13 buah dan pelayanan 33 buah;
2. Dari 94 buah parameter tersebut maka masing-masing Bandara posisinya sebagai berikut:

BANDARA	Compliance (M + MC)	Non Compliance (TM)
Ngurah Rai - Bali	84 (89%)	10 (11%)
Soekarno - Hatta	82 (87%)	12 (13%)
Juanda Surabaya	73 (78%)	21 (22%)
Polonia Medan	70 (74%)	24 (26%)
Hasanuddin - Makasar	64 (68%)	30 (32%)

Catatan :

M :Memenuhi

MC :Memenuhi dengan catatan

TM :Tidak Memenuhi

Adapun Peringkat untuk Aspek Keselamatan (*Safety*) sebagai berikut :⁹⁷

1. Bandara Ngurah Rai - Bali
2. Bandara Soekarno-Hatta - Jakarta
3. Bandara Hasanuddin - Makasar
4. Bandara Juanda - Surabaya
5. Bandara Polonia - Medan

Adapun Peringkat untuk Aspek Keamanan (*Security*) sebagai berikut :⁹⁸

1. Bandara Ngurah Rai - Bali
2. Bandara Soekarno-Hatta - Jakarta
3. Bandara Polonia - Medan
4. Bandara Juanda - Surabaya
5. Bandara Hasanuddin - Makasar

⁹⁶ *Ibid*

⁹⁷ *Ibid*

⁹⁸ *Ibid*

Dan peringkat untuk Aspek Pelayanan (*Services*) adalah sebagai berikut :⁹⁹

1. Bandara Juanda - Surabaya
2. Bandara Soekarno-Hatta - Jakarta
3. Bandara Ngurah Rai - Bali
4. Bandara Polonia - Medan
5. Bandara Hasanuddin - Makassar

Dan secara keseluruhan dari 94 buah parameter yang dinilai (aspek keselamatan, keamanan dan pelayanan), maka dapat disimpulkan ranking bandara sebagai berikut :¹⁰⁰

1. Bandara Ngurah Rai - Bali
2. Bandara Soekarno-Hatta - Jakarta
3. Bandara Juanda - Surabaya
4. Bandara Polonia - Medan
5. Bandara Hasanuddin - Makassar

Tindak lanjut hasil audit kinerja bandar udara terdiri dari:¹⁰¹

1. Obyek audit yang berstatus Memenuhi dengan Catatan dan Tidak Memenuhi harus dilakukan pemenuhan dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan;
2. *Down graded* operasional bandar udara bilamana *non compliances* untuk aspek keselamatan tidak dapat dipenuhi pada jangka waktu yang ditentukan;
3. Penyesuaian pungutan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) bilamana *non compliance* untuk aspek pelayanan tidak dapat dipenuhi dalam jangka waktu yang telah ditentukan;
4. Rekomendasi restrukturisasi manajemen penyelenggara bandara secara bertingkat, bilamana ditemukan manajemen tidak memberikan perhatian yang memadai terhadap keselamatan, keamanan dan pelayanan terminal Bandar udara.

⁹⁹ *Ibid*

¹⁰⁰ *Ibid*

¹⁰¹ *Ibid*

Dari uraian hasil audit Bandar udara yang dilakukan Pemerintah maka dapat diketahui Bandar udara mana saja yang telah memenuhi kelaikan bandar udara dan bandar udara mana yang belum memenuhi kelaikan bandar udara. Tentu saja apabila ketentuan regulasi mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan (PP Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan) ditaati dan dipenuhi maka kecelakaan seperti yang terjadi pada Pesawat Adam Air jenis Boeing 737 seri 400 jurusan Jakarta-Batam yang tergelincir di Bandar Udara Hang Nadim, Batam, Kepulauan Riau, Senin 10 Maret 2008 sekitar pukul 10.30 WIB tidak akan terjadi. Pesawat dengan nomor penerbangan KI-292 berangkat dari Jakarta pukul 08.30 WIB itu mengangkut 172 penumpang. Pada saat akan melakukan pendaratan, cuaca di Bandara Hang Nadim kurang bagus. Pesawat Adam Air KI-292 yang tergelincir di Bandara Hang Nadim Batam, sempat membatalkan pendaratan dan kembali terbang ke atas (*go around*). Kemudian mencoba lagi untuk mendarat dan akhirnya tergelincir.

Dalam proses pendaratan, sempat terjadi hentakan sehingga "*Landing Gear*" pesawat sebelah kanan patah, namun tidak mengakibatkan percikan api. Kondisi pesawat nungging ke belakang sebelah kanan, roda depan terangkat, sementara roda kanan tidak tampak. Seluruh penumpang pesawat Adam Air KI-292 sebanyak 169 orang dewasa, satu anak dan satu bayi itu semuanya selamat. Semua keluar dari pintu pesawat dengan normal, bukan darurat.

Oleh karena itu keamanan dan keselamatan penerbangan hendaknya menjadi prioritas utama semua pihak yang terkait. Dan juga sangat diharapkan peran serta dan kesadaran dari masing – masing pihak yang terkait dalam industri jasa penerbangan, karena dalam hal ini baik pelaku usaha, Pemerintah dan lembaga terkait serta para konsumen pengguna jasa penerbangan, semua ikut berperan aktif guna terciptanya penyelenggaraan pengangkutan yang aman.

BAB 3

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DALAM PEMBERIAN GANTI RUGI

Pada bab III ini, peneliti akan membahas mengenai tanggung jawab dalam pemberian ganti rugi terhadap konsumen jasa penerbangan. Adapun pembahasan pertama dalam bab ini adalah mengenai prinsip tanggung jawab mutlak bagi perusahaan angkutan udara, yang artinya dengan adanya tanggung jawab mutlak ini konsumen atau penumpang tidak perlu lagi membuktikan adanya atau tidaknya kesalahan. Sehingga hal ini sedikit banyak memberikan keuntungan kepada konsumen penerbangan. Dan pada sub bab terakhir pada bab ini membahas mengenai pengalihan tanggung jawab pengangkut udara kepada pihak asuransi, dimana hal ini merupakan suatu kewajiban bagi pihak pengangkut untuk mengalihkan tanggung jawabnya kepada pihak asuransi.

3.1 Prinsip Tanggung Jawab Mutlak Bagi Perusahaan Angkutan Udara Terhadap Korban Kecelakaan Angkutan Udara Di Indonesia.

Di dalam prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability* atau *absolute liability*) tergugat atau penggugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Dengan kata lain, di dalam prinsip tanggung jawab mutlak ini unsur kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.¹⁰²

Prinsip tanggung jawab ini dalam kepustakaan biasanya dikenal dengan istilah *strict liability* dan *absolute liability*, sehingga ada beberapa pakar yang membedakan tetapi ada juga yang menyamakan mengenai istilah *strict liability* dan *absolute liability*. Secara teoritis tanggung jawab mutlak terbagi menjadi dua yaitu *strict liability* dan *absolute liability*. Kedua-duanya diartikan tanggung jawab mutlak. Namun demikian untuk sekedar memberikan perbedaan Toto Tohir menggunakan padanan tanggung jawab mutlak terbatas untuk *strict liability*, dan tanggung jawab mutlak tidak terbatas untuk *absolute liability*. Perbedaan ini

¹⁰² Toto Tohir Suriaatmadja, Pengangkutan Kargo Udara, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional, Bani Quraisy, Bandung, 2005, hlm. 25.

dilakukan melalui pendekatan ada atau tidaknya batas ganti rugi yang harus dibayar oleh pihak tergugat (pihak yang bersalah) kepada pihak penggugat (pihak yang mendapat kerugian).¹⁰³

Secara sederhana dapat digambarkan sebagai berikut:

Hal	Strict Liability	Absolute Liability
Kesalahan.	Tidak Dipermasalahkan.	Tidak Dipermasalahkan (dapat juga diartikan sebagai tanggung jawab langsung).
Hubungan kerugian dengan perbuatan tergugat.	Perlu hubungan kausalitas.	Tidak perlu hubungan kausalitas artinya konsumen tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut dan tidak perlu mengurus kepengadilan sehingga pengangkut langsung bertanggung jawab kepada konsumen.
Ganti kerugian.	Ada Batasannya (ceiling plafond).	Tidak ada batasanya artinya tanggung jawab pengangkut tidak terbatas dan wajib bertanggung jawab sesuai dengan yang ditentukan dalam undang-undang.
Alasan Pembebas.	Mengakui semua alasan pembebas kecuali yang mengarah pada pembebas tanggung jawab.	Hanya mengakui alasan pembebas yang secara tegas diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Sumber: Telah diolah kembali oleh peneliti : Toto Tohir Satriatmadja, Pengangkutan Kargo Udara, 2005, hlm. 33.

Dalam hukum pengangkutan udara apabila menggunakan kriteria tersebut maka semua konvensi/protocol, *agreement* yang menerapkan prinsip tanggung

¹⁰³ Toha Tohir Suriaatmadja, Masalah dan Aspek Hukum dalam pengangkutan Udara Nasional, Mandar Maju, Bandung, Cet 1-2006, hlm. 29.

jawab mutlak tidak terbatas (*absolute liability*) karena semuanya sekaligus mengatur batas ganti rugi yang dapat dituntut oleh pengguna dan jumlah yang harus dibayarkan oleh pengangkut. Undang-undang No. 15 Tahun 1992 dan PP No. 40 Tahun 1995 sudah menganut tanggung jawab mutlak tidak terbatas (*absolute liability*) kecuali untuk keterlambatan yang masih menganut tanggung jawab atas dasar praduga.¹⁰⁴

Dalam UU No. 15 Tahun 1992 tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 43, dimana pengangkut dikenai tanggung jawab mutlak tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan dari pengangkut, pengangkut langsung bertanggung jawab dan harus membayar ganti rugi apabila terjadi kerugian yang menimpa atau diderita pengguna. Jenis tanggung jawab mutlak dalam pasal tersebut adalah tanggung jawab mutlak tidak terbatas (*absolute liability*) karena ayat 2 menentukan bahwa ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut kepada pengguna yang mengalami kerugian dibatasi pada jumlah yang akan ditentukan dalam peraturan pemerintah yang akan diterbitkan.¹⁰⁵

Dalam PP No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Di dalam PP ini prinsip tanggung jawab pengangkut dapat dilihat dalam Pasal 42, yang mana dalam pasal tersebut lebih memberikan keyakinan bahwa hukum pengangkutan udara di Indonesia menganut prinsip tanggung jawab mutlak tidak terbatas (*strict liability*). Namun prinsip tanggung jawab mutlak ini tidak berlaku bagi keterlambatan karena dengan rumusan Pasal 42 huruf c memberikan pengertian bahwa pengangkut masih dapat membebaskan tanggung jawab, dengan kata lain tanggung jawab untuk keterlambatan masih menganut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga.¹⁰⁶ Ketentuan peraturan perundang-undangan ini memberikan kepastian dan ketenangan kepada pengguna bahwa pengguna dijamin atas kerugian yang menimpanya tanpa harus bersusah payah mencari bukti-bukti untuk mematahkan dalil pengangkut.

¹⁰⁴ Ibid, hlm. 31.

¹⁰⁵ Toto Tohir Suriaatmadja, Ibid.

¹⁰⁶ Ibid, hlm. 32.

Mieke Komar Kantaatmadja¹⁰⁷ dengan mengutip pendapat Godle mempersamakan *strict liability* dengan *absolte liability*. Doktrin ini berasal dari hukum Anglo Saxon yang dikenal sejak kasus *Ryland vs Fletcher*:

"The doctrine of strict (or absolute) liability has evolved in modern times in certain kind of situation where injury has been caused by an activity that is not wrongful but gives rise to ability avev the absence of an allegation of negligence or fault....."

