

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angan-angan untuk sapat terbang agaknya telah dipunyai manusia sejak ia dapat berfikir. Pada mulanya, selama manusia belum mempunyai kemampuan sendiri untuk terbang, kemampuan ini dikhayalkan kepada makhluk-makhluk gaib, cerita tentang dewa-dewa yang bisa terbang dan cerita-cerita dongeng. Misalnya kita kenal dongeng tentang Icarus, yang membuat sayap-sayap dari bulu-bulu yang direkatkannya dengan lilin, tapi kemudian terbang terlalu dekat dengan matahari. Sehingga mencair dan ia terjatuh ke dalam laut yang hingga saat ini dinamakan dengan Laut Icaria. Suatu dongeng untuk pertama kali mengisahkan manusia yang dapat terbang dengan pertolongan alat mekanis, yang disatu pihak menunjukkan pengetahuan tentang ilmu alam yang masih primitif, akan tetapi dilain pihak seolah-olah merupakan suatu ramalan kemampuan manusia¹. Umat manusia dalam perkembangannya merealisasikan imajinasinya tersebut untuk terbang dengan alat mekanis yang sering perjalanan waktu dijadikan salah satu kebutuhan hidup sebagai alat transportasi untuk menjangkau dari satu tempat ke tempat yang lain. Indonesia sebagai negara kepulauan yang bercirikan nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak dan kedaulatan yang ditetapkan oleh undang-undang maka guna mendukung pertumbuhan ekonomi, diperlukan sarana transportasi nasional dan internasional dalam

¹ Suherman, E “*Hukum Udara Indonesia dan Internasional*”, 1983 Bandung, Penerbit Alumni. Hal2-3

hal penerbangan yang memiliki standar pelayanan yang optimal dengan mengedepankan keselamatan yang optimal. Indonesia memiliki pengangkutan udara sipil komersial baik domestik dan internasional. Namun dalam prakteknya dunia penerbangan tidak selalu berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan sebagai alat untuk mempermudah mobilisasi manusia, berbagai kendala terjadi dalam dunia penerbangan dengan resiko paling buruk adalah jatuhnya korban jiwa. Dalam pembahasan aspek ganti rugi yang diatur dalam penerbangan internasional dalam konvensi internasional atau konvensi ketentuan-ketentuan tertentu sehubungan dengan penerbangan internasional (*convention for the Unification of Cartian Rules Relating to internasional Cariage by Air*) di tandatangani di warsawa pada tanggal 12 oktober 1929 dan mulai berlaku sejak 13 februari 1933.

Dalam aspek ganti rugi sehubungan dengan penerbangan internasional telah ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929 yang ditandatangani di Warsawa tanggal 12 Oktober 1929 dan mulai berlaku sejak 13 Februari 1933, disamping itu juga ditetapkan dalam beberapa konvensi. Konvensi ini merupakan perjanjian pertama di bidang hukum udara dan salah satu perjanjian paling tua. Sampai saat ini Konvensi Warsawa sudah di ratifikasi kurang 130 negara termasuk Indonesia melalui *staatsblaad* no.347 dengan ketentuan perihal Undang-Undang Dasar 1945 tetap berlaku.² Ganti rugi yang terjadi dalam penerbangan air asia dengan nomor penerbangan QZ8501 dalam Undang-Undang no.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan beserta aturannya tidak berlaku untuk kasus

² www.hukumonline.com/berita/bscs/hol16507/menggugat-Garuda-dengan-Konvensi-Warsawa, diakses pada tanggal 26 Agustus 2015

kecilakaan Air Asia QZ8501, dalam penerbangan internasional berlaku sebelas konvensi terkait konvensi penerbangan antaranya konvensi warsawa 1929, konvensi Den Haag dan Konvensi Paris sebagainya. Konvensi Paris 13 Oktober 1919 merupakan konvensi internasional yang ditandatangani pada tanggal 13 oktober 1919 di Paris yang diikuti oleh 27 yang terdiri dari negara sekutu, Amerika Latin. Konvensi ini berlaku pada 11 juli 1922 dan konvensi pertama mengenai pengaturan internasional secara umum mengenai penerbangan udara. Konvensi Paris ini dijalankan hanya dengan negara-negara perang dunia I dan negara yang merupakan bekas musuh yang hanya dapat menjadi negara pihak. Konvensi Paris benar-benar menjadi konvensi yang bersifat umum karena sejak berlakunya Protokol tersebut tahun 1933, terdapat 53 negara telah menjadi pihak. Menurut pasal 1 konvensi, kedaulatan penuh dan eksklusif negara-negara anggota terhadap ruang udara diatas wilayahnya. Oleh karena itu Air Asia ini merupakan penerbangan internasional ada Peraturan Menteri Perhubungan terkait tidak bisa diterapkan dalam penerbangan Internasional yaitu Permenhub No.77 tahun 2011 yang mengatur tentang asuransi untuk penumpang tidak berlaku dalam kecelakaan ini. Dengan melihat kecelakaan ini banyak kerugian yang diderita oleh penerbangan akibat kecelakaan maka sudah sepantasnya dalam hal ini, pemberian ganti rugi harus diberikan. Dalam konteks penerbangan ini juga membahas aspek teknis dalam pelaksanaan ganti rugi bagi korban terkait kasus kecelakaan yang terjadi pada pesawat Air Asia dengan nomor penerbangan QZ8501 yang dinyatakan hilang kontak saat berada di airway 635 pukul 06.18 dan sebelumnya captain penerbangan yang saat itu sebagai pilot monitoring meminta ATC Makassar untuk menyimpang ke kiri 15 nautical miles dari jalur yang

seharusnya, karena ada awan cumulonimbus (CB), awan tebal yang harus dihindari. ATC Makassar memberi izin pada saat itu ketinggian jelajah 32.000 kaki. Tak berapa lama memasuki ruang udara yang dicontrol ATC Jakarta. Tak berapa lama pilot meminta izin untuk menaikkan pesawat 32.000 kaki ke 38.000 kaki. ATC Jakarta meminta kru untuk standby untuk diberi izin. Empat menit kemudian ATC Jakarta memberikan izin. Namun setelah memberikan izin awak QZ8501 berkali-kali, bahkan mencoba memanggil QZ8501 berkali-kali bahkan sampai meminta pesawat lain yang didekatnya untuk mengkontak, namun usaha sia-sia. QZ8501 hilang dari radar dan dinyatakan hilang pada saat terbang dari Surabaya, Indonesia menuju Singapura pada tanggal 28 Desember 2014. Dengan membawa 155 penumpang dan 7 orang kru didalam pesawat.³

Dengan melihat banyaknya kerugian yang diderita oleh penumpang maskapai penerbangan akibat kecelakaan, maka sudah sepantasnya dalam hal ini, pemberian ganti rugi harus diberikan bagi para pengguna jasa pengangkut udara. Dari uraian di atas maka penulis diambil judul “ **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG DITINJAU DENGAN KONVENSI WARSAWA 1929 (Kasus KECELAKAAN Pesawat AIR ASIA QZ8501).**

³

<https://tekno.kompas.com/read/201512/04/08090077/ini.analis.lengkap.kecelakaan.airasia.qz8501>.

diakses pada tanggal 26 Agustus 2018

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

Bagaimanakah Tanggung Jawab Pengangkut Perusahaan Penerbagan berkaitan dengan pelaksanaan ganti rugi terhadap Penumpang akibat kecelakaan ditinjau dari Konvensi Warsawa 1929 ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Tujuan Objektif

untuk mengetahui penerapan prinsip dan aspek pertanggung jawaban pengangkut terhadap ganti rugi kecelakaan penerbangan internasional di tinjau dari konvensi internasional.

2. Tujuan Subjektif

Untuk memenuhi syarat akedemis agar dapat memperoleh gelar sarjana dalam Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat :

1. Memberikan manfaat akademis bagi perkembangan ilmu hukum pada umumnya dan perkembangan di bidang hukum khususnya Hukum Internasional tentang penerapan pengaturan Hukum Internasional mengenai penerbangan dan pelaksanaan ganti rugi penerbangan Internasional.
2. Bermanfaat bagi Negara Republik Indonesia, khususnya dalam dunia penerbangan Nasional dan Internasional.

E. Keaslian Penelitian

Judul skripsi yang berjudul **TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG DI TINJAU DENGAN KONVENSI WARSAWA 1929 (KECELAKAAN AIR ASIA QZ8501)** Di tulis berdasarkan pemikiran dan data dari buku-buku, media elektronik, media cetak tanpa melakukan tindakan plagiat dari orang lain. Sepengetahuan penulis penelitian ini belum dilakukan sebelumnya oleh peniliti lain. Jika ada kesamaan dalam tulisan ini semata mata digunakan untuk referensi dan penunjang dalam penyempurnaan skripsi ini.

1. Vinna Vanindia NPM 0871010016, Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional "VETERAN" menulis skripsi dengan judul **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANGKUTAN**

UDARA. Rumusan masalahnya adalah Bagaimana perlindungan hukum pada konsumen selaku pengguna jasa Garuda Indonesia Airways? Dengan kesimpulan dari penelitiannya berdasarkan Konvensi Warsawa 1929, maskapai bertanggung jawab secara perdata terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang dan bagasinya dalam suatu penerbangan internasional dengan menggunakan prinsip praduga bertanggung jawab. Kemudian terhadap kerugian pada bagasi tangan digunakan prinsip praduga tidak bertanggung jawab. Dalam Konvensi Protocol Hague 1955 dan Konvensi 1999 juga mengatur hal yang serupa, tetapi terdapat hal perbedaan diantara ke tiga instrumen hukum diatas yaitu dalam hal nominal batas tanggung jawab pengangkut udara yang terendah ialah Konvensi Warsawa 1929. Pada putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor 639/ptd.G/2008/PN.Jak.Sel (Perkara I), pengadilan di Indonesia yakni Pengadilan Negeri Jakarta Selatan adalah pengadilan yang berwenang untuk mengadili perkara. Kemudian hukum formal dan hukum materil yang berlaku ialah hukum Indonesia. Pada putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor 908/ptd.G/2007/PN.Ja k.Sel (Perkara II), pengadilan di Indonesia yakni Pengadilan Negeri Jakarta Selatan adalah pengadilan yang berwenang untuk mengadili perkara. Kemudian

hukum formal dan hukum materil yang berlaku ialah hukum Indonesia.

2. Samuel B Nababan NPM 090200375, Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara menulis skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN SIPIL TERHADAP KERUGIAN YANG TIMBUL BERDASARKAN KONVENSI CHICAGO”**. Rumusan masalahnya adalah Bagaimana pengaturan aspek ekonomi penerbangan sipil menurut konvensi chicago tahun 1944?, Bagaimana pengaturan aspek teknis dan operasional penerbangan sipil menurut konvensi chicago tahun 1944?, Bagaimana bentuk pertanggungjawaban maskapai penerbangan sipil menurut konvensi chicago tahun 1944 dengan tinjauan kerugian yang timbul dalam penerbangan sipil? Dengan kesimpulan dari penelitiannya Bahwa aspek yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944 meliputi rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat, kapasitas angkutan udara, dan tarif angkutan udara, hal ini untuk tercapainya tujuan lahirnya Konvensi Chicago 1944 guna meningkatkan persahabatan memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia. Aspek teknis yang diatur dalam Konvensi Chicago meliputi bea cukai, lalu lintas udara, sertifikat kecakapan, pengakuan sertifikat.

Bahwa terkait dengan pertanggungjawaban terhadap kerugian yang timbul dalam hal penerbangan sipil maka tidak dapat dipisahkan keterkaitannya antara sumber hukum internasional dengan sumber hukum nasional. Sumber hukum Konvensi Chicago 1944 merupakan standar acuan teknis penerbangan sipil namun tidak mengatur secara lengkap aspek pertanggungjawaban kerugian yang timbul namun dalam hal ini diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 terkait dengan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terkait dengan kerugian yang timbul. Memilik pada sumber hukum nasional, maka UU RI No. Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UUP) telah mengatur terkait dengan pertanggung jawaban kerugian yang dapat dilihat dalam pasal 141, Pasal 144 dan Pasal 145 UUP yang tentunya mengacu kepada aspek teknis oprasional penerbangan sipil yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dengan berlandaskan Konvensi Warsawa 1929 Terkait pertanggungjawaban kerugiannya.

3. Jap Bernadus Rado, Fakultas Hukum Atma Jaya Yogyakarta menulis skripsi dengan judul **“PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI KEPADA KONSUMEN ANGKUTAN UDARA DI PROPINSI DAERAH ISTIMEWAH YOGYAKARTA”**. Rumusan masalahnya adalah Bagaimana pelaksanaan pemberian ganti rugi oleh Maskapai Penerbangan pada konsumen angkutan

udara?, Faktor-Faktor penghambat apa saja yang dialami oleh Maskapai Penerbangan dan konsumen angkutan udara dalam pelaksanaan ganti rugi?. Dengan kesimpulan hasil penelitiannya adalah Pelaksanaan pemberian ganti rugi oleh Maskapai Penerbangan kepada konsumen angkutan udara telah dilaksanakan yaitu dengan cara musyawarah, tetapi untuk memberikan ganti rugi pihak maskapai harus melihat dari kasusnya terlebih dahulu, tidak semua ganti rugi diberikan. Ganti rugi diberikan dalam bentuk kompensasi. Faktor-faktor penghambat yang dialami oleh Maskapai Penerbangan dan Konsumen Angkutan Udara dalam pelaksanaan pemberian ganti rugi yang pertama yaitu, pihak Maskapai Penerbangan, Maskapai Penerbangan mempunyai hak menindaklanjuti atau tidak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh konsumen yang memanfaatkan jasa angkutan udara dan pihak konsumen meminta ganti rugi penuh bahkan lebih atas kerugian dideritanya, sehingga sulit dicapai kata sepakat dalam menentukan besarnya ganti rugi. Kedua, konsumen angkutan udara, pengetahuan konsumen jasa angkutan udara tentang adanya jaminan hukum tentang hak-hak konsumen angkutan udara masih minim, konsumen bersifat pasrah dan tidak mau mengajukan komplain kepada pihak Maskapai Penerbangan berkaitan dengan kerugian yang didalamnya.

F. Batasan Konsep

Di dalam penelitian ini akan dibatasi definisi konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain :

1. Tanggung Jawab

Penekanan dalam arti tanggung jawab adalah kewajiban memperbaiki kembali kesalahan yang pernah terjadi. Liability dapat diartikan sebagai kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita, misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggung jawab” atas keselamatan penumpang. Tanggung Jawab Pengangkut Udara di dalam pengangkut udara diatur dalam beberapa peraturan.

2. Kerugian

Kerugian yang dapat dibebankan kepada pengangkut yang tidak memenuhi prestasi dalam suatu perikatan untuk memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga.

3. Pengangkut Udara

Pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dengan menerima imbalan. Pengangkutan udara diatur

dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara pihak.

4. Konvensi Warsawa 1929

Konvensi Warsawa 1929 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International by Air* yang ditandatangani 12 Oktober 1929 tersebut bermaksud mengatur keseragaman (*unification*) dokumen angkutan dan tanggung jawab hukum. Konvensi Warsawa 1929 merupakan konvensi induk yang mengatur keragaman dan rezim hukum tanggung jawab penerbangan sebagai pengangkut.

G. Metode Penelitian

1. Jenis penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang berfokus pada norma hukum positif. Berupa peraturan perundang-undangan.

2. Sumber data

Dalam penelitian hukum normatif, data berupa data sekunder, terdiri atas:

a. Bahan hukum primer, yaitu semua dokumen peraturan yang mengikat dan ditetapkan semua pihak-pihak yang berwenang

berupa Undang-Undang, Perjanjian Internasional seperti ; Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Chicago 1944, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 : Tentang Penerbangan dan sebagainya.

- b. Bahan hukum sekunder, yaitu semua dokumen yang merupakan tulisan-tulisan atau karya-karya para ahli hukum dalam buku-buku ,jurnal, makalah, artikel internet dan lain-lain yang berkaitan dengan penulisan ini.

2. Analisis Data

Analisi data dilakukan terhadap :

1. Bahan hukum primer yang berupa peraturan-perundangan, sesuai dengan 5 tugas ilmu hukum normatif, yaitu deskripsi hukum positif, sistematika hukum positif, analisis hukum positif, interpretasi hukum positif dan menilai hukum positif. Bahan hukum primer yang digunakan bukan hanya bersumber dari hukum nasional, tetapi juga bersumber dari hukum internasional. Sedangkan bahan hukum sekunder berasal dari pendapat hukum (doktrin), jurnal, buku dan internet serta fakta-fakta hukum yang berkaitan dengan isi sumber primer. Data sekunder tersebut akan digunakan untuk memperkuat pendapatnya.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik yang digunakan di dalam pengumpulan data ini adalah *library research* atau studi perpustakaan di Perpustakaan Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan landasan hukum dalam menganalisis data yang diperoleh dari berbagai sumber yang dapat dipercaya berupa perundang-undangan, pendapat hukum, jurnal, makalah dan internet. Dengan demikian akan diperoleh suatu kesimpulan yang lebih terarah dari pokok bahasan.

H. Sistematika Penulisan Hukum/Skripsi

Sistematika dari penulisan hukum/skripsi ini adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, batasan konsep, metode penelitian, dan sistematika penulisan hukum/skripsi.

BAB II : PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian penumpang menurut hukum internasional dan undang-undang Indonesia. Dimana konsep/variable pertama ini akan dijabarkan ke dalam

pembahasan yakni Tinjauan Umum tentang tanggung jawab pengangkut menurut Konvensi Warsawa 1929, Pertanggung Jawaban Pengangkut menurut Undang-Undang, Prinsip-Prinsip dan Tanggung Jawab Dalam Hukum Nasional (UURI No. 1 Tahun 2009), Tanggung Jawab Pihak Maskapai Penerbangan terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang pesawat udara komersial internasional.

BAB III : KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dari seluruh hasil penelitian serta saran yang diberikan oleh Penulis terhadap permasalahan yang ada.