



**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN AIR ASIA
TERHADAP KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENUMPANG
QZ - 8501 DITINJAU DARI KONVENSI MONTREAL 1999**

Novi Dwi*, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail : bungatobingg@gmail.com

Abstrak

Dunia penerbangan Indonesia yang berkembang pesat ini semakin menggiatkan usaha serta perekonomian. Hal tersebut harus diimbangi dengan pengawasan keselamatan dari Pemerintah sesuai Undang – undang nomor 1 tahun 2009 Pasal 312 ayat (2).Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif.Metode pengumpulan data yang digunakan melalui cara studi kepustakaan atau *library research* yaitu dengan mencari berbagai informasi baik berita, konsep - konsep pemikiran para ahli. Permasalahan yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini meliputi bagaimana syarat kelaikudaraan dari pesawat udara berdasarkan ketentuan PerUndang – Undangan dan bagaimana tanggung jawab Perusahaan Penerbangan Air Asia terhadap terjadinya kecelakaan pesawat yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan penumpang QZ – 8501 berdasarkan Konvensi Montreal 1999. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Sertifikat Kelaikudaraan diberikan setelah pesawat udara didaftarkan sehingga pesawat udara akan memiliki Sertifikat Pendaftaran yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan berlaku selama 3 tahun. Konsep tanggungjawab yang berlaku adalah tanggungjawab mutlak, tanggung jawab Perusahaan Penerbangan Air Asia terhadap terjadinya kecelakaan pesawat Air Asia QZ – 8501 yang merenggut korban jiwa, mewajibkan Perusahaan Penerbangan Air Asia memberikan ganti kerugian sebesar113.100SDR berdasarkan Konvensi Montreal 1999.

Kata Kunci : Pengangkutan Udara; Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

Abstract

The rapidly developing Indonesian aviation world is increasingly exciting business and economy. This must be balanced with safety supervision from the Government in accordance with Law number 1 of 2009 Article 312 paragraph (2). The method of approach used in this study is the normative juridical approach. Data collection methods used by means of library research or library research is to find a variety of information both news, concepts - thoughts of experts. Issues that are the main focus in this study include how the airworthiness requirements of the aircraft based on the provisions of the Law - Invitation and how the responsibilities of the Air Asia Aviation Company for aircraft accidents that affect the safety and security of passengers QZ - 8501 based on the 1999 Montreal Convention. The results showed that the Airworthiness Certificate was given after the aircraft was registered so that the aircraft would have a Registration Certificate issued by the Director General of Civil Aviation and would be valid for 3 years. The concept of liability that applies is absolute responsibility, the responsibility of the Air Asia Aviation Company for the accident of the Air Asia QZ-8501 plane that claimed lives, requiring the Air Asia Aviation Company to provide compensation of 113,100 SDR under the 1999 Montreal Convention.

Keywords: Air Freight; Aviation Company Responsibilities

I. PENDAHULUAN

Globalisasi telah melahirkan konsep dunia tanpa batas yang membuat dunia seakan-akan menjadi sangat kecil. Salah satu manfaat globalisasi dibidang ekonomi adalah perkembangan teknologi dan transportasi yang pesat diseluruh penjuru dunia. Kemajuan transportasi di Indonesia dapat secara langsung kita rasakan yaitu transportasi udara. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya pengguna jasa penerbangan diberbagai rute baik domestik maupun internasional dengan jadwal penerbangan yang padat setiap harinya. Jumlah maskapai penerbangan yang terus meningkat, hal tersebut juga dipengaruhi karena adanya peningkatan penumpang yang signifikan.¹ Dengan semakin diminatnya alat transportasi udara, pihak pihak terkait pelaksana kegiatan penerbangan di Indonesia tetap perlu mengutamakan keamanan dan keselamatan penumpang, salah satu sarjana pendapat, bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.² Dalam pendapat yang dikemukakan oleh H.M.N

Purwosutjipto bahwa pengangkutan ialah mengangkut orang dengan selamat, selamat yaitu tiba di tempat tujuan tanpa cacat dan luka. Keselamatan penerbangan memiliki koneksi yang sangat erat dengan kelaikudaraan. Pemenuhan sertifikat kelaikudaraan merupakan upaya preventif untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan serta langkah meminimalkan risiko yang akan terjadi. Hubungan antara kegiatan angkutan udara dengan masalah risiko, baik berupa *flight risks*, *taxi risks* maupun *ground risks* sangat memungkinkan dapat dihadapi oleh para pihaknya termasuk penumpang pesawat udara.³