Berdasarkan prinsip ini, pihak tergugat harus membayar seluruh kerugian yang disebabkan oleh tindakannya, terlepas dari bersalah tidaknya tergugat. Di dalam *absolute liability* selalu disertai dengan penentuan *celling* jumlah ganti rugi. Selain itu didalam prinsip ini tidak dipermasalahkan adanya unsur kesalahan, kesengajaan atau kelalaian, asal ada cukup pembuktian tentang terjadinya kerugian akibat perbuatan tergugat.¹⁰⁸

Dalam tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) dimungkinkan adanya hal-hal yang membebaskan pemilik kapal untuk membayar ganti rugi.¹⁰⁹ Selain itu sistem tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) ini mempunyai kekhususan dibanding dengan sistem tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*). Pembuktian akan menjadi lebih sederhana dan relatif lebih pendek pada *absolute liability*. Luas lingkup ganti rugi yang dimungkinkan dibatasi, karena segi lain *absolute liability* ini adalah adanya batas tertinggi (*plafond/ceiling*) dari jumlah ganti rugi, sehingga dapat disimpulkan bahwa karena sifat *absolute liability* yang khusus yaitu mengecualikan unsur umum ganti rugi berupa adanya kesalahan (pengertian yang luas) si pelaku, maka kepadanya juga dilekatkan hal-hal yang harus dilihat sebagai kelompok (*parcel*) dengan kerugian-kerugian yaitu *limitation liability* yang membuatnya menjadi sistem ganti rugi mutlak yang

¹⁰⁷ Mieke Komar Kantaatmadja, *Tanggung Jawab dalam Pencemaran Udara*, Litera, Bandung, 1978, hlm 14-15.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ Mieke Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak Di Laut*, Alumni, Bandung, 1981, hlm 14-15. Lihat juga Mieke Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Internasional*, Alumni, Bandung, 1992, hlm. 55-56.

terbatas jumlahnya dan *no liability* dalam hal berlakunya pengecualian-pengecualian terhadap asas *absolute liability* ini.¹¹⁰

Winfield, Friedman, dan Mircea Mateesco Matte juga membedakan antara *strict liability* dengan *absolute liability* dengan memperhatikan ada atau tidaknya kemungkinan membebaskan diri dari tanggung jawab. Di dalam *strict liability* dalam hal tertentu dimungkinkan adanya pembebasan tanggung jawab, sedangkan di dalam *absolute liability* hal tersebut tidak dimungkinkan.¹¹¹

Menurut Bin Cheng¹¹² dalam kepustakaan berbahasa Inggris menggunakan istilah *strict liability* dan *absolute liability* (kadang-kadang juga *no-fault liability*) sering tampak digunakan bergantian. Meskipun secara teoritis maupun praktis sulit diadakan perbedaan yang tegas antara keduanya, Bin Cheng menunjukkan adanya perbedaan pokok antara keduanya. Di dalam *strict liability* perbuatan yang menyebabkan kerugian yang dituntut itu harus dilakukan oleh orang yang bertanggung jawab. Dengan kata lain di dalam *strict liability* terdapat hubungan kausalitas antara orang yang benar-benar bertanggung jawab dengan kerugian. Di dalam *strict liability* semua hal yang biasanya dapat membebaskan tanggung jawab (*usual defenses*) tetap diakui kecuali hal-hal yang mengarah pada pernyataan tidak bersalah (*absence on fault*), karena kesalahan tidak diperlukan lagi. Di dalam *absolute liability*, tanggung jawab akan timbul kapan saja jika ada keadaan yang menimbulkan tanggung jawab tanpa mempersalahkan oleh siapa dan bagaimana terjadinya kerugian tersebut. Dengan demikian di dalam *absolute liability* tidak diperlukan hubungan kausalitas, dan hal-hal yang dapat membebaskan tanggung jawab hanya yang dinyatakan secara tegas.

Salah satu bidang hukum yang terkait dengan perlindungan konsumen yang sudah menerapkan tanggung jawab mutlak adalah dibidang jasa angkutan udara sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.¹¹³ Dan secara teoritis, Undang-undang Penerbangan tersebut

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ Lihat E. Saefullah Wiradipradja, op.cit, hlm 36-37.

¹¹² *Ibid*, hlm 37-38, mengutip Bin Cheng, "A Reply to Charge of Having Inter Alia Misuse The Term Absolute Liability in Relation to the 1996 Montreal Inter-Carrier Agreement in My Plea for an Integrated System of Aviation Liability," (1981), *6 Annuals of Air and Space Law*, hlm 3 et. Seq.

¹¹³ Republik Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481. sebagaimana dikutip

menganut dua prinsip tanggung jawab, yaitu prinsip untuk selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*) dan prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).¹¹⁴

Prinsip tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dan kargo yang dianut dalam Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yaitu prinsip tanggung jawaban mutlak. Hal ini dapat kita lihat dalam rumusan Pasal 43 ayat (1) UU No. 15 Tahun 1992 yang menyebutkan:

Perusahaan pengangkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas:

1. Kematian atau luka-luka penumpang yang diangkut;
2. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
3. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.¹¹⁵

Salah satu faktor penting penerapan prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum angkutan udara memiliki karakteristik internasional yang sangat kuat. Oleh karena itu, dalam penjelasan umum Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dikatakan bahwa Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organization (ICAO)), maka ketentuan-ketentuan penerbangan internasional sebagaimana tercantum dalam Konvensi Chicago tahun 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasionalnya serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, merupakan ketentuan-ketentuan yang harus ditaati sesuai dengan kepentingan nasional.¹¹⁶

kembali dalam Disertasi : Inosentius Samsul, "Perlindungan Konsumen (Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak," (Disertasi doctor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 149.

¹¹⁴ E. Suherman, op.cit, hlm. 181. Sebagaimana dikutip kembali dalam dalam Disertasi : Inosentius Samsul, "Perlindungan Konsumen (Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak," (Disertasi doctor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 149.

¹¹⁵ Penjelasan ayat (1) huruf a menyatakan bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini adalah apabila kematian atau lukanya penumpang diakibatkan karena kecelakaan selama dalam pengangkutan udara dan terjadi di dalam pesawat udara atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari pesawat udara. Termasuk dalam pengertian lukanya penumpang adalah cacat fisik dan/atau cacat mental. Sebagaimana dikutip kembali dalam dalam Disertasi : Inosentius Samsul, "Perlindungan Konsumen (Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak," (Disertasi doctor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 150.

¹¹⁶ Penjelasan Umum Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Sayangnya, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 ini tidak dimasukkan sebagai salah satu undang-undang yang

Prinsip tanggung jawab mutlak bagi perusahaan penerbangan juga dianut dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Dalam beberapa rumusan pasalnya disebutkan bahwa pengangkut selalu bertanggungjawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak bergantung ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut.

Adapun prinsip pertanggungjawaban mutlak tersebut merupakan perubahan dari prinsip yang dianut oleh Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) No. 100/39. OPU menganut prinsip praduga (*presumption of liability*), yaitu pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab kecuali jika pengangkut mampu membuktikan bahwa kerugian atau kecelakaan yang ditimbulkan tersebut bukan karena kesalahannya.

Dalam setiap kasus kecelakaan angkutan udara yang terjadi di Indonesia, maka pihak perusahaan penerbangan sebagai pihak penyelenggara angkutan penerbangan wajib bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang dialami oleh korban. Korban dalam hal ini adalah pilot dan awak pesawat, penumpang, pengirim barang, penerima barang, dan juga pihak lain yang secara langsung maupun tidak langsung terkena dampak dari kecelakaan tersebut.

Tanggung jawab pengangkut terhadap korban kecelakaan angkutan meliputi beberapa hal mulai dari proses evakuasi korban, penanganan korban dan keluarga, sampai pada pemberian kompensasi ganti rugi kepada korban.¹¹⁷ Mengenai kompensasi atau ganti rugi dan santunan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Di dalam Peraturan Pemerintah ini ditentukan bahwa santunan untuk penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat ditetapkan sebesar Rp 40.000.000 (empat puluh juta rupiah)¹¹⁸. Santunan untuk penumpang yang menderita luka karena kecelakaan pesawat udara atau suatu peristiwa di dalam pesawat udara atau

terkait dalam Penjelasan Umum Undang-undang No. 8 Tahun 1999. Namun Penulis berpendapat, bahwa dengan tidak dimasukkannya dalam Penjelasan Umum Undang-undang Perlindungan Konsumen bukan berarti Undang-undang Penerbangan tidak termasuk dalam ruang lingkup hukum perlindungan konsumen. Karena Undang-undang yang termuat dalam Penjelasan Umum Undang-undang perlindungan konsumen hanyalah contoh saja. Sebagaimana dikutip kembali dalam Disertasi : Inosentius Samsul, "Perlindungan Konsumen (Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak)," (Disertasi doctor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 151.

¹¹⁷ Yose Rizal Damuri, "Industri Penerbangan dan Keselamatan Penumpang". Koran Tempo. Tanggal 8 September 2005.

¹¹⁸ Pasal 43 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.

selama waktu antara embarkasi-debarkasi berlangsung. Ditetapkan setinggi-tingginya Rp 40.000.000 (empat puluh juta rupiah)¹¹⁹. Kemudian santunan bagi penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan berdasarkan tingkat cacat tetap yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp 50.000.000 (lima puluh juta rupiah)¹²⁰. Kemudian untuk tanggung jawab terhadap kargo ditetapkan setinggi-tingginya sebesar Rp 100.000 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogramnya¹²¹.

Pada prakteknya mengenai jumlah pemberian ganti rugi terhadap korban tidak ada kesamaan jumlah antara beberapa kecelakaan angkutan udara yang terjadi di Indonesia. Hal ini dikarenakan beberapa faktor diantaranya adanya kebijakan perusahaan, kondisi keuangan perusahaan dan juga nilai asuransi yang ditanggung oleh pihak perusahaan. Terjadinya perbedaan pemberian ganti rugi antar perusahaan penerbangan ini, menurut pendapat peneliti juga sebagai media promosi antar perusahaan, artinya semakin tinggi jumlah pemberian ganti rugi maka perusahaan tersebut mempunyai kapasitas finansial yang kuat.

Aturan mengenai pemberian ganti rugi atau santunan kepada korban kecelakaan angkutan udara menurut hemat peneliti sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi sekarang. Adapun aturan pemberian ganti rugi bagi korban meninggal adalah Rp 40.000.000 (empat puluh juta rupiah) dan setinggi-tingginya Rp 40.000.000 (empat puluh juta rupiah) bagi korban luka-luka karena kecelakaan pesawat atau sesuatu peristiwa di dalam pesawat udara atau selama waktu antara embarkasi-debarkasi berlangsung. Pemberian nilai ganti rugi atau santunan ini ditetapkan saat pembuatan Peraturan Pemerintah Tentang Angkutan Udara Tahun 1995. Pada saat aturan ini ditetapkan telah disesuaikan dengan kondisi perekonomian saat itu, sehingga dinilai jumlah tersebut dipandang rasional untuk diterapkan dalam praktek.

Hingga saat ini belum pernah ada peninjauan tentang pemberian nilai ganti rugi atau santunan tersebut. Peneliti mempunyai kesamaan pendapat dengan beberapa ahli hukum penerbangan, bahwa nilai ganti rugi tersebut harus segera

¹¹⁹ Pasal 43 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.

¹²⁰ Pasal 43 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.

¹²¹ Pasal 44 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995, "Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian karena keterlambatan bagasi setinggi-tingginya Rp 100.000 setiap kilogramnya".

ditinjau ulang. Hal ini dikarenakan nilai ganti ruginya sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi saat ini. Peninjauan kembali terhadap beberapa aturan penerbangan khususnya mengenai nilai ganti rugi atau santunan tersebut, harus tetap mengacu bahwa ganti rugi atau santunan itu merupakan bagian dari tanggung jawab pengangkut terhadap korban kecelakaan. Pemerintah harus segera mengupayakan regulasi baru berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut, terutama mengenai masalah ganti rugi yang harus diberikan pihak pengangkut apabila terjadi kecelakaan.

Penerapan prinsip tanggung jawab mutlak ini akan menyederhanakan dan mempersingkat proses pembayaran ganti rugi atau santunan kepada para korban yang menderita kerugian dalam pengangkutan udara. Di samping hal ini akan sangat menguntungkan para korban dan keluarganya juga akan menguntungkan bagi pengangkut itu sendiri. Dengan proses yang singkat dan sederhana berarti penghematan biaya dan waktu. Khusus bagi para korban dan keluarganya ini berarti menghilangkan perasaan tidak menentu dan penderitaan tambahan baik secara mental maupun material.¹²²

Dengan diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak terhadap pengangkut domestik, maka akan terjadi keserasian dengan prinsip tanggung jawab yang diterapkan terhadap berbagai jenis angkutan lainnya yang menetapkan pihak pengangkut bertanggung jawab secara mutlak sebagai akibat adanya kewajiban ayang lahir dari suatu perjanjian (*strict contractual liability / duty*). Sebagaimana diketahui, dalam Sistem Hukum Kontinental kewajiban pengangkut adalah menjamin bahwa penumpang dan kargo yang diangkutnya sampai dengan tujuan dengan selamat (*obligation de resultat*), bukan hanya sekedar menyelenggarakan pengangkutan (*obligation de moyens*)¹²³.

Dengan kondisi ini, hukum pengangkutan udara di Indonesia dari segi prinsip tanggung jawab yang dianut lebih maju dari hukum pengangkutan udara Internasional karena sampai saat ini secara formal masih berlaku ketentuan

¹²² Basoeeki Moeljomihardjo, *Hukum Udara Nasional Suatu Pengantar*, LPMG-ATG Trisakti, Jakarta, 2006, hal. 13.

¹²³ *Ibid*, hal. 14

Konvensi Warsawa 1929, sedangkan pembaharuan-pembaharuan konvensi yang menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak belum berlaku.¹²⁴

Menurut peneliti dengan dianutnya prinsip tanggung jawab mutlak dalam dunia penerbangan di Indonesia akan mendatangkan pengaruh yang positif terhadap usaha peningkatan keselamatan penerbangan, sebab pihak pengangkut akan lebih meningkatkan mutu pemeliharaan pesawatnya dan juga dengan dianutnya prinsip tanggung jawab mutlak ini akan sedikit sekali kemungkinan pengangkut untuk membebaskan diri dari tanggung jawabnya.

