



Regulasi dan Kasus :

TANGGUNG JAWAB HUKUM PENERBANGAN NASIONAL DAN INTERNASIONAL

REGULATIONS AND CASES :
NATIONAL AND INTERNATIONAL AVIATION LEGAL RESPONSIBILITIES



Prof.Dr.Martono SH.,LL.M | Elfi Amir, SSiT, SE, MM | Dr Ina Heliany SH,MH.

Prof. Dr. H. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn. | Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H.,

Assoc.Prof.Dr.Gunardi Lie SH.,M.H. | Dr.Potler Gultom,SH,MM. | Assoc.Prof.Dr.Ariawan Gunadi SH.,MH.

Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH. | Gracia | Rudy, SH Msi | Budi Prayitno,SH.



eureka
media aksara
Anggota IKAPI
No. 225/UTE/2021

- 0858 5343 1992
- eurekamediaaksara@gmail.com
- Jl. Banjaran RT.20 RW.10
Bojongsari - Purbalingga 53362

ISBN 978-623-151-075-4



9 786231 510754

**REGULASI DAN KASUS : TANGGUNG
JAWAB HUKUM PENERBANGAN
NASIONAL DAN INTERNASIONAL**

***REGULATIONS AND CASES : NATIONAL
AND INTERNATIONAL AVIATION LEGAL
RESPONSIBILITIES***

Penulis (Writers)

**Martono, Elfi Amir, Ina Heliany, Amad Sudiro,
Niru Anita Sinaga, Gunardi Lie, Potler Gultom,
Ariawan Gunadi, Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo,
Gracia, Rudy, Budi Prayitno**



PENERBIT CV.EUREKA MEDIA AKSARA

**REGULASI DAN KASUS : TANGGUNG JAWAB HUKUM
PENERBANGAN NASIONAL DAN INTERNASIONAL
REGULATIONS AND CASES : NATIONAL AND
INTERNATIONAL AVIATION LEGAL RESPONSIBILITIES**

Penulis : Martono, Elfi Amir, Ina Heliany, Amad Sudiro,
Niru Anita Sinaga, Gunardi Lie, Potler Gultom,
Ariawan Gunadi, Anggraeni Rosliana Dewi
Rahardjo, Gracia, Rudy, Budi Prayitno

Desain Sampul : Eri Setiawan

Tata Letak : Siwi Rimayani Oktora

ISBN : 978-623-151-075-4

Diterbitkan oleh : **EUREKA MEDIA AKSARA, MEI 2023**
ANGGOTA IKAPI JAWA TENGAH
NO. 225/JTE/2021

Redaksi:

Jalan Banjaran, Desa Banjaran RT 20 RW 10 Kecamatan Bojongsari
Kabupaten Purbalingga Telp. 0858-5343-1992

Surel : eurekamediaaksara@gmail.com

Cetakan Pertama : 2023

All right reserved

Hak Cipta dilindungi undang-undang

Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun dan dengan cara apapun, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan teknik perekaman lainnya tanpa seizin tertulis dari penerbit.

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan karunia-Nya yang melimpah bagi Penulis selama proses menulis buku ini. Buku ini ditulis bersama oleh para ahli di bidang masing-masing yang bersumber kepada buku, artikel, konvensi internasional, hukum nasional, yurisprudensi nasional dan internasional, jurnal, kamus, website, kebijakan pemerintah maupun sumber-sumber sah lainnya di bidang penerbangan. Para korban kecelakaan pesawat udara telah menyadari bahwa mereka mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh konvensi internasional maupun hukum nasional, mereka cenderung melakukan gugatan perdata kepada institusi maupun lembaga baik nasional maupun internasional yang bertanggung jawab atas kecelakaan pesawat udara. Buku yang berjudul "*Regulasi dan Kasus: Penerbangan Nasional dan Internasional*" tersebut bermaksud menjelaskan regulasi tanggung jawab hukum penerbangan yang ada pada tataran nasional dan internasional serta kasus-kasus gugatan tanggung jawab hukum akibat kecelakaan pesawat udara pada tataran nasional maupun internasional sebagai berikut:

Dalam Bab I ini dijelaskan pengertian kecelakaan pesawat udara, penerbangan internasional dan nasional, pengertian tanggung jawab hukum masing-masing *accountability*, *responsibility* dan *liability*; konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*), tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) dan tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*).

Dalam Bab II ini menjelaskan transportasi udara sebelum kemerdekaan yakni penerbangan KLM, KNILM, kelahiran *Indonesian Airways* dan *Garuda Indonesian Airways*; regulasi tanggung jawab penerbangan nasional yakni Ordonansi Stb 1939-100, Undang-Undang No.33 Tahun 1964, Undang-Undang No.15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009;

dilengkapi kasus ganti kerugian saat berlakunya Stb.1939-100, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009.

Dalam Bab III ini menjelaskan regulasi tanggung jawab penerbangan internasional yang ada yakni sistem Warsawa 1929; Montreal Convention of 1999, Rome Convention of 1952; dilengkapi dengan kasus ganti kerugian yang dialami oleh kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* di India tahun 1968; kecelakaan *Martin Air* di Srilanka, Colombo tahun 1974; penembakan pesawat udara *Korean Airlines KAL007* oleh *Sukhoi-SU 15* di Uni Soiveit 1983; kecelakaan pesawat udara *Singapore Airlines SQ006* tahun 2000 *Taipeh*; kecelakaan Penerbangan *GA-974* tahun 2004; kecelakaan *Air Asia Indonesia* tahun 2014; kecelakaan *Yeti Airlines ATR72-500* di Pokhara, Nepal tahun 2023; penerbangan Embarkasi BIJB Kertajati.

Diawali dengan latar belakang, ditutup dengan kesimpulan dan ucapan terima kasih kepada para penulis dan kontributor lainnya. Para penulis memohon maaf apabila terdapat kesalahan kata dan kalimat yang tidak disengaja dan dengan gembira bilamana para pembaca memberi kritik dan saran untuk kebaikan bersama.

FOREWORD

Praise goes to God Almighty, for His abundant blessings and gifts to the author during the process of writing this book. This book was co-authored by experts in their respective fields originating from books, articles, international conventions, national law, national and international jurisprudence, journals, dictionaries, websites, government policies and other valid sources in the field of aviation. Aircraft crash victims have realized that they have rights that are protected by international conventions and national law, they tend to make civil claims against institutions and agencies, both national and international, that are responsible for airplane crashes. The book entitled "Regulations and Cases: National and International Aviation" intends to explain existing regulations on aviation legal responsibility at the national and international levels as well as cases of lawsuits for legal liability due to aircraft accidents at both the international and national levels as follows:

In this Chapter I, the meaning of aircraft accidents, and international and national flights are explained, the definition of legal liability for each is accountability, responsibility, and liability; the concept of liability is based on fault, a presumption of liability, and liability without fault.

Chapter II describes air transportation before independence, namely KLM, KNILM, the birth of Indonesian Airways and Garuda Indonesian Airways; national aviation liability regulations namely the Stb Ordinance 1939-100, Law No.33 of 1964, Law No.15 of 1992, Law Number 1 of 2009; accompanied by a compensation case when Stb.1939-100, Law Number 33 of 1964, Law Number 1 of 2009, and Law Number 2 of 2009 came into effect.

Chapter III describes the existing international aviation responsibility regulations, namely the 1929 Warsaw system; Montreal Convention of 1999, and Rome

Convention of 1952; completed with the compensation case that was experienced by the Garuda Indonesian Airways airplane crash in India in 1968; the Martin Air accident in Sri Lanka, Colombo in 1974; shooting down of Korean Airlines KAL007 by Sukhoi-SU 15 in the Soviet Union 1983; Singapore Airlines SQ006 airplane crash in 2000 Taipei; Flight GA-974 crash in 2004; the 2014 Air Asia Indonesia accident; Yeti Airlines ATR72-500 crash in Pokhara, Nepal in 2023; BIJB Kertajati Embarkation flights.

Beginning with a background, it closes with a conclusion and acknowledgments to the authors and other contributors. The authors apologize if there are unintentional word and sentence errors and are happy when readers give criticism and suggestions for the common good.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
FOREWORD.....	v
DAFTAR ISI	vii

BAB 1 PENGERTIAN DAN KONSEP TANGGUNG JAWAB

HUKUM.....	1
A. Pendahuluan	1
B. Pengertian.....	4
C. Konsep Tanggung Jawab Hukum	10

CHAPTER 1 DEFINITIONS AND CONCEPTS OF LEGAL

RESPONSIBILITY.....	26
A. Understanding	26
B. Concept of Legal Liability	32

BAB 2 REGULASI DAN KASUS PENERBANGAN

NASIONAL.....	45
A. Transportasi Udara Sebelum Kemerdekaan.....	45
B. Ordonansi Stb 1939-100.....	55
C. Undang-Undang No.33 Tahun 1964	75
D. Undang-Undang No.15 Tahun 1992	81
E. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.	83
F. PM 77 TAHUN 2011	95
G. Stb.1939-100 dan UURI No.33 Tahun 1964.....	97
H. UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.15 Tahun 1992.....	109
I. UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.1 Tahun 2009.....	129

CHAPTER 2 REGULATIONS AND NATIONAL FLIGHT

CASES.....	161
A. Air Transportation Before Independence	161
B. Stb Ordinance 1939-100.	170
C. Law No. 33 of 1964.....	186
D. Law No. 15 of 1992.....	191

E. Law Number 1 of 2009.....	194
F. PM 77 YEAR 2011.....	204
G. Stb.1939-100 and UURI No.33 of 1964.....	206
H. UURI No.33 of 1964 and UURI No.15 of 1992.....	217
I. UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.1 Tahun 2009.....	235


BAB 3 REGULASI DAN KASUS PENERBANGAN

INTERNASIONAL.....	265
A. Konvensi Warawa 1929.....	265
B. Protokol The Hague 1955.....	283
C. Montreal Agreement of 1966.....	284
D. Konvensi Guadalajara 1961.....	285
E. Guatemala City Protokol 1971.....	285
F. Montreal Protokol No.1, 2, 3 dan 4.....	286
G. Konvensi Montreal 1999.....	287
H. Konvensi Roma 1952.....	305
I. Kecelakaan Garuda Indonesia di India.....	314
J. Kecelakaan Martin Air 1974.....	315
K. Korean Airlines KAL007.....	321
L. Kecelakaan Singapore Airlines SQ006.....	328
M. Kecelakaan Penerbangan GA-974.....	355
N. Kecelakaan <i>Yeti Airlines</i> ATR72-500 di Pokhara.....	359
O. Penerbangan Embarkasi BIJB Kertajati.....	363

CHAPTER 3 REGULATIONS AND CASE FOR

INTERNATIONAL FLIGHTS.....	383
A. Warawa System 1929.....	383
B. The Hague Protocol 1955.....	399
C. Montreal Agreement of 1966.....	400
D. The 1961 Guadalajara Convention.....	400
E. Guatemala City Protocol 1971.....	401
F. Montreal Protocol of 1975 No.1, 2, 3, and 4.....	401
G. Montreal Convention of 1999.....	402
H. Rome Convention 1952.....	417
I. Garuda Indonesia accident in India.....	425
J. 1974 Martin Air crash.....	427

K. Korean Airlines KAL007	431
L. Singapore Airlines SQ006 Accident.....	437
M. Garuda Indonesia GA-974 Accident	460
N. Yetti Airlines Accident	464
O. BIJB Kertajati Embarkation Flight	468
BAB 4 KESIMPULAN.....	484
CHAPTER 4 CONCLUSION	487
DAFTAR PUSTAKA	490
TENTANG PENULIS	505



**REGULASI DAN KASUS :
TANGGUNG JAWAB HUKUM
PENERBANGAN NASIONAL
DAN INTERNASIONAL**

***REGULATIONS AND CASES :
NATIONAL AND
INTERNATIONAL AVIATION
LEGAL RESPONSIBILITIES***

BAB

1

PENGERTIAN DAN KONSEP TANGGUNG JAWAB HUKUM

A. Pendahuluan

Salah satu unsur penting dalam penyelenggaraan penerbangan adalah terkait keselamatan penerbangan. Berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Penyelenggaraan penerbangan bertujuan mewujudkan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dll. Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan prasarana dan sarana penerbangan, metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna¹. Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan penerbangan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, maka dalam UU Penerbangan diatur tentang penetapan program keselamatan penerbangan nasional, program keamanan penerbangan nasional, dan program budaya tindakan keselamatan yang mengacu pada regulasi ICAO. Program keselamatan penerbangan nasional memuat peraturan keselamatan, sasaran keselamatan, sistem pelaporan keselamatan, analisis data dan

¹ Penjelasan Umum paragraf 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan).

pertukaran informasi keselamatan (*safety data analysis and exchange*), kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian (*accident and incident investigation*), promosi keselamatan (*safety promotion*), pengawasan keselamatan (*safety oversight*), dan penegakan hukum (*law enforcement*)².

Walaupun keselamatan penerbangan di Indonesia telah diatur sedemikian rupa, namun dalam implementasinya masih banyak timbul masalah antara lain terjadinya kecelakaan pesawat. Hal ini terjadi disebabkan berbagai faktor yaitu: Kesalahan manusia, Kesalahan teknis, alam dan lain-lain.

Kecelakaan pesawat udara,³ dapat terjadi dalam negeri maupun luar negeri apapun penyebabnya. Beberapa kecelakaan pesawat udara dalam negeri antara lain kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia jenis Lockheed Electra, registrasi PK-GLB di Manado tahun 1966; kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia jenis Fokker 27, registrasi PK-GFJ di Branti tahun 1974; pesawat udara Garuda Indonesia jenis Fokker-28, registrasi PK-GVC di Palembang dalam tahun 1975; pesawat udara *Merpati Nusanatara Alines* jenis Twin Otter di pegunungan Tinombala dalam tahun 1977; pesawat udara Garuda Indonesia, jenis Fokker 28, registrasi PK-GVE, dalam tahun 1979; pesawat udara milik PT Bouraq Indonesia di Krawang Jawa Barat, tahun 1980; pesawat udara Garuda Indonesia di Palembang Maret 1982, di Branti tahun 1983; pesawat udara Garuda Indonesia, jenis DC-9-32, nomor penerbangan GA-035, registrasi PK-GNQ, tahun 1987

² Penjelasan Umum paragraf 10 sub huruf e UU Penerbangan.

³ Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan sampai bandar udara tujuan di mana terjadi kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh benturan atau gesekan penumpang dengan badan pesawat udara, kecuali kerugian (*damage*) tersebut disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri atau penumpang berada ditempat yang seharusnya tidak berada ditempat itu atau terjadinya kerusakan struktural pesawat udara atau perlunya penggantian bagian-bagian dari pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali yang tidak dapat ditemukan lagi Annex 13 Konvensi Chicago 1944

di Polonia, Medan;⁴ pesawat udara milik *Mandala Airlines*, jenis Boeing 737-200 nomor penerbangan RI-091, di Medan tahun 2005; pesawat udara Garuda Indonesia jenis Airbus A300-B4, nomor penerbangan GA-152 di Medan tahun 1997; pesawat udara *Lion Air*, jenis MD-82, nomor penerbangan JT538 di Solo Adisumarmo, tahun 2004; pesawat udara Garuda Indonesia jenis Boeing 737-400, nomor penerbangan GA-200 di Yogyakarta tahun 2007; pesawat udara milik *Mimika Airlines*, jenis Pilatus PC-6, nomor penerbangan 514, registrasi PK-LTJ di Papua Barat tahun 2009; pesawat udara *Merpati Nusantara Airlines* jenis pesawat udara De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, registrasi PK-NVC di Oksibil Papua 2009; pesawat udara *Lion Air*, jenis Boeing 737-800NG, nomor penerbangan JT904, di Bali tahun 2013; pesawat udara *Merpati Nusantara Airlines*, jenis Xian-60, nomor penerbangan MA-60 di Eltari, Kupang tahun 2013; pesawat udara TNI-AU jenis Hercules C-130, nomor penerbangan dilambung A-1310, di Medan tahun 2015; pesawat udara *Lion Air*, jenis Boeing 737-MAX-8, nomor penerbangan JT610, registrasi PK-LQP di Krawang Jawa Barat tahun 2018; pesawat udara Sriwijaya Air jenis Boeing 737-500 nomor penerbangan SJ-182 registrasi PK-CLC di kepulauan Seribu Jakarta Utara pada tanggal 17 Januari 2021 yang menelan korban 62 jiwa terdiri dari 50 penumpang dan 6 orang awak pesawat udara yang bertugas dan 6 orang extracrew; pesawat udara *Lion Air* penerbangan Pontianak-Jakarta karena ucapan seorang penumpang pesawat udara bernama Frantinus Nirigi melontarkan ucapan bom saat ditanya pramugari terkait barang bawaannya. Begitu mendengar perkataan "bom" penumpang

⁴ Martono K.,Penggantian Stb.1939-100 tentang Ordonansi Angkutan Udara, dalam Martono K.,*Hukum Udara,Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*; Bandung: Penerbit Madar Maju,1995, hal. 103-104.

panik dan memaksa keluar melalui pintu darurat pesawat udara.⁵

Dalam Bab I ini dijelaskan pengertian kecelakaan pesawat udara, penerbangan internasional dan nasional, tanggung jawab hukum masing-masing *accountability*, *responsibility* dan *liability*; konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*), tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) dan tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) sebagai berikut:

B. Pengertian

1. Kecelakaan Pesawat udara

Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi selama dalam penerbangan dari bandar udara keberangkatan sampai bandar udara tujuan di mana terjadi kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh benturan atau gesekan penumpang dengan pesawat udara tersebut, kecuali kerugian (*damage*) tersebut disebabkan oleh kesalahan penumpang itu sendiri atau penumpang berada ditempat yang seharusnya tidak berada ditempat itu atau terjadinya kerusakan struktural pesawat udara atau perlunya penggantian bagian-bagian dari pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali yang tidak dapat ditemukan lagi.⁶

⁵ https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=%2ftrLT%2f1p&id=BF62D5D28DA2C6E103C734C717AD0B9A0463A77D&thid=OIP_trLT_1prBKh5CSVHzFugHaE8&mediaurl=https%3a%2f%2fbisniswisata.co.id%2fwp-content%2fuploads%2f2019%2f02%2fLion-Tergelincir-di-Pontianak-96x465.jpg&expw=696&q=lion+air%2c+jakarta%2cpontianak%2c+hoax%2c+image&simid=608038614784415030&FORM=IRPRST&ck=64FE2AC29621FE2C2A3EA7C5E3455703&selectedIndex=0&idpp=overlayview&ajaxhist=0&ajaxserp=0, diunduh Tanggal 7 Februari 2023

⁶ Annex 13 Konvensi Chicago 1944, kasus Munir dalam penerbangan Garuda Indonesia dari Singapore ke Schiphol di Belanda tidak ada kecelakaan atau cari buku referensi tulisan-tulisan

2. Penerbangan Internasional dan Nasional

Dalam buku ini yang dimaksud dengan penerbangan internasional adalah penerbangan dari satu negara ke negara anggota yang lain misalnya penerbangan *Air Asia* rute penerbangan Surabaya ke Changi, Singapura atau penerbangan dalam satu negara dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di negara lain walaupun tidak menjadi anggota konvensi, misalnya penerbangan dari Montreal ke Vancouver dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago sehingga rute penerbangan Montreal- Chicago-Vancouver atau Jakarta-endaratan antara (*intermediate landing*) Singapura-Pontianak, sehingga rutenya Jakarta-Singapore-Pontianak. Penerbangan internasional dikenali dengan adanya tiket internasional, misalnya penerbangan dari Darwin-Selaparang di Kupang-Yogyakarta- Jakarta yang menggunakan tiket internasional walaupun penerbangan dalam negeri, tetapi bilamana ada penumpang tiket internasional, misalnya dari Darwin-Jakarta, maka penumpang tersebut termasuk penerbangan internasional, sedangkan penerbangan nasional adalah penerbangan tempat keberangkatan dan tempat tujuan bandar udara dalam negeri dengan menggunakan tiket dalam negeri.

3. Tanggung Jawab Hukum

Pengertian “tanggung jawab” dapat dicermati dalam Henry Cambell Black,⁷ dan Peter Salim, namun demikian menurut Peter Salim tanggung jawab,⁸ dapat digolongkan menjadi 3 golongan besar, masing-masing tanggung jawab

⁷ Henry Campbell Black *Law's Dictionary*. Revised Fourt Edition. St Paul Minn, West Publisher.

⁸ Peter Salim, *Contemporary English-Indonesia Dictionary*. Edisi Pertama. Jakarta Modern English Press, 1985.

hukum dalam arti *accountability*, *responsibility* dan *liability*⁹ sebagai berikut:

a. *Accountability*

Menurut Henry Cambell Black,¹⁰ pengertian *accountability* biasanya berkaitan dengan tanggung jawab keuangan atau pembukuan, misalnya dalam kalimat “dimintakan pertanggung jawaban hasil pembukuannya,” perkataan “tanggung jawab dalam kalimat tersebut berarti “*accountability*.” Perkataan “*accountability*” dapat juga berarti kepercayaan kepada lembaga tertentu, misalnya Komisi Hak-Hak Asasi Manusia (HAM) harus membuat pertanggung jawaban keuangan kepada Sekretariat Negara yang memberi subsidi kepada Komisi HAM.¹¹ *Accountability* juga berarti kepercayaan atau *trust*, misalnya pemerintah harus menegakkan hukum dan *creditability* “tanggung jawab” karena kedua faktor tersebut sangat essential.¹² *Accountability* dalam arti *trust* (kepercayaan) terhadap lembaga pemerintah, setiap tahun tanggal 16 Agustus Presiden membuat laporan pertanggung-jawaban kepada Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR), apabila laporan pertanggung jawab tersebut dapat diterima oleh MPR berarti tanggung jawab disetujui, bilamana laporan pertanggung-jawaban tersebut tidak diterima artinya

⁹ Pengertian *accountability*, *responsibility* dan *liability* juga ditemui dalam Ida Bagus Rahmadi Supacana dalam bukunya berjudul: “Peran Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan. Kumpulan Makalah dan Paparan Ilmiah. Jakarta: CV Mitra Karya, 2003, hlm.102-125.

¹⁰ *Henry Campbell Black Law's Dictionary*. Revised Fourt Edition. St Paul Minn, West Publisher.

¹¹ Diskusi “Problem Masa depan Komisi Nasional Hak-Hak Asasi Manusia (HAM), di selenggarakan oleh Laboratorium Sosiologi Fakultas Sosiologi dan Ilmu Politi Universitas Indonesia tanggal 26 Pebruari 2002, di Jakarta; Lihat juga Martono K. Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta: Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.214.

¹² Jaschka Fisher, Menteri Luar Negari Jerman, lihat Kompas tanggal 4 Nopember 2000, hlm 13, kolom2 dan 3.

tidak dapat dipertanggung jawabkan sehingga terjadi mosi tidak percaya kepada Presiden.

b. *Responsibility*

Menurut Lukman Ali,¹³ tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan “wajib menanggung segala sesuatunya” kalau terjadi apa-apa dapat disalahkan, dituntut dan diancam hukuman pidana oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain, misalnya dalam kalimat “Seorang dokter yang menyimpang dari *medical standard* (mal praktek) harus “bertanggung jawab” demikian pula seorang istri dokter yang menyuntik orang dengan alat suntik milik suaminya seorang dokter sampai meninggal dunia harus “bertanggung jawab”. Perkataan “tanggung jawab” dalam kalimat tersebut berarti istri maupun dokter tersebut dapat dituntut hukum pidana di depan pengadilan oleh penegak hukum.

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* juga dapat diartikan “ikut memikul beban.” Mantan Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD) dan Mantan Penglima TNI, Jenderal Endartono Soetarto dalam kasus pelanggaran hak-hak asasi manusia (HAM) yang dilakukan oleh prajurit Tentara Nasional Indonesia (TNI), beliau pernah mengatakan yang “bertanggung jawab” (*responsible*) adalah mereka yang memegang tongkat komando perintah prajurit. Tanggung jawab di sini diartikan “ikut memikul beban”.

Seorang pejabat harus bertanggung jawab (*responsible*) apabila pejabat tersebut tidak melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan sesuai dengan surat

¹³ Lukman Ali, Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta : Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 195.

keputusan pengangkatannya sebagai pejabat,¹⁴ atau pejabat yang bersangkutan melakukan tindakan yang dilarang dalam surat pengangkatan sebagai pejabat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku,¹⁵ pejabat tersebut dapat dikenakan sanksi. Pejabat yang tidak melakukan perbuatan sesuai dengan surat keputusan pengangkatan atau pejabat yang melakukan pelanggaran ketentuan sebagai pejabat harus bertanggung jawab (*responsible*). Sanksi yang dapat dikenakan kepada pejabat tersebut berupa sanksi administratif tegoran lisan, tertulis, dipindahkan ke tempat yang lain, penurunan pangkat, diberhentikan dengan hormat atau tidak dengan hormat sampai dapat diajukan ke pengadilan oleh penegak hukum sesuai dengan tingkat kesalahannya.¹⁶ Tanggung jawab dalam arti "*responsibility*" biasanya kepada satu tingkat di atasnya, misalnya ketika tabrakan kereta api di Cirebon, maka seluruh direksi kereta api secara operasional bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, semua direksi kereta api dibubarkan oleh Menteri Perhubungan, kemudian Menteri Perhubungan bertanggung jawab kepada Presiden dan Presiden bertanggung jawab kepada Dewan Perwakilan Rakyat/Majelis Permusyawaratan

¹⁴ Misalnya Menteri Perhubungan pada saat kecelakaan kereta api di Bintaro Jaya beberapa tahun yang lalu tidak hadir dan memberi perintah langkah-langkah yang diperlukan oleh bawahannya atau seorang Kepala Staf Angkatan udara pada saat kecelakaan pesawat udara Hecler C-130 di Condet juga tidak hadir untuk segera mengambil langkah-langkah yang seharusnya, pada hal komandan Halim Perdanakusuma hadir dalam lokasi kecelakaan tersebut. Dalam kasus tersebut Menteri Perhubungan maupun Kepala Staf Angkatan Udara harus bertanggung jawab (*responsible*).

¹⁵ Misalnya pejabat dilarang KKN dan melanggar sumpah jabatan yang diemban atau korupsi dll.

¹⁶ Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta : Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.216.

Rakyat (MPR) dan kemudian bertanggung jawab kepada Rakyat.

c. *Liability*

Sebagaimana disebutkan di atas, di samping tanggung jawab dalam arti *accountability* dan *responsibility* adalah tanggung jawab dalam arti *liability*. Menurut Kamus Hukum Bahasa Indonesia sebagaimana disebutkan di atas tanggung jawab hukum dalam arti *liability* berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya.¹⁷ Apabila terjadi sesuatu dapat diajukan gugatan ke pengadilan perdata oleh orang atau badan hukum yang dirugikan. Isteri seorang dokter yang disebutkan di atas yang menggunakan alat suntik suaminya harus “bertanggung jawab (*liable*).” Perkataan “bertanggung jawab” di sini dapat diartikan isteri dokter tersebut dapat diajukan gugatan perdata atas kerugian yang harus dibayar oleh isteri dokter tersebut akibat perbuatannya.¹⁸

Tanggung jawab (*liability*) dapat diartikan kewajiban membayar kerugian yang diderita misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggung jawab” atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang dikirim, karena itu apabila penumpang dan/atau barang tidak selamat sampai ditempat tujuan, yang menimbulkan kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, maka perusahaan penerbangan harus “bertanggung jawab” dalam arti *liability*. Tanggung jawab dalam hal ini diartikan perusahaan penerbangan wajib membayar kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang yang melakukan wanprestasi.

¹⁷ Pasal 1367 KUH Perdata

¹⁸ Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta : Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.217.

Perusahaan penerbangan dapat digugat di depan pengadilan perdata. Tanggung jawab dalam arti *liability* dimaksudkan kewajiban membayar segala kerugian atau biaya yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara yang dilakukan oleh kapten penerbang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan dan berkewajiban tersebut dapat diajukan gugatan perdata di depan pengadilan perdata. Dalam buku ini yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah tanggung jawab dalam arti *Liability* artinya perusahaan penerbangan harus mengganti kerugian yang diderita akibat pesawat udara atau pengoperasian pesawat udara, bahkan sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) perusahaan penerbangan juga bertanggung jawab terhadap pihak ketiga.

C. Konsep Tanggung Jawab Hukum

Sebelum menguraikan regulasi tanggung jawab hukum penerbangan nasional maupun internasional, perlu dijelaskan lebih dahulu konsep tanggung jawab hukum agar para pembaca mengerti dengan baik.

Secara umum terdapat tiga macam prinsip dasar tanggung jawab hukum (*legal liability concept*), yaitu yang terdiri dari prinsip tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), prinsip tanggung jawab hukum atas praduga bersalah (*presumption of liability*) dan prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).¹⁹

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) yaitu, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.²⁰ Yang dimaksud kesalahan

¹⁹ K. Martono dan Amad Sudiro, 2011, Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009, cet. II, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, h. 217.