Hal ini yang menyebabkan munculnya pertanggung jawaban, tanggung jawab ini merupakan penanganan atas risiko - risiko yang terjadi. Tanggung jawab pengangkutan khususnya pengangkutan udara diatur dalam berbagai peraturan baik nasional maupun internasional. Salah satu sumber hukum udara internasional berupa perjanjian multilateral yaitu Konvensi Montreal 1999, konvensi ini mengatur tentang tanggung jawab yang meliputi tanggung jawab terhadap kematian, luka, bagasi, kargo, keterlambatan penumpang, pembebasan, ganti rugi yang meninggal dunia, besaran ganti rugi.

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan yang dapat disusun antara lain:

1. Bagaimana syarat kelaikudaraan dari pesawat udara berdasarkan

¹Pepen, Pendi, *Kupas Tuntas Penerbangan*, (Yogyakarta: Deepublish, 2016), Halaman 1

²H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Jilid 3, (Jakarta: Djambatan, 1991), Halaman 2

³Rinitami Njatrijani, Op.cit, Halaman 236 - 237

- ketentuan PerUndang –
Undangan?
2. Bagaimana tanggung jawab
Perusahaan Penerbangan Air
Asia terhadap terjadinya
kecelakaan pesawat yang
mempengaruhi keselamatan dan
keamanan penumpang QZ –
8501 berdasarkan Konvensi
Montreal 1999?

II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang tepat diperlukan untuk mendapatkan hasil yang baik dan dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah. Penggunaan Metode penelitian yang tepat akan memberikan pedoman serta arah dalam mempelajari serta memahami tentang objek yang diteliti, sehingga penelitian akan berjalan dengan lancar sesuai dengan rencana.

Menurut Soerjono Soekanto, penelitian hukum normatif atau yuridis normatif yaitu penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.⁴

Dalam pendekatan yuridis, hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*, karena pendekatan yuridis merupakan suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁵

Spesifikasi penelitian dalam penulisan hukum ini adalah deskriptif analitis, deskriptif karena

penelitian ini mempunyai maksud untuk memberikan gambaran secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan jurnal hukum ini.⁶

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan studi kepustakaan. Oleh karena jenis penelitian merupakan penelitian normatif, sehingga analisis didasarkan pada data sekunder. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari bahan-bahan pustaka dan perjanjian internasional maupun kamus bahasa terkait. Bahan hukum dalam penulisan ini adalah:

- a. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009
- b. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995
- c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965
- d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001
- e. Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011
- f. Konvensi Montreal Tahun 1999

Pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode analisis normatif kualitatif yaitu proses analisis terhadap data yang terdiri dari kata-kata yang dapat ditafsirkan, yaitu data yang diperoleh di

⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat Cetakan 5*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2001), hlm. 13.

⁵Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta:Ghalia Indonesia, 1990), hal. 20.

⁶ Hadari Nawawi & Mimi Martini, *Penelitian Terapan*, (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1994), hal. 73.

lapangan dalam bentuk tulisan dan segera dianalisis.⁷

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Syarat Kelaikudaraan Pesawat Air Asia QZ – 8501

1. Kronologi Kecelakaan Pesawat Air Asia QZ - 8501

Pada tanggal 28 Desember 2014, sebuah pesawat Airbus A320 yang dioperasikan oleh PT. Indonesia Air Asia dalam penerbangan dari Bandar Udara Juanda berangkat jam 05.35 WIB, Surabaya menuju Bandar Udara Changi, Singapore. Diperkirakan tiba di Singapura pada jam 08.36 waktu Singapura (07.36 WIB). Di dalam pesawat terdapat 162 orang yang terdiri dari dua pilot, empat awak kabin, dan 156 penumpang termasuk seorang *engineer*. Dalam penerbangan ini pimpinan penerbangan (*Captain Pilot*) bertindak sebagai *Pilot Monitoring* dan *Co-Pilot* bertindak sebagai *Pilot Flying* .Sejak jam 06.01 WIB *Flight Data Recorder* (FDR) mencatat terjadi empat (4) kali aktivasi tanda peringatan (*master caution*) yang disebabkan karena terjadinya gangguan pada sistem *Rudder Travel Limiter* (RTL). Gangguan ini juga mengaktifkan *Electronic Centralized Aircraft Monitoring* (ECAM) berupa pesan: AUTO FLT RUD TRV LIM SYS. Berdasarkan *massage* ini, awak pesawat melaksanakan perintah sesuai dengan langkah – langkah yang tertera pada ECAM. Tiga gangguan yang muncul pada sistem

RTL, tangani oleh awak pesawat sesuai dengan instruksi dari ECAM. Gangguan pada sistem RTL bukanlah suatu yang membahayakan penerbangan.

Gangguan keempat terjadi pada jam 06.15 WIB, dan FDR mencatat penunjukan berbeda dengan tiga gangguan sebelumnya, namun menunjukkan kesamaan dengan kejadian pada tanggal 25 Desember 2014 saat pesawat masih di darat ketika CB (*Circuit Breaker*) dari *Flight Augmentation Computer* (FAC) di reset. Tindakan awak pesawat setelah gangguan keempat ini mengaktifkan tanda peringatan kelima yang memunculkan pesan di ECAM berupa AUTO FLT FAC 1 FAULT dan keenam memunculkan pesan di ECAM berupa AUTO FLT FAC 1 + 2 FAULT.

Setelah AUTO FLT FAC 1 + 2 FAULT, *auto pilot* dan *auto thrust* tidak aktif, sistem kendali *fly by wire* pesawat berganti dari *Normal Law* ke *Alternate Law* dimana beberapa proteksi tidak aktif. Pengendalian pesawat oleh awak pesawat secara *manual* selanjutnya menyebabkan pesawat masuk dalam kondisi yang disebut sebagai “ *upset condition* “ dan “ *stall* “ hingga akhir rekaman FDR.

Investigasi menyimpulkan faktor yang berkontribusi pada kejadian ini adalah :

- a. Retakan solder pada *electronic module* di RTL
- b. Sistem perawatan pesawat dan analisa di perusahaan yang belum optimal sama terjadi sebanyak 4 (empat) kali dalam penerbangan.

⁷Lexy J Moleong, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. (Bandung : PT Remaja Rosdakarya, 2002), halaman 38.

- c. Awak pesawat melaksanakan prosedur sesuai ECAM pada 3 gangguan yang pertama. Setelah gangguan yang keempat, FDR mencatat indikasi yang berbeda ini serupa dengan kondisi dimana CB di reset sehingga berakibat terjadinya pemutusan arus listrik pada FAC.
- d. Terputusnya arus listrik pada FAC menyebabkan *auto pilot disengage*, *flight control logic* berubah dari *Normal Law* ke *Alternate Law*, *rudder* bergerak 2⁰ ke kiri. Kondisi ini mengakibatkan pesawat berguling (*roll*) mencapai sudut 54⁰.
- e. Pengendalian pesawat selanjutnya secara manual pada *Alternate Law* oleh awak pesawat telah menempatkan pesawat dalam kondisi “*upset*” dan “*stall*” secara berkepanjangan sehingga berada diluar batas batas penerbangan (*flight envelope*) yang dapat dikendalikan oleh awak pesawat.

- 4) Sertifikat tipe
- 5) Sertifikat tipe validasi
- 6) Sertifikat tipe tambahan
- 7) Sertifikat mutu produksi
- 8) Sertifikat kelaikudaraan
- 9) Sertifikat pengoperasian pesawat udara / *air operating certificate*
- 10) Sertifikat operator pesawat udara / *air operator certificate*
- 11) Sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara
- 12) Sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan

Dalam penulisan hukum ini memfokuskan pada syarat untuk mendapatkan Sertifikat Kelaikudaraan.

Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan, yaitu dengan terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dalam kondisi aman untuk beroperasi.