3.2 Pengalihan Tanggung jawab Pengangkut Udara Kepada Pihak Asuransi.

Dalam pengangkutan udara, pengangkut merupakan pihak yang paling potensial untuk mengalami kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan, tidak beroperasinya pesawat, atau pemogokan kru.¹²⁵

Asuransi penerbangan merupakan suatu bidang kegiatan yang penting dalam industri angkutan udara, dimana telah berkembang sejalan dengan perkembangan yang sangat pesat dalam teknik penerbangan angkutan udara dan hukum udara sendiri. Asuransi ini juga disebut sebagai pertanggungan yaitu suatu perjanjian dengan nama seorang penanggung dengan menerima premi dari tertanggung untuk memberikan kepadanya santunan kerugian atau kerusakan atau hilangnya keuntungan yang diharapkan oleh tertanggung karena sesuatu peristiwa yang belum dapat dipastikan.¹²⁶

Suatu perjanjian pertanggungan atau asuransi harus dilakukan dengan itikad baik, tidak boleh menyembunyikan cacat-cacat atau kelemahan dari pada barang yang dipertanggungkan sehingga seandainya si penanggung mengetahui adanya cacat atau kelemahan tersebut penanggung tidak akan mau menutup pertanggungan atau menutup dengan syarat yang lebih berat. Kalau kita perhatikan asuransi penerbangan di Indonesia relatif masih baru bila dibandingkan dengan negara-negara di Inggris, dan Amerika Serikat. Bersamaan dengan lahirnya dan juga dipercepat oleh pertumbuhan penerbangan swasta nasional, maka

¹²⁴ Toto toha Satriaatmadja, op.cit, hlm. 32.

¹²⁵ Toto Tohir Suriaatmadja, ibid, him. 73.

¹²⁶ E. Suherman, Masalah Tanggung Jawab, op.cit, hlm. 126.

asuransi penerbangan mempunyai peranan yang sangat penting untuk ikut meringankan beban resiko yang diderita oleh perusahaan penerbangan.¹²⁷

Setiap perusahaan penerbangan (pengangkutan udara), baik dalam penerbangan internasional maupun domestik, diwajibkan untuk mengansuransikan tanggung jawabnya (*legal liability insurance*). Masalah ganti rugi kepada korban selalu berhubungan dengan asuransi yang diikuti oleh pihak perusahaan. Sehingga perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban untuk mengalihkan tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi¹²⁸. Kewajiban asuransi tersebut merupakan kewajiban bersanksi, artinya setiap perusahaan penerbangan harus mengansuransikan seluruh badan pesawat, awak pesawat serta penumpangnya. Apabila hal tersebut tidak dilakukan maka akan mendapatkan sanksi dari Departemen Perhubungan. Pihak perusahaan penerbangan harus mengalihkan tanggung jawabnya kepada pihak asuransi dengan maksud agar apabila terjadi kerugian akibat kelalaian maupun kesalahan pihak perusahaan yang mengakibatkan pihak perusahaan harus menanggung ganti rugi, maka dapat dialihkan kepada pihak asuransi tersebut. Terhadap setiap tindakan yang mengakibatkan kerugian bagi pihak perusahaan serta pengguna jasa angkutan udara, ganti rugi akan tertangani dengan cepat tanpa khawatir mengganggu kondisi keuangan perusahaan.

Dan mengenai beban risiko tersebut oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara juga telah disadari sepenuhnya, sehingga setiap pengoperasian pesawat udara komersial di Indonesia mempunyai kewajiban untuk mengansuransikan baik pesawatnya, penumpangnya maupun tanggung jawab operator terhadap pihak ketiga di darat¹²⁹.

Jika ditinjau mengenai asuransi penerbangan asuransi ada beberapa jenis antara lain:

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Pasal 47 dan Pasal 48 Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang berbunyi: "Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengansuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 dan 44 ayat (1)".

¹²⁹ Ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara No. 1.14/1/6-U Tanggal 1 Mei 1971.

a. Asuransi Rangka Pesawat (*Hull Insurance*)

Yaitu jaminan ganti rugi atas resiko yang dihadapi pesawat udara baik pada waktu *on ground*¹³⁰, *taxying*¹³¹, *mooring*¹³² maupun *in flight*¹³³.

Namun dalam hal pesawat mendarat kadang-kadang mengalami kesulitan untuk menentukan apakah kerugian atau kerusakan yang dialami pesawat tersebut terjadi pada saat pesawat berada pada posisi *taxying* atau masih dalam keadaan *in flight* karena menentukan masalah ini sangat penting dalam hal kerugian-kerugian yang masuk dalam resiko *on ground*, dimana penanggung lebih cepat menanggung kerugian daripada risiko *in flight*.

Kerugian yang timbul akibat kecelakaan pesawat, baik pada waktu *in flight*, *taxying* maupun *on ground*, dapat berupa kerugian yang disebut dengan *total loss*, yang meliputi *actual total loss* dan *constructive total loss*.¹³⁴ *Actual total loss* terjadi apabila pesawat musnah sama sekali dan tidak berfungsi lagi sebagai pesawat udara, sedangkan yang dimaksud dengan *constructive total loss* apabila pesawat mengalami kerusakan berat, namun secara fisik dapat dipakai¹³⁵.

b. Asuransi *Loss of Use* (*Loss of Use Assurance*)

Asuransi ini menutup kemungkinan adanya kerugian sebagai akibat adanya kehilangan keuntungan yang seharusnya diperoleh. Dimana keuntungan yang diperoleh dapat hilang sebagai akibat kecelakaan sehingga pesawat mengalami *laid up* untuk diperbaiki dan untuk beberapa lama tidak beroperasi. Asuransi ini hanya menanggung kerugian sebagai akibat *laid up* tadi, dan diganti rugi, dihitung perhari atau perminggu. Asuransi *Loss of Use* ini dilakukan hanya untuk pesawat yang mengalami *total loss*.

¹³⁰ Jaminan kerusakan atau kerugian pada saat pesawat berada di atas tanah.

¹³¹ Jaminan apabila terjadi kerusakan atau kerugian pada saat pesawat berjalan pelan-pelan meninggalkan belalai atau tempat parkir.

¹³² *Mooring* hanya digunakan untuk pesawat yang dapat mengapung dia atas air dalam keadaan diam.

¹³³ Jaminan kecelakaan jika pesawat mengalami kerusakan atau kerugian pada saat penerbangan.

¹³⁴ Toha Tohir S, op.cit, hlm. 74.

¹³⁵ Sujudi, dkk, "Asuransi Penerbangan, Prasarana Pada Seminar Pengangkatan Udara BPHN", 1977, hal. 66.

c. Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Penumpang dan Bagasi
(*Passenger Legal Liability*).

Dalam hal mana pengangkut dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang karena meninggal dunia atau luka-luka yaitu apabila kecelakaan tersebut terjadi dalam pesawat (*on bond*) atau pada saat embarking-debarking. Dan juga kerusakan atau kerugian yang diakibatkan kecelakaan pesawat¹³⁶.

d. Asuransi yang Ditinjau dari Segi Penumpang, Pemilik Kargo atau Paket Pos.

Dalam hal pengangkut telah mengasuransi tanggung jawabnya kepada penumpang, kargo dan paket pos, penumpang sendiri dapat mengadakan penutupan asuransi untuk dirinya. Maka untuk keperluan itu penumpang akan mendapatkan kupon asuransi (*insurance ceupon*) sehingga ada polis asuransi kecelakaan diri biasa, dan kupon asuransi¹³⁷.

Sebagai contoh PT. Mentari Lion Airlines merupakan peserta asuransi yang diselenggarakan PT. Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) dengan nilai pertanggungan diperkirakan sebesar US \$ 8 Juta (Delapan Juta Dollar Amerika) dengan klaim *total loss*. Asuransi tersebut meliputi asuransi rangka kapal (*hull*), asuransi awak pesawat dan juga penumpang.

Dalam kecelakaan sebelumnya di Bandar udara Juanda Surabaya, Lion Air juga melakukan klaim asuransi kepada PT. Jasindo sehingga harus membayar ganti rugi sebanyak US \$ 8,2 Juta atau sekitar 73,8 Milliar berdasarkan polis asuransi untuk pesawat bernomor 201.301.110.04.0032 dengan masa pertanggungan 7 September 2004 hingga 7 September 2005¹³⁸. Klaim tersebut meliputi asuransi rangka kapal (*hull*) pesawat MD-82 milik Lion Air yang rusak dan mengalami patah pada bagian badannya akibat tergelincir. Kemudian dalam kecelakaan pesawat Lion Air di Bandar Udara Adi Sumarmo Solo, kerugian yang diderita pihak Lion sangat besar. Lion Air harus kehilangan salah satu pesawatnya

¹³⁶ "Peran Asuransi Jasindo Dalam Asuransi Aviation", www.jasindo.co.id/index.php?option=com_produk&Itemid=61&produk=ugl&opt=aviation&Itemid=68-28k, diakses Tanggal 15 April 2008.

¹³⁷ E. syaefulah Wiradipradja, op.cit, hal. 28.

¹³⁸ Fahmi Ahmad, "Jasindo Tunggu Hasil Penilaian Klaim Lion Air", [@17/03/2006](http://www.jasindo.co.id), diakses 9 April 2008.

akibat rusak berat dan harus menanggung biaya perawatan awak dan penumpang serta membayar ganti rugi kepada para korban. Tetapi kerugian tersebut tertutup dengan adanya klaim asuransi yang dilakukan kepada PT. Jasindo sebagai penanggung. Nilai klaim saat itu mencapai beberapa miliar rupiah meliputi klaim kerugian rangka pesawat dan juga klaim kerugian jiwa awak pesawat serta penumpang.

Sehubungan dengan masalah asuransi ini sering salah persepsi atau pengertian, baik dari kalangan umum maupun pemerintah sendiri. Pembayaran ganti rugi kepada para korban merupakan kewajiban pihak pengangkut sebagai konsekuensi dari tanggung jawabnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dimana asuransi tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi pengangkut dan terlepas diasuransikan atau tidak pengangkutan udara harus memberikan kompensasi kepada para korban. Sering orang mencampuradukan ganti rugi atau santunan dari perusahaan pengangkutan dengan asuransi yang dibayarkan Jasa Rahardja¹³⁹.

Kewajiban untuk menutup asuransi bagi perusahaan-perusahaan penerbangan di Indonesia secara tegas belum ada peraturan yang mengaturnya. Hal ini didasarkan bahwa perusahaan-perusahaan itu masih perlu melindungi sumber produksi miliknya, oleh karena itu hanya sebagian pesawat yang dimiliki perusahaan-perusahaan penerbangan atau operator yang diasuransikan, sedangkan sebagian lagi tidak diasuransikan.

Sedangkan secara umum ketentuan-ketentuan tentang peransuransian di Indonesia dapat dilihat pada peraturan-peraturan sebagai berikut:

1. Kitab Undang-undang Hukum dagang (KUHD)

¹³⁹ Kewajiban Perusahaan Asuransi Jasa Rahardja untuk untuk membayar santunan adalah berdasarkan Undang-undang Nomor 33 dan 34 yaitu semua penumpang angkutan umum yang mengalami kecelakaan berhak mendapatkan santunan dari Jasa Rahardja. Hal ini berbeda dengan ganti rugi dari perusahaan pengangkutan udara. Dengan demikian seorang korban kecelakaan pesawat udara dalam pengangkutan udara akan memperoleh (1) ganti rugi dari pengangkut Rp 40.000.000 dan (2) santunan dari Jasa Rahardja sekitar Rp 15.000.000, dan juga dari perusahaan asuransi bila ia mengansuransikan dirinya (life assurance). Sering kita didengar jika terjadi kecelakaan pesawat maka ganti rugi atau santunan akan ditanggung oleh Jasa Rahardja, tetapi santunan atau ganti rugi itu baru sebagian karena kewajiban pengangkut masih tetap harus membayar ganti rugi kepada setiap korban.

Yang berlaku di Indonesia tidak mengatur tentang asuransi penerbangan. Hal ini dapat dimaklumi karena KUHD diundangkan pada tahun 1847 (Stb 1847 N0. 23), sedangkan pada waktu itu dunia penerbangan belum dikenal. Sedangkan asuransi-asuransi yang diatur dalam KUHD adalah asuransi jiwa, asuransi kebakaran, asuransi tentang bahaya pelayaran di laut, dan asuransi tentang pengangkutan di darat dan di sungai.

2. Undang-undang No. 33 Tahun 1964

Undang-undang ini mengatur tentang kewajiban penumpang secara umum (termasuk penumpang pesawat terbang) untuk mengansuransikan dirinya, sedangkan kewajiban asuransi bagi pengangkut (*air carrier*) atau operator pesawat udara untuk mengansuransikan pesawat-pesawatnya tidak diatur.

3. Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1969

Peraturan ini hanya mengatur bahwa obyek-obyek asuransi yang ada di Indonesia harus ditutup asuransinya di Indonesia. Keputusan Presiden ini bukan merupakan ketentuan-ketentuan tentang keharusan menutup asuransi pada perusahaan-perusahaan asuransi yang sudah mendapat izin di Indonesia.

4. Surat Keputusan Menteri Keuangan No. Kep. 578/MK/IV/8/1969

Surat Keputusan Menteri Keuangan ini merupakan peraturan pelaksana dari KEPPRES No. 65/1969 yang menentukan premi asuransi yang harus di tahan di dalam negeri paling tinggi 25% dari sejumlah asuransi premi yang diperoleh pada penutupan asuransi di Indonesia.

Menurut Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 522/KMK.011/1982, tanggal 26 Agustus 1982 tentang penetapan perubahan jumlah pembayaran santunan dan iuran dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang pesawat udara, dimana dalam pertimbangannya wajib kecelakaan penumpang pesawat udara sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 284/KMK/011/1980 sudah tidak sesuai lagi dengan tingkat perkembangan sosial sekarang ini.

Walaupun dalam Surat Keputusan tersebut diatas tidak pernah disinggung Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 256/KP.603/Phb-79 Tanggal 29 Agustus 1979 tentang tambahan asuransi wajib penumpang penerbangan

komersial. Jelaslah bahwa Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 522/KMK/011/1982 bermaksud menggantikan Surat Keputusan Menteri Perhubungan tersebut. Hal ini terbukti bahwa Surat Keputusan Menteri Keuangan diterbitkan menjelang pelaksanaan Surat Menteri Perhubungan itu berakhir pada tanggal 29 Agustus 1982.

Jika ditinjau lebih lanjut dalam Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 522/KMK.011/1982, ditetapkan bahwa penumpang atau ahli warisnya yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan domestik, memperoleh santunan sebesar Rp 10.000.000 (sepuluh juta rupiah)¹⁴⁰, ketentuan ini juga berlaku untuk korban kecelakaan angkutan haji yang diselenggarakan oleh pemerintah Indonesia¹⁴¹.

Mengenai santunan penumpang terhadap kecelakaan pesawat udara dalam negeri yang mengakibatkan meninggalnya penumpang maka terhadap penumpang yang meninggal dunia tersebut memperoleh ganti rugi atau santunan berdasarkan Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100¹⁴² dan berdasarkan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 Juncto Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 beserta peraturan pelaksanaannya yaitu Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 522/KMK.001/1982, Tanggal 26 Agustus 1982 tentang Penetapan Wajib Kecelakaan Penumpang pesawat udara yang bisa disebut juga dengan Asuransi Wajib Penerbangan.

Dalam perkembangannya pemerintah telah mengambil kebijakan dengan jumlah santunan itu berdasarkan tingkat perekonomian pada saat terjadinya kecelakaan pesawat udara. Seperti dalam kasus, jumlah santunan berdasarkan tahun 1939 No. 100, sejumlah Rp 12.500 dalam kasus kecelakaan pesawat udara Lockheed Electra di Mapengat, Manado dinilai Rp 300.000 kecelakaan udara di Barungrang Bandung dinilai pada tahun 1967 dengan nilai Rp 500.000, kecelakaan pesawat udara Twin Otter milik PT. Merpati Nusantara Airlines di Tinomballa santunannya sebesar Rp 2.750.000, dan kecelakaan pesawat udara

¹⁴⁰ Jumlah santunan atau ganti rugi ini berlaku pada saat diberlakukannya Surat Keputusan Menteri Keuangan tersebut.

¹⁴¹ K. Martono, SH, "Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa", Alumni, Bandung, 1987, hal. 126.

¹⁴² Ganti rugi atau santunan berdasarkan OPU Tahun 1939 No. 100, yang menyebutkan bahwa pengangkut mempunyai kewajiban membayar ganti rugi sebesar Rp 12.500 dianggap sudah tidak sesuai lagi dengan taraf hidup bangsa Indonesia saat ini.

milik PT Bouroq pada bulan September 1980 jumlah santunannya sebesar Rp 3.400.000¹⁴³.

Kemudian jika diambil korelasi antara prinsip tanggung jawab mutlak dengan kewajiban pengangkut udara untuk mengansuransikan tanggung jawabnya, menurut peneliti adalah akan mendatangkan banyak keuntungan tersendiri baik bagi si pengangkut udara itu sendiri maupun bagi korban dan keluarganya sebab dengan dianutnya prinsip pertanggung jawaban mutlak ini para korban dan keluarganya akan memperoleh ganti rugi atau santunan tanpa perlu mengaitkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan pada pihak pengangkut sedangkan bagi pihak pengangkut sendiri dengan penerapan prinsip ini yang dikaitkan dengan sistem peransuransian secara ekonomis tidak akan mengalami kerugian karena ganti rugi yang dibayarkan dan kerugian lainnya akan mendapat penggantian dari pihak asuransi.

¹⁴³ K. Mortono, *op.cit*, hal. 130.

BAB 4

PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI OLEH PENGANGKUT UDARA KEPADA PIHAK PENUMPANG

Pada bab terakhir dalam penulisan tesis ini, peneliti mencoba menguraikan dan menyajikan mengenai implementasi pemberian ganti rugi oleh pihak pengangkut kepada penumpang atau konsumen. Dimana dalam bab ini menjabarkan mengenai ganti rugi terhadap korban yang meninggal maupun korban luka-luka dalam kecelakaan pesawat udara, yang mengambil sample kecelakaan pada pesawat udara Garuda G200, tujuan Jakarta-Jogja dengan korban meninggal sebanyak 21 penumpang dan korban luka-luka sebanyak 122. Sedangkan di sub bab selanjutnya, peneliti mencoba menjabarkan dan menyajikan data-data mengenai ganti rugi terhadap musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, serta dalam sub bab ini peneliti juga mencoba menjabarkan tata cara pengajuan klaim kehilangan barang / bagasi. Di sub bab terakhir dalam bab ini, peneliti juga menjabarkan mengenai ganti rugi keterlambatan terhadap penumpang.

4.1 Ganti Rugi Korban Meninggal Atau Korban Luka - Luka

Hampir setiap hari kita mendengar terjadinya maskapai penerbangan menelantarkan penumpang sehingga gagal berangkat, bahkan kecelakaan pesawat. Berkaitan dengan pemberian ganti rugi terhadap penumpang pesawat udara yang diterlantarkan karena keterlambatan untuk selanjutnya akan dibahas dalam sub bab c pada bab empat ini. Dalam sub bab ini khusus akan dibahas mengenai implementasi pemberian ganti rugi terhadap konsumen (penumpang pesawat udara) dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara terhadap korban meninggal atau korban yang luka – luka. Kecelakaan pesawat terbang bisa terjadi di mana saja dan kapan saja, baik di negara maju maupun di negara miskin. Selain karena faktor teknis, kondisi pesawat dan alam, faktor non teknis (*human error*) dan *tata kelola* juga turut andil besar terjadinya kecelakaan pesawat.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Warta Konsumen YLKI, "Perilaku Buruk Maskapai Penerbangan Ancam Keselamatan Penumpang", Edisi Februari 2006 / No 02 / XXXII

Tentunya pada sub bab ini tidak akan dibahas mengenai penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara, melainkan akan dibahas mengenai pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat terbang baik korban meninggal maupun luka – luka. Selain Undang – undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, aturan hukum yang lebih spesifik yang mengatur tentang angkutan udara khususnya dijadikan dasar hukum bagi konsumen dalam meminta kompensasi ganti rugi akibat kecelakaan pesawat udara yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara. Dalam pasal 43 PP Nomor 40 Tahun 1995 disebutkan, penumpang yang menderita luka dalam suatu peristiwa di dalam pesawat udara atau selama waktu antara embarkasi dan debarkasi mendapat santunan Rp 40.000.000(empat puluh juta rupiah). Sedangkan untuk cacat tetap mendapat Rp 50.000.000 (lima puluh juta rupiah).¹⁴⁵

Selain diatur dalam PP Nomor 40 Tahun 1995, aturan lain yang mengatur mengenai kompensasi ganti rugi terhadap korban meninggal maupun luka – luka akibat kecelakaan pesawat udara yaitu Peraturan Menteri Keuangann Nomor 37/PMK.010/2008 Tentang Besarnya santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara. Di dalam pasal 3 ayat (1) disebutkan bahwa penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam angkutan penumpang umum di udara atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan. Sedangkan dalam ayat (2) disebutkan besar santunan yang berhak diterima ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah). Sedangkan untuk penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak memperoleh penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling besar Rp 25.000.000,00 (dua puluh lima juta rupiah). Untuk penumpang korban kecelakaan yang tidak mempunyai ahli waris, diatur juga dalam pasal 4 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/2008 yang menjelaskan bahwa dalam hal penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan umum di darat, sungai/ danau, ferry/penyeberangan, laut dan udara tidak

¹⁴⁵ Kompas, "18 Korban Akan Tempuh Jalur Hukum Gugat Lion Air", 13 Mei 2005.

mempunyai ahli waris, kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan diberikan penggantian biaya penguburan sebesar Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah).¹⁴⁶

Ganti rugi/santunan menurut jenis kerugian dan menurut berbagai aturan

Peraturan	Penumpang Meninggal	Penumpang Luka	Penumpang cacat tetap	Bagasi tercatat/kg	Bagasi kabin /kg	Kargo/kg
Ordonansi	Maksimal Rp 12.500	Maksimal Rp 12.500		Maksimal Rp 12.5	Maksimal Rp 12.5	Maksimal Rp 12.5
Konvensi Warsawa 1929						
PP 40/1995	Rp 40.000.000	Maksimal Rp 40.000.000	Maksimal Rp 50.000.000	Maksimal Rp 100.000 /kg	Maksimal Rp 1.000.000/penumpang	Maksimal Rp 100.000/kg
Konvensi Montreal 1999	Maksimal 100.000 SDR	Maksimal 100.000 SDR	Maksimal 100.000 SDR	Maksimal 125 francs /kg	Maksimal 5000 francs/kg	Maksimal 250 francs /kg

Sumber: Telah diolah kembali, bersumber : Toha Tohir S, Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Internasional, Mandar Maju, Bandung, 2006, hlm. 35.

Aturan – aturan tersebut di atas merupakan bentuk intervensi Pemerintah dalam bidang transportasi angkutan udara dalam hal ini perlindungan hukum terhadap konsumen yaitu penumpang angkutan udara yang menjadi korban kecelakaan pesawat udara. Hanya tinggal implementasinya oleh para pelaku usaha baik terkait oleh pihak asuransi maupun tidak dalam pemberian kompensasi

¹⁴⁶ Peraturan Menteri Keuangann Nomor 37 / PMK.010 / 2008 Tentang Besarnya santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai / Danau, Ferry / Penyeberangan, Laut dan Darat

terhadap konsumen korban kecelakaan pesawat udara. Misalnya saja kecelakaan yang terjadi pada Pesawat Garuda rute Jakarta-Yogyakarta yang terbakar di persawahan sekitar Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta. Pesawat yang berangkat pukul 06.00 WIB dari Bandar Udara Soekarno- Hatta Cengkareng itu terbakar habis dan sebagian penumpangnya terjebak di dalamnya. Kecelakaan pesawat jenis Boeing 737-300 dengan nomor penerbangan GA-200 yang mengangkut 133 penumpang dan 7 awak tersebut ternyata banyak menelan korban, antara lain dari 21 korban tewas, 14 korban yang teridentifikasi tersebut, yaitu:

Jumlah santunan kepada korban kecelakaan pesawat udara Garuda Boeing 737-300, dengan nomor penerbangan GA 200, tujuan Jakarta-Yogyakarta.

No	Nama Korban	Keterangan	Jumlah ganti rugi/santunan
1	Ny Suwarni Sugaib (Yogyakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
2	Ny Zaenah Sasmidi (Yogyakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
3	Ny Supardi Wachjoo (Jakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
4	Ny Giarti Purnomo (Jakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
5	Prof DR Kusnadi (mantan rektor UGM Yogyakarta)	Meninggal dunia	Rp 1.6 M
6	Priyo Sudarmo (Cinere, Jakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
7	Jihad Akbar (Jakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
8	Eddy Suharyo (Jakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta

9	Totok Priyanto (Jakarta)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
10	Mark Scott (Australia)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
11	Bryce Steele (Australia)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
12	Henry Morgan Saxon Mellish (Australia)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
13	Allison Sudrajat (Australia)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta
14	Elizabet Oneil (Australia)	Meninggal dunia	Rp 600 Juta

Sumber: Telah diolah kembali oleh peneliti, Data-data penelitian diperoleh dari (Kantor Pusat Departemen Perhubungan)

Berdasarkan data yang peneliti dapatkan dari Departemen Perhubungan bahwa Dari 133 penumpang GA 200, sejumlah 43 orang dinyatakan sehat dan 67 penumpang dalam perawatan di beberapa rumah sakit di Yogyakarta, termasuk 6 awak kabin masih di rawat di rumah sakit. Dalam hal pemberian kompensasi ganti rugi akibat kecelakaan tersebut Garuda Indonesia menyediakan dana Rp 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah) untuk korban yang meninggal.¹⁴⁷

Adapun proses pelaksanaan ganti rugi untuk penumpang korban kecelakaan baik yang meninggal maupun luka-luka yang mengalami kerugian, dan setelah adanya konfirmasi dengan pemerintah (Dirjen Perhubungan Udara) tentang adanya kecelakaan pesawat udara, maka pihak korban atau ahli waris dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengangkut udara. Dari hasil wawancara dengan pihak Jasa Raharja serta Departemen Perhubungan, maka peneliti menyimpulkan adanya syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh penumpang/korban atau ahli waris dalam mengajukan tuntutan ganti rugi. Adapun syarat-syarat dan prosesnya adalah sebagai berikut:

1. Melengkapi surat-surat seperti:

¹⁴⁷ Hasil wawancara dengan bagian Humas Asuransi Jasa Raharja, Jakarta, Hari Rabu 11 Juni 2008, pukul 11.00 WIB

- Surat keterangan dokter yang dilengkapi dengan visum mengenai sebab-sebab kematian atau luka-luka yang berkaitan dengan kecelakaan tersebut.
- Apabila korban/penumpang yang bersangkutan meninggal dunia maka ahli waris membuat surat keterangan ahli waris yang dikuatkan dengan pengadilan negeri setempat.

2. Pihak korban atau ahli waris kemudian membuat surat tuntutan ganti rugi atau *claim form* (biasanya blanko klaim telah disediakan oleh pengangkut) yang ditujukan kepada kantor pusat Jakarta.

3. Setelah syarat-syarat dan berkas dipenuhi lalu dibahas bersama, blanko klaim telah disediakan yang ditujukan kepada kantor pusat tersebut. Pengangkut (dalam hal ini maskapai penerbangan) dengan pemerintah yang juga telah membawa hasil pemeriksaan dari penerbangan. Dari penyelesaian hasil musyawarah itu ditentukan jumlah kerugian oleh pemerintah berdasarkan surat Keputusan Menteri Perhubungan.

4. Selanjutnya pengangkut udara akan memanggil para korban atau ahli warisnya guna melaksanakan pembayaran ganti rugi di tempat domisili korban atau ahli warisnya. Lalu korban menandatangani surat pernyataan pembebasan atau final release dan selesailah rangkaian pembayaran ganti rugi. Jika pihak korban atau ahli warisnya tidak menerima atau tidak menyetujui jumlah ganti rugi maka ia dapat menuntut ke pengadilan.

Berikut beberapa korban meninggal yang mendapatkan kompensasi ganti rugi yaitu Mantan Rektor UGM almarhum Prof Dr Koesnadi Hardjasumantri, yang meninggal dalam musibah pesawat Garuda Indonesia GA-200 di Yogyakarta, Rabu 7 Maret 2007 mendapat uang santunan asuransi Rp 1,6 miliar. Sedangkan korban meninggal dunia lainnya masing-masing mendapat Rp 600 juta. Santunan Rp 1,6 miliar diperoleh almarhum Bapak Koesnadi, karena semasa hidup yang bersangkutan adalah anggota *New Executive Card Plus (New EC*

Plus), hingga almarhum berhak atas santunan asuransi jiwa sebagai anggota EC Plus sebesar Rp 1 miliar. Sedangkan santunan asuransi Rp 600 juta diserahkan pihak Garuda Indonesia. Bapak Koesnadi menjadi anggota New EC Plus sejak tahun 1999 dan telah terbang menggunakan Garuda Indonesia sebanyak 802 kali.

Hal itu terungkap saat penyerahan dana santunan asuransi bagi korban meninggal bagi 3 orang ahli waris yang diserahkan Dirut Garuda Indonesia Emirsyah Satar di Lantar XXI Gedung Garuda Indonesia kemarin.¹⁴⁸ Dalam kesempatan tersebut, dia menyerahkan uang santunan asuransi masing-masing sebesar Rp 600 juta tersebut kepada 3 ahli waris korban GA-200, yaitu almarhum Jihad Akbar, Eddy Suharyo, dan Totok Priyanto, bertempat di kantor Pusat Garuda Indonesia.¹⁴⁹

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, peneliti mendapatkan data untuk penumpang yang cedera atau luka-luka Garuda Indonesia memberikan uang simpati kepada 122 penumpang GA-200.

Korban Luka-luka Pesawat Garuda Indonesia

No	Jumlah Korban	Kota/Daerah Asal Korban	Jumlah Santunan
1	73 Penumpang	Jakarta	Rp 25 Juta
2	38 Penumpang	Yogyakarta	Rp 25 Juta
3	2 Penumpang	Klaten	Rp 25 Juta
4	1 Penumpang	Solo	Rp 25 Juta
5	1 Penumpang	Kebumen	Rp 25 Juta
6	1 Penumpang	Magelang	Rp 25 Juta
7	2 Penumpang	Denpasar	Rp 25 Juta
8	1 Penumpang	Pekanbaru	Rp 25 Juta

¹⁴⁸ *Ibid*

¹⁴⁹ *Ibid*

Plus), hingga almarhum berhak atas santunan asuransi jiwa sebagai anggota EC Plus sebesar Rp 1 miliar. Sedangkan santunan asuransi Rp 600 juta diserahkan pihak Garuda Indonesia. Bapak Koesnadi menjadi anggota New EC Plus sejak tahun 1999 dan telah terbang menggunakan Garuda Indonesia sebanyak 802 kali.

Hal itu terungkap saat penyerahan dana santunan asuransi bagi korban meninggal bagi 3 orang ahli waris yang diserahkan Dirut Garuda Indonesia Emirsyah Satar di Lantar XXI Gedung Garuda Indonesia kemarin.¹⁴⁸ Dalam kesempatan tersebut, dia menyerahkan uang santunan asuransi masing-masing sebesar Rp 600 juta tersebut kepada 3 ahli waris korban GA-200, yaitu almarhum Jihad Akbar, Eddy Suharyo, dan Totok Priyanto, bertempat di kantor Pusat Garuda Indonesia.¹⁴⁹

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan, peneliti mendapatkan data untuk penumpang yang cidera atau luka-luka Garuda Indonesia memberikan uang simpati kepada 122 penumpang GA-200.

Korban Luka-luka Pesawat Garuda Indonesia

No	Jumlah Korban	Kota/Daerah Asal Korban	Jumlah Santunan
1	73 Penumpang	Jakarta	Rp 25 Juta
2	38 Penumpang	Yogyakarta	Rp 25 Juta
3	2 Penumpang	Klaten	Rp 25 Juta
4	1 Penumpang	Solo	Rp 25 Juta
5	1 Penumpang	Kebumen	Rp 25 Juta
6	1 Penumpang	Magelang	Rp 25 Juta
7	2 Penumpang	Denpasar	Rp 25 Juta
8	1 Penumpang	Pekanbaru	Rp 25 Juta

¹⁴⁸ *Ibid*

¹⁴⁹ *Ibid*

9	1 Penumpang	Surabaya	Rp 25 Juta
10	2 Penumpang	Hirosima dan Singapura	Rp 25 Juta

Sumber:Telah diolah kembali oleh peneliti, Data-data penelitian (Direktorat Jendral Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan.

Selain itu ada 11 orang penumpang yang juga menerima uang simpati dari Garuda Indonesia terkait dengan kecelakaan pesawat tersebut terdiri atas lima warga negara Indonesia dan 6 penumpang warga negara asing (5 warga negara Australia dan seorang dari Italia). Penyerahan uang simpati ini dilaksanakan Garuda Indonesia dengan cara mengunjungi kediaman atau rumah sakit dimana penumpang tersebut dirawat. Untuk penumpang yang berdomisili atau dirawat di luar Jakarta, penyerahan uang simpati dilaksanakan oleh kepala perwakilan Garuda Indonesia di kota atau negara tersebut. Misalnya, penumpang GA-200 yang berdomisili di Hiroshima, Jepang (Yamada Kenji) telah menerima uang simpati dalam bentuk uang Yen (senilai RP 25 juta) yang diserahkan oleh Faik Fahmi, Kepala Perwakilan Garuda Indonesia di Osaka, Jepang pada Rabu 14 Maret 2007.¹⁵⁰

Salah satu korban meninggal dalam kecelakaan pesawat di Bandara Adi Sucipto Yogyakarta pada 7 Maret 2007 bernama Wiranto Woorjono, awak pesawat Garuda GA-200 menerima santunan kecelakaan kerja dari PT Jamsostek. Santunan yang diterima ahli waris pemegang Kartu Jamsostek bernomer 86MJ0005045 itu sebesar Rp 330.297.075,00 (tiga ratus tiga puluh juta dua ratus sembilan puluh tujuh ribu tujuh puluh lima rupiah).¹⁵¹ Almarhum adalah karyawan Garuda Indonesia yang terdaftar sebagai salah satu peserta di kantor PT Jamsostek (Persero) Cabang Gatot Subroto. Adapun rincian santunan yang diterima ahli waris adalah santunan Jaminan Kecelakaan Kerja sebesar Rp287.402.950, Tunjangan Berkala sebesar Rp200.000 selama 24 bulan

¹⁵⁰ Hasil wawancara dengan bagian Humas Asuransi Jasa Raharja, Jakarta, Hari Jumat 13 Juni 2008, pukul 10.00 WIB.

¹⁵¹ Kapanlagi.com, "Pramugara Garuda Terima Santunan Jamsostek", Senin 16 Juni 2008, pukul 11.00

(Rp4.800.000) dan saldo Jaminan Hari Tua hingga periode Desember 2006 sebesar Rp38.094.125.¹⁵² Penyerahan santunan dilaksanakan di Kantor Pusat Garuda di Jalan Merdeka Selatan, Jakarta, oleh Direktur Perencanaan Pengembangan dan Informasi, HD Suyono yang diterima langsung oleh Ny. Miki Yamamoto (Istri Almarhum).

Maskapai penerbangan Garuda Indonesia mengikutsertakan karyawannya dalam program Jamsostek sejak Januari 1985 dengan nomor pendaftaran JJOP0212. Kepedulian Manajemen Garuda Indonesia patut dicontoh pada saat masih banyak perusahaan lain, termasuk sejumlah perusahaan transportasi lain yang belum peduli pada perlindungan pada pekerjaannya. Pada kondisi-kondisi tertentu, pekerja memerlukan perlindungan agar mereka merasa aman dan keluarga yang ditinggalkan tidak menanggung beban berat atas risiko kerja yang harus ditanggung. UU No.3/1992 menyatakan setiap perusahaan yang membayar total upah Rp 1 juta perbulan atau mempekerjakan karyawan diatas 10 orang wajib mengikutsertakan pekerjaannya dalam program Jamsostek.

Perusahaan yang melanggar diancam hukuman denda dan kurungan.¹⁵³ Oleh karena itu adanya asuransi dan Jamsostek sangat penting bagi para pelaku usaha beserta seluruh karyawannya dan bagi konsumen dalam hal ini korban kecelakaan yang meninggal maupun luka – luka apabila terjadi hal – hal yang tidak diinginkan terjadi seperti kecelakaan pesawat tersebut di atas agar haknya terlindungi dan mendapatkan kompensasi ganti rugi dari maskapai penerbangan yang terkait.

4.2 Ganti Rugi Terhadap Musnah, Hilang Atau Rusaknya Barang Yang Diangkut

Dalam melakukan pemeringkatan pesawat, pemerintah jangan hanya memperhatikan faktor keselamatan penumpang saja (*safety*), tapi juga harus menilai aspek keamanan pengangkutan kargo. Hingga saat ini masih kerap terjadi kehilangan barang kiriman yang dikirim melalui maskapai penerbangan. Kondisi

¹⁵² *Ibid*

¹⁵³ *Ibid*

ini perlu menjadi salah satu aspek penilaian dalam pemeringkatan maskapai penerbangan di Indonesia. Salah satu contoh, sampai sekarang beberapa pemilik barang yang menggunakan jasa kargo masih sering mengalami kehilangan maupun kerusakan barang saat dikirim melalui pesawat udara. Pakai maskapai penerbangan apa pun, tetap saja ada barang ada yang hilang. Untuk itu, pemerintah perlu melakukan survei terhadap perusahaan logistik yang sering menggunakan sarana transportasi udara untuk pengiriman barang, di samping survei terhadap keamanan penumpang dan juga kelayakan pesawat. Jika parameter yang dipakai pemerintah untuk pemeringkatan sebuah maskapai bisa ditunjukkan secara transparan, maka pesawat yang berkecimpung di bidang pengiriman kargo juga ikut disurvei.

Hingga saat ini kasus kerusakan maupun hilangnya barang kiriman melalui pesawat udara masih kerap terjadi di hampir semua maskapai. Berdasarkan catatan Asperindo, antara maskapai penerbangan dan pihak pengelola gudang saling lempar tanggung jawab jika terjadi kasus kehilangan barang.¹⁵⁴ Padahal, setiap tahunnya, barang yang diangkut melalui jasa penerbangan mengalami kemajuan yang sangat pesat. Sehubungan dengan arus angkutan kargo udara tersebut, Indonesia merupakan salah satu negara yang termasuk dalam pengamatan yang memiliki potensi untuk lebih meningkatkan kapasitas angkutan kargonya. Indonesia sebagai bagian dari negara di Asia Pacific memiliki peluang yang sangat besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui angkutan udara kargo. Jenis barang-barang perishable yang diminati di negara tersebut di atas meliputi antara lain: Daging (*beef atau lamb*), berbagai jenis sayuran, bunga, ikan dan buah-buahan. Untuk terwujudnya angkutan udara yang akan memberikan kontribusi nyata dalam pembangunan ekonomi sebuah negara diperlukan beberapa langkah.¹⁵⁵ *Pertama*, meningkatkan penerbangan kargo udara sebagai alternatif penerbangan penumpang internasional. Dalam hal ini Indonesia memiliki peluang besar dalam angkutan kargo udara. *Kedua*, dengan cara pembangunan infrastruktur angkutan udara diarahkan menuju pengelolaan bandar udara dan ruang udara yang lebih mandiri dengan mengutamakan profesionalisme.

¹⁵⁴ Rocky Pesik, "Keamanan Usaha Kargo", *rmexpose.com*, Sabtu 16 Februari 2008.

¹⁵⁵ *Ibid*

Ketiga, keterlibatan pemerintah akan bergeser menjadi sebatas sebagai regulator yang diutamakan berfungsi sebagai pembina khususnya dimasalah keselamatan, keamanan dan keteraturan (fungsi pembinaan aspek ekonomi) serta menjadi wasit dalam mengawasi persaingan diantara pelaku industri penerbangan. *Keempat*, privatisasi pengelolaan bandar udara dan ruang udara merupakan jawaban yang tepat dalam mengantisipasi liberalisasi industri penerbangan dunia yang semakin kompetitif. *Kelima*, keterbukaan dan pertukaran data (penerbangan) dari sebuah negara anggota akan menjadi pendorong peningkatan keselamatan, keamanan dan keteraturan untuk saling melakukan pengawasan. *Keenam*, konsep LCC harus difasilitasi oleh pemerintah sebagai suatu insentif. Pada konsep jangka pendek dan menengah adalah menyiapkan fasilitas di bandar udara yang sesuai dengan SARPs ICAO bagi konsep LCCs atau LCs tersebut. Sedangkan pada jangka panjang dengan membangun infrastruktur bandar udara yang mengantisipasi perkembangan dari konsep tersebut.

Salah satu maskapai penerbangan di Indonesia yang menjamin adanya asuransi atas terjadinya kerusakan, kehilangan dan keterlambatan bagasi yaitu Garuda Indonesia bekerja sama dengan Jasindo. Untuk memperbaiki segala pelayanan Garuda terhadap konsumen pengguna jasa penerbangan maka pihak jasindo akan menyesuaikan struktur harga premi dengan kualitas pelayanan Garuda. Jika klaim meningkat karena buruknya pelayanan, maka premi harus dinaikkan sebagai hukuman. Sebaliknya, premi akan mengecil jika terjadi peningkatan kualitas pelayanan. Dengan nota kesepahaman tersebut maka jaminan asuransi penumpang Garuda yang sebelumnya hanya mencakup asuransi kecelakaan pesawat (*accident insurance*), kini menjadi lebih luas antara lain mencakup jaminan ketidaknyamanan perjalanan (*travel inconvenience insurance*), jaminan kargo (*cargo insurance*) dan jaminan paket tur (irregularities dari tour package aerowisata). Jaminan ketidaknyamanan perjalanan tersebut misalnya mencakup keterlambatan penerbangan (*delay*), penerbangan yang tidak tersambung (*mis connection Flights*), bagasi hilang (*lost baggage*), bagasi rusak (*damage baggage*), dan bagasi terlambat (*late delivery baggage*). Untuk jaminan kargo mencakup kiriman kargo yang hilang atau rusak, serta jaminan terhadap paket tur aerowisata akibat irregularities penerbangan Garuda.

Dirut Garuda Emirsyah Satar menjelaskan hingga saat ini Garuda menjadi satu-satunya maskapai penerbangan di Indonesia yang memberikan jaminan kenyamanan perjalanan penumpang dan perlindungan kargo. Mengenai besaran premi dan uang pertanggungannya, pihak Garuda dan Jasindo baru akan membentuk tim yang bertugas mempersiapkan rencana pelaksanaan kerja sama tersebut dalam waktu dekat. Dirut Jasindo Eko Budiwiyono mengatakan kerja sama itu merupakan layanan perusahaan kepada Garuda sebagai tertanggung utama dalam asuransi aviation di Indonesia. Eko berjanji akan memberikan layanan yang profesional utamanya dalam proses klaim.¹⁵⁶

Dalam terjadinya musnah dan/atau rusak serta hilangnya barang yang diangkut maka menjadi tanggung jawab maskapai penerbangan selaku penyelenggara pengangkutan. Untuk besarnya ganti rugi yang bisa dituntut oleh konsumen jasa penerbangan belum ada standar khusus baik dari pihak maskapai penerbangan maupun pihak asuransi. Biasanya pemberian kompensasi terhadap musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, pihak maskapai penerbangan mengacu pada PP Nomor 40 Tahun 1995 Pasal 44 ayat (1) sampai dengan ayat (4). Sebagaimana dijelaskan ayat per ayat sebagai berikut :

- Ayat(1) : “Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian karena kelambatan dibatasi setinggitingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram”;
- Ayat(2) : “Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah) untuk setiap penumpang”;
- Ayat(3) : “Jumlah ganti rugi untuk kerugian kargo termasuk kerugian karena kelambatan karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram”;
- Ayat(4) : “Ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) hanya terhadap kerugian yang secara nyata dialami”.

Dalam praktek yang peneliti temukan di lapangan, ternyata dalam pemberian ganti rugi terhadap musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut

¹⁵⁶ www.jasindo.co.id , “Garuda Perluas Cakupan Asuransi bagi Penumpang dan Kargo” 09/05/2008

oleh salah satu maskapai swasta di Indonesia yang kini izin beroperasinya telah dicabut yaitu Lion Air ternyata sangat jauh sekali dari ketentuan yang ada sebagaimana disebutkan di atas. Berikut peneliti ambil contoh kasus yang di alami oleh salah seorang penumpang maskapai tersebut. "Penumpang Lion Air JT-313 Route Banjarmasin-Surabaya, pada hari Sabtu 12 Nopember 2005 yang telah kehilangan bagasi dan sampai saat ini raib tak berbekas". Singkat kata, klaim yang diajukan untuk meminta penggantian barang-barang di dalam hand bag tersebut dijawab Staff Lion Air Jakarta Sdr Wildan, akan dihargai hanya Rp20.000/kg dan dengan maksud menghibur kemudian dinaikkan menjadi Rp50.000/kg. Karena tidak sebanding, apapun isi bagasi penumpang akan dihitung seperti ini; bagasi saya seberat 6 Kg X Rp50.000 = Rp300.000. Dari sini jelas terlihat bahwa maskapai penerbangan Lion Air sebagai salah satu pelaku usaha penerbangan di Indonesia tidak berpegang pada aturan yang ada dalam memberikan kompensasi, dengan kata lain mengabaikan hak – hak konsumen.

Kasus lain yang menimpa salah seorang penumpang maskapai yang sama yaitu Lion juga pernah mengalami kehilangan bagasi dengan Lion Air, walaupun akhirnya dapat kembali ditemukan setelah lebih sebulan. Pada saat kehilangan dalam perjalanan dari Jakarta ke Surabaya, penumpang tersebut tidak menemukan bagasi (yang berisi bahan/materi untuk seminar). Hal ini segera dilaporkan ke Bagian Lost and Found dan kepada petugas meninggalkan nomor HP untuk menghubungi bila bagasi telah ditemukan. Namun demikian, sampai seminar selesai tidak ada kabar dari petugas tersebut untuk menginformasikan bagasi yang hilang tersebut. Sesampainya ke Cengkareng, penumpang tersebut melaporkan kembali dan juga ditawarkan penggantian berdasarkan berat bagasi. Penumpang tersebut diberikan wewenang dan diberikan kesempatan untuk melihat cargo manifest dan melihat penyimpanan bagasi yang hilang di Cengkareng. Betapa terkejutnya penumpang tersebut karena bagasinya ternyata tidak terdaftar dalam cargo manifest dalam seluruh penerbangan yang terjadi dihari keberangkatannya maupun sehari sesudahnya. Dengan kata lain, bagasi penumpang tersebut tidak pernah terdaftar. Lebih terkejut lagi, bagasi yang disimpan di bagian lost n found di Cengkareng juga ditumpuk dalam suatu ruangan tertentu dan dicatat secara manual (di jaman di mana komputer dapat diperoleh dengan harga yang murah.

Untunglah melalui kolega yang mempunyai akses ke seluruh bandar udara, akhirnya bagasi penumpang tersebut dapat ditemukan di Jogjakarta sudah tanpa label (untungnya Bagasi tersebut mempunyai ciri tertentu).

Tabel 1. Kasus Ditemukan

No	Nama	Hari	Tanggal	Kasus	Keterangan
1	Aldjufri	Selasa	20 Juli 2004	Bagasi salah kirim/terlambat	Bagasi baru bisa diambil satu hari berikutnya
2	Pakpahan	Jumat	23 juli 2004	Bagasi salah label	Ganti rugi sebesar Rp 200.000
3	Chandra H	Jumat	23 Juli 2004	Bagasi Hilang	Mendapat penggantian sebesar RP 160.000
4	Marfuah	Minggu	25 Juli 2004	Koper bagasi rusak	Diganti dengan Koper yang mirip aslinya
5	Regina M	Minggu	25 Juli 2004	Bagasi Hilang	Mendapat penggantian sebesar Rp. 200.000

Sumber: Data-data Penelitian Lapangan

**Tabel 2. Wawancara dengan Petugas Lost & Found Liou Air
Di Bandara Adisucipto.**

No	Nama	Tanggal	Hari	Keterangan
1	Ibu Yeni Susanti	23 Juli 2004	Senin	Petugas Lost & Found on duty

2	Bapak Fadli	20 Juli 2004	Kamis	Petugas Lost & Found on duty
---	-------------	--------------	-------	------------------------------

Sumber: Data-data Penelitian Lapangan

Wawancara dilakukan peneliti terhadap Petugas Lost & Found yang menangani masalah bagasi baik yang hilang maupun yang rusak, dalam wawancara didapat keterangan prosedur pengadaan bagasi hilang atau rusak sebagai berikut:

- Pada saat penumpang mengambil bagasi dan diketahui ada kerusakan hilang atau tidak ditemukan, maka penumpang tersebut mengadu ke Bagian Lost & Found yang ada di gedung Bandara Adi Sucipto.
- Selanjutnya petugas memeriksa nomor tag bagasi serta tiket penumpang tersebut jika bagasi *on board* di bandara pengangkatan (untuk station yang sudah *on line*) bagi station yang belum *on line* berita dikirim melalui *faximilie*.
- Maka petugas pencatat pada formulir PIR (*Properti Irregularity Report*) yang meliputi tanggal, nama penumpang, nomor penerbangan, warna bagasi, merk bagasi, bandara keberangkatan, dan bandara tujuan, nomor tiket, nomor tag bagasi dan alamat serta nomor telepon penumpang atau yang bisa dihubungi.
- Jangka waktu pencarian atau menunggu adalah 14 hari sebagaimana yang tercantum dalam perjanjian, tapi apabila barang tidak terbawa di bandara keberangkatan, maka dibawa dengan penerbangan berikutnya dan penumpang tersebut ditelepon untuk mengambil barangnya dengan membawa bukti tiket dan bagasi tag untuk dicocokkan nomornya dan jika cocok barangnya dengan nomor bagasi tag serta diterima oleh penumpang tersebut maka selesailah perjanjian pengangkutan itu.
- Untuk bagasi yang tidak dapat ditemukan dalam jangka waktu 14 hari sejak dilaporkan, maka bagasi tersebut dinyatakan hilang dan kepada penumpang untuk membuat daftar jumlah kerugian yang diderita, suratnya bisa dibuat sendiri atau dengan blangko yang telah disiapkan oleh pihak Lion Air.

- Biasanya pihak Lion Air akan memberikan pilihan ganti rugi antara Rp 20.000 s/d Rp 100.000 per kilogram jika penumpang kelas ekonomi ganti ruginya sebagian yang tercantum dalam perjanjian untuk penumpang eksekutif dan penumpang berlangganan maka ganti ruginya Rp 100.000 per kilogram.
- Untuk bagasi yang rusak sebagian, Lion Air akan memberikan pilihan yaitu diperbaiki oleh Lion Air atau diperbaiki sendiri dan menerima uang dari Lion Air yang besarnya sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak.
- Untuk bagasi (koper) yang rusak seluruhnya atau pecah, Lion Air mengganti koper tersebut yang sejenis dan merk yang sama dan jika hilang isi bagasinya, dan apapun isi dari bagasi tersebut maka pihak Lion Air hanya akan memberikan penggantian sebesar Rp 20.000 per kilogramnya.

Kasus I: Kehilangan bagasi

Nama	: Mr. Pakpahan
Nomor Flight	: Jt. 307 - Jt. 558
Rute	: Medan – Jakarta - Jogja
Hari Jumat	: Jumat, tanggal 23 Juli 2004
Kasus	: Koper tidak ditemukan
Prosedur Air	: - Penumpang melapor ke bagian Lost& Found pihak Lion Air mengenai koper yang tidak ditemukan; - Petugas Lost & Found menyodorkan formulir PIR dan mengisi data- data koper yang hilang.
Penyelesaian	: Keesokan harinya, Sabtu tanggal 24 Juli 2004 ditelepon supaya datang ke kantor Lion Air di Badara Adi Sucipto. Pihak Lion Air mengutarakan permohonan maafnya dan mengganti kerugian atas bagasi yang hilang tersebut sebesar Rp 200.000,-

Kasus 2 : Kasus Bagasi Rusak

Nama	: Mrs. Marfuah
Nomor	: Jt. 787 – Jt. 569
Rute	: Ujung Pandang – Surabaya - Jogja
Hari	: Minggu, 25 Juli 2004
Kasus	: Koper bagasi rusak kuncinya
Prosedur	: Penumpang melapor ke bagian Lost & Found pihak Lion air tentang kerusakan koper. Lalu petugas Lost & Found menyerahkan formulir PIR (Property Irregularity Report) dan mengisi data-data koper dan kerusakannya : nomor penerbangan, alamat serta nomor telepon.
Penyelesaian	: Hari Senin, tanggal 26 Juli 2004, ditelepon supaya datang ke kantor Lion Air yang ada di Bandara Adi Sucipto. Kemudian pihak Lion Air memberi tawaran perbaikan koper oleh Lion Air atau diperbaiki sendiri dengan biaya dari Lion Air. Dan penumpang memilih untuk memperbaiki pihak Lion Air dan penumpang mendapat penggantian koper baru yang sama persis dengan koper milik penumpang.

Dari data-data tersebut diatas dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti, maka peneliti dapat mengambil suatu kesimpulan bahwa seorang penumpang yang ingin menuntut ganti rugi untuk kerugian-kerugian yang dideritanya karena bagasinya musnah, rusak atau hilang cukup menunjukkan bahwa kerugian timbul selama pengangkutan udara maka pengangkut udara akan bertanggung jawab karenanya.

Dari data-data kasus di atas dan untuk menimalisir kejadian serupa terjadi pada maskapai lain maka menurut peneliti pihak maskapai dan pihak pengiriman kargo hendaknya memperhatikan hal – hal sebagai berikut:

1. Melakukan pencatatan bagasi (*cargo/bagage manifest*) secara elektronik, termasuk laporan lost and found;
2. Melakukan rekonsiliasi periodik (harian) antara nomor bagasi (*prenumbered*) dengan cargo/bagage manifest;
3. Bagage yang tidak diklaim pemiliknya di suatu bandara, dicatat secara elektronik dan diinformasikan ke bandara lainnya, agar memudahkan melakukan tracking atas laporan kehilangan;
4. Umumnya, *bagage dan ground handling* tidak dilaksanakan sendiri oleh maskapai penerbangan, tapi di outsource ke perusahaan lain atau anak perusahaan entitas tertentu. Untuk itu, laporan kehilangan bagasi harus digunakan sebagai salah satu indikator kinerja perusahaan outsourcing tadi. Laporan kehilangan yang berlebihan menunjukkan kinerja yang rendah.
5. Perlu diperhatikan bahwa, sebgaiian besar penumpang jalur udara tidak mengejar keuntungan dari ganti rugi kehilangan bagasinya. Yang paling dibutuhkan mereka adalah adanya keramahan dan rasa tanggungjawab dari pegawai penerbangan. Janganlah kehilangan bagasi menjadi seperti kewajiban penumpang untuk memonitorinya, tapi menjadi kewajiban perusahaan penerbangan untuk menginformasikan ke penumpang atas perkembangan yang ada. Semoga tulisan ini dapat dibaca oleh perusahaan penerbangan (khususnya Lion Air), dan pihak terkait lainnya seperti *Bagage/Ground Handling* dan PT Angkasa Pura, untuk dapat melakukan perbaikan yang tepat.

4.3 Ganti Rugi Terhadap Keterlambatan Penumpang Maupun Barang Yang Diangkut

Keterlambatan penerbangan di Indonesia sebagian besar disebabkan oleh masalah teknis, sedangkan masalah akses dari dan ke bandara menempati pesisir terendah.¹⁵⁷ Selama bulan Juni 2007, terdapat 5.100 penerbangan yang terlambat dengan alasan teknis, bandara, komersial operasi, *station handling*, sistem, *groundhandling*, *slot time*, akses ke bandara, ATC, cuaca dan jam operasi.¹⁵⁸ Aturan tentang pemberian kompensasi oleh maskapai penerbangan kepada

¹⁵⁷ Bisnis Indonesia, "Faktor Teknis Dominasi Keterlambatan Pesawat", 28 Maret 2008.
¹⁵⁸ *Ibid*

penumpang angkutan udara jika terjadi keterlambatan penerbangan, harus jelas kriterianya dan transparan dalam penjelasannya. Hal ini di karena Pemerintah yaitu Departemen Perhubungan Udara mewajibkan seluruh maskapai wajib memberikan kompensasi kepada penumpang akibat keterlambatan keberangkatan. Hal tersebut akan diatur dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan KM 81 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Peraturan ini nantinya mewajibkan maskapai memberi kompensasi dan informasi yang jelas ketika pesawat mengalami keterlambatan.

Dalam revisi KM 81 Tahun 2004 yang diperkirakan selesai bulan April Tahun 2008, hanya berlaku jika keterlambatan terjadi akibat faktor internal, misalnya karena masalah teknis seperti kerusakan mesin, atau krunya terlambat datang. Keterlambatan yang disebabkan faktor eksternal antara lain adalah cuaca buruk, akses bandara, dan penanganan bagasi dan penumpang. Untuk itu maskapai tidak berkewajiban memberikan kompensasi kepada penumpang.¹⁵⁹ Sampai saat ini, aturan yang mengatur pemberian kompensasi kepada penumpang angkutan udara belum tegas, sehingga sanksi keterlambatan jadwal penerbangan karena masalah internal maskapai tidak ada ganti rugi. Adapun salah satu poin dalam revisi Surat Keputusan Menteri Perhubungan KM 81 Tahun 2004, mengatur kompensasi keterlambatan penerbangan antara 30 menit sampai 90 menit adalah *refreshment*, seperti pemberian makanan dan minuman ringan. Maskapai penerbangan juga wajib memberikan *refreshment* untuk keterlambatan 90 menit hingga 180 menit, tapi ditambah dengan makan lengkap dan memenuhi tuntutan penumpang yang minta pengalihan penerbangan berikutnya atau penerbangan lain. Sedangkan untuk keterlambatan di atas 180 menit harus ditambah akomodasi.¹⁶⁰

Beberapa maskapai penerbangan yang telah menerapkan kompensasi kepada penumpang dikarenakan keterlambatan. Diantaranya maskapai penerbangan Adam Air yang memberikan kompensasi kepada penumpang jika terjadi keterlambatan antara satu jam hingga dua jam, penumpang akan mendapatkan makanan dan minuman. Selain itu kompensasi yang didapatkan

¹⁵⁹ Media Indonesia, "Maskapai Wajib Beri Kompensasi", 10 Maret 2008.

¹⁶⁰ Warta Kota, "Sejumlah Maskapai Penerbangan Sudah Terapkan Kompensasi", 1 Maret 2008.

penumpang jika terjadi keterlambatan yaitu apabila adanya situasi yang tidak memungkinkan penumpang dialihkan ke penerbangan selanjutnya karena keterlambatan itu. Misalnya terjadi keterlambatan lebih dari tiga jam, dan itu merupakan penerbangan terakhir. Meski demikian, perusahaan tetap memberikan pilihan kepada penumpang untuk ikut penerbangan keesokan harinya atau membatalkan penerbangan tersebut.¹⁶¹ Hal serupa juga telah diterapkan oleh maskapai Garuda Indonesia, dalam kegiatan operasionalnya, Garuda Indonesia telah menerapkan kebijakan *dealy managemen*, yaitu pengaturan mengenai berbagai hal yang dilaksanakan perusahaan kepada penumpang jika terjadi keterlambatan. Bila terjadi keterlambatan 30 menit, Garuda Indonesia memberikan refreshment dalam bentuk minuman. Keterlambatan satu jam diberikan makanan kecil dan minuman. Lebih dari enam jam diberikan fasilitas akomodasi hotel. Jika ingin membatalkan penerbangan maka Garuda Indonesia juga memberikan *refund* atau pengembalian tiket pembelian tiket.¹⁶²

Menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, alasan teknik masih jadi salah satu penyebab keterlambatan operasi pesawat pada sebagian maskapai niaga berjadwal. Mandala Airlines misalnya, faktor teknik menyumbang 36,61 persen penyebab keterlambatan. Menurut kepala Sub Direktorat Angkutan Udara Dalam Negeri Hemi Pamurahardjo¹⁶³, maskapai telah diajak untuk membicarakan aturan baru tersebut. Beliau mengungkapkan, pada umumnya maskapai mendukungnya terutama maskapai yang ketepatan waktu terbangnya (*on time performance/OTP*) baik. Tetapi, kata beliau, maskapai juga mempersoalkan masalah kesiapan infrastruktur bandara yang berkontribusi pada keterlambatan. “Tetapi, dalam aturan itu, nanti maskapai bisa menuntut pengelola bandara atas kerugian yang dialaminya karena keterlambatan yang diakibatkan teknis bandara.¹⁶⁴ Tetapi untuk hak konsumen, maskapailah yang dituntut,” tegas

¹⁶¹ *Ibid*

¹⁶² *Ibid*

¹⁶³ Wawancara di Departemen Perhubungan, tanggal 09 Juni 2008, pukul 11.00

¹⁶⁴ Pengelola bandar udara dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terbukti bahwa kecelakaan pesawat terjadi karena disebabkan oleh kondisi bandar udara yang tidak memenuhi syarat sebagaimana ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan. Pasal 20 Kepmenhub No: KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara menyatakan bahwa pemegang sertifikat operasi bandar udara dalam melaksanakan tugasnya wajib mematuhi ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan sesuai dengan standar dan prosedur yang berlaku, mempertahankan

Pak Hemi. Beliau juga memaparkan, rekapitulasi penyebab keterlambatan yang didata dari 12 maskapai antara Juni-November 2007, menunjukkan masalah teknis sebagai penyebab dominan, rata-rata 30,61%. Disusul oleh faktor operasional sebesar 15,7%, faktor bandara sebesar 10,45% dan faktor lain-lain sebesar 11,96%. Sedangkan akses ke bandara hanya menyumbang keterlambatan sebesar 4%. Faktor lain adalah faktor *station handling*, sistem, *groundhandling*, *slot time*, akses ke bandara, *air traffic control* (ATC), cuaca, *return to base* (RTB), dan jam operasi.

Persentase Faktor Teknis pada keterlambatan Penerbangan

Maskapai	Jumlah <i>Delay</i> Penerbangan	%
Garuda Indonesia	1.539	16,96
Merpati	1.290	24,57
Mandala	365	36,61
Lion & Wings Air	1.711	28,61
Trigana	44	18,33
Express	4	20
Riau	101	5,83
Sriwijaya	486	16,56
Indonesia Air Asia	2.468	59,84
Batavia	2.384	51,17
Adam Air	1.885	36,96

Sebenarnya dalam kasus keterlambatan bisa digunakan juga Undang – undang Penerbangan Pasal 43 ayat (1) yang menyebutkan perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas(a) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;(b) musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; (c) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau

kelaikan operasi bandar udara, menunjukkan Sertifikat Operasi Bandar Udara pada saat diperlukan. Selanjutnya pasal 21 menegaskan bahwa apabila kewajiban-kewajiban tersebut tidak dipenuhi maka pemegang sertifikat dapat dikenakan sanksi administrasi oleh Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan terkait mulai dari peringatan tertulis sampai dengan pencabutan sertifikat.

barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut. Selain itu juga dipakai PP Nomor 40 tahun 1995 sebagai aturan pelaksana. Masalahnya, meminta ganti rugi kepada perusahaan penerbangan tidak semudah membalik telapak tangan. Selain adanya klausul baku pengalihan tanggung jawab, ada juga batas maksimal tuntutan ganti rugi yang diizinkan peraturan perundang-undangan. Jumlah maksimal ganti rugi yang bisa dituntut calon penumpang atas keterlambatan pesawat hanya satu juta rupiah. Aturan itu tegas disebutkan pada pasal 42 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Itu pun hanya untuk kerugian yang nyata-nyata dialami calon penumpang, plus kerugian disebabkan pengangkut.

Ada masalah lain lagi yaitu sejauh mana tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan keberangkatan. Sudah menjadi pengetahuan umum, maskapai penerbangan mengenal klausul baku. Lihat saja tulisan yang ada dalam tiket yang berbunyi: "*Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan ini, termasuk segala keterlambatan datang penumpang dan/atau keterlambatan penyerahan bagasi*". Diteranya klausul ini pada tiket, mengacu pada Ordonansi Pengangkutan Udara (Staatsblad 1939/100), yang Pasal 28 menyatakan kecuali diperjanjikan lain, pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang. Selain itu, penumpang harus membuktikan terjadi kesalahan perusahaan atas keterlambatan, sebagaimana isi poin (c) pasal 43 (1). Di Pasal ini berlaku asas *presumption of liability* (praduga bersalah terhadap maskapai) dalam hal kematian dan kehilangan serta kerusakan barang. Sedangkan untuk keterlambatan berlaku asas *base on fault* (penumpang harus membuktikan keterlambatan karena kesalahan maskapai penerbangan). Oleh karena itu delay ini harus menjadi perhatian semua pihak, termasuk masalah kompensasi bagi pengguna jasa. Penyebab delay memang tidak bisa dibebankan semata-mata pada maskapai penerbangan, karena banyak faktor yang ikut berkontribusi, yang melibatkan banyak instansi. Oleh karena itu, semua instansi yang terlibat, seperti bandara, operator, dan lainnya harus berbenah, terutama menghadapi persaingan di era globalisasi.

BAB 5 PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari apa yang telah diuraikan pada bab – bab terdahulu, maka peneliti berkesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa standar keamanan dan keselamatan jasa angkutan udara di Indonesia dilihat dari segi regulasinya (Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan) sangat lengkap dan telah memenuhi standar internasional. Namun, dalam prakteknya masih banyak ditemukan di lapangan para pelaku usaha yang belum memenuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan. Dikarenakan biaya yang harus dikeluarkan tidak sedikit pada setiap pos guna memenuhi standar kelaikan penerbangan, sehingga banyak para pelaku usaha jasa penerbangan yang mengabaikan faktor keselamatan dan keamanan penumpang yang seharusnya menjadi faktor utama.
2. Bahwa pelaku usaha jasa penerbangan sebagai pengangkut bertanggungjawab atas segala hal yang merugikan konsumen jasa penerbangan yang diakibatkan karena kesalahan pihak pengangkut dan / atau kecelakaan. Dalam hal ini pengangkut berkewajiban memberikan ganti rugi atas segala kerugian yang diderita konsumen, sebagaimana diatur dalam Undang – Undang maupun dalam perjanjian pengangkutan. Tanggungjawab pengangkut dalam memberikan ganti rugi kepada konsumen merupakan tanggungjawab mutlak yang harus dipenuhi. Tanggung jawab pengangkut terhadap korban kecelakaan angkutan meliputi beberapa hal mulai dari proses evakuasi korban, penanganan korban dan keluarga, sampai pada pemberian kompensasi ganti rugi kepada korban. Mengenai besarnya ganti rugi yang berhak diterima korban diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

3. Bahwa dalam prakteknya mengenai jumlah pemberian ganti rugi terhadap korban tidak ada kesamaan jumlah antara beberapa kecelakaan angkutan udara yang terjadi di Indonesia. Hal ini dikarenakan beberapa faktor diantaranya adanya kebijakan perusahaan, kondisi keuangan perusahaan dan juga nilai asuransi yang ditanggung oleh pihak perusahaan.

B. Saran

1. Mengingat semakin pesatnya perkembangan industri jasa penerbangan sehingga persaingan pun semakin ketat, maka Pemerintah diharapkan lebih ketat dan tegas dalam melakukan pengawasan dan penjatuhan sanksi terhadap operator maupun petugas lapangan yang menyimpang agar faktor keamanan dan keselamatan menjadi prioritas utama. Seiring sering terjadinya kecelakaan pesawat udara, maka diharapkan para pelaku usaha mematuhi standar kelaikan penerbangan sebagaimana telah ditetapkan dalam peraturan perundang – undangan.
2. Mengingat apabila konsumen jasa penerbangan mengalami kerugian yang disebabkan karena kesalahan pelaku usaha dan / atau karena kecelakaan maka pihak pelaku usaha sebagai pengangkut dalam memberikan ganti rugi maupun santunan kepada korban harus sesuai aturan yang ada dan / atau sesuai dengan perjanjian, karena hal ini telah menjadi tanggungjawab mutlak pelaku usaha.
3. Mengingat dewasa ini banyak konsumen yang menggunakan jasa penerbangan, maka pelaku usaha penerbangan hendaknya lebih menjamin hak – hak konsumen sebagai salah satu bentuk tanggungjawab dan sikap menjaga kepercayaan konsumen yang telah menggunakan jasa penerbangan. Para pelaku usaha harus memberikan service dengan sebaik mungkin mulai dari memberikan informasi yang benar kepada konsumen, memberikan pelayanan dengan baik dan ramah selama dalam perjalanan, menanggapi komplain maupun tuntutan ganti rugi atas timbulnya kerugian yang disebabkan kesalahan dari operator.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Fahmi, "*Jasindo Tunggu Hasil Penilaian Klaim Lion Air*", www.jasindo.co.id @ 17/03/2006, 2008.
- Algra N. E & H.R.W Gokkel, *Kamus Istilah hukum Fockema-Andrae: Belanda-Indonesia*, Terjemahan oleh Saleh Adiwinata dkk, Bina Cipta, Bandung, 1983.
- Ammirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Rajawali Pers, Jakarta, 2004.
- A.S. Hornby (Gen. Ed), *Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English*, Oxford University Press, Oxford 1987, "(opp. To producer) person who user goods".
- Ashshofa, Burhan, *Metode Penelitian Hukum*, Cet. IV, (Jakarta : Penerbit Rineka Cipta, 2004).
- Barkatullah, Abdul Halim, *Hukum Perlindungan Konsumen (Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran)*, Nusamedia, Bandung, Cet-I April 2008.
- "*Beberapa Aturan Keamanan dan Keselamatan Transportasi Udara*", www.mailarchive.com/ekonomi-nasional@yahoo.com/msg06623.html - 7k -, diakses Tanggal 19 Febuari 2008.
- Bisnis Indonesia, "*Faktor Teknis Dominasi Keterlambatan Pesawat*", 2008.
- Dickey and Ward, "*Consumer Legislation in SocJo-Economic Perspective: Observation from the Enactments of One State*," 13 UWALR, 1978.
- "*Dephub Melakukan Lima Kebijakan Transportasi Udara Untuk Mendorong Pertumbuhan Pariwisata*", <http://www.budpar.go.id/page.php?ic=511&id=3492>.Diakses Tanggal 21 Januari 2008.

Giles H. Burgess, Jr. *The Economic of Regulation and Antitrust*, Harper Collins College Publishers, 1995.

“*Hasil Audit Kinerja Bandar Udara Tanggal 13 – 18 Mei 2007*”, www.dephub.go.id, 2008

Henry Cambell, Blak, *Black’s Law Dictionary*, St. Paul Minnesota, West Publishing Co, 1983.

John. M. Echols & Hasan Sadily: *Kamus Inggris-Indonesia*, Gramedia, Jakarta.

“*Keamanan dan Keselamatan Transportasi Udara*”, *Security Journal*, Vol. IV-No. 03, Maret 2007.

“*Keluarga Korban Lion Air Gugat Boeing*”, www.suaramerdeka.com/harian/0601/25/nas19.htm - 6k. Rabu 25 Januari 2006, diakses 20 Febuari 2008.

“*Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan adalah Yang Utama*”, www.dephub.go.id, 2007.

Khairandy, Ridwan, “*Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*.”

Khairunnisa, “*Izin Baru Penerbangan Tunggu UU Transportasi Udara*”, www.tempointeraktif.com/hg/ekbis/2006/01/21/brk,20060121-72686.id.html - 37k diakses Tanggal 17 Febuari 2008.

Komar Kantaatmadja, Mieke, *Tanggung Jawab dalam Pencemaran Udara*, Litera, Bandung, 1978.

Kompas, “*18 Korban Akan Tempuh Jalur Hukum Gugat Lion Air*”, 13 Mei 2005.

Made Ade Irawan, I “*Investigasi Pesawat Udara Belum Optimal*”, usph.wordpress.com/2008/03/14,2008.

Martono, K, "*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*", Alumni, Bandung, 1987.

———, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, Buku Kedua, Bandung, 1995.

“ Menanti Transportasi Aman, Nyaman, dan Terjangkau “, *Teknopreneur*, Edisi 05 , 1 Maret 2007.

“*Menyelematkan Transportasi Udara*”, *Harian Umum Sore Sinar Harapan*, www.sinarharapan.co.id/berita/0506/09/taj01.html - 25k Kamis 09 Juni 2005, diakses Tanggal 17 Febuari 2008, No. 5019.

Media Indonesia, "*Maskapai Wajib Beri Kompensasi*", 2008.

Miru, Ahmad, dan Sutarman yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Rajawali Pers, Jakarta, 2004.

Moeljomihardjo, Basoeki "*Hukum Udara Nasional Suatu Pengantar*", LPMG-ATG Trisakti, Jakarta, 2006.

Muliawan Suyitno, Budhi, "*Sekarang VOC Datang dalam Bentuk Lain...*", *Majalahtrust.com*, 2004.

Nasution, AZ, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2002.

——— *Naskah Akademik Peraturan Perundang-undangan dalam hal Makanan dan Minuman*, BPHN, Jakarta, 1994.

Pemerintah Jepang, *Guide 10 the Product Liability Law*, Law No. 85 1994. News from MITI. <http://www.jef.or.jp/news/guidepll.html> 1999).

“Peran Asuransi Jasindo Dalam Asuransi Aviation”, www.jasindo.co.id/ 2008.

Pesik, Rokcy, "*Keamanan Usaha Kargo*", *rmexpose.com*, 2008.

"*Potret Buram Transportasi Republik*", www.kompas-cetak/0412/11/Fokus/1427798.htm - 45k. 2008.

"*Presiden SBY : Perketat Prosedur Standar Baku Penerbangan*",
Situs Web Resmi Presiden Republik Indonesia – Dr. H. Susilo Bambang
Yudhoyono, 2006.

Purwosutjipto, *H.M.N, Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid 3, Jakarta :
Jambatan, 1987.

Radjasa, Hata, *Kita Harus Berbenah Diri*, Majalah TeknoPreneur, Edisi 05 Maret
2005.

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan
Udara.

Republik Indonesia, Undang-undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999
tentang Perlindungan Konsumen.

Republik Indonesia, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan
Udara.

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan
dan Keselamatan Jasa Penerbangan.

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Keuangann Nomor 37 / PMK.010 / 2008
Tentang Besarnya santunan dan Iuran Wjib Dana Pertanggungangan
Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat,
Sungai / Danau, Ferry / Penyeberangan, Laut dan Darat.

"Ringkasan Terjadinya Beberapa Kecelakaan Pesawat", www.globalaviationlaw.com/accident-mandala-indo.htm - 27k, diakses tanggal 19 Februari 2008.

Rizal Damuri, Yose "Industri Penerbangan dan Keselamatan Penumpang". Koran Tempo. 2005.

Samsul, Inosentius, *Perlindungan Konsumen : Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Pusat Studi Hukum dan Ekonomi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Cet. 1- Jakarta, 2004.

Saryani, Anggota KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi), *Proses Investigasi Kecelakaan Pesawat*, *Angkasa* No. I Oktober 2002 Tahun XIII, www.angkasa-online.com

Security Journal, *Keamanan dan Keselamatan Transportasi Udara*, Vol. IV- No.03, Maret 2007.

Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cet III, (Jakarta : PT Gramedia Widiasarana Indonesia, 2006).

Siahaan, N.H.T, *Hukum Perlindungan Konsumen, Perlindungan Konsumen dan Tanggung Jawab Produk*, Panta Rei, Cet. 1- Jakarta, 2005.

Sidabalok, Janus, *Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, Cet-I 2006.

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif – Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta :PT. Radja Grafindo Persada, 2007).

_____, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia, 2007).

Shofie, Yusuf, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi* (Jakarta:Ghalia Indonesia, 2002)

Suardana, Gede " *Menhub: Tarif Murah, Keselamatan Penerbangan Tetap Prioritas*", detikcom, 2006.

Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata* (Jakarta : Intermasa, 1985).

Suherman, E, *Hukum Udara di Indonesia dan Internasional Bandung* : alumni, 1983.

_____ *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Penerbangan* (Bandung : Alumni 1974).

_____ *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Di Indonesia*, N.V. Eresco, Bandung, 1962.

Sujudi, dkk, "Asuransi Penerbangan, Prasarana Pada Seminar Pengangkatan Udara BPHN", 1977.

Soesilo, Fadli "Sistem Transportasi Di Indonesia Kondisi Terkini", komputasi.inn.bppt.go.id/semiloka06/Fadli_Soesilo.pdf, diakses Tanggal 18 Febuari 2008.

Susanto, Bambang, "Menanti Transportasi Aman, Nyaman dan Terjangkau". Teknopreneur. Edisi 05, Maret 2007.

Sutan Remy Sjahdeini, " *Kebebasan Berkontrak Dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank Di Indonesia*," (Disertasi doctor Universitas Indonesia, Jakarta, 1993.

"*Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Konsumen*", Jurnal Hukum Bisnis, Volume 25 No. 1 Tahun 2006.

Tim Pustaka Yustisia, *Standar Keamanan Dan Keselamatan Jasa Penerbangan*, Yogyakarta, Pustaka Yustisia, 2007.

Toar, Agnes M, sebagai dikutip Johannes Gunawan, *Product Liability dalam Hukum Bisnis Indonesia*, orasi pada Dies Natalis XXXIX Universitas Katholik Parahyangan Bandung, Januari 1994.

Tohir Suriaatmadja, Toha, *Masalah dan Aspek Hukum dalam pengangkutan Udara Nasional*, Mandar Maju, Bandung, Cet 1-2006.

_____, *Pengangkutan Kargo Udara, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bani Quraisy, Bandung 2005.

“Transportasi”, id.wikipedia.org/wiki/Transportasi -38k, diakses Tanggal 15 Febuari 2008.

“TransportasiUdara”, www.kabmurungraya.go.id/sarana-prasarana/transportasi/ - 22k -, diakses 15 Febuari 2008.

Wagiman, “Refleksi & Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Adam Air”, *Jurnal Hukum Bisnis*, (Vol.25-No.1 Tahun 2006).

Wiradipraja, Saefullah, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989.

_____, “Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia”, *Jurnal Hukum Bisnis*, (Vol. 25- No. 1 Tahun 2006).

Warta Konsumen YLKI, “Perilaku Buruk Maskapai Penerbangan Ancam Keselamatan Penumpang”, Edisi Februari 2006 / No 02 / XXXII

Warta Kota, “Sejumlah Maskapai Penerbangan Sudah Terapkan Kompensasi”, 2008.

Widakdo, Gatot “Masih Banyak PR yang Harus Dikerjakan”, www2.kompas.com/kompas-cetak/0509/19/sorotan/2055014.htm - 40k, Senin 19 September 2005, diakses 16 Febuari 2008.