²⁰ Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2011, Hukum Perlindungan Konsumen, cet. III, Sinar Grafika, Jakarta, h. 93.

adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian “hukum”, tidak hanya bertentangan dengan peraturan perundang – undangan, tetapi juga kaidah – kaidah kesusilaan yang berlaku dalam masyarakat.²¹ Prinsip ini terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata, yaitu: “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.”. Dari Pasal 1365 KUH Perdata ini tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur – unsur ada kesalahan, ada kerugian, yang membuktikan adalah korban yang menderita kerugian, kedudukan tergugat dengan penggugat sama tinggi dalam arti saling dapat membuktikan, apabila terbukti terjadi kesalahan maka jumlah ganti kerugian tidak terbatas (*unlimited liability*).²²

Tanggung Jawab Hukum Praduga Bersalah. Prinsip ini berarti maskapai penerbangan harus selalu bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang maupun bagasi, kecuali apabila maskapai penerbangan dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Jadi, pihak penumpang tidak perlu untuk melakukan pembuktian telah melakukan kesalahan pada pihak maskapai penerbangan. Akibat dari penerapan prinsip ini adalah tanggung jawab maskapai penerbangan terbatas sejumlah ganti kerugian yang ditetapkan oleh peraturan perundang – undangan yang berlaku terhadap kerugian yang diderita penumpang, namun masih dimungkinkan bagi penumpang untuk memperoleh ganti rugi yang lebih besar dengan membuktikan bahwa maskapai penerbangan melakukan kesalahan yang disengaja.²³

Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah. Prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), yaitu dimana tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan, atau dengan kata lain suatu prinsip tanggung

²¹ *Ibid.*

²² K. Martono dan Amad Sudiro, *op.cit*, h. 221

²³ K. Martono dan Amad Sudiro, *op.cit*, h. 226.

jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah ada atau tidak dalam kenyataan.²⁴

Pada prinsipnya konsep tersebut berlaku juga terhadap hukum penerbangan nasional maupun internasional. Konsep tanggung jawab hukum yang dimaksudkan adalah tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*), tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) dan tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (*Liability based on fault*)

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerd.). Pasal tersebut dikenal sebagai tindakan melawan hukum (*onrechts-matigdaad*) berlaku umum terhadap siapapun juga termasuk perusahaan transportasi darat. Menurut Pasal 1365 HUPerd. tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian tersebut untuk membayar ganti (*to compensate the damage*). Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang²⁵ harus bertanggung jawab (*liable*) atas perbuatan sendiri²⁶ artinya kalau perbuatannya merugikan orang lain, maka orang tersebut harus

²⁴ E. Saefullah Wiradipradja, 1989, Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional, cet. I, Liberty, Yogyakarta, h.35.

²⁵ Yang dimaksud dengan perkataan "orang" adalah orang dalam arti orang secara alamiah (natural person) maupun badan hukum (legalperson).

²⁶ *A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability.* Ram S. Jakhu, Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta dalam Nicolas Matte.,Ed., Annals of Air and Space Law:Toronto:The Carswell Company, Ltd.1979.

bertanggung jawab mengganti kerugian yang diderita oleh orang lain.²⁷

Menurut Pasal 1367 KUH Perd., tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, tetapi juga terhadap perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tangung jawab semacam ini juga dikenal dalam *Common Law system* dalam kasus *Swanson Peer vs Canada*.²⁸

Pada prinsipnya tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) berlaku terhadap semua perusahaan pengangkutan. Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur adanya kesalahan, ada kerugian dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan, ada kerugian tidak ada kesalahan maka tidak bertanggung jawab, ada kesalahan

²⁷ Martono K.,Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi.,disampaikan Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Baadan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

²⁸ Dalam kasus *Swanson vs Canada*, dijelaskan bahwa pejabat penerbangan sipil di Canada merupakan bagian dari Departemen Transportasi. Berdasarkan *Aeronautic Act*, Canada, Menteri Transport bertanggung jawab terhadap keselamatan operasi penerbangan. Dalam pelaksanaan tugas operasional keselamatan penerbangan tersebut dilakukan oleh petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah (State) untuk mengeluarkan izin terbang, sertifikat kecakapan. Setelah sertifikat tersebut dikeluarkan, petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah harus mengawasi pelaksanaan persyaratan yang tercantum dalam sertifikat tersebut. Pelaksanaan pengawasan tersebut dilakukan oleh pejabat daerah dengan pedoman yang diberikan oleh pemerintah pusat (Federal) untuk dan atas nama Menteri transport karena itu Menteri Transport bertanggung jawab atas kesalahan yang dilakkan oleh pejabat daerah berdasarkan *Federal Tort Claims Act (FTCA)*; Lihat Ewa M.Swiecicki.,*Liability of the Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Regulation.*,dalam Michl Milde, *Annals of Air and Space Law*,Vol.XVIII-1993 Part I,hlm.275-308.

tidak ada kerugian juga tidak bertanggung jawab, yang membuktikan adanya kesalahan adalah korban, bilamana terbukti ada kesalahan, jumlah ganti ruginya tidak terbatas, korban sebagai penggugat dengan perusahaan sebagai tergugat mempunyai kedudukan yang sama dalam arti dapat saling membuktikan.

a. Ada kesalahan (*fault*) dan Kerugian (*Damage*)

Sebagaimana disebutkan di atas, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus ada kerugian dan kesalahan. Kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, ada kerugian tidak ada kesalahan, tidak bertanggung jawab dan ada kesalahan tetapi tidak ada kerugian juga tidak bertanggung jawab. Tanggung jawab atas dasar kesalahan tersebut diatur dalam Pasal 4 ayat (1) Permenhub 77/2011, yang menyatakan:

“Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipkerjakannya.”

Berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat (1) Permenhub 77/2011 tersebut, pertanggungjawaban perusahaan penerbangan dalam hukum positif Indonesia, terutama yang menyangkut kasus yang sering terjadi seperti kerusakan bagasi kabin penumpang, bahwa pertanggung-jawaban menganut prinsip di mana penumpang harus membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan atas kerugian yang menimpa penumpang (*based of fault liability*).

Pembuktian kesalahan bukan suatu hal yang mudah bagi penumpang yang dirugikan bahkan seringkali muncul kendala bagi penumpang karena kesalahan yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan harus dibuktikan. Unsur kesalahan juga ditegaskan dalam Pasal 1865 KUHPerdara yang menyatakan bahwa:

“Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut”.

Sehingga setiap orang (penumpang) yang ingin mendalilkan sesuatu, harus memiliki bukti atas dalil tersebut.

b. Beban Pembuktian dan Besarnya Ganti Rugi

Dalam konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) yang membuktikan kesalahan adalah korban yang menderita kerugian. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban dapat membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, maka perusahaan penerbangan harus membayar kerugian tidak terbatas, seluruh kerugian yang diderita harus dibayar (*unlimited liability*) dalam arti berapapun jumlahnya harus dibayar oleh perusahaan penerbangan, kecuali ada kesepakatan kedua belah pihak.

c. Kedudukan Para Pihak

Dalam konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) kedudukan pada pihak adalah sama tinggi dalam arti bahwa penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan saling dapat membuktikan kesalahannya. Konsep tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) rasanya adil bilamana mereka saling dapat membuktikan, namun demikian dalam perkembangannya tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*) tidak dapat diterapkan dalam transportasi udara karena penumpang dan/atau pengirim barang tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan karena perusahaan penerbangan sudah mengenal, teknologi tinggi

penerbangan, sedangkan penumpang dan/atau pengirim barang belum mengenal teknologi tinggi.²⁹

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Dalam perkembangannya, konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) tidak dapat digunakan dalam transportasi udara, karena kedudukan penumpang dan/atau pengirim barang tidak seimbang dengan kedudukan perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut penumpang dan/atau barang. Dalam transportasi udara perusahaan penerbangan mempunyai kemampuan teknologi tinggi penerbangan, sedangkan penumpang dan/atau pengirim barang tidak mempunyai kemampuan teknologi tinggi penerbangan, sehingga apabila penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan tidak mungkin berhasil, karena itu sejak tahun 1929 dikenalkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*).³⁰

Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) mulai diterapkan sejak Konvensi Warsawa 1929.³¹ Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presumed*) sehingga perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab dan harus

²⁹ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, hal. hal.12

³⁰ Perlu dicatat disini bahwa tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) berbeda dengan konsep "praduga tidak bersalah", tanggung jawab praduga bersalah "*presumption of liability*" adalah konsep hukum perdata, sedangkan "praduga tidak bersalah" konsep hukum publik.

³¹ Brad Kizza., Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incident; Vol.46 (1) JALC 151(1980).

membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang sering dikenal sebagai “beban pembuktian terbalik”.³²

Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, cukup memberi tahu adanya kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang yang terjadi pada saat kecelakaan pesawat udara, sebagai imbalannya perusahaan penerbangan menikmati batas maksimum tanggung jawab hukum (*limited liability*) yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929 atau *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929* artinya berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, perusahaan penerbangan tidak akan membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Konvensi Warsawa 1929 memberikan pengecualian terhadap perusahaan penerbangan dalam hal memberikan ganti kerugian jika perusahaan penerbangan dapat membuktikan perusahaan telah berusaha menghindari adanya kerugian, sebagaimana tercantum dalam Pasal 20 ayat (1) Konvensi Warsawa 1929:

“The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.”

Unsur-unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah adalah beban pembuktian terbalik (*burden of proof*), tanggung jawabnya terbatas (*limited liability*), perlindungan hukum (*exoneration*), ikut bersalah (*contributory negligent*) dan

³² Beban pembuktian terbalik dapat juga dengan istilah pembuktian negatif.

kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*) sebagai berikut.³³

a. Beban Pembuktian Terbalik (*Burden of Proof*)

Dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*), penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan telah dianggap bersalah. Apabila penumpang dan/atau pengirim barang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, pasti tidak berhasil, karena penumpang dan/atau pengirim barang belum mengenal teknologi tinggi penerbangan. Dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah yang membuktikan adalah perusahaan penerbangan yang sering disebut sebagai beban pembuktian terbalik atau pembuktian negatif. Bilamana perusahaan penerbangan, termasuk pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab dalam arti bahwa perusahaan penerbangan tidak membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

b. Tanggung Jawab Terbatas (*limited of liability*)

Sebagai konsekuensi konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability concept*), maka perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, tanpa dibuktikan lebih dahulu, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas (*limited*). *Limited of liability* memberikan perlindungan kepada pihak perusahaan penerbangan terkait kemungkinan

³³ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Radjagrafindo Persada, 2013 hal.14

penuntutan besaran ganti rugi yang tidak terbatas atau terlalu besar nilainya. Pembatasan ini diatur dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929:

“In the carriage of passengers, the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where; in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.”

Tanggung jawab perusahaan penerbangan yang terbatas sebesar jumlah kerugian yang diatur dalam hukum nasional maupun konvensi internasional yang berlaku,³⁴ untuk setiap penumpang yang meninggal dunia atau luka tetap atau luka sementara atau barang yang hilang, musnah atau rusak tidak dapat digunakan sebagian maupun seluruhnya. Berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang

³⁴ Batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam hukum nasional atau Konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 beserta Protokol dan suplemennya. Dalam hukum nasional diatur dalam Stb1939-100, Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya. Di Indonesia batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam Stb 1939-100 yo Undang-Undang Nomor 15 tentang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya seperti Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1995 sebesar maksimum Rp.40 juta, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta pelaksanaannya seperti PM Menteri Perhubungan No.PM 77 tahun 2011 sebesar Rp.1.250.000.000., sedangkan menurut konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 11929 sebear US\$10.000, Protocol The Hague 155 sebesar US\$ 20.000, Montreal Agreement of 1966 sebesar US\$58.000 tidak termasuk biaya pengacara, Guatemala City Protocol of 1971 sebesar US\$ 100.000 tidak termasuk biaya pengacara, Montreal Convention of 1999 sebesar US\$ 100.000 SDR. Perlu dicatat dalam hubungannya dengan penerbangan Umroh melalui embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999 yang akan dibahas lebih lanjut.

tidak semua akan diberi ganti kerugian oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan.

c. Perlindungan Hukum (*Exoneration*)

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa dalam konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*), perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presumed*) tanpa dibuktikan lebih dahulu, namun demikian perusahaan penerbangan masih mempunyai hak melindungi diri (*exoneration*). Bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas bertanggung jawab mengganti kerugian sebagaimana diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.³⁵

d. Ikut Bersalah (*Contributory Negligent*)

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri (*exoneration*) tetapi perusahaan penerbangan juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang juga ikut melakukan kesalahan (*contributory negligent*). Apabila perusahaan penerbangan, termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang ikut bersalah (*contribute*) maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab sepenuhnya, melainkan kesalahan tersebut dibebankan juga kepada penumpang, misalnya kapten penerbang sudah memberi tahu agar penumpang kembali ketempat duduk, jangan di toilet, kencingkan

³⁵ Contoh konkritnya adalah kematian Munir, Direktur Kontras dalam penerbangan Garuda Indonesia dari Jakarta ke Schiphol di Belanda, Garuda Indonesia dapat membuktikan bahwa tidak ada kecelakaan pesawat udara dalam kasus tersebut, karena itu Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab atas kematian Munir sebagai akibat kecelakaan. Lihat Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Divisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013 hal.15

ikut pinggang, lipat meja didepannya, karena pesawat udara sedang mengalami guncangan, tetapi penumpang tidak mematuhi perintah tersebut, kemudian mengalami luka atau cidera akibat guncangan tersebut, maka penumpang juga bertanggung jawab.

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas (*limited*) sebesar jumlah yang ditetapkan dalam hukum nasional maupun dalam konvensi internasional, namun demikian perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab tersebut bilamana penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya melakukan kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*),³⁶ karena itu perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, berapapun juga jumlahnya harus dibayar oleh perusahaan penerbangan.

3. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*Liability Without Fault*)

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability*³⁷ digunakan dalam Konvensi

³⁶ Kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*) misalnya perusahaan penerbangan tidak menyediakan oksigen yang cukup, tidak menyediakan jaket pelampung, atau alat-alat pertolongan pertama atau alat-alat lainnya yang bersifat no go item.

³⁷ Istilah yang diggunakan berbeda-beda ada yang mengatakan *liability without fault*, *absoulte liability* atau *strict liabiliyt*, sebenarnya ada sedikit perbedaan, tetapi dalam tulisan ini digunakan istilah *liability without fault*.

Roma 1952,³⁸ Protocol Guatemala City of 1971,³⁹ *International Liability Convention of 1972*⁴⁰ dan *Aircraft Product Liability*.⁴¹ Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.⁴² Menurut konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*) perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga⁴³ yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara tanpa memerlukan pembuktian lebih dahulu.

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute*

³⁸ ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952;

³⁹. ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

⁴⁰ *Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects*, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Micahl Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVII-Part II,1993. Toronto: The Carswell Company Ltd,1993 hal.653-670. Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali,1987.