2. Syarat Kelaikudaraan Berdasarkan Ketentuan Peraturan Perundang - Undangan Peraturan Perundang Undangan

- a. Berdasarkan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan kegiatan pengangkutan udara terdapat beberapa jenis sertifikat yang harus dipenuhi, antara lain :
- 1) Sertifikat kecakapan personil penerbangan
 - 2) Sertifikat kesehatan personil penerbangan
 - 3) Sertifikat pendaftaran pesawat udara
- b. Sertifikat Kelaikudaraan Standar Dan Sertifikat Kelaikudaraan Khusus Berdasarkan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Kelaikudaraan dapat dibuktikan dengan kepemilikan sertifikat setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan yang terdiri atas
- 1) Sertifikat Kelaikudaraan Standar Sertifikat kelaikudaraan standar diberikan untuk pesawat terbang kategori transpor, normal, kegunaan (*utility*), aerobatik, komuter, helikopter kategori normal

dan transpor serta kapal udara dan balon penumpang yang terdiri atas :

a) Sertifikat kelaikudaraan standar pertama (*Initial Airworthiness Certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara pertama kali dioperasikan oleh setiap orang .
Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 37 ayat (2) ,Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar pertama pesawat udara harus memiliki antara lain :

- (1) memiliki sertifikat pendaftaran yang berlaku;
- (2) melaksanakan proses produksi dari rancang bangun, pembuatan komponen, pengetesan komponen, perakitan, pemeriksaan kualitas, dan pengujian terbang yang memenuhi standar dan sesuai dengan kategori tipe pesawat udara;
- (3) memenuhi persyaratan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

b) Sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*Continous Airworthiness Certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara setelah sertifikat kelaikudaraan standar pertama dan akan dioperasikan secara terus menerus.

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 37 ayat (3), syarat untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan , antara lain :

- (1) memiliki sertifikat pendaftaran yang masih berlaku;
- (2) memiliki sertifikat kelaikudaraan yang masih berlaku;
- (3) melaksanakan perawatan sesuai dengan standar perawatan yang telah ditetapkan;
- (4) telah memenuhi instruksi kelaikudaraan yang diwajibkan (*airworthiness directive*);
- (5) memiliki sertifikat tipe tambahan apabila terdapat penambahan kemampuan pesawat udara memenuhi ketentuan pengoperasian; dan
- (6) memenuhi ketentuan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

- c) Sertifikat Kelaikudaraan Khusus Sertifikat kelaikudaraan khusus diberikan untuk pesawat udara yang penggunaannya khusus secara terbatas (*restricted*), percobaan (*experimental*), dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.⁸
- c. Sertifikat Kelaikudaraan Standar Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan
- 1) Sertifikat Kelaikudaraan Standar (*Initial Airworthiness Certificate*) Syarat untuk mendapatkan Sertifikat Kelaikudaraan Standar Pertama :
- a) Telah mendaftarkan sebagai Pesawat Udara Sipil Indonesia
- b) Pesawat diproduksi dan telah dilakukan uji terbang produksi sesuai dengan kategori Sertifikat Tipe Pesawat Udara
- c) Telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan Sertifikat Tipe Pesawat Udara dan aman untuk dioperasikan
- d) Memenuhi persyaratan kebisingan dan emisi gas buang yang berlaku
- e) Bagi pesawat udara yang baru diimpor harus telah diperiksa dan sesuai dengan Sertifikat Tipe Validasi Indonesia.
- f) Sedangkan bagi pesawat udara bekas impor harus sesuai dengan Sertifikat Tipe Validasi dan/atau Sertifikat Tipe Tambahan Validasi dan harus dirawat sesuai program perawatan pabrik pembuat atau dengan program perawatan setara.
- 2) Sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*Continous Airworthiness Certificate*) Syarat untuk mendapatkan Sertifikat Kelaikudaraan Standar Lanjutan :
- a) Memiliki sertifikat pendaftaran pesawat udara yang masih berlaku
- b) Pesawat udara telah dirawat sesuai dengan sistem perawatan yang telah disetujui
- c) Telah diperiksa dan diuji
- d) Telah memenuhi persyaratan kelaikudaraan yang masih berlaku
- e) Bagi pesawat udara yang telah mengalami perubahan/ kerusakan

⁸ Rinitami Njatrijani, Op.cit, halaman 204

yang dapat mempengaruhi performansi, kekuatan struktur, keandalan dan karakteristik terbang harus diuji dan dikembalikan ke standar sertifikat tipe pesawat udara.

Sebelum pesawat udara mendapatkan Sertifikat Kelaikudaraan, pesawat harus terlebih dahulu didaftarkan sehingga pesawat udara akan memiliki Sertifikat Pendaftaran yang berlaku selama 3 tahun dan ditandatangani oleh Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

B. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Air Asia Terhadap Terjadinya Kecelakaan Pesawat Yang Mempengaruhi Keselamatan Dan Keamanan Penumpang Qz – 8501 Berdasarkan Konvensi Montreal 1999

1. Gambaran Umum Tentang Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal 1999 yang terdiri dari 7 (tujuh) Bab dan 57 Pasal. Dalam Bab ini akan diuraikan pokok-pokok isi Konvensi Montreal 1999 yang meliputi ketentuan umum, dokumen transportasi udara yang terdiri dari tiket penumpang, tiket

bagasi dan surat muatan udara (*airwaybill*), tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan, jumlah ganti kerugian, perhitungan nilai uang batas tanggung jawab, jangka waktu pengajuan gugatan dan ditutup dengan yurisdiksi pengadilan.

Dalam Ketentuan umum diatur lingkup berlakunya konvensi Montreal 1999. Menurut Pasal Konvensi Montreal 1999, Konvensi tersebut berlaku terhadap semua transportasi penumpang, bagasi dan kargo yang menggunakan pesawat udara sipil dengan pembayaran, namun demikian tidak jelas apa yang dimaksudkan dengan pembayaran, apakah pembayaran tersebut harus menggunakan uang atau *claim* bentuk imbal jasa lainnya.

2. Hubungan Hukum Antara Pengangkut Angkutan Udara Dan Pengguna Jasa Angkutan Udara Pada Perusahaan Penerbangan Air Asia QZ – 8501

Hubungan hukum antara konsumen dengan pelaku usaha pada dasarnya merupakan hubungan perdata yang berlandaskan pada kesepakatan dan persetujuan kedua belah pihak. Menurut Pasal 1313 KUHPerdata, yang dimaksud dengan persetujuan adalah "Suatu perbuatan dimana satu orang/lebih mengikatkan diri terhadap satu orang/lebih, dalam pasal ini terlihat seakan akan terdapat perjanjian sepihak, sedangkan kenyataannya perjanjian

seseorang/lebih mengikatkan diri untuk melakukan prestasi/kontra prestasi, jadi perjanjian tersebut berisi tentang perikatan. “Perikatan” merupakan suatu hubungan hukum dimana satu pihak timbul kewajiban dan dipihak lain timbul hak.”

Hubungan hukum antara pelaku usaha dan konsumen tertuang pada suatu bentuk perikatan atau perjanjian. Dalam perjanjian pengangkutan udara semenjak saat adanya kesepakatan atau persetujuan dari kedua belah pihak baik maskapai penerbangan maupun penumpang telah menimbulkan hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban yang harus dilakukan dan diterima oleh para pihaknya sesuai yang telah disepakati atau disebut dengan prestasi.

Berdasarkan hasil penelitian sama seperti perjanjian pengangkutan udara pada umumnya, bentuk perjanjian yang ada di dalam Maskapai Air Asia termasuk kedalam perjanjian baku *standard contract*, penumpang dalam perjanjian pengangkutan hanya menerima atau menolak, sedangkan pihak Maskapai Air Asia yang menentukan isi perjanjian pengangkutan tersebut tanpa adanya negosiasi dengan pihak penumpang. Bentuk dan model perjanjian PT. Indonesia Air Asia tercantum dalam dokumen pengangkutan yaitu berupa tiket antara lain memuat :

- a. Nomor, tempat dan tanggal penerbitan

- b. Nama maskapai dan nama penumpang
- c. Nomor penerbangan
- d. Tempat, tanggal, waktu pemberangkat, dan tujuan pendaratan
- e. Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat keberangkatan dan tujuan apabila ada
- f. Bagasi cuma-cuma sebesar 20 kg
- g. Catatan penting sebagai pemberitahuan kepada penumpang
- h. Dan pernyataan bahwa penumpang tunduk kepada syarat dan ketentuan penerbangan yang ditentukan oleh Air Asia mengenai isi tiket milik Air Asia ini telah sesuai dengan ketentuan isi perjanjian pengangkutan udara berupa dokumen pengangkutan berdasarkan Pasal 151 ayat (2) Undang Undang No.1 Tahun 2009 Tentang penerbangan.

2.1 Hak Dan Kewajiban Pengangkut Angkutan Udara

a. Hak pengangkut angkutan udara

- 1) Berdasarkan Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen perusahaan penerbangan berhak mendapatkan pembayaran/ ongkos pengguna jasa pengangkutan sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai

tukar barang dan/ atau jasa yang diperdagangkan

- 2) Berhak menolak calon penumpang yang tidak memiliki tiket atau tidak dapat menunjukkan alat bukti perjanjian pengangkutan⁹
- 3) Memiliki hak untuk menolak mengangkut calon penumpang yang sakit¹⁰

b. Kewajiban pengangkut angkutan udara

- 1) Menjamin keselamatan penumpang.¹¹
- 2) Diangkut ke tempat tujuan tertentu dengan maskapai tertentu dengan selamat dan nyaman¹² setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
- 3) Berdasarkan Pasal 179 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengatur bahwa pengangkut angkutan udara wajib mengasuransikan

⁹ Rinitami Njatrijani, Op.cit, halaman 214

¹⁰ Loc cit

¹¹ Mohammad Sufi dan Bambang Eko dan Kabul, *Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat*, Diponegoro Law Journal, Volume 6 No 1, 2017, Halaman 1

¹² Anasthasia dan Bambang Eko dan Suharto, *Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kerugian Konsumen Selaku Penumpang Atas Kehilangan Dan Kerusakan Barang Bagasi Tercatat (Studi Kasus PT. Lion Mentari Airlines)*, Diponegoro Law Review, Volume 5 No 2, 2016, Halaman 5

tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut.

- 4) Berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Perusahaan Angkutan Udara berkewajiban memberikan pertanggungjawaban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

2.2 Hak Dan Kewajiban Pengguna Jasa Angkutan Udara

a. Hak pengguna jasa angkutan udara

Hak hak pengguna jasa yang mengacu pada *president kennedy's consumer bills of rights*, tidak jauh berbeda dengan hak hak konsumen yang diatur dalam Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yaitu :

- 1) hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan jasa penerbangan;
- 2) hak untuk memilih jasa pengangkutan yang diinginkan;
- 3) hak untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai jasa penerbangan yang akan digunakannya;
- 4) hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas jasa yang digunakannya;
- 5) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif. Pengguna jasa berhak untuk dilayani dan diangkut sesuai

dengan tingkat pelayanan yang dipilih.

Menerima surat bukti yang diberikan kepada setiap penumpang yang telah membayar iuran wajib serta pembayaran biaya pengangkutan. Surat bukti tersebut merupakan salah satu dokumen transportasi. Oleh karena itu, tidak lagi ada alasan bagi maskapai untuk menolak membayarkan ganti kerugian.

Surat bukti tersebut merupakan salah satu dokumen transportasi. Dokumen transportasi terdiri 3 (tiga) macam, yakni:

- a) tiket penumpang,
- b) tiket bagasi dan
- c) surat muatan udara (*airwaybill*) yang diatur dalam Pasal 3 sampai dengan Pasal 16 Konvensi Montreal 1999. Dalam transportasi penumpang perseorangan maupun kelompok, perusahaan penerbangan wajib menyerahkan tiket penumpang.
- 6) Mendapatkan pembayaran ganti rugi. Pemberian ganti kerugian tersebut diberikan kepada korban merupakan usaha atau cara untuk mengembalikan kondisi penumpang seperti semula. Pemberian ganti kerugian telah diatur secara jelas dan terperinci dalam hukum nasional dan internasional yaitu Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung jawab Pengangkut

Angkutan Udara Dan Konvensi Montreal 1999.

- 7) Pengguna jasa angkutan udara berhak mendapatkan informasi yang jasa berdasarkan Undang Undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

b. Kewajiban pengguna jasa angkutan udara

- 1) Membayar biaya pengangkutan penumpang serta membayar iuran wajib yang digunakan untuk jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri, tersebut terkait hal tersebut telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang
- 2) Wajib mematuhi aturan keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara selama penerbangan.¹³
- 3) Berdasarkan Pasal 344 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan , bahwa penumpang berkewajiban untuk tidak melakukan tindakan yang melawan hukum serta membahayakan keselamatan penerbangan.

3. Tanggung jawab Perusahaan Penerbangan Air Asia QZ-8501

Pemberian ganti kerugian perlu ditinjau kembali setiap 5 (lima) tahun sekali karena

¹³ Rinitami Njatrijani, Op.cit, halaman 215

sewaktu waktu dapat terjadi inflasi, berikut ini terdapat nilai terbaru pemberian ganti kerugian berdasarkan Konvensi Montreal 1999 :

- a. Jumlah kompensasi bagi penumpang yang meninggal atau menderita akibat kecelakaan pesawat udara sampai dengan 113.100 Special Drawing Rights (SDR) atau sekitar Rp 2,03 miliar sesuai dengan Pasal 21 ayat (1), 1 SDR setara dengan 19.644 IDR , apabila 113.100 SDR setara dengan 2, 03 Miliar IDR;
- b. Dalam hal kerugian yang diakibatkan oleh keterlambatan pesawat udara, maskapai penerbangan wajib memberikan kompensasi maksimum 4.694 SDR atau sekitar Rp 84,2 juta sesuai dengan Pasal 22 ayat /1/;
- c. Untuk kehilangan, kerusakan, ataupun musnahnya barang bawaan dan bagasi, tanggung jawab pengangkut udara dibatasi sampai dengan maksimum 1.131 SDR atau sekitar Rp 20,3 juta sesuai dengan Pasal 22 ayat /2/;
- d. Untuk pengiriman kargo, pada kerusakan, kehilangan, keterlambatan, atau musnahnya kargo, pengirim berhak atas ganti rugi maksimum 19 SDR atau sekitar Rp 341 ribu (tiga ratus empat puluh satu ribu) per kilogram sesuai dengan

Pasal 22 ayat (3);¹⁴ (1 SDR setara dengan sekitar 1,37 USD berdasarkan data IMF per tanggal 18 September 2019. Sedangkan kurs dollar AS rata-rata sebesar Rp14.130,- per tanggal 18 September 2019).

Dalam hal pemberian ganti kerugian, terdapat satuan ganti kerugian yang digunakan sebagai acuan dalam memberikan ganti kerugian , berdasarkan hukum internasional Konvensi Montreal 1999 menggunakan satuan uang *Special Drawing Right* (SDR) yaitu satuan uang yang digunakan oleh *International Monetary Fund* (IMF). Nilai uang tersebut dapat diperoleh di Bank Indonesia yang dapat ditanyakan setiap harinya.

Perhitungan nilai SDR dilakukan pada saat keputusan pengadilan ditetapkan.

Bagi negara yang menjadi anggota IMF cara menghitung jumlah ganti kerugian harus mempertimbangkan metode valuasi yang dilakukan oleh IMF pada saat pelaksanaan transaksinya, sementara itu bagi negara yang bukan menjadi negara anggota IMF tata cara perhitungan berdasarkan ketentuan negara tersebut.

Bagi negara yang bukan negara anggota IMF sedangkan hukumnya tidak

¹⁴<http://hubud.dephub.go.id/?en/news/detail/3019> diakses pada 19 Mei 2019

memperbolehkan penerapan SDR, pada saat ratifikasi atau *adhere* atau *accession* dapat secara tegas mengatakan tidak terikat pada perhitungan uang tersebut. Ketentuan ini mengacu pada Konvensi Montreal 1999 Pasal 23 ayat 2.

Pemberian ganti kerugian bagi penerbangan internasional, mengacu pada Konvensi Montreal 1999 yang telah diratifikasi ke dalam peraturan nasional yaitu Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016. Tanggung jawab tersebut bertujuan memberikan hak kepada para korban kecelakaan pesawat Air Asia QZ- 8501 untuk mendapatkan ganti kerugian sesuai dengan aturan yang berlaku pada Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 dan Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 3 huruf A Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pemberian ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka akibat kecelakaan pesawat yaitu Rp 1.250.000.000 (setiap penumpang).

Ganti kerugian yang menjadi hak bagi para korban kecelakaan pesawat Air Asia, dapat dilihat secara konkrit melalui keterangan dari salah satu keluarga korban pesawat Air Asia QZ – 8501.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada salah satu

keluarga pramugara yang menjadi korban kecelakaan Pesawat AirAsia QZ – 8501 (berinisial DD), Perusahaan Penerbangan Air Asia memberikan pertanggung jawaban kepada penumpang berupa :

- 1) Perusahaan Penerbangan Air Asia QZ – 8501 ikut bertanggung jawab dalam hal mengurus jenazah dan pemakaman;
- 2) Memberikan asuransi kesehatan (ABDA dari Admedika) dan biaya kesehatan lainnya bagi istri / suami korban serta anak korban;
- 3) Memberikan asuransi kecelakaan;
- 4) Memberikan potongan harga saat menggunakan pesawat udara Air Asia, selama 5 tahun yaitu dari tahun 2014 hingga tahun 2019 dengan menggunakan nomor ID yang sudah terdaftar di Perusahaan Penerbangan Air Asia.
- 5) Menanggung biaya pendidikan bagi anak korban mulai Sekolah Dasar hingga Sekolah Menengah Atas.¹⁵

IV. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Untuk mendapatkan Sertifikat Kelaikudaraan diperlukan tahapan tahapan yang harus dilalui serta kelengkapan yang harus dipenuhi yaitu pendaftaran pesawat udara,

¹⁵ Decyl, Wawancara, (Semarang: 2 Februari, 2019)

pengujian dan pemeriksaan terhadap mesin pesawat, baling-baling pesawat dan komponen lain dalam pesawat.

2. Peristiwa kecelakaan pesawat udara Air Asia QZ -8501 yang menyebabkan kerugian, perusahaan penerbangan air asia berkewajiban memberikan ganti kerugian kepada para penumpang sesuai dengan ketentuan Konvensi Montreal 1999 yaitu dengan memberi ganti kerugian sebesar SDR 113.100 berdasarkan Konvensi Montreal 1999 Pasal 21

B. Saran

1. Perusahaan penerbangan semakin meningkatkan kualitas penerbangan, meskipun dengan biaya penerbangan yang murah (*lowcost*). Kualitas penerbangan yang perlu ditingkatkan tidak hanya dari sumber daya manusia, melainkan juga pesawat udara yang digunakan serta terus dilakukannya perawatan secara berkala dan berkesinambungan.

2. Pemberian santunan bagi para korban kecelakaan pesawat udara Air Asia QZ - 8501 alangkah baiknya apabila dapat diberikan dengan lebih cepat dan terorganisir. Konvensi Montreal 1999 yang telah diadopsi ke dalam Peraturan Presiden, dapat berlaku bagi penerbangan nasional, karena melihat besaran ganti kerugian yang diberikan lebih besar dibandingkan dengan ganti kerugian dalam Peraturan Nasional yang sudah ada sebelumnya.

V. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Pepen, Pendi, *Kupas Tuntas Penerbangan*, (Yogyakarta: Deepublish, 2016), Halaman 1

H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Jilid 3, (Jakarta: Djambatan,1991), Halaman 2

Rinitami Njatrijani, Op.cit, Halaman 236 – 237

Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta:Ghalia Indonesia, 1990), hal. 20.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat Cetakan 5*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2001), hlm. 13.

Hadari Nawawi & Mimi Martini, *Penelitian Terapan*, (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1994), hal. 73.

Lexy J Moleong, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. (Bandung : PT Remaja Rosdakarya, 2002), halaman 38.

B. Jurnal

Mohammad Sufi dan Bambang Eko dan Kabul, *Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggungjawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan*



*Akibat Kecelakaan Pesawat ,
Diponegoro Law Journal,
Volume 6 No 1, 2017,
Halaman 1*
Anasthasia dan Bambang Eko
dan Suharto, *Tanggungjawab
Maskapai Penerbangan
Terhadap Kerugian
Konsumen Selaku
Penumpang Atas Kehilangan
Dan Kerusakan Barang
Bagasi Tercatat (Studi Kasus
PT. Lion Mentari Airlines),
Diponegoro Law Review,
Volume 5 No 2, 2016,
Halaman 5*

C. Internet

<http://hubud.dephub.go.id/?en/news/detail/3019> diakses pada
19 Mei 2019

D. Wawancara

Decyl, Wawancara, (Semarang:
2 Februari, 2019)