

BAB III

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pemaparan Pembahasan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan mengenai Tanggung Jawab Pihak Pengangkut Terhadap Kerugian Penumpang Di Tinjau Dengan Konvensi Warsawa 1929 (Kecelakaan Air Asia QZ8501) sebagai berikut :

Mengenai pelaksanaan ganti rugi terhadap kecelakaan Air Asia dengan nomor penerbangan QZ8501. Mengacu pada konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi di Indonesia melalui Ordonasi pengangkutan Udara. (*staatsblad 1939* no 100), maka PT. Indonesia Air Asia demi hukum bertanggung jawab, tanpa harus dibuktikan terlebih dahulu kesalahan daripada perusahaan penerbangan, tetapi tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas. Batas tanggung jawab atau ganti rugi tersebut tercantum dalam ketentuan Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929. Menurut ketentuan Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 tersebut, tanggung jawab Perusahaan Penerbangan (PT. Indonesia Air Asia) bertanggung jawab sebesar 125 gold francs (seratus dua puluh lima ribu gold francs) atau setara dengan US\$ 10.000 (sepuluh ribu dollar Amerika Serikat) untuk penumpang yang meninggal dunia. Maka dari itu jika dikonversi ke rupiah senilai berkisar Rp. 130 juta per penumpang. Sedangkan ganti kerugian untuk bagasi tangan sebesar 5,000 gold francs. Namun jika dilihat dari pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan Air Asia QZ8501 maka dapat diberlakukan pula Konvensi Montreal 1999 maka ganti rugi yang diberikan kepada penumpang korban kecelakaan mencapai Rp. 1.770.000 (satu milyar tujuh ratus tujuh puluh juta rupiah) dengan tahap-tahap yang dilakukan dalam proses ganti rugi jika mengacu pada Konvensi Montreal 1999.

Indonesia yang dalam kasus kecelakaan Air Asia dengan nomor penerbangan QZ8501. ini menjadi negara keberangkatan belum meratifikasi Konvensi Montreal 1999 akan tetapi konvensi ini dapat dijadikan dasar penetapan ganti rugi bagi penumpang yang berasal dari negara anggota Konvensi Montreal 1999 yang menjadi korban dalam kasus kecelakaan Air Asia QZ8501.

B. SARAN

1. Kecelakaan Air Asia ini menambah daftar musibah penerbangan komersial 10 tahun terakhir yang diperkirakan memakan korban mencapai 851 orang. Hal ini merupakan sebuah catatan hitam dalam proses evolusi manusia dalam memobilisasi kehidupan agar lebih mudah. Adanya praktik yang tidak sesuai dengan standar operasional prosedur menggambarkan masih kurangnya kesadaran daripada keselamatan penerbangan, seperti yang diungkapkan oleh Patrick Hudson dari *Center for Safety Science*, Leiden University mengungkapkan tentang evolusi budaya keselamatan penerbangan yaitu ; *pathological, reactive, calculative, proactive*, dan *generative*.
2. Dalam dunia penerbangan, ada standar-standar yang dibuat oleh manusia untuk membuat penerbangan yang aman, cepat dan teratur. Ada standar-standar yang harus dipatuhi dalam berkomunikasi antar tenaga operasional penerbangan. Ada *standar phraseologies* yang harus dipatuhi oleh penerbang dan Air Traffic Controller (ATC) dalam berkomunikasi.
3. Kepatuhan terhadap regulasi penerbangan tidak hanya harus dilakukan oleh perusahaan penerbangan namun juga oleh pemerintah Indonesia sebagai negara anggota ICAO (*International Civil Aviation Organization*) harus mematuhi ketentuan-ketentuan yang tertuang dalam Annex 1 hingga Annex 18 Konvensi Chicago 1944. Indonesia telah diaudit dalam 121 temuan ICAO yang harus dipatuhi dan ditindaklanjuti negara berkaitan dengan kepatuhan terhadap Annexes.

Tindak lanjut yang tidak mudah dan memerlukan waktu karena kepatuhan terhadap Annexes tersebut harus ada bukti baik berupa kebijakan umum dalam bentuk Keputusan menteri, maupun kebijakan teknis dalam bentuk SK Dirjen atau bentuk Dokumen dan berbagai manual operasi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

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

H.K Martono, “*Hukum Angkutan Udara*”.

Mieke, Komar, Kantaatmadja, “*Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*”. Penerbit Alumni, Bandung 1989, hal 25

J.H. Nieuwenhuis, terjemahan Djasadin Saragi, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Airlangga University Press, Surabaya, 1985.

Salim HS, *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, (Jakarta: SinarGrafiKa, 2013).

Martin Dixon, *International Law*, 2000, Fourth Edition, Blackstone Press Limited, London.

Instrumen Hukum Internasional

Konvensi Warsawa 1929

Konvensi Paris Tahun 1919

Konvensi Chicago tahun 1944.

Konvensi Roma tahun 1952

Konvensi Wina 1969

Nederland dengan *besluit* 22 Mei 1982, menetapkan alat-alat penerbangan yang tidak termasuk dalam pengertian pesawat udara menurut *Luchtvaart Wet* 195.

CASR (Civil Aviation Safety Regulation) Indonesia, section 39.O.2.a

Peraturan Perundang-Undangan

Ordonasi pengangkutan Udara (*staatsblad* 1939 no.100)

Undang-Undang no 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1992, tambahan Lembaran Negara nomor 3481.

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Pengangkutan Udara, Lembaran Negara Nomor 68 Tahun 1995 Tambahan Lembaran negara Nomor 3610.

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37 Tahun 2008 Tentang Iuran Wajib Terhadap Kecelakaan Penumpang, Jasa Raharja hanya menjamin penerbangan domestik dan Angkutan haji

Website

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

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

diakses pada tanggal 26 Agustus 2018

Dephub.go.id diakses pada tanggal 13 oktober 2018

Dikutip pada laporan pers tanggal 16 April 2015

<http://news.detik.com/berita/2888705/airasia-sudah-berikan-asuransi-rp-125-m-pada-11-keluarga-korban-qz8501> diakses pada tanggal 16 oktober 2018

Artikel-artikel

Dikutip dari artikel “Penanganan Korban Kecelakaan Air AsiaQZ8501” oleh Rohani Budi Prihatin Vol.VII/I/I/P3DI/January2015.

Dalam kasus kecelakaan Air Asia QZ8501 terdapat penumpang dan awak yang berasal dari negara anggota Konvensi Montreal 1999 diantaranya singapore (1 orang), Malaysia (1 orang), Prancis (1 orang), Korea Selatan (3 orang).

Dalam hal tubrukan udara atau aerial collision termasuk yang dirugikan adalah operator pesawat terbang lainnya. Aerial collision tidak diatur dalam Perjanjian Roma, yang hanya mengatur tentang tanggung jawab kedua operator terhadap pihak ketiga didarat. (Pasal 7). Persoalan aerial collision pernah menjadi perhatian ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dalam *Legal Committee, 11th. Session, Tokyo, 1957, ICAO Doc. 7921-/C143-2, Tahun 1958.*