⁴¹ Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*.Bandung: Madar Maju, 1994 hal.45-52

⁴² Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁴³ Yang dimaksud pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat pengoperasian pesawat udara, contoh konkretnya adalah korban penduduk dan harta benda mereka yang menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesawat udara Mandala Airlines tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara Silk Air yang mencemari Sungai Musi, Kecelakaan pesawat udara Garuda 421 di Sungai Bengawan Solo yang mencemari sungai dan merusak kacang tanah milik penduduk.

liability) atau *strict liability* diterapkan kepada operator.⁴⁴ *Liability without fault* merupakan penyimpangan dari prinsip tanggung gugat di mana unsur kesalahan yang mengakibatkan timbulnya suatu kerugian sebagai bagian yang diperlukan dalam penuntutan ganti rugi. Endang Saefullah Wirapradja sebagaimana dikutip Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani menerangkan bahwa unsur kesalahan tidak relevan untuk dipermasalahkan menyangkut ganti kerugian, sebab jika ada seseorang yang merasa dirugikan atas perbuatan orang lain, maka selayaknya dia bertanggung gugat.⁴⁵ Dalam konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*), operator tidak dapat membebaskan dari tidak bertanggung jawab berdasarkan ajaran hukum di bawah ini.

4. Ajaran Hukum (*doctrine*)

Tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* lahir dari ajaran hukum (*doctrine*) pada abad ke-19. Pada abad ke-19 terjadi revolusi industri, tenaga manusia digantikan dengan tenaga mesin, sehingga ekonomi berkembang dengan pesat, di samping perkembangan tersebut juga tidak lepas dari dampak negatif. Akibat revolusi industri, dalam masyarakat terdapat dua lapisan atas dan lapisan bawah. Lapisan atas dikuasai oleh para industriawan, pemodal yang dapat akses keberbagai kegiatan politik, ekonom, hukum, sosial dll, sebaliknya lapisan bawah yang

⁴⁴ Yang dimaksud dengan “operator” adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat uara baik secara komersial (airlines) maupun non-komersial (general aviation). Uraian lebih lanjut tentang tanggung jawab operator dapat dibaca gerlad G.F.F., Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface (Rome 1952) dalam Nicolas Mateesco Matte.,Ed., Annals of Air and Space Law.IV-19790 1-28 (1979).

⁴⁵ <https://www.hukumonline.com/klinik/a/bagaimana-cara-menuntut-ganti-kerugian-dari-maskapai-penerbangan--1t4e6d82a093116>, diakses pada 17 Januari 2023.

terdiri dari rakyat jelata, proletar, banyak penderitaan akibat revolusi industri, gajinya kecil, korban pencemaran dll berbagai penderitaan sebagai akibat revolusi industri dalam abad ke-19. Dalam masyarakat timbul pertanyaan siapa yang bertanggung jawab kondisi masyarakat akibat revolusi industri tersebut. Hukum harus menjamin rasa keadilan dalam masyarakat.

Sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) para industriawan harus bertanggung jawab terhadap dampak negatif yang timbul akibat revolusi industri tanpa harus membuktikan kesalahan para industriawan. Rasanya ada ketidak-adilan bilamana masyarakat banyak dibebani untuk membuktikan kesalahan industriawan. Sebaliknya adil bilamana risiko tersebut dibebankan kepada para industriawan sebab mereka dapat membagi beban resiko tersebut dengan para industriawan yang menikmati hasil revolusi industri, karena itu industriawan bertanggung jawab atas dampak negatif revolusi industri tanpa harus dibuktikan lebih dahulu kesalahan mereka. Dalam kasus *Rylands vs Fletcher* (1868) dinyatakan:

... the doctrine of strict (or absolute liability) has evolved in modern times in certain kinds of situations, that is not wrongful but give rise to liability even in the absence of the new technique of atomic energy or fault...."

Dalam perkembangannya lebih lanjut, ajaran hukum (*doctrine*) tersebut diterapkan dalam Konvensi Paris 1960 yang mengatur kapal laut tenaga nuklir. Dalam Konvensi Paris 1960 tersebut antara lain dikatakan bahwa :

... Because of special damages involves in the activities within the scope of difficulty of establishing negligence in view of the new technique of atomic energy.⁴⁶

⁴⁶ Nicolas Mateesco Matte., *Aeropace Law: from Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto: The Carsewell Company Limited, 1977 hl.159

Dalam *American-Common Law System* juga dikenalkan konsep pergeseran tanggung jawab hukum (*transfer of liability*) dari penumpang (*injured people*) kepada pelaku (*actor*) yang menimbulkan kerugian sehingga pelaku sebagai perusahaan penerbangan bertanggung jawab. Hal ini merupakan perkembangan dari kasus *Rylands vs Fletcher* (1868) tersebut di atas. Menurut *American Common Law System* pelaku (*actor*) bertanggung jawab mutlak (*absolute liability*) tanpa kesalahan, karena masyarakat menghendaki hukum harus melindungi masyarakat banyak untuk mencapai kesejahteraan bersama. Secara yuridis adil sebab para pelaku (*actor*) dapat membagi risiko tersebut kepada masyarakat yang menikmati kegiatan yang membahayakan tersebut.

Ajaran hukum (*doctrine*) pergeseran tanggung jawab (*transfer of liability*) dalam perkembangannya diterapkan dalam pengangkutan udara, khususnya *Montreal Agreement of 1966*,⁴⁷ sedangkan di Indonesia tanggung jawab hukum tanpa bersalah diatur dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Lingkungan Hidup dll.

⁴⁷ Dalam *Montreal Agreement of 1966* ditentukan bahwa bagi semua perusahaan penerbangan yang terbang dari, kea atau melalui Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia sebesar US\$ 58.000 tidak termasuk biaya pengacara.

CHAPTER

1

DEFINITIONS AND CONCEPTS OF LEGAL RESPONSIBILITY

In this Chapter I, the meaning of aircraft accidents, international and national flights is explained, the legal responsibilities of each are accountability, responsibility, and liability; the concepts of liability based on fault, the presumption of liability, and liability without fault are as follows:

A. Understanding

1. Aircraft Accident

Accident is an event that occurs while in flight from the departure airport to the destination airport where there is a loss (damage) caused by a collision or friction between the passenger and the aircraft, unless the loss (damage) is caused by the fault of the passenger himself or the passenger. being in a place where it should not be in that place or the occurrence of structural damage to the aircraft or the need to replace parts of the aircraft or the aircraft has been lost completely which cannot be found again.⁴⁸

⁴⁸ Annex 13 Konvensi Chicago 1944, kasus Munir dalam penerbangan Garuda Indonesia dari Singapore ke Schiphol di Belanda tidak ada kecelakaan atau cari buku referensi tulisan-tulisan

2. International and National Flights

In this book, what is meant by international flights are flights from one country to another member country, for example, Air Asia flights from Surabaya to Changi, Singapore or flights within one country with intermediate landings in other countries even though they are not members of the convention. for example, a flight from Montreal to Vancouver with an intermediate landing in Chicago so that the flight route is Montreal-Chicago-Vancouver or Jakarta-with an intermediate landing between Singapore-Pontianak, so the route is Jakarta-Singapore-Pontianak. International flights are recognized by the presence of international tickets, for example flights from Darwin-Selaparang in Kupang-Yogyakarta-Jakarta which use international tickets even though they are domestic flights, but if there are international ticket passengers, for example from Darwin-Jakarta, those passengers are included as international flights, whereas national flights are flights where departure and destination are domestic airports using domestic tickets.

3. Legal Responsibilities, Liability, and accountability

The definition of "responsibility" can be observed in Henry Campbell Black,⁴⁹ and Peter Salim, however, according to Peter Salim,⁵⁰ responsibility can be classified into 3 major groups, each of which is a legal responsibility in the sense of accountability, responsibility, and liability⁵¹ as follows:

⁴⁹ Henry Campbell Black *Law's Dictionary*. Revised Fourt Edition. St Paul Minn, West Publisher.

⁵⁰ Peter Salim, *Contemporary English-Indonesia Dictionary*. Edisi Pertama. Jakarta Modern English Press, 1985.

⁵¹ Pengertian *accountability*, *responsibility* dan *liability* juga ditemui dalam Ida Bagus Rahmadi Supacana dalam bukunya berjudul : "Peran Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan. Kumpulan Makalah dan Paparan Ilmiah. Jakarta: CV Mitra Karya, 2003, hlm.102-125.

a. Accountability

According to Henry Cambell Black,⁵² the notion of accountability is usually related to financial or bookkeeping responsibilities, for example in the sentence "requested accountability for the results of the bookkeeping," the words "responsibility in the sentence means "accountability." The word "accountability" can also mean trust in certain institutions, for example, the Human Rights Commission (HAM).⁵³ must make financial accountability to the State Secretariat which subsidizes the Human Rights Commission.⁵⁴ Accountability also means trust or trust, for example, the government must enforce the law and creditability is "responsibility" because these two factors are very essential. Accountability in the sense of trust in government institutions, every year on August 16 the President makes an accountability report to the People's Consultative Assembly (MPR), if the accountability report is acceptable to the MPR it means that the responsibility is approved; if the accountability report is not acceptable means cannot be held accountable resulting in a motion of no confidence in the President.

b. Responsibility

According to Lukman Ali,⁵⁵ responsibility in the sense of responsibility can be interpreted as "obliged to

⁵² *Henry Campbell Black Law's Dictionary*. Revised Fourt Edition. St Paul Minn, West Publisher.

⁵³ Diskusi "Problem Masa depan Komisi Nasional Hak-Hak Asasi Manusia (HAM), di selenggarakan oleh Laboratorium Sosiologi Fakultas Sosiologi dan Ilmu Politi Universitas Indonesia tanggal 26 Pebruari 2002, di Jakarta; Lihat juga Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta: Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.214.

⁵⁴ Jaschka Fisher, Menteri Luar Negari Jerman, lihat Kompas tanggal 4 Nopember 2000, hlm 13, kolom 2 dan 3.

⁵⁵ Lukman Ali, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 195.

bear everything" if anything happens you can be blamed, prosecuted, and threatened with criminal penalties by law enforcement before the court, accept the burden as a result of one's own or other people's actions, for example in the sentence " A doctor who deviates from medical standards (mal practice) must be "responsible" as well as a doctor's wife who injects people with a syringe belonging to her husband a doctor until she dies must be "responsible". The word "responsibility" in this sentence means that the wife or doctor can be prosecuted by law enforcement before the court.

Responsibility in the sense of responsibility can also be interpreted as "sharing the burden." Former Chief of Staff of the Army (KSAD) and Former Commander of the TNI, General Endartono Soetarto in cases of violations of human rights (HAM) committed by soldiers of the Indonesian National Armed Forces (TNI), once said those who were "responsible" were those who wield the baton command soldiers. Responsibility here means "share the burden".

An official must be responsible (responsible) if the official does not take the actions that should be carried out in accordance with the decree on his appointment as an official,⁵⁶ or if the official concerned takes actions that are prohibited in the letter of appointment as an official in accordance with the applicable laws and regulations, the official can be penalized.⁵⁷ Officials who do not carry out

⁵⁶ Misalnya Menteri Perhubungan pada saat kecelakaan kereta api di Bintaro Jaya beberapa tahun yang lalu tidak hadir dan memberi perintah langkah-langkah yang diperlukan oleh bawahannya atau seorang Kepala Staf Angkatan udara pada saat kecelakaan pesawat udara Hecler C-130 di Condet juga tidak hadir untuk segera mengambil langkah-langkah yang seharusnya, pada hal komandan Halim Perdanakusuma hadir dalam lokasi kecelakaan tersebut. Dalam kasus tersebut Menteri Perhubungan maupun Kepala Staf Angkatan Udara harus bertanggung jawab (responsible).

⁵⁷ Misalnya pejabat dilarang KKN dan melanggar sumpah jabatan yang diemban atau korupsi dll.

actions in accordance with the appointment letter or officials who violate the provisions as officials must be responsible (responsible). Sanctions that can be imposed on these officials are in the form of administrative sanctions, written warnings, transfer to another place, demotion, or honorable or dishonorable discharge until they can be brought to court by law enforcement in accordance with the degree of guilt.⁵⁸ Responsibility in the sense of "responsibility" is usually to one level above it, for example when a train crash in Cirebon, all railroad directors are operationally responsible to the Minister of Transportation, all railroad directors are dismissed by the Minister of Transportation, then the Minister of Transportation is responsible to The President and the President are accountable to the People's Representative Council/People's Consultative Assembly (MPR) and then accountable to the People.

c. Liability

As mentioned above, in addition to responsibility in the sense of accountability and responsibility, there is responsibility in the sense of liability. According to the Indonesian Legal Dictionary, as mentioned above, legal responsibility in the sense of liability means bearing all losses that occur as a result of his actions or the actions of other people acting for and on his behalf.⁵⁹ If something happens, a civil court lawsuit can be filed by the injured person or legal entity. The wife of a doctor mentioned above who uses her husband's syringe must be "liable." The word "responsible" here means that the doctor's wife

⁵⁸ Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta : Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.216.

⁵⁹ Pasal 1367 KUH Perdata

can be filed a civil lawsuit for losses that must be paid by the doctor's wife as a result of her actions.⁶⁰

Tanggung jawab (*liability*) dapat diartikan kewajiban membayar kerugian yang diderita misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan "bertanggung jawab" atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang dikirim, karena itu apabila penumpang dan/atau barang tidak selamat sampai ditempat tujuan, yang menimbulkan kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, maka perusahaan penerbangan harus "bertanggung jawab" dalam arti *liability*. Tanggung jawab dalam hal ini diartikan perusahaan penerbangan wajib membayar kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang yang melakukan wanprestasi. Perusahaan penerbangan dapat digugat di depan pengadilan perdata. Tanggung jawab dalam arti *liability* dimaksudkan kewajiban membayar segala kerugian atau biaya yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara yang dilakukan oleh kapten penerbang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan dan berkewajiban tersebut dapat diajukan gugatan perdata di depan pengadilan perdata. Dalam buku ini yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah tanggung jawab dalam arti *Liability* artinya perusahaan penerbangan harus mengganti kerugian yang diderita akibat pesawat udara atau pengoperasian pesawat udara, bahkan sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) perusahaan penerbangan juga bertanggung jawab terhadap pihak ketiga.

Liability can be interpreted as an obligation to pay for losses suffered, for example in an air transportation agreement, airline companies are "liable" for the safety of passengers and/or goods being sent, therefore if

⁶⁰ Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta : Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.217.

passengers and/or goods do not arrive safely at their destination, this will result in losses suffered by passengers and/or goods senders, the airline company must be "liable" in the sense of liability. Responsibility in this case means that the airline company is obliged to pay for losses suffered by passengers and/or goods senders who default. Airline companies can be sued in civil courts. Responsibility in the sense of liability means the obligation to pay all losses or costs incurred as a result of an aircraft accident committed by the pilot in flight acting for and on behalf of the airline and this obligation can be filed in a civil lawsuit before a civil court. In this book, what is meant by responsibility is responsibility in the sense of liability, meaning that airlines must compensate for losses suffered as a result of aircraft or aircraft operations, even in accordance with legal teachings (doctrine) airline companies are also liable to third parties.

B. Concept of Legal Liability

Before explaining the national and international aviation legal liability regulations, it is necessary to explain the concept of legal liability that applies to national and international aviation in advance so that readers understand well. In principle, this concept also applies to national and international aviation laws. The intended concept of legal liability is liability based on fault, the presumption of liability, and liability without fault as follows:

1. Liability Based on Fault

Legal liability based on fault is contained in Article 1365 of the Indonesian Civil Code (KUH Perd.). This article is known as an act against the law (connects-matilda) which generally applies to anyone, including land transportation companies. According to Article 1365 HUPerd. Any unlawful act that causes harm to another person requires the person whose action caused the loss to pay compensation (to

compensate for the damage).⁶¹ Based on these provisions, everyone must be responsible (liable) for their own actions,⁶² meaning that if their actions harm other people, then that person must be liable for compensating for the losses suffered by other people.⁶³

According to Article 1367 KUH Perd., legal liability to people who suffer losses is not only limited to their own actions, but also to the actions of employees, employees, agents, and representatives if they cause harm to others as long as the person acts in accordance with the duties and obligations imposed to that person. This kind of liability is also known in the Common Law system in the case of *Swanson Peer vs Canada*.⁶⁴

⁶¹ Yang dimaksud dengan perkataan "orang" adalah orang dalam arti orang secara alamiah (natural person) maupun badan hukum (legal person).

⁶² *A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability.* Ram S. Jakhu, *Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta* dalam Nicolas Matte., Ed., *Annals of Air and Space Law: Toronto: The Carswell Company, Ltd.* 1979.

⁶³ Martono K., *Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi.*, disampaikan Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

⁶⁴ Dalam kasus *Swanson vs Canada*, dijelaskan bahwa pejabat penerbangan sipil di Canada merupakan bagian dari Departemen Transportasi. Berdasarkan Aeronautic Act, Canada, Menteri Transport bertanggung jawab terhadap keselamatan operasi penerbangan. Dalam pelaksanaan tugas operasional keselamatan penerbangan tersebut dilakukan oleh petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah (State) untuk mengeluarkan izin terbang, sertifikat kecakapan. Setelah sertifikat tersebut dikeluarkan, petugas operasi keselamatan penerbangan di daerah harus mengawasi pelaksanaan persyaratan yang tercantum dalam sertifikat tersebut. Pelaksanaan pengawasan tersebut dilakukan oleh pejabat daerah dengan pedoman yang diberikan oleh pemerintah pusat (Federal) untuk dan atas nama Menteri transport karena itu Menteri Transport bertanggung jawab atas kesalahan yang dilakikan oleh pejabat daerah berdasarkan Federal Tort Claims Act (FTCA); Lihat Ewa M. Swiecicki., *Liability of the Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Regulation.*, dalam Michl Milde, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XVIII-1993 Part I, hlm. 275-308.

In principle, liability based on fault applies to all transportation companies. Legal liability on the basis of an error must fulfill the elements of an error, there is a loss and the loss is related to the error, if there is a loss there is no mistake then it is not liable, there is an error there is no loss nor is it liable, what proves an error is a victim, if it is proven that there was a mistake, the amount of compensation is not limited, the victim as plaintiff and the company as the defendant have the same position in the sense that they can prove each other.

a. Fault and Damage

Sebagaimana disebutkan di atas, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus ada kerugian dan kesalahan. Kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan, ada kerugian tidak ada kesalahan, tidak bertanggung jawab dan ada kesalahan tetapi tidak ada kerugian juga tidak bertanggung jawab. Tanggung jawab atas dasar kesalahan tersebut diatur dalam Pasal 4 ayat (1) Permenhub 77/2011, yang menyatakan:

As mentioned above, legal liability on the basis of the fault must include loss and fault. The loss must have something to do with mistakes, there is no loss there is no mistake, irresponsibility and there are mistakes but no loss is also irresponsible. Responsibility for this error is regulated in Article 4 paragraph (1) of the Minister of Transportation 77/2011, which states:

"The carrier is not liable for losses due to loss or damage to cabin baggage; unless the passenger can prove that the loss was caused by the actions of the carrier or the people he employs."

Based on the provisions of Article 4 paragraph (1) of the Minister of Transportation 77/2011, the responsibility of airline companies in Indonesian positive law, especially regarding cases that often occur such as damage to passenger cabin baggage, that accountability

adheres to the principle where the passenger must prove the existence of the airline's fault. for losses suffered by passengers (based on fault liability).

Proving wrongdoing is not an easy thing for passengers who have suffered losses and often have problems for passengers because mistakes made by airlines must be proven. The element of error is also emphasized in Article 1865 of the Civil Code which states:

"Everyone who argues that he has a right, or in order to confirm his own right or refute a right of another person, refers to an event, is obliged to prove the existence of said right or event".

So that every person (passenger) who wants to postulate something, must have evidence for that argument.

b. Burden of Proof and Amount of Compensation

In the concept of liability based on fault, it is the victim who suffers the loss. If the passenger and/or the sender of goods as a victim can prove the fault of the airline company, the airline company must pay unlimited losses, and all losses suffered must be paid (unlimited liability) in the sense that any amount must be paid by the airline company; unless there is an agreement between the two parties.

c. Position of the Parties

In the concept of liability based on fault, the position of the parties is equal in the sense that the passenger and/or the sender of goods and the airline can mutually prove their guilt. The concept of liability based on fault feels fair when they can prove each other, however, in its development, liability based on fault cannot be applied in air transportation because it is impossible for passengers and/or shippers to prove the fault of the airline company because the airline is already

familiar with high-tech aviation, while passengers and/or goods senders are not familiar with high technology.⁶⁵

2. Presumption of Liability

In its development, the concept of liability based on fault cannot be used in air transportation, because the position of passengers and/or goods senders is not balanced with the position of airline companies in their capacity as passenger and/or goods carriers. In air transportation, airlines have high-tech aviation capabilities, while passengers and/or freight forwarders do not have high-tech aviation capabilities; so if passengers and/or freight forwarders are victims, they have to prove the airline's mistakes, it is impossible to succeed, because of that since 1929 it was introduced the concept of legal responsibility presumption of guilt (presumption of liability concept).⁶⁶

The concept of presumption of liability began to be applied in the 1929 Warsaw Convention.⁶⁷ According to the concept of presumption of liability, airlines are presumed guilty so airlines are automatically responsible and must pay compensation for losses suffered. by passengers and/or goods senders; unless the airline proves their innocence which is often known as the "reverse burden of proof".⁶⁸

Passengers and/or goods senders do not need to prove the fault of the airline company, it is enough to notify the loss

⁶⁵ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, hal. hal.12

⁶⁶ Perlu dicatat disini bahwa tanggung jawab praduga bersalah (presumption of liability) berbeda dengan konsep "praduga tidak bersalah", tanggung jawab praduga bersalah "presumption of liability" adalah konsep hukum perdata, sedangkan "praduga tidak bersalah" konsep hukum publik.

⁶⁷ Brad Kizza., Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting from Domestic Hijacking and Related to Incident; Vol.46 (1) JALC 151(1980).

⁶⁸ Beban pembuktian terbalik dapat juga dengan istilah pembuktian negatif.

suffered by the passenger and/or goods sender that occurred at the time of the aircraft accident, in return the airline enjoys a maximum limit of legal limited liability which stipulated in the 1929 Warsaw Convention or the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929 means that regardless of the losses suffered by passengers and/or shippers of goods, the airline will not pay for all losses suffered by passengers and/or shippers of goods. The 1929 Warsaw Convention provides an exception for airlines in terms of providing compensation if the airline company can prove that the company has tried to avoid losses, as stated in Article 20 paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention:

“The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.”

The elements of the concept of presumption of guilt are the burden of proof, limited liability, exoneration, contributory negligence, and willful misconduct as follows.⁶⁹

a. Burden of Proof

In the concept of presumption of liability, passengers and/or goods senders do not need to prove the fault of the airline company, because the airline has been deemed guilty. If the passenger and/or goods sender has to prove the airline's mistake, it will definitely fail, because the passenger and/or goods sender are not yet familiar with aviation high technology. In the concept of legal responsibility, the presumption of guilt that proves is the airline company which is often referred to as the reverse burden of proof or negative proof. If the airline, including its employees or employees or agents or representatives,

⁶⁹ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Radjagrafindo Persada, 2013 hal.14

can prove innocent, then the airline is not responsible in the sense that the airline does not pay compensation for losses suffered by passengers and/or goods senders.

b. Limited Liability

As a consequence of the concept of presumption of liability concept, the airline company by law is responsible for paying compensation suffered by passengers and/or goods senders, without being proven beforehand, however, the responsibility of the airline company is limited. Limited of liability provides protection to airlines regarding the possibility of prosecution for an amount of compensation that is not limited or is too large in value. This limitation is regulated in Article 22 of the 1929 Warsaw Convention:

“In the carriage of passengers, the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where; in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.”

The liability of the airline company is limited to the amount of loss stipulated in applicable national laws and international conventions,⁷⁰ for each passenger who dies

⁷⁰ Batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam hukum nasional atau Konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 beserta Protokol dan suplmennya. Dalam hukum nasional diatur dalam Stb1939-100, Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya. Di Indonesia batas tanggung jawab perusahaan penerbangan diatur dalam Stb 1939-100 yo Udang-Undang Nomor 15 tentang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya seperti Peraturan Pemerintah No..40 Tahun 1995 sebesar maksimum Rp.40 juta, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta pelaksanaannya seperti PM Menteri Perhubungan No.PM 77 tahun 2011 sebesar

or has permanent or temporary injuries or items that are lost, destroyed, or damaged cannot be used in part or in whole. Regardless of the losses suffered by passengers and/or goods senders, not all of them will be compensated by the airline concerned.

c. Exoneration

As mentioned above that in the concept of legal responsibility presumption of guilt (presumption of liability concept), airlines are considered guilty (presumed) without being proven beforehand, however, airlines still have the right to protect themselves (exoneration). If the airline, including its officers, employees, agents, or representatives, can prove innocent, then the airline is free to be responsible for compensating for the losses suffered by passengers and/or goods senders.⁷¹

d. Contributory Negligent

Airline companies can not only protect themselves but airlines can also prove that passengers and/or goods senders also make mistakes (contributory negligence). If the airline, including employees, agents, or their representatives can prove that the passenger and/or the

Rp.1.250.000.000., sedangkan menurut konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 11929 sebesar US10.000, Protocol The Hague 155 sebesar US\$ 20.000, Montreal Agreement of 1966 sebesar US\$58.000 tidak termasuk biaya pengacara, Guatemala City Protocol of 1971 sebesar US\$ 100.000 tidak termasuk biaya pengacara, Montreal Convention of 1999 sebesar US\$ 100.000 SDR. Perlu dicatat dalam hubungannya dengan penerbangan Umroh melalui embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999 yang akan dibahas lebih lanjut.

⁷¹ Contoh konkritnya adalah kematian Munir, Direktur Kontras dalam penerbangan Garuda Indonesia dari Jakarta ke Schippol di Belanda, Garuda Indonesia dapat membuktikan bahwa tidak ada kecelakaan pesawat udara dalam kasus tersebut, karena itu Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab atas kematian Munir sebagai akibat kecelakaan. Lihat Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdana Nasional dan Internasional. Jakarta: Divisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013 hal.15

consignor are at fault (contribute), then the airline is not fully liable, but the fault is also borne by the passenger, for example, the flight captain has informed the passenger return to your seat, don't use the toilet, tighten your waist, fold the table in front of you, because the airplane is experiencing turbulence, but the passenger does not comply with the order, then suffers an injury or injury as a result of the shock, the passenger is also liable.

As mentioned above, the liability of an airline is limited to the amount stipulated in national laws and international conventions, however, an airline is not entitled to enjoy this limit of liability if passengers and/or goods senders can prove that the airline is included in the employees, agents or their representatives commit willful misconduct,⁷² therefore the airline company has unlimited liability for losses suffered by passengers and/or goods senders, regardless of the amount that must be paid by the airline company.

3. Liability Without Fault

The concept of liability without fault or absolute liability or strict liability⁷³ is used in the 1952 Rome Convention,⁷⁴ the Guatemala City Protocol of 1971,⁷⁵ the

⁷² Kesalahan yang disengaja (*willfull misconduct*) misalnya perusahaan penerbangan tidak menyediakan oksigen yang cukup, tidak menyediakan jaket pelampung, atau alat-alat pertolongan pertama atau alat-alat lainnya yang bersifat no go item.

⁷³ Istilah yang digunakan berbeda-beda ada yang mengatakan liability without fault, absolute liability atau strict liability, sebenarnya ada sedikit perbedaan, tetapi dalam tulisan ini digunakan istilah liability without fault.

⁷⁴ ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952;

⁷⁵ ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

International Liability Convention of 1972,⁷⁶ and Aircraft Product Liability.⁷⁷ Article 44 Law Number 15 of 1992, Law Number 1 of 2009 concerning Aviation.⁷⁸ According to the concept of liability without fault, airlines are absolutely responsible for losses suffered by third parties⁷⁹ arising from aircraft accidents without the need for prior proof.

The concept of liability without fault or absolute liability or strict liability is applied to operators.⁸⁰ Liability without fault is a deviation from the principle of accountability in which the element of error that results in a loss is a necessary part of the claim for compensation. Endang Saefullah Wirapradja as quoted by Adhy Riadhy Arafah and Sarah Amalia Nursani explained that the element of error is irrelevant to be disputed regarding compensation, because if

⁷⁶ *Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects*, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Micahl Milde Ed, *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVII-Part II, 1993. Toronto: The Carswell Company Ltd,1993 hal.653-670. Priyatna Abdurasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali,1987.

⁷⁷ Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*.Bandung: Madar Maju, 1994 hal.45-52

⁷⁸ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁷⁹ Yang dimaksud pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat pengoperasian pesawat udara, contoh konkritnya adalah korban penduduk dan harta benda mereka yang menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesawat udara Mandala Airlines tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara Silk Air yang mencemari Sungai Musi, Kecelakaan pesawat udara Garuda 421 di Sungai Bengawan Solo yang mencemari sungai dan merusak kacang tanah milik penduduk.

⁸⁰ Yang dimaksud dengan "operator" adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat uara baik secara komersial (airlines) maupun non-komersial (general aviation). Uraian lebih lanjut tentang tanggung jawab operator dapat dibaca gerlad G.F.F., *Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface* (Rome 1952) dalam Nicolas Mateesco Matte.,Ed., *Annals of Air and Space Law*.IV-19790 1-28 (1979).

someone feels harmed by the actions of another person, then he should be held accountable.⁸¹ In the concept of liability without fault, operators cannot absolve themselves from being irresponsible based on the legal teachings below.

4. Doctrine

Legal responsibility without guilt (liability without fault) or absolute absolute liability or strict liability was born from legal teachings (doctrine) in the 19th century. In the 19th century, there was an industrial revolution, and human power was replaced by machine power, so the economy developed rapidly, this development was also not free from negative impacts. As a result of the industrial revolution, in society, there are two upper layers and lower layers. The top layer is controlled by industrialists, investors who have access to various political, economic, legal, social activities, etc., while the lower layer consists of common people, proletarians, who have suffered a lot from the industrial revolution, whose salaries are small, victims of pollution, etc. industry in the 19th century. In society, the question arises as to who is responsible for the condition of society as a result of the industrial revolution. The law must guarantee a sense of justice in society.

In accordance with legal teachings (doctrine), industrialists must be responsible for the negative impacts arising from the industrial revolution without having to prove the mistakes of industrialists. It seems that there is injustice when people are burdened to prove the mistakes of industrialists. On the other hand, it is fair if the risk is borne by industrialists because they can share the risk burden with industrialists who enjoy the results of the industrial revolution, therefore industrialists are responsible for the negative impacts of the industrial revolution without having

⁸¹ <https://www.hukumonline.com/klinik/a/bagaimana-cara-menuntut-ganti-kerugian-dari-maskapai-penerbangan--lt4e6d82a093116>, diakses pada 17 Januari 2023.

to prove their mistakes first. In the case of *Rylands vs Fletcher* (1868), it was stated:

... the doctrine of strict (or absolute liability) has evolved in modern times in certain kinds of situations, that is not wrongful but give rise to liability even in the absence of the new technique of atomic energy or fault....”

In its further development, the legal teaching (doctrine) was applied in the 1960 Paris Convention which regulates nuclear-powered ships. The 1960 Paris Convention, among other things, stated that:

... Because of special damages involves in the activities within the scope of difficulty of establishing negligence in view of the new technique of atomic energy.⁸²

The American-Common Law System also introduces the concept of a transfer of liability from passengers to actors who cause losses so that the perpetrators as airlines are responsible. This is a development of the *Rylands vs Fletcher* (1868) case mentioned above. According to the American Common Law System, actors are absolute liability without fault, because society wants the law to protect the general public in order to achieve common prosperity. Juridically it is fair because the actors can share the risk with the people who enjoy these dangerous activities.

In its development, the legal teaching (doctrine) of transfer of liability was applied to air transportation, especially the Montreal Agreement of 1966,⁸³ while in

⁸² Nicolas Mateesco Matte., *Aerpace Law: from Scientific Exploration to Commercial Unitilization*. Toronto: The Carsewell Company Limited,1977 hl.159

⁸³ Dalam *Montreal Agreement of 1966* ditentukan bahwa bagi semua perusahaan penerbangan yang terbang dari, kea atau melalui Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia sebesar US\$ 58.000 tidak termasuk biaya pengacara.

Indonesia legal responsibility without guilt is regulated in Article 44 of Law Number 15 of 1992, Law Number 4 of 1982 concerning the Environment etc.

BAB 2

REGULASI DAN KASUS PENERBANGAN NASIONAL

Dalam Bab II ini menjelaskan transportasi udara sebelum kemerdekaan antara lain penerbangan KLM, KNILM, kelahiran *Indonesian Airways* dan *Garuda Indonesian Airways*; regulasi penerbangan nasional yakni Ordonansi Stb 1939-100, Undang-Undang No.33 Tahun 1964, Undang-Undang No.15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009; dilengkapi kasus ganti kerugian saat berlakunya Stb.1939-100, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 sebagai berikut:

A. Transportasi Udara Sebelum Kemerdekaan

Transportasi udara sebelum kemerdekaan meliputi penerbangan KLM, KNILM, kelahiran *Indonesian Airways*, *Garuda Indonesian Airways* sebagai berikut:

1. Penerbangan (KLM)

Perusahaan penerbangan *Koninklijke Luchtvaart Maatschapij voor Nederlands Kolonien (KLM)* adalah perusahaan penerbangan tertua di dunia yang didirikan oleh Jan Albert Plesman pada tanggal 7 Oktober 1919 dengan modal gabungan bank dengan milik pedagang. Di bawah pimpinan Jan Albert Plesman, perusahaan penerbangan KLM berkembang dengan pesat. Dalam kurun waktu beberapa tahun pusat-pusat kota besar di Eropa telah dihubungkan oleh jaringan penerbangan KLM. Pada akhir tahun 1923 kota-kota Amsterdam, London, Rotterdam, Paris,

Strasburg, Bremen, Hamburg dan Kopenhagen telah dilayani perusahaan penerbangan KLM.⁸⁴

Belanda sebagai negara yang relatif kecil mempunyai perusahaan penerbangan yang mampu menduduki nomor 11 dari 40 penerbangan terbesar di dunia. Jaringan-jaringan penerbangan tersebut semua dilayani oleh pesawat udara jenis De Havilland DHC yang disewa dari *Aircraft Transport and Travel*, sebuah perusahaan di Inggris, kemudian diselenggarakan dengan pesawat udara jenis Fokker2 (F2) buatan dalam negeri Belanda. Di samping itu, KLM juga mengembangkan jaringan penerbangan ke *East Indie*, sekarang Indonesia dan mengembangkan ke *West Indie* dengan menghubungkan kota-kota di Suriname dan pulau-pulau Karibia yang semula akan dihubungkan melalui Transatlantik, tetapi Belanda menyadari kesulitan tersebut.

Setelah perang dunia pertama berakhir, negara-negara Eropa seperti Belanda, Inggris dan Perancis beramai-ramai menghubungkan daerah jajahan mereka dengan negara induk (*mother country*). Dua perusahaan besar masing-masing *Imperial Airways* (Inggris) dengan KLM (Belanda) berlomba melakukan penerbangan ke arah Timur Jauh. Inggris menghubungkan daerah jajahannya India, Malaya, Singapura, Hong Kong dan Australia, sedangkan Belanda menghubungkan Batavia yang sekarang bernama Jakarta. Dalam perlombaan penerbangan antara *Imperial Airways* dengan KLM, *Imperial Airways* mempunyai posisi yang lebih baik dari pada KLM karena sebelum KLM sampai di Batavia (Jakarta) harus melewati daerah jajahan Inggris, namun demikian, Inggris tidak mempersoalkan "*traffic right*", sehingga para pedagang Inggris banyak yang naik perusahaan penerbangan KLM, akibatnya para pedagang Belanda selalu mengeluh bahwa pesawat udara KLM selalu dipenuhi orang-orang bangsa Inggris. Dalam hal kecepatan

⁸⁴ Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.4

dan kenyamanan, memang KLM lebih unggul dibandingkan dengan *Imperial Airways*.

Sebelum diadakan penerbangan komersial ke Batavia, dalam tahun 1924 telah diadakan penelitian dan penerbangan percobaan yang pertama dilakukan oleh A.N.G Thomassen dengan menggunakan pesawat udara jenis Fokker-7 (F-7) yang mendarat dilapangan terbang Clilitan yang sekarang bernama *Halim Perdanakusama International Airport*. Penerbangan tersebut mengalami keterlambatan selama satu bulan, karena terpaksa mengalami pendaratan darurat di Bulgaria. Penerbangan berikutnya dilakukan oleh kapten G.J.Geysersdoffer dengan menggunakan pesawat udara jenis Fokker 7a, buatan Belanda. Penerbangan untuk mencapai Batavia memakan waktu 15 hari yang meninggalkan Amsterdam tanggal 15 Juni 1927, setelah bermalam seminggu di Batavia, kemudian kembali ke negeri Belanda dan mendarat di Belanda tanggal 23 Juli 1927.⁸⁵

Pada tahun 1928, secara berturut-turut melakukan penerbangan dengan mengangkut kartu natal, tepat satu tahun kemudian pada tanggal 12 September 1929, dimulai dinas penerbangan ke Batavia 2 dua kali penerbangan dalam satu minggu dengan menggunakan pesawat udara jenis Fokker 7b, untuk mengangkut surat-surat pos ke Batavia. Dalam bulan September 1930, KLM menanda tangani perjanjian dengan pemerintah Hindia Belanda untuk mengangkut benda-benda pos seberat 500kg tanpa memperhatikan jumlah surat pos sebenarnya yang diangkut.⁸⁶

Tanggal 31 Oktober 1931 merupakan penerbangan komersial berjadwal KLM yang pertama dari Amsterdam, di Belanda ke Batavia dengan menggunakan pesawat udara jenis Fokker-12s yang dilengkapi dengan tempat duduk mewah untuk penerbangan jarak jauh. Penerbangan jarak jauh tersebut memakan waktu 10 (sepuluh) hari dengan 81

⁸⁵.*Ibid.*

⁸⁶.*Ibid.* hal.6

jam penerbangan. Penerbangan dilakukan melalui rute Amsterdam, Budhapest, Sofia, Athena, Baghdad, Karachi, Alahabad, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Medan, Palembang dan Batavia, berikutnya kemenangan lomba udara Mac Robertson dari Mildenhall (Inggris) ke Melbourne (Australia) tanggal 20-24 Oktober 1934 dengan menggunakan pesawat udara jenis DC-2 UIVER buatan pabrik Douglas di Amerika Serikat. Lomba udara jarak jauh tersebut dapat ditempuh oleh K.D.Parmantier dan J.J.Moll dalam waktu tiga hari, 18 jam dan 17 menit dengan mengangkut 3 penumpang dan 191 kg benda-benda pos.

Sejak kemenangan tersebut KLM segera memesan 14 buah pesawat udara jenis DC-2 UIVER dan sekaligus mengakhiri penggunaan pesawat udara jenis yang digunakan dalam tahun 1920. Sejak tahun 1935 penerbangan ke Batavia menggunakan DC-2s yang dikembangkan menjadi pesawat udara jenis DC-3/C-47 penerbangan ditambah menjadi 3 kali dalam seminggu dengan kapasitas angkut 11 orang tiap pesawat udara. Dalam tahun 1938 KLM memperluas jaringan penerbangannya ke Sidney yang disambung dengan penerbangan *Koninklijke Nederlandsch Indische Luctvaart Maatschappij* (KNILM) dari Batavia, sedangkan menjelang perang dunia kedua (PD II) pada tanggal 23 Agustus 1939 semua penerbangan KLM di Eropa terhenti kecuali ke Skandinavia, London dan Belgia dan pimpinan KLM dialihkan ke Batavia. Pada saat Italia terlibat dalam peperangan, terminal KLM dipindahkan ke Naples, kemudian dinas penerbangan ke Batavia dimulai dari Tel Aviv dan berakhir pada tanggal 15 Pebruari 1942 saat Jepang menyerang Indonesia. Semasa perang, kegiatan angkutan udara di negara Belanda dilakukan oleh *The Netherlands Military Air Transport Services* (NMATS) dengan menghubungkan kota-kota dalam negeri Belanda dari Groningen di utara dan Maastricht di sebelah selatan. Penerbangan selanjutnya secara berjadwal pada tanggal 28 Nopember 1945 ke Indonesia. Dalam tahun 1947, tugas

penerbangan di Indonesia diambil alih oleh KLM, namun demikian KLM tidak dapat menjalankan tugasnya karena perang kemerdekaan Republik Indonesia.

Semasa perang kemerdekaan, kondisi penerbangan tidak menentu, sehingga untuk melayani dinas penerbangan komersial Amsterdam ke Batavia, KLM terpaksa melintasi lautan Hindia dengan rute penerbangan melewati Khartoum dan Maurius pada tanggal 2 Juni - 22 Juli 1949. Penerbangan demikian itu sudah barang tentu secara komersial tidak menguntungkan sehingga munculah peta penerbangan internasional dengan mendarat di Biak yang dilayani dari Amsterdam melewati Manila. Pada akhirnya dalam tahun 1950 perusahaan penerbangan KLM di Indonesia menjelma menjadi *Garuda Indonesian Airways N.V.* suatu perusahaan gabungan modal milik KLM dengan pemerintah Indonesia yang selanjutnya dinasionalisasi oleh pemerintah Indonesia. Semula KLM oleh pemerintah Belanda ditunjuk untuk melayani penerbangan internasional yang menghubungkan daerah jajahan, terutama Indonesia (*East Indie*) dan Hindia Belanda (*West Indie*) dengan negaranya (*mother country*). Berbeda dengan KNILM ditugaskan untuk melayani di daerah jajahan.⁸⁷

2. Penerbangan *Koninklijke Nederlandsch Indische Luctvaart Maatschappij* (KNILM)

KNILM didirikan oleh *The Roya Air Charter* pada tanggal 28 Oktober 1928 tersebut mulai beroperasi di Hindia Belanda pada tanggal 1 Nopember 1928 dengan menggunakan pesawat udara jenis Fokker Lockheed. Setelah KLM menggunakan pesawat udara jenis DC-2s, maka KNILM juga mengikuti jejak KLM untuk mengganti dengan pesawat udara produksi Amerika Serikat tersebut. Dalam waktu yang relatif singkat KNILM telah melayani jaringan penerbangan dalam negeri Hindia Belanda dengan

⁸⁷.*Ibid.* hal.7

menghubungkan Medan, Pekanbaru, Palembang, Jakarta, Semarang dan Surabaya. Dalam tahun 1938 jaringan penerbangan diperluas ke Bali, Banjarmasin, Tarakan, Kupang dan selanjutnya ditugaskan menyambung penerbangan KLM untuk porsi Batavia dan Sidney. Menjelang perang dunia kedua, armada udara KNILM bersama dengan KLM lari dari pulau Jawa ke Australia dan menggabung dengan armada Amerika Serikat yang digunakan untuk perang Pasifik. Armada-armada udara tersebut terdiri dari DC-3/C-47 dan DC-5 yang diserahkan KLM dari Hindia Barat (*West Indie*), sedangkan menjelang berakhirnya perang dunia kedua Presiden KLM Jan Albert Plesman pergi ke New York untuk mencari pinjaman sebanyak 14 pesawat udara yang sama dengan DC-4.⁸⁸

3. Kelahiran *Indonesian Airways*

Pada saat perang dunia kedua (PDII) Indonesia diserang oleh Jepang. KLM bersama-sama KNILM melarikan diri ke Australia bergabung dengan Angkatan Udara Amerika Serikat untuk berperang di lautan Pasifik. Tugas angkutan udara di Indonesia dilayani oleh Skwadron Angkatan Udara Belanda (*The Dutch Air Force Squadron*). Semasa perang kemerdekaan, sebelum kelahiran *Indonesian Airways*, kondisi angkutan udara komersial di Indonesia baik yang dilakukan oleh KLM maupun KNILM tidak dapat berfungsi, sedangkan angkutan udara yang diselenggarakan oleh pemerintah Indonesia masih dalam masa kelahiran.

Tanggal 29 Juli 1947 yang sekarang menjadi hari bakti Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI), sekarang Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU) adalah tonggak sejarah perjuangan TNI-AU untuk memperjuangkan dan mempertahankan proklamasi 17 Agustus 1945, merupakan awal pendayagunaan kekuatan

⁸⁸.*Ibid.* hal.8

udara nasional.⁸⁹ Pada saat itu telah dicanangkan pembukaan jaringan penerbangan luar negeri, pemikiran pembuatan pesawat udara, pembukaan pendidikan penerbangan dan serangan udara terhadap kota Salatiga dan kota Semarang yang dilakukan oleh putra-putra Indonesia seperti Mulyono, Sutardjo Sigit, Suharsonno Harbani dan Bambang Saptoadji. Atas perintah Kepala Staf Angkatan Udara (KSAU) Suryadi Suryadarma. Sutardjo Sigit bersama kawan-kawannya pada tanggal 1 Desember 1948 melakukan penerbangan ke Calcutta, India guna *over haul* dan menambah tanki bahan bakar pesawat udara Seulawah RI001 agar dapat melakukan penerbangan jarak jauh untuk menyelamatkan pimpinan Republik Indonesia bilamana diperlukan. Pada saat itu Seulawah RI001 merupakan bagian dari Direktorat Penerbangan Sipil, seksi Angkatan Udara di bawah pimpinan A.R.Soehoed.

Sutardjo Sigit bersama-sama dengan kapten pilot Jame Tate dan Maupin (kedua-duanya bangsa Amerika Serikat) beserta Opsir Muda Udara Sumarmo (sebagai radio operator) tanggal 1 Desember 1948 berangkat dari Yogyakarta ke Jambi dan Payakumbuh. Dari Payakumbuh mengangkut anggota angkatan laut Republik Indonesia di bawah pimpinan Laksamana Subijakto ke Kotaradja pada tanggal 4 Desember 1948. Penerbangan dari Kotaradja dilakukan pagi hari jam 01.00 malam hari tanggal 6 Desember 1948 untuk menghindari radar yang dipasang oleh tentara Belanda, untuk mencapai jazirah Malaya.⁹⁰

Pesawat udara Seulawah RI001 mendarat di Rangoon pada tanggal 7 Desember 1948, kemudian meneruskan penerbangannya ke Calcutta. Di dalam perintah KSAU Suryadi Suryadarma mengatakan apabila menemui kesulitan

⁸⁹ Martono K., *Peranan Angkutan Udara Sipil Dalam Menunjang Kekuatan Udara Nasional (National Air Power)*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.10

⁹⁰ *Ibid.* hal.13

agar menghubungi Opsir Udara II Wiweko Soepono di India. Beliau adalah perwira Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) yang sedang mempunyai tugas khusus di India. Sementara pesawat udara Seulawah RI001 sedang *over haul* di Calcutta, India, mereka memperoleh kabar berita bahwa pemerintah Indonesia bertekuk lutut yang bersumber dari pemerintah Belanda dan sempat mencemaskan mereka, tetapi sesudah mengetahui kembali bahwa masih ada sisa-sisa perlawanan timbul semangatnya kembali.⁹¹

Mereka berembug bagaimana mengatasi kesulitan tersebut. Dalam perembugan telah diputuskan mengoperasikan pesawat udara Seulawah RI001 untuk melakukan penerbangan komersial di India, namun demikian pemerintah India tidak memberi izin penerbangan komersial. Dalam keadaan sulit demikian, mereka menghubungi perwakilan Republik Indonesia di Birma, Marjuni untuk memperoleh ijin penerbangan komersial. Birma memang memerlukan angkutan udara untuk membasmi pembontak. Tidak kurang dari 8 negara bagian Birma secara serentak mengadakan pembontakan. Hubungan darat maupun sungai tidak dapat dilakukan karena telah dikuasai oleh pembontak. Setelah memperoleh persetujuan dari pemerintah Birma, pada tanggal 26 Januari 1949 dilakukan penerbangan dari Calcutta, India ke Birma. Tanggal 26 Januari 1949 inilah yang digunakan sebagai hari kelahiran *Indonesian Airways*.

Tugas semula penerbangan komersial di Birma adalah mengangkut personel militer, obat-obatan, amunisi serta keperluan militer lainnya yang menghubungkan kota Rangoon dengan Anisakan. Status penerbangan tersebut adalah penerbangan carter, frekuensi penerbangan sangat padat sehingga penerbangan terpaksa dilakukan sejak jam 05.00 pagi hari sampai jam 08.30 sore hari. Dari hasil penerbangan carter tersebut, mampu membeli pesawat udara

⁹¹.*Ibid.*

jenis DC-3 diberi registrasi RI007 dan dapat membiayai kadet penerbang Indonesia yang sedang belajar di India seperti Budiarto, Iskak, Syamsudin Noor, Partono, Pardjaman, Abdul Muthalib, Agus Legowo, Sudjalmo, Sri Bimo Ariotedjo, Suharsono Hadinoto, Susetyo dan lain-lain.⁹²

Sebagaimana disebutkan di atas, semula penerbangan tersebut hanya untuk mengangkut keperluan militer, tetapi dalam perkembangannya juga mengangkut para pejabat sipil, sedikit demi sedikit berubah menjadi angkutan udara sipil yang mengangkut penumpang umum, barang-barang keperluan daerah, sedangkan sekembalinya mengangkut hasil bumi dibawa ke kota seperti sayur mayur, ayam, kambing dan lain-lain hasil petani dari daerah. Dengan demikian, penerbangan sepenuhnya merupakan penerbangan komersial dengan konsesi penerbangan carter. Jumlah penerbangan maupun kapasitasnya tidak dibatasi karena justru pemerintah Birma membutuhkan adanya transportasi udara.

Perusahaan penerbangan berkembang dengan pesat, pendapatan meningkat dan di samping untuk membiayai kadet-kadet penerbang yang sedang belajar di India dan Philipina juga mampu membeli pesawat udara. Untuk melayani permintaan angkutan udara, organisasi perusahaan penerbangan disempurnakan, personel ditambah dan mencarter pesawat udara jenis DC-3 sehingga jumlah armadanya seluruhnya ada 3 (tiga) buah.

Setelah pengakuan kedaulatan Republik Indonesia tanggal 27 Desember 1949, KSAU Suryadi Suryadarma menginstruksikan agar pesawat udara *Seulawah RI001* beserta *crew*-nya kembali ke Indonesia. Secara berturut *Indonesian Airways* beserta awak pesawat udara kembali ke Indonesia yang terakhir pada bulan Juni 1950, sementara itu di Indonesia telah berdiri *Garuda Indonesian Airways N.V.* yang

⁹² Ibid.hal.14

didirikan pada tanggal 31 Maret 1950 dengan akta notaris Raden Kadiman No.137.

4. Kelahiran *Garuda Indonesian Airways*

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa dalam tahun 1950 perusahaan penerbangan KLM di Indonesia menjelma menjadi *Garuda Indonesian Airways N.V.* suatu perusahaan gabungan modal pemerintah Republik Indonesia dengan modal KLM yang didirikan berdasarkan akte notaris Raden Kadiman No.137 pada tanggal 31 Maret 1950. Pada awal pendiriannya telah disadari sepenuhnya bahwa *Garuda Indonesian Airways N.V.* tidak memiliki tenaga-tenaga terampil di bidang penerbangan, khususnya tenaga tehnik, operasi, keuangan dan administrasi, karena tenaga-tenaga tersebut masih dikuasai oleh bangsa Belanda.

Sejak tahun 1954 modal KLM dinasionalisasi dan tenaga-tenaga ahli bangsa Belanda secara berangsur-angsur ditarik pulang ke Belanda, sampai tahun 1957 praktis semua tenaga bangsa Belanda habis dipulangkan. Untuk mengisi tenaga-tenaga ahli penerbangan tersebut, pemerintah mendidik putra-putri Indonesia untuk mempelajari pengetahuan penerbangan baik dalam negeri maupun luar negeri, instruktur-instruktur penerbangan dari luar negeri didatangkan ke Indonesia.

Di samping pembenahan di bidang tenaga ahli penerbangan, armada *Garuda Indonesian Airways* yang sudah tua juga diadakan peremajaan. Sejak tahun 1954 pesawat udara jenis Catalina PBY-5A, De Haviland Heron diganti dengan jenis Convair 240, 340 dan 440, sementara memperbaharui armada, pemerintah juga mulai memikirkan penerbangan internasional dengan menggunakan pesawat udara jenis Convair 440. Penerbangan internasional pertama dengan menggunakan jenis Convair 440 dilakukan ke Singapura dalam tahu 1961, setelah *Garuda Indonesian Airways* berhasil melakukan penerbangan ke Singapura dilanjutkan penerbangan ke Hong Kong dengan

menggunakan pesawat udara *Lockheed Electra L-188*, dan setahun kemudian dalam tahun 1962 *Garuda Indonesian Airways* melakukan penerbangan ke Tokyo dengan menggunakan pesawat udara jenis *Convair 990* dan sayap *Garuda Indonesian Airways* dalam tahun 1965 dikembangkan di Eropa menggunakan pesawat udara jenis *Convair 990*, sayap pernah mengalami kecelakaan di Mumbai, India.

Garuda Indonesian Airways sebagai perusahaan penerbangan milik pemerintah tidak mengabaikan situasi politik yang ada. Pada tahun 1962 saat perjuangan pembebasan Irian Jaya, *Garuda Indonesian Airways* membentuk satuan armada udara militer Wing 011 dengan mengerahkan hampir 50% armada udaranya. Tenaga-tenaga teknik, operasi,⁹³ maupun awak pesawat udara dikerahkan sebagai tenaga cadangan nasional. Demikian pula pada saat konfrontasi Dwikora dengan Malaysia. Setelah berhasil perjuangan pengembalian Irian Jaya, *Garuda Indonesian Airways* mengambil alih dinas penerbangan yang semula dilayani oleh *De Kroonduif* di Irian Jaya yang kemudian diserahkan kepada *PT Merpati Nusantara Airlines*. Sejak kelahiran *Garuda Indonesian Airways* sampai dengan kelahiran Orde Baru dalam tahun 1966 kondisi angkutan udara di Indonesia sangat memprihatinkan.

B. Ordonansi Stb 1939-100⁹⁴

Ordonansi Stb.1939-100 tentang Pengangkutan Udara terdiri dari 5 Bab dan 40 Pasal yang mengatur tanggung jawab hukum penerbangan dalam nasional, berlaku sejak berlakunya Konvensi Warsawa 1929 dalam tahun 1934 untuk penerbangan internasional berdasarkan Stb.1933-44, sedangkan untuk penerbangan nasional berlaku Stb 1939-100 yang merupakan

⁹³ Pada saat itu editor sebagai radio operator di Kemayoran.

⁹⁴ Stb.1939-100 tentang Peraturan Pengangkutan Udara (*Luchtvervoer-Ordonantie*), lihat teks Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987 hal.220-237

pelengkap dari Konvensi Warsawa 1929 yang berlaku di Indonesia.⁹⁵ Stb.1939-100 berlaku untuk pengangkutan udara bayaran penerbangan dalam negeri, tidak berlaku untuk pengangkutan udara perdana (*inaugural flight*) atau penerbangan percobaan atau pengangkutan udara yang menggunakan pesawat udara negara (*state aircraft*) baik pesawat udara militer, polisi maupun bea cukai. Stb.1939-100 mengatur dokumen pengangkutan baik tiket pesawat udara (*passenger ticket*), tiket bagasi (*check baggage*) maupun surat muatan udara (*air waybill*); dan tanggung jawab hukum pengangkut sebagai berikut:

1. Tiket Pesawat Udara (*passenger tickets*)

Dokumen pengangkutan udara terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*), tiket bagasi (*check baggage*) dan surat muatan udara (*air waybill*). Tiket penumpang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, namun demikian tidak adanya tiket penumpang bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi udara antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, karena masih dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain misalnya kwitansi bukti pembayaran tiket penumpang.

Pada prinsipnya ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Stb.1939-100 terdapat dalam tiket penumpang (*passenger ticket*), tiket bagasi (*check baggage*) maupun surat muatan udara (*air waybill*) yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929. Berdasarkan tiket penumpang (*passenger ticket*) tersebut, perusahaan penerbangan tanggung jawabnya terbatas Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah, namun demikian perusahaan penerbangan tidak berhak membatasi tanggung jawab hukum, bilamana perusahaan penerbangan tidak menyerahkan tiket penumpang memenuhi persyaratan.

⁹⁵ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.171

Setiap perusahaan penerbangan wajib memberi tiket penumpang (*passenger ticket*) kepada penumpang yang berisikan tempat dan tanggal penerbitan, bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, tempat-tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) yang disepakati dengan catatan perusahaan penerbangan berhak merubah tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) asal tidak merubah sifat penerbangannya, nama dan alamat perusahaan penerbangan, informasi bahwa transportasi udara tersebut berlaku Stb.1939.-100. Tidak adanya tiket penumpang atau tiket penumpang hilang atau rusak bukan berarti tidak adanya perjanjian transportasi udara antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, namun demikian bilamana perusahaan penerbangan memberi tiket penumpang tanpa berisikan tempat dan tanggal penerbitan, bandar udara keberangkatan dan tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan, informasi bahwa transportasi udara tersebut berlaku Stb.1939.-100 atau perusahaan penerbangan menerima penumpang tanpa memberi tiket penumpang, maka perusahaan penerbangan tidak berhak membatasi tanggung jawab hukum artinya perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*), karena Stb.1939-100 menganut asas praduga bersalah (*presumption of liability*) sebagaimana berlaku pada Konvensi Warsawa 1929.

2. Tiket Bagasi Tercatat (*check baggage*)

Yang dimaksud dengan tiket bagasi tercatat (*check baggage*) adalah barang milik penumpang yang diserahkan kepada perusahaan penerbangan untuk diangkut bersama-sama dengan penumpang yang bersangkutan. Selain bagasi tercatat (*check baggage*) ada barang yang dibawa sendiri oleh penumpang ke dalam kabin pesawat udara untuk keperluan pribadi selama penerbangan berlangsung. Bagasi tercatat (*check baggage*) dibuat dalam rangkap dua lembar masing-masing untuk penumpang dan perusahaan penerbangan

yang harus berisi tempat dan tanggal penerbitan, bandar udara keberangkatan dan tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan, nomor tiket penumpang, pemberi tahu bahwa bagasi akan diberikan kepada orang yang memegang tiket bagasi di bandar udara tujuan, jumlah dan beratnya bagasi, harga barang dalam bagasi, pemberi tahu bahwa transportasi berlaku ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Stb.193-100 atau perjanjian Konvensi Warsawa 1929.

Perusahaan penerbangan wajib memberi tiket bagasi (*check baggage*), namun demikian bilamana tiket bagasi (*check baggage*) hilang, rusak atau kesalahan didalamnya bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi antara penumpang dengan perusahaan penerbangan yang tetap berlaku Stb.1939-100. Apabila perusahaan penerbangan menerima barang bagasi tanpa diberikan tiket bagasi (*check baggage*), maka perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi yang diatur dalam Stb.1939-100 artinya perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).⁹⁶

3. Surat Muatan Udara (*Air Waybill*)

Perusahaan penerbangan berhak minta kepada pengirim untuk menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) dan sebaliknya pengirim berhak minta kepada perusahaan penerbangan untuk menerima surat muatan udara (*air waybill*). Surat muatan udara (*air waybill*) dibuat dalam rangkap tiga, lembar pertama untuk perusahaan penerbangan yang ditanda tangani oleh pengirim, lembar kedua untuk penerima barang yang ditanda tangani oleh pengirim dan perusahaan penerbangan dikirim bersama-sama dengan barang yang dikirim, lembar ketiga untuk pengirim yang ditanda tangani oleh perusahaan penerbangan. Penanda tangan oleh perusahaan

⁹⁶ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.173

penerbangan merupakan bukti bahwa barang telah diterima oleh perusahaan penerbangan dengan baik. Surat muatan udara yang dibuat oleh perusahaan penerbangan sepanjang tidak terbukti sebaliknya dianggap dibuat oleh pengirim.

Apabila terdapat beberapa barang, perusahaan penerbangan berhak minta kepada pengirim agar dibuatkan beberapa surat muatan udara (*air waybill*). Surat muatan udara (*airwaybill*) harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan, bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) yang disepakati dengan hak perusahaan penerbangan untuk memilih bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) sepanjang tidak berpengaruh terhadap sifat penerbangan, nama dan alamat perusahaan penerbangan pertama, nama dan alamat pengirim, nama dan alamat penerima barang, macam barang, jumlah barang, berat barang, bungkusan yang tampak dari luar, jumlah paket (coli), ukuran barang yang dikirim, keadaan yang tampak dari luar barang-barang, dimensi, bungkusan, biaya angkutan udara bilamana dijanjikan pembayaran dilakukan ditempat penerimaan barang, jumlah nilai barang, harga barang, berapa rangkap surat muatan udara (*air waybill*) harus dibuat, surat-surat yang menyertai surat muatan udara (*airwaybill*), lamanya penerbangan dan petunjuk rute-rute penerbangan, suatu pemberi tahuan bahwa transportasi udara tersebut berlaku Stb.1939-100.

Apabila perusahaan penerbangan memberi surat muatan udara (*air waybill*) tanpa memuat ketentuan-ketentuan tersebut di atas atau perusahaan penerbangan tanpa memberi surat muatan udara dan tanpa menyebutkan berlakunya Stb.1939-100, konsekuensinya perusahaan penerbangan tidak berhak menggunakan tanggung jawab terbatas sebagaimana diatur dalam Stb.1939-100 artinya perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*), karena Stb.1939-100 berlaku asas praduga

bersalah (*presumption of liability*) sebagaimana asas yang berlaku dalam Konvensi Warsawa 1929.

Pengirim bertanggung jawab atas kebenaran pemberi tahu dan keterangan-keterangan mengenai barang yang dinyatakan dalam surat muatan udara. Pengirim bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh perusahaan penerbangan atau yang diderita oleh orang lain karena ketidak benaran keterangan-keterangan yang dimuat di dalam surat muatan udara. Di samping itu, pengirim juga bertanggung jawab melengkapi surat-surat pendamping yang menyertai surat muatan udara (*air waybill*) yang diperlukan oleh penerima barang kiriman seperti surat-surat pajak, bea cuaki, dan lain-lain yang diperlukan. Pengirim bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat tidak lengkapnya atau tidak adanya atau kurang telitinya keterangan-keterangan surat-surat yang diperlukan untuk menyertai pengiriman barang. Surat-surat muatan udara (*air waybill*) merupakan alat bukti adanya perjanjian antara perusahaan penerbangan dengan pengirim barang, penerimaan barang serta syarat-syarat pengangkutan udara, kecuali dibuktikan sebaliknya.

Pengirim berhak menguasai barang-barang yang dikirim, mengambil kembali barang-barang yang dikirim di bandar udara keberangkatan atau bandar udara tujuan atau menahan barang-barang tersebut pada suatu bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) selama penerbangan berlangsung atau menyuruh penyerahkan barang tersebut kepada orang selain yang disebutkan dalam surat muatan udara ditempat tujuan atau selama penerbangan atau meminta supaya barang-barang tersebut dikirim kembali pada bandar udara keberangkatan asal pengirim memenuhi kewajiban sesuai dengan persetujuan, tidak merugikan perusahaan penerbangan, tidak merugikan penerima barang akibat tindakan pengirim. Bilamana pengangkut tidak mampu melakukan perintah pengirim, perusahaan

penerbangan wajib segera memberi tahukan kepada pengirim.

Apabila perusahaan penerbangan melaksanakan perintah-perintah pengirim berhubungan dengan penguasaan barang-barang tanpa meminta diserahkan kembali surat muatan udara yang diberikan kepadanya, pengirim bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karenanya kepada pihak yang lain, dengan cara yang sah memiliki surat muatan udara itu, dengan tidak mengurangi hak perusahaan penerbangan untuk menggugat penggantian pada pengirim. Hak pengirim hilang pada saat hak penerima terhitung sejak saat penerima mempunyai hak untuk menerima barang setelah penerima barang membayar kewajibannya sesuai dengan ketentuan-ketentuan perjanjian pengangkutan. Penerima barang berhak menggugat kepada perusahaan penerbangan bilamana setelah lewat waktu tujuh hari setelah barang-barang tersebut seharusnya tiba sesuai dengan persetujuan pengangkutan.

Perusahaan penerbangan wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang sesuai atas tanggungan dari penerima barang, bilamana perusahaan penerbangan telah memberi tahu barang datang, tetapi penerima barang menolak untuk menerima atau menolak pembayaran apa yang harus dibayar oleh penerima barang atau bilamana barang-barang tersebut disita. Dalah hal terjadi penyitaan barang secepatnya perusahaan penerbangan wajib memberi tahu kepada pengirim melalui telepon atau sarana apapun juga yang mudah disampaikan disertai sebab-sebab penyitaan tersebut.

4. Tanggung Jawab Pengangkut

Stb.1939-100 mengenal 3 macam tanggung jawab pengangkut,⁹⁷ seperti Konvensi Warsawa 1929 masing-

⁹⁷ Tanggung jawab pengangkut dapat dibaca dalam Milde G., *Comparative Damage Under Article 17 of the Warsaw Convention of 1929*, Vol.89 Harvard Law Review (1966-1967); Rene H.Mankiewicz., *1971 Protocol of Guatemala*

masing tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*), tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) dan tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*) atau *absolute liability* atau *strict liability*. Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) terdapat dalam Pasal 1365 KUH.Perdata yang sering disebut sebagai tindakan melawan hukum. Menurut Pasal 1365 KUH.Perdata, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain, orang tersebut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada orang yang menderita kerugian. Berdasarkan Pasal tersebut setiap orang bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh orang lain.

Menurut Pasal 1367 KUH Perdata tanggung jawab tersebut tidak terbatas pada perbuatan sendiri, melainkan juga termasuk perbuatan pegawai, karyawan, agen atau perwakilan mereka yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan yang bersangkutan.⁹⁸ Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) berlaku terhadap semua pengangkutan. Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) harus memenuhi unsur-unsur ada kesalahan, ada kerugian, kesalahan harus ada hubungannya dengan kerugian, ada kesalahan tidak ada kerugian maka tidak bertanggung jawab, sebaliknya ada kerugian tidak ada kesalahan juga tidak bertanggung jawab, yang membuktikan adanya kesalahan adalah korban, bilamana terbukti ada kesalahan tanggung jawabnya tidak terbatas, kecuali ada

City to Further Amends the Warsaw Convention, Vol.38 JALC Vol.519-545; Michael Milde., *Warsaw System and Limit of Liability Yet of Another Crossroad?* Dalam Milde M.Ed., *Annals of Air and Space Law*.Toronto: The Carswell Company Ltd,1993, page 201-240; Kizza Brad., *Liability of Air Carrier for Injuries to the passenger Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incident* Vol.46 JALC 151(1980).

⁹⁸ Menurut doctrine yang berlaku di Common Law System: "Master and his servants are considered to be one person for the purpose of liability. Lihat Ram.S.Jakhu dalam kasus Julius Young Jewelry M.F.G.Co.Inc. vs Delta Airlines dalam Nicolas Mateesco Matte Ed., *Annals of Air and Space Law*.Toronto:The Carswell Company Ltd, 1993,pag.979

kesepakatan para pihak, kedudukan antara korban dan pelaku sama tinggi dalam arti saling dapat membuktikan. Konsep hukum tanggung jawab atas dasar kesalahan tidak dapat diterapkan dalam Stb.1939-100 karena penumpang tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan karena perusahaan penerbangan telah mengenal teknologi tinggi sedang penumpang belum mengenal teknologi tinggi.

Apabila penumpang mampu membuktikan adanya kesalahan perusahaan penerbangan, ada kerugian dan kerugian tersebut akibat dari kesalahan, maka perusahaan penerbangan harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang harus dibayar penuh oleh perusahaan penerbangan, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak. Dalam hal perusahaan penerbangan harus membayar ganti rugi tidak terbatas (*unlimited liability*) akan mengancam kelangsungan hidup perusahaan penerbangan, karena itu penerapan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan terhadap Stb.1939-100 tidak tepat.

Penerapan tanggung jawab atas dasar kesalahan dalam Stb.1939-100 tidak dapat karena kedudukan antara penumpang dengan perusahaan penerbangan tidak seimbang. Dalam pengangkutan udara, khususnya perusahaan penerbangan menguasai teknologi tinggi penerbangan sedangkan penumpang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan, sehingga apabila penumpang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, pasti tidak akan berhasil, karena itu sejak Konvensi Warsawa 1929 dikenalkan konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) yang diterapkan dalam Stb.1939-100 di Indonesia.

Konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) diterapkan pada Stb.1939-100, sehingga perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab, kecuali perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya membuktikan tidak bersalah yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*). Penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, cukup memberi tahu adanya kerugian akibat kecelakaan pesawat udara, dengan imbalan tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sejumlah yang ditetapkan dalam Stb.1939-100.

Jumlah ganti rugi menurut Stb.1939-100 sebesar Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus).⁹⁹ rupiah untuk orang yang meninggal dunia dan Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk barang-barang perkg dan Rp.500,00 (lima ratus) rupiah per penumpang untuk bagasi kabin, berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang, perusahaan penerbangan hanya bertanggung jawab sebesar yang ditetapkan dalam Stb.1939-100. Bilamana ganti kerugian tersebut ditetapkan sebagai suatu bunga, maka jumlah uang pokok yang dibungakan tidak boleh melebihi jumlah tersebut.

Dalam tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab perusahaan penerbangan telah dianggap salah, karena itu perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang dikenal

⁹⁹ Pasal 30 Stb.1939-100 berbunyi (1) Pada pengangkutan penumpang tanggung jawab pengangkut pada tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarganya yang disebutkan dalam Ayat (2) Pasal 24 bersama-sama dibatasi sampai jumlah 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.

sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*)¹⁰⁰ atau pembuktian kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct*). Apabila penumpang harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sudah pasti tidak mungkin berhasil karena penumpang tidak mengenal teknologi tinggi penerbangan. Dalam Stb.1939-100 yang membuktikan adalah perusahaan penerbangan, bukan penumpang atau penggugat. Apabila perusahaan penerbangan, termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas tidak bertanggung jawab dalam arti tidak akan membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang.

Sebagai konsekuensi prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), maka perusahaan penerbangan otomatis bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang, namun demikian tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sebesar jumlah ganti rugi yang ditetapkan dalam Stb.1939-100 untuk setiap penumpang yang meninggal dunia. Batas ganti rugi yang ditetapkan dalam Stb.1939-100 untuk setiap penumpang yang meninggal dunia. Batas ganti rugi yang ditetapkan dalam Stb.1939-100 sebesar Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah. Berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang tidak akan memperoleh ganti kerugian seluruhnya.

Perusahaan penerbangan tidak hanya dapat melindungi diri, tetapi juga dapat membuktikan bahwa penumpang juga ikut melakukan kesalahan (*contribution negligence*). Apabila perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan penumpang ikut bersalah (*contributor*), maka

¹⁰⁰ Beban pembuktian terbalik juga digunakan dalam Pasal 22 Undang-Undang Perlindungan Konsumen

tanggung jawab tidak dibebankan kepada perusahaan penerbangan, melainkan dibebankan kepada penumpang secara proporsional.

Tanggung jawab pengangkut diatur dalam Bab II Pasal 24 sampai dengan Pasal 37 Stb.1939-100. Pasal 24 Stb.1939-100 mengatur tanggung jawab dalam hal kerugian akibat luka atau meninggal dunia yang diderita oleh penumpang apabila kecelakaan yang menimbulkan kerugian tersebut ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi dalam pesawat udara atau terjadi selama melakukan tindakan dalam hubungannya dengan embarkasi dan debarkasi, sedangkan Pasal 25 Stb.1939-100 mengatur tanggung jawab untuk kerugian akibat barang musnah, hilang atau rusak seluruh maupun sebagian apabila kejadian yang menyebabkan kerugian tersebut terjadi selama dalam pengangkutan udara.¹⁰¹

Tanggung jawab pengangkut terhadap barang yang hilang, musnah atau rusak tersebut meliputi waktu sejak bagasi atau barang tersebut dibawah pengawasan pengangkut di bandar udara di manapun juga baik di luar maupun di dalam pesawat udara. Dalam Pasal 29 Stb.1939-100 dikatakan pengangkut tidak bertanggung jawab apabila pengangkut membuktikan bahwa pengangkut dan semua orang yang dipekerjakan dalam pengangkutan udara tersebut telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan adanya kerugian atau mereka tidak mungkin dapat melaksanakan tindakan tersebut, namun demikian menurut Pasal 31 Stb.1939-100 apabila barang hilang, musnah, rusak sebagian maupun seluruhnya disebabkan oleh penumpang lain, maka pengangkut tidak bertanggung jawab.

Demikian pula dalam hal pengangkutan bagasi atau barang, pengangkut juga tidak bertanggung jawab apabila pengangkut dapat membuktikan kerugian yang diderita

¹⁰¹ Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.94

tersebut disebabkan karena kesalahan pimpinan dalam penerbangan atau navigasi penerbangan, pengangkut serta semua orang yang dipekerjakan dalam angkutan udara tersebut telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau mereka tidak mungkin mengambil tindakan tersebut. Apabila pengangkut dapat membuktikan kerugian tersebut disebabkan oleh atau kesalahan orang yang menderita kerugian itu sendiri, maka hakim dapat mengenyampingkan atau mengurangi tanggung jawab pengangkut.

Dalam Pasal 32 Stb.1939-100 mengatur tentang persetujuan antara pengangkut dengan penumpang dan/atