

**Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan *Joy Flight*
Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
Dan Konvensi Chicago 1944
(Studi Kasus Kecelakaan Sukhoi Superjet 100 Pada Tanggal 9 Mei 2012)**

Rizwan Zauhar

Fakultas hukum universitas brawijaya

Email: Rizwan.zauhar@gmail.com

Abstract

Rizwan Zauhar, international law, faculty of law Brawijaya University, January 2012, law protection of joy flight accident victims based on 1st act year 2009 about air flight and Chicago convention 1944 (case study on flight accident of Sukhoi Superjet 100 on 9th May 2012). Nurdin, SH. MHum; Ikaningtyas, SH. LLM.

This thesis is discussed about law protection of joy flight accident victims based on 1st act year 2009 about air flight and Chicago convention 1944 The reason behind this research is the increasing amount of passenger using the air service transportation. The increasing number of passenger should be followed by the improvement of service level and safety as well. In Indonesia, 252 air transportation accidents were recorded since 1943 until 2012. The newest accident was in Gunung Salak on 9th May 2012 with Sukhoi Superjet 100 as the victim. This research is concerned about the law protection on the victims involved in this accident, the obstacles which potential to happen in order to get compensation This research is a juridical normative, with case approach and statuta approach are involved.

The law protection on victims who involved in an air transportation accident is well managed by both of 1st act years 2009 and convention of Chicago 1944. The law protections are related to safety regulation, service, tariff, convenience, and compensation. The compensation is not ruled in the Chicago convention 1944. Talking about compensation to victims, both 1st act year 2009 and Chicago convention 1944 and also the international convention about responsibility of the carrier can not applied in this occasion. The subject of the rules above is commercial flight. Joy flight can be classified as non commercial flight. So, the compensation for

the victims of joy flight can not be traced the basis of the law, because there is no rule in national law or international law, talking about compensation for joy flight accident.

This research conclusion is the compensation for the victim of joy flight accident has no basis, or we can say that the law which is rules the compensation for the victims of joy flight or non commercial flight accident is empty. The suggestion from the researcher is the rule about responsibility of non commercial air transportation is important to produce and cover not only national wide but also international wide.

ABSTRAKSI

RIZWAN ZAUHAR, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Januari 2012, *Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Joy Flight Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Dan Konvensi Chicago 1944 (Studi Kasus kecelakaan Sukhoi Superjet 100 pada tanggal 9 Mei 2012)*, Ikaningtyas, SH.LLM ; Nurdin, SH. MHum.

Skripsi ini membahas tentang perlindungan hukum bagi korban kecelakaan *Joy Flight* berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 dan konvensi chicago 1949. Hal ini dilatar belakangi oleh tiap tahunnya pengguna jasa angkutan udara terus meningkat, yang mana peningkatan jumlah penumpang juga harus diimbangi dengan peningkatan pelayanan dan keselamatan angkutan udara itu sendiri. Di Indonesia sendiri tercatat telah terjadi 252 kecelakaan pesawat sejak 1943 sampai 2012. kecelakaan terbaru adalah kecelakaan pesawat Sukhoi superjet 100 di gunung salak pada tanggal 9 mei 2012. Permasalahan yang diangkat adalah bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi korban kecelakaan *Joy Flight*, hambatan dalam pemenuhan perlindungan hukum terkait dengan masalah pemberian ganti rugi. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Yuridis Normatif, dengan pendekatan *case approach* dan *statuta approach*.

Dari hasil analisis yang dilakukan maka dapat diketahui bahwa, bentuk perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan adalah terkait dengan masalah keselamatan, pelayanan, tarif, kenyamanan dan ganti rugi. bentuk perlindungan tersebut telah diatur baik dalam Undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan maupun Konvensi Chicago, hanya dalam hal ganti rugi konvensi Chicago 1944 tidak mengatur. Hambatan yang dihadapi dalam kaitannya pemberian ganti rugi terhadap korban adalah, baik ketentuan dalam Undang-undang No 1 Tahun 2009, Konvensi Chicago maupun konvensi internasional tentang tanggung jawab

pengangkut angkutan udara tidak bisa diaplikasikan dalam kasus ini. Hal ini dikarenakan ketentuan dalam peraturan-peraturan tersebut merupakan ketentuan bagi angkutan udara niaga, sedangkan *Joy Flight* sendiri merupakan angkutan udara bukan niaga. Oleh karena itu, terkait dengan peraturan ganti rugi bagi angkutan udara bukan niaga mengalami kekosongan hukum baik dalam tatanan hukum nasional maupun hukum internasional

Kesimpulan dari skripsi ini adalah terdapat kekosongan hukum terhadap perlindungan hukum bagi korban kecelakaan *Joy Flight*, dalam hal pemberian ganti rugi. Saran dari penulis adalah perlu dibuatnya sebuah peraturan terkait dengan tanggung jawab pengangkut bagi angkutan udara bukan niaga. Peraturan terkait dengan hal tersebut tidak hanya dalam tatanan nasional saja melainkan dalam tatanan internasional juga.

Pendahuluan

Transportasi udara niaga dewasa ini mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyak perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional, sampai dengan tahun 2012 terdapat 39 perusahaan atau maskapai penerbangan yang beroperasi¹. Perusahaan-perusahaan yang melayani jasa penerbangan niaga diantaranya Garuda, Merpati, Sriwijaya, Mandala, Lion Air, Indonesia Air Asia dan lain lain.

Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di satu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara (penumpang dan pemilik kargo) karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyakbanyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain, dengan tarif yang murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.

Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian yakni kejadian (*incident*), dan Kecelakaan (*accident*). Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa di luar

¹ Laporan Departemen Perhubungan bulan April Tahun 2012

kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan pesawat udara atau semburan mesin jet pesawat udara atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali. Sedangkan kejadian (*incident*), adalah peristiwa yang terjadi selama penerbangan berlangsung yang berhubungan dengan operasi pesawat udara yang dapat membahayakan terhadap keselamatan penerbangan²

Kecelakaan-kecelakaan pesawat udara tersebut, dapat disebabkan berbagai faktor, antara lain faktor manusia (*human*), mesin pesawat udara (*machine technical*), dan cuaca (*weather*)³. Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat udara karena kesalahan/ kelalaian kapten penerbang sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/ kelalaian kapten penerbang tersebut. Studi ini juga menunjukkan bahwa peran manusia ternyata sebagai faktor rutin yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat⁴

Sebuah lembaga yang konsentrasi dalam mengkaji kecelakaan pesawat, *Flight Safety Foundation* menyebutkan, ada tujuh kecelakaan yang terjadi di Indonesia tahun 2006, setahun sebelum keputusan itu dikeluarkan. Kemudian tahun 2007, jumlah kecelakaan pesawat itu turun menjadi lima kecelakaan. *Flight Safety Foundation* juga mencatat, sejak tahun 1943 ada 252 kecelakaan pesawat terbang di Indonesia. Termasuk jatuhnya pesawat Sukhoi Superjet 100 di Gunung Salak, Bogor Jawa Barat pada Rabu (9/5)⁵.

Pada hari Rabu tanggal 9 Mei 2012 pukul 14:00 WIB (07:00 UTC), SSI-100 lepas landas dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma untuk sebuah penerbangan demonstrasi lokal yang dijadwalkan mendarat kembali ke titik awal keberangkatan.

² H.K. Martono. *Kecelakaan Pesawat Udara*. Jakarta, *Seputar Indonesia 2007*, 5 Januari, Hal. 7.

³ *Ibid* hal 12

⁴ London, Jack W. "General Aviation Crash Course: The First 15 Days", 39 *Trial Lawyers of America* 56, 2003, Hal. 2.

⁵ Hukum Online, 20 Juni 2012, *Lagi Kecelakaan Pesawat Terjadi di Indonesia*

Penerbangan tersebut adalah demonstrasi yang kedua pada hari itu. Dalam pesawat terdapat 6 orang awak kabin, 2 orang perwakilan dari Sukhoi, dan 37 orang penumpang. Di antara penumpang adalah perwakilan dari Aviastar Mandiri, Batavia Air, Pelita Air Service, dan Sriwijaya Air⁶. Pada pukul 15:30 (08:30 UTC), Pilot Alexander Yablonstev, yang belakangan diketahui baru pertama kali menerbangkan pesawat di Indonesia meminta izin untuk menurunkan ketinggian dari 10.000 kaki (3.000 m) ke 6.000 kaki (1.800 m). Otoritas Pemandu Lalu Lintas Udara memberikan izin dan komunikasi tersebut merupakan kontak terakhir dengan pesawat yang saat itu sekitar 75 mil laut (139 km) selatan Jakarta, di sekitar Gunung Salak⁷

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian dalam pendahuluan diatas dapat dimunculkan beberapa rumusan masalah terkait dengan tulisan tersebut yaitu

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat joy flight berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 dan konvensi Chicago?
2. Apa saja hambatan-hambatan dalam pemenuhan perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat khususnya mengenai ganti rugi?

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian normatif, yaitu penelitian operasionalisasi dari isu hukum yang diteliti. Metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan *statuta aproach* dan *case aproach*. Dimana dalam *statuta aproach*, penulis menganalisa secara kritis Undang-undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil. Pendekatan *statua aproach* ini kemudian akan diterapkan dalam kasus yang penulis akan teliti yaitu kasus kecelakaan Sukhoi Superjet 100.

PEMBAHASAN

⁶ "97004 Accident description". *Aviation Safety Network*, 10 Mei, diakses pada tanggal 23 Agustus 2012

⁷ "Russian passenger jet reported missing in Indonesia". *BBC News Online*. Diakses pada 9 Mei 2012

Bentuk perlindungan hukum bagi korban kecelakaan joy flight berdasar undang-undang No 1 tahun 2009 dan konvensi Chicago 1944

a. Bentuk perlindungan hukum berdasar Undang-undang No 1 tahun 2009

Perlindungan hukum bagi penumpang angkutan udara meliputi beberapa hal antara lain yaitu

1. keselamatan,
2. perkembangan tariff atau harga dari jasa angkutan udara itu,
3. kualitas dari pelayanan, keamanan,
4. kenyamanan, dan
5. perjanjian angkutan,.

Namun pada dasarnya keselamatan, perkembangan tariff atau harga dari jasa angkutan, dan kualitas dari pelayanan merupakan bentuk perlindungan yang utama..

a.d 1. Bentuk perlindungan ini merupakan bentuk perlindungan yang utama, karena perlindungan ini terkait dengan keselamatan nyawa dari penumpang. Bentuk dari perlindungan hukum terkait dengan keselamatan biasanya terkait dengan, disain dan konstruksi pesawat, kelaikan udara, perawatan udara, pengoperasian pesawat, awak pesawat, dan prasarana penerbangan

a.d 2. Perlindungan terkait perkembangan tariff atau harga dari jasa angkutan udara⁸ biasanya terkait dengan sistem angkutan udara, kompetisi, dan tariff yang wajar. Tarif merupakan kalkulasi jumlah akhir dari biaya-biaya yang ada, tapi apakah pengangkut dapat menetapkan tariff begitu saja. Unsur-unsur tersebut dapat digunakan sebagai dasar dalam penentuan tarif yang akan diberikan. Kompenen yang menjadi dasar penentuan besarnya tarif adalah, tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransidan biaya tuslah/ tambahan (*surcharge*), hasil dari perhitungan kompenen tersebut merupakan batas atas harga jasa maksimum pada

⁸ Pasal 126-130 Undang-undang No 1 tahun 2009 mengatur perlindungan terkait dengan masalah tariff

suatu rute tertentu. Perhitungan tersebut hanya berlaku bagi angkutan udara yang disediakan oleh badan usaha angkutan udara niaga dengan pelayanan minimal yang memenuhi standar keamanan atau dengan kata lain penerbangan dengan kelas ekonomi. Sedangkan penerbangan dengan kelas nonekonomi komponen tersebut diatas ditambah dengan mekanisme pasar.

- a.d 3. Sedangkan bentuk perlindungan hukum kualitas pelayanan yang di dalam undang-undang No 1 tahun 2009 hal ini dikategorikan sebagai kegiatan usaha penunjang angkutan udara⁹. terkait dengan, prosedur pembelian tiket, prosedur pembukaan tempat, pelayanan di darat, angkutan didarat, dan penyelesaian klaim. Sebagai konsumen yang telah membayar sebuah harga atas suatu jasa yaitu jasa angkutan udara, maka kita wajib mendapatkan sebuah pelayanan yang memadai, oleh karena itu perlindungan hukum terhadap kualitas pelayanan sangatlah penting
- a.d 4. Menurut hukum seorang penumpang yang mengadakan perjanjian angkutan mempunyai hak untuk diangkut dengan selamat ketempat tujuan¹⁰. Hal ini menimbulkan sebuah pertanyaan apakah hanya selamat saja yang dipentingkan, bagaimana dengan kenyamanan dari penumpang selama perjalanan, dimana penumpang telah membayar sebuah harga atas jasa tersebut. Sehingga patutlah apabila penumpang menikmati sebuah kenyamanan baik sebelum naik ke atas pesawat, selama di pesawat, dan sampai ditujuan.
- a.d 5. Suatu unsur lain yang harus diperhatikan dalam rangka perlindungan bagi konsumen jasa angkutan udara pada umumnya, kondisi-kondisi dalam perjanjian angkutan ditetapkan oleh pengangkut, terutama pada penerbangan berjadwal. Dalam satu tiket biasanya tercantum suatu ketentuan bahwa angkutan udara tunduk pada syarat-syarat umum pengangkutan yang berlaku. Dalam hal ini biasanya diatur terkait

⁹ Pasal 131-133 Undang-undang no 1 tahun 2009

¹⁰ Pasal 522 Kitab Undang-undang Hukum Dagang

dengan perjanjian standar yang ditetapkan sepihak oleh pihak pengangkut, dimana perjanjian ini haruslah adil dan tidak merugikan bagi penumpang. Selain itu hal ini juga mengatur tentang tanggung jawab pengangkut, penyelesaian akibat-akibat kecelakaan pesawat udara dan juga masalah asuransi.

Pengaturan terkait dengan perlindungan hukum bagi penumpang ada yang bersifat untuk mencegah sebuah kejadian atau memberikan perlindungan apabila sebuah hal terjadi. Dalam hal terjadinya sebuah kecelakaan pesawat udara yang menyebabkan hilangnya nyawa seseorang, maka bentuk perlindungan hukum yang diberikan terkait dengan hal itu adalah kompensasi atau pemberian sejumlah uang akibat kecelakaan pesawat. Dapat dinyatakan bahwa materi hukum yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan adalah menyangkut penentuan tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang, penentuan ganti kerugian, dan upaya hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian.

Di Indonesia besarnya ganti rugi pertama kali diatur dalam stb.1939-100¹¹ tentang angkutan udara. Menurut pasal 30 stb.1939-100 setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh ganti rugi sebesar Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus rupiah)¹², Rp 25,00 (dua puluh lima rupiah)¹³ per kilogram bagasi tercatat dan Rp 500,00 (lima ratus rupiah) setiap kilo barang. Dalam perkembangannya, pasal 30 stb.1939-100 diatur kembali dalam pasal 43,44, dan 47 undang-undang No 15 tahun

¹¹ Stb. 1939-100 tentang ordonansi pengangkutan udara

¹² Pasal 30 stb. 1939-100 ayat 1 berbunyi, pada pengangkutan penumpang tanggung jawab pengangkut terhadap tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarga yang disebutkan dalam ayat 2 pasal 24 bersama-sama, dibatasi sampai jumlah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus rupiah). Jika ganti kerugian ditetapkan sebagai suatu bunga, maka jumlah uang pokok yang dibungakan itu tidak boleh melebihi jumlah di atas. Tetapi penumpang dapat mengadakan persetujuan khusus dengan pengangkut untuk meninggikan batas tanggung jawab itu.

¹³ Pasal 30 ayat 2 pada pengangkutan bagasi dan barang tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah dua puluh lima rupiah per Kg. kecuali bilamana ada pernyataan khusus harga barang pada waktu penyerahan dari pengirim kepada perusahaan penerbangan dan dengan pembayaran tarif yang lebih tinggi. Dalam hal ini perusahaan penerbangan wajib untuk pembayarannya sampai jumlah dari harga yang dinyatakan itu, kecuali bilamana ia dapat membuktikan bahwa harga ini melebihi harga sebenarnya bagi pengirim waktu penyerahan

1992¹⁴. pasal-pasal tersebut hanya mencantumkan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang korban kecelakaan pesawat udara apabila terjadi kematian, luka atau barang hilang, musnah atau rusak, keterlambatan dan tanggung jawab terhadap pihak ketiga dipermukaan bumi.

Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat udara di atur dalam peraturan pemerintah No 40 tahun 1995¹⁵. Menurut peraturan pemerintah No 40 tahun 1995 besaran santunan penumpang yang menjadi korban kecelakaan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah). Besaran ini mengacu pada surat keputusan meneti perhubungan yang menetapkan besaran santunan korban kecelakaan pesawat udara sebesar US\$ 20.000 (dua puluh ribu dolar) dengan asumsi nilai tukar dolar terhadap rupiah pada saat itu adalah 1 US\$ sama dengan Rp 2000 (dua ribu rupiah).

Jumlah ganti kerugian yang diatur dalam Peraturan pemerintah No 40 tahun 1995 pada perkembangannya juga di rasa tidak cukup baik bagi para korban ataupun ahli wari dari korban. Maka di buatlah Undang-undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan, pengaturan ini terdapat dalam pasal 141 dan ketentuan mengenai ganti rugi terdapat dalma pasal 165.

Dalam pasal 141 undang-undang No 1 tahun 2009 disebutkan bahwa ” Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.”cacat tetap disini misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang memengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki atau mata.

Termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan dibidang usaha perasuransian atau luka-luka yang diakibatkan kjadian yang yang semata-mata ada hubungannya dengan angkutan udara. Apabila kerugian tersebut timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari

¹⁴ Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 1992, tambahan Lembaran Negara nomor 3481

¹⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang pengangkutan Udara, Lembaran Negara Nomor 68 tahun 1995 tambahan lembaran negara nomor 3610

pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya. Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti rugi tambahan selain ganti rugi yang telah ditetapkan.

Menurut pasal 165 Undang-undang No 1 tahun 2009, jumlah ganti rugi kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara ditetapkan dengan peraturan menteri perhubungan. Tindak lanjut dari pasal tersebut adalah dibuatnya Peraturan menteri perhubungan No 77 tahun 2011. Dalam Pasal 3 (a) peraturan menteri tersebut diatur bahwa besaran ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat sebesar Rp 1.250.000.000 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) perpenumpang. Jumlah ganti rugi tersebut merupakan ganti rugi yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh pemerintah.

b. Bentuk perlindungan hukum berdasar konvensi chicago 1944

Dari keseluruhan pengaturan dalam konvensi Chicago, baik dalam pasal maupun annex-annex yang ada bentuk perlindungan sama sebagai dengan pengaturan dalam Undang-undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Perlindungan tersebut terkait dengan keselamatan, pelayanan dan keamanan. Mengenai pengaturan keselamatan dapat ditemukan dalam bab V konvensi Chicago tentang kondisi yang harus dipenuhi oleh pesawat udara, dan bab VI konvensi chicago 1944 mengenai standar dan rekomendasi praktis internasional.

Dalam Bab V konvensi Chicago 1944 ini mengatur tentang, *Document carried in aircraft, certificate airworthines, license of personel, journey log books, recognition of certificate and license*. Bab ini memberikan sebuah standar yang harus dipenuhi bagi angkutan udara internasional untuk melakukan operasionalnya atau sebuah standar keamanan yang wajib dipenuhi. Ketentuan dalam Bab V tersebut dipertegas lagi dalam ketentuan Bab VI yang memberikan penegasan tentang standar-

standar internasional lainnya yang wajib dipenuhi oleh angkutan udara yang melakukan penerbangan internasional.

Mengenai kecelakaan pesawat dari 96 pasal dan 18 Annex tersebut hanya 2 pasal dan 2 Annex yang menyinggung terkait dengan kecelakaan pesawat, ya itu pasal 16 dan pasal 26 konvensi Chicago serta annex 12 dan 13. Dari kedua pasal dan 2 annex tersebut tidak diketemukan pengaturan terkait dengan perlindungan terlebih tentang tanggung jawab pengangkut atau ganti rugi yang diwajibkan bagi pengangkut yang mengalami kecelakaan. Mengenai kecelakaan, konvensi tersebut hanya mewajibkan kepada negara dimana terjadi kecelakaan pesawat untuk melakukan pencarian dan pertolongan tanpa penundaan dengan alasan yang tidak masuk akal¹⁶ dan juga kewajiban untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan¹⁷.

Dengan kata lain, konvensi Chicago 1944 lebih mengupayakan usaha preventif dibanding upaya pengaturan apabila telah terjadi kecelakaan pesawat terbang. Oleh karena itu, untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan terhadap pesawat terbang yang dapat menimbulkan korban, baik nyawa manusia maupun kerugian-kerugian lain yang di sebabkan oleh kecelakaan pesawat terbang. Konvensi Chicago 1944 menetapkan standar- standar penerbangan dan teknis penerbangan yang wajib dipenuhi oleh maskapai penerbangan internasional.

Sebagaimana telah dibahas diatas bahwa bentuk dari perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat udara adalah pemberian kompensasi kepada korban. Terkait dengan pertanggung jawaban perusahaan penerbangan bila terjadi kecelakaan diatur di luar konvensi Chicago antara lain dalam konvensi warsawa

¹⁶ Article 16 civil aviation convention “ the appropriate authorities of each the contracting state shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting state on landing or deparature, and to inspect the the certificates and other documents prescribed by this convention.

¹⁷ Article 26 chicago convention “In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

1929¹⁸, konvensi Roma 1952, protocol the hague 1955¹⁹, konvensi guadjarla 1961, protocol Guatemala city 1971, montreal Aggreament of 1966, protocol tambahan Montreal 1975 no 1, 2, 3, dan 4, dan konvensi montreal 1999. Konvensi dan protocol-protokol tersebut yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara, terkait dengan besaran ganti rugi yang diberikan oleh perusahaan.

Konvensi warsawa 1929 merupakan konvensi induk yang mengatur keseragaman dan rezim hukum tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut apabila penumpang meninggal dunia, luka (*body injury*), cacat tetap maupun sementara, barang hilang, musnah, rusak sebagian maupun seluruhnya atau barang tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya yang disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara. konvensi warsawa 1929 ini menetapkan besaran jumlah ganti kerugian minimal sejumlah 125.000 *gold francs*.

Protokol The Hague 1955, protocol ini merupakan protocol perubahan pertama terhadap konvensi warsawa 1929. Perubahan tersebut terlebih pada jumlah ganti rugi yang diberikan kepada korban dan penyerdehanaan tiket penumpang (*passanger ticket*). Dalam konvensi warsawa 1929 jumlah ganti rugi bagi korban meninggal adalah 125.000 *gold france*, dalam protocol hague 1955 jumlah ganti rugi ini naik menjadi 250.000 *gold frances*. Sedangkan untuk kargo yang pada awalnya jumlah ganti rugi yang diberikan adalah 125 *gold frances* per kilogram, dalam protocol hague dinaikan menjadi 250 *gold frances* per kilogram

Montreal Agreement 1966, lahir dari ancaman Amerika Serikat untuk keluar dari keanggotaan konvensi warsawa 1929. Padahal konvensi warsawa 1929 mensyaratkan ratifikasi oleh Amerika Serikat untuk berlakunya Konvensi Warsawa 1929, dan apabila Amerika Serikat keluar dari keanggotaan konvensi warsawa 1929 maka konvensi Warsawa 1929 tidak akan berlaku lagi. Atas kesepakatan antara Amerika Serikat, Negara-negara berkembang dan *International Air Transport Association (IATA)* diambil sebuah kesepakatan yang tidak memberatkan Negara-

¹⁸ *Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air*, signed at warsawa on 12 october 1929

¹⁹ *Protocol to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air*, signed at warsawa on 12 october 1929, done at The Hague on 28 september 1955

negara berkembang dan juga memenuhi tuntutan yang diharapkan oleh Amerika Serikat. Kesepakatan tersebut menyatakan bahwa bagi pesawat terbang yang akan terbang dari, ke dan yang melalui kawasan Amerika Serikat mewajibkan perusahaan penerbangan untuk membayar ganti rugi sebesar US\$ 58.000,00 tidak termasuk biaya pengacara dan US\$ 75.000,00 termasuk biaya pengacara bila terjadi kecelakaan.

Protocol Guatemala City 1971, protocol ini berbeda dengan protocol dan konvensi sebelumnya terkait dengan pertanggung jawaban perusahaan penerbangan. Protocol ini mengemukakan prinsip tanggung jawab *strict liability* terhadap penumpang yang meninggal dunia, luka dan bagasi yang hilang atau rusak. Penggunaan konsep tanggung jawab ini mengakibatkan limit ganti rugi yang diberikan dalam konvensi ini tidak dapat ditembus (*unbreakable limit*). Apabila penumpang meninggal dunia, batas limit tanggung jawab pengangkut adalah 1.500.000 *gold frances* atau sama dengan US\$ 100,000, sedangkan bagi kerusakan terhadap barang atau kargo 15.000 *gold frances* atau setara dengan US\$ 1.000.

Table 2
Perbandingan jumlah ganti rugi

no	peraturan	Meninggal dunia	Hilang atau rusaknya bagasi
1	Stb 1939-100	Rp. 12.500	Rp 25
2	PP 40 tahun 1995	Rp. 40.000.000	-
3	PP 77 tahun 2011	Rp 1.250.000.000	
4	Konvensi Warsawa	125.000 <i>gold frances</i>	250 <i>gold frances</i>
5	Protocol hague 1955	250.000 <i>gold frances</i>	250 <i>gold frances</i>
6	Konvensi monteral 1966	US\$ 58.000.000 / US\$ 75.000.000	-
7	Protocol guatemala	1.5000.000 <i>gold franc</i>	15.000 <i>gold franc</i>

Berdasarkan uraian diatas mengenai perlindungan hukum bagi korban kecelakaan Pesawat, dibawah penulis akan membandingkan bentuk perlindungan hukum dalam hal, keselamatan tariff, pelayanan, kenyamanan, perjanjian angkutan, dan ganti rugi yang terdapat dalam Konvensi chicago 1944 dan Undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Tabel 3
Perbandingan Bentuk Perlindungan Hukum

	Undang-undang No 1 tahun 2009	Konvensi chicago 1944	keterangan
keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> mewajibkan operator untuk memenuhi standar-standar yang telah ditentukan sebagaimana tercantum dalam Undang-undang. Seperti contoh kewajiban memiliki sertifikat kelayudaraan, sertifikat personel udara dan kewajiban untuk melakukan perawatan pesawat sesuai dengan ketentuan. 	<ul style="list-style-type: none"> Dalam konvensi ini juga telah menetapkan standar-standar yang harus dipenuhi bagi angkutan udara internasional. Hal ini bisa dilihat dalam bab V, Bab VI dan juga Annex-Annex dari konvensi Chicago 	<ul style="list-style-type: none"> Dari kedua ketentuan tersebut pengaturan dalam Konvensi Chicago lebih baik, karena dengan jelas dan tegas menetapkan syarat, dan ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi.
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Undang-undang ini juga telah menetapkan peraturan terkait dengan komponen perhitungan tarif bagi penumpang angkutan udara kelas ekonomi, sedangkan bagi penumpang angkutan udara kelas non-ekonomi diserahkan kepada permintaan pasar 	<ul style="list-style-type: none"> Dalam konvensi ini tidak mengatur masalah tarif. Masalah tarif diberikan kepada kebijakan negara anggota, atau kesepakatan antara pemerintah dengan perusahaan angkutan udara. 	<ul style="list-style-type: none"> Undang-undang No 1 tahun 2009 lebih mendetail dalam mengatur hal ini, sedangkan konvensi menyerahkan pada mekanisme pasar
Pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> Undang-undang ini juga telah mensyaratkan diberikannya pelayanan bagi penumpang angkutan udara yaitu terkait dengan bandara udara dan kegiatan 	<ul style="list-style-type: none"> Dalam Annexnya konvensi ini juga mengatur terkait dengan fasilitas-fasilitas penunjang kegiatan angkutan udara. 	<ul style="list-style-type: none"> Undang-undang No 1 tahun 2009 lebih memberikan pengaturan yang terperinci

	lainnya yang menunjang kegiatan angkutan udara.		dibandingkan konvensi chicago
kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Undang-undang tidak mengatur tentang masalah ini 	<ul style="list-style-type: none"> • Konvensi tidak mengatur tentang masalah ini 	<ul style="list-style-type: none"> • Di kedua regulasi tersebut tidak diatur terkait dengan masalah ini.
Perjanjian angkutan	<ul style="list-style-type: none"> • Undang-undang juga telah mengatur tentang perlindungan ini. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konvensi tidak begitu jelas dalam mengatur hal ini. 	<ul style="list-style-type: none"> • Di kedua regulasi tersebut tidak diatur terkait dengan masalah ini.
Ganti rugi	<ul style="list-style-type: none"> • Dalam undang-undang ini telah diatur terkait dengan pemberian ganti rugi terhadap angkutan udara niaga 	<ul style="list-style-type: none"> • Konvensi cicago 1949 tidak mengatur sama sekali terkait dengan masalah pemberian ganti rugi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Undang-undang No 1 Tahun 2009 lebih memberikan perlindungan hukum terkait dengan ganti rugi ini.

Hambatan dalam perlindungan hukum terkait dengan pemberian ganti rugi.

Dalam kasus kecelakaan Sukhoi Superjet ini terdapat beberapa Hambatan dalam pemberian ganti rugi. Hambatan-hambatan dalam pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan terkait dengan kasus kecelakaan Sukhoi super jet 100 ini adalah :

- a. Tidak terdapat ketentuan terkait pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan dalam *Joy Flight* dalam Undang-undang No 1 tahun 2009

Joy Flight adalah penerbangan untuk bersenang-senang yang mana dalam penerbangan ini penumpangnya merupakan undang dari maskapai penerbangan. Dengan kata lain *Joy Flight* ini merupakan angkutan udara Bukan Niaga, karena

penerbangan ini bersifat sementara, bukan merupakan kegiatan pokok dari maskapai penerbangan tersebut, dan penerbangan ini tidak berbayar.

Angkutan udara bukan niaga ini diatur dalam *Annex 6* konvensi Chicago tentang *general aviation*. Dalam ketentuan tersebut *general aviation* diartikan sebagai “*An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.*” Hal ini sama dengan ketentuan yang terdapat dalam UU No 1 tahun 2009, dimana penggunaan akan angkutan udara dalam hal ini bukan untuk tujuan komersial.

Berdasarkan ketentuan dalam pasal 3 PP No 77 tahun 2011 tiap korban kecelakaan yang meninggal dunia mendapatkan ganti rugi sebesar Rp 1.250.000.000 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah). Akan tetapi ketentuan ini tidak berlaku bagi angkutan udara bukan niaga, melainkan hanya bagi angkutan udara niaga saja. Dalam Pasal 3 PP No 77 tahun 2011 yang bertanggung jawab memberikan ganti rugi akibat kecelakaan adalah pengangkut, dalam pasal 1 ayat 2 PP No 77 tahun 2011 yang dimaksud pengangkut adalah “Pengangkut adalah Badan Usaha Angkutan Udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha Angkutan Udara yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga” sedangkan penerbangan Sukhoi bukan merupakan penerbangan bukan niaga yang memperoleh izin melakukan penerbangan niaga maupun bukan penerbangan niaga. Sehingga ketentuan ini tidak dapat digunakan dalam kasus Sukhoi supejet 100 ini.

- b. Dalam konvensi Chicago juga tidak diatur terkait dengan masalah pemberian ganti rugi.

Dari 96 pasal dalam konvensi Chicago 1944 tidak terdapat satu pasal pun yang menyinggung terkait dengan masalah ganti rugi akibat kecelakaan pesawat. Dalam konvensi ini hanya terdapat 2 pasal yang menyinggung masalah kecelakaan pesawat, yaitu pasal 16 tentang pencarian pesawat dan pasal 26 tentang investigasi kecelakaan.

Begitu pula dalam annex-annexnya juga tidak ada yang mengatur masalah ganti rugi akibat kecelakaan pesawat.

- c. Ketentuan internasional terkait dengan pemberian ganti rugi terhadap kecelakaan angkutan udara juga tidak dapat diaplikasikan dalam kasus kecelakaan pesawat Sukhoi Super jet 100.

Sebagaimana telah dibahas di atas, dalam tataran internasional terdapat beberapa konvensi yang mengatur tentang tanggung jawab perusahaan penerbangan antara lain konvensi warsawa 1929, Protokol hague 1955, protokol guatemala city 1971, montreal agreement, konvensi montreal 1991.

Konvensi warsawa 1929 merupakan ketentuan induk terkait dengan pertanggung jawaban perusahaan penerbangan sebagai pengangkut. Dalam article 1 konvensi warsawa 1929 dijelaskan bahwa konvensi ini berlaku untuk semua angkutan udara internasional (*international carriage*) yang mengangkut orang, barang atau kargo dengan angkutan udara. Dalam article 2 diterangkan lebih lanjut apa yang dimaksud dengan angkutan udara internasional (*international carriage*), pengangkut internasional adalah pengangkut yang mana berdasarkan perjanjian antara 2 pihak, yang mana antara tempat pemberangkatan dan tempat pendaratan terpisah oleh dua teritori atau dua yuridiksi yang berbeda, apakah dengan pendaratan antara (*intermediate landing*), baik di dalam wilayah negara anggota konvensi ataupun bukan

Hal ini berdampak bahwa, angkutan udara yang melakukan suatu pengangkutan dalam suatu negara berdaulat tanpa pendaratan di luar negeri, baik negara tersebut merupakan anggota konvensi warsawa maupun bukan anggota tetap bukan merupakan sebuah angkutan udara internasional yang mana ketentuan dalam konvensi warsawa 1929 tidak berlaku terhadapnya. Hal ini bila dikaitkan dengan kasus kecelakaan Sukhoi, pesawat sukhoi juga bukan merupakan angkutan udara internasional, karena penerbangannya hanya dari bandara Halim Perdana Kusuma kemudian mengarah ke banten yang kemudian seharusnya kembali ke bandara Halim

Perdana Kusuma yang tapi sayangnya sebelum mncapai bandara mengalami kecelakaan.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan diatas dapat diatrik beberapa kesimpulan bahwa:

1. Sebagai konsumen atau penikmat jasa penerbangan, penumpang memiliki beberapa bentuk perlindungan hukum terhadap mereka antara lain perlindungan keselamatan, perkembangan tariff atau harga dari jasa angkutan udara itu, kualitas dari pelayanan, keamanan, kenyamanan, dan perjanjian angkutan,. Dalam hal terjadi sebuah kecelakaan yang mana menyebabkan meninggal dunia, luka terhadap penumpang pesawat, penumpang tersebut berhak atas sebuah ganti rugi.. Dalam hukum nasional pengaturan terkait dengan pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan pesawat yang meninggal dunia, cacat diatur dalam pasal 141 Undang-undang No 1 tahun 2009 tentang penerbangan yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 77 tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara, dalam pasal 3 huruf (a) sedangkan dalam konvensi Chicago 1944 tidak terdapat pengaturan terkait dengan pemberian ganti rugi terhadap korban kecelakaan angkutan udara.
2. Hambatan yang dialami dalam pemberian ganti rugi adalah, tidak ada satupun ketentuan yang memberikan kewajiban pemberian ganti rugi terhadap korban yang meninggal dunia dalam penerbangan bukan niaga. Dengan kata lain telah terjadi kekosongan hukum terkait dengan ganti rugi terhadap korban kecelakaan angkutan udara bukan niaga, baik dalam tatanan nasional maupun dalam tatanan internasional. Sebagaimana telah dijelaskan di atas bahwa penerbangan sukhoi super jet 100 digolongkan kedalam angkutan udara bukan niaga. Dimana ketentuan dalam tatanan internsional yaitu konvensi warsawa 1929 berserta amandemennya berlaku bagi angkutan udara internasional komersial. Begitu pula dengan ketentuan ganti rugi yang diatur dalam

undang-undang No 1 tahun 2009, ganti rugi tersebut hanya berlaku bagi penerbangan komersial atau angkutan udara niaga saja.

B. Saran

1. Sebaiknya dibuatlah pengaturan terkait dengan tanggung jawab pengangkut dalam angkutan udara bukan niaga. Karena dalam perkembangannya penerbangan dalam sektor bukan niaga mengalami peningkatan pada masa sekarang ini. Apabila tidak dibuat sebuah pengaturan terhadap angkutan udara bukan niaga ini maka aspek perlindungan hukum sulit untuk dijalankan
2. Pengaturan ini sebaiknya tidak saja dalam tatanan hukum nasional saja melainkan juga dalam tatanan hukum internasional. Hal ini ditjukan untuk menciptakan sebuah kepastian dan perlindungan hukum terhadap pengguna angkutan udara terlebih pengguna angkutan udara bukan niaga.

DAFTAR PUSTAKA

H.K. Martono. *Kecelakaan Pesawat Udara*. Jakarta, *Seputar Indonesia* 2007, 5 Januari.

London, Jack W. "General Aviation Crash Course: The First 15 Days", 39 *Trial Lawyers of America* 56, 2003,

Undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Konvensi Chicago 1944

Hukum Online, 20 Juni 2012, *Lagi Kecelakaan Pesawat Terjadi di Indonesia*

"97004 Accident description". *Aviation Safety Network*, 10 Mei, diakses pada tanggal 23 Agustus 2012

"Russian passenger jet reported missing in Indonesia". BBC News Online. Diakses pada 9 Mei 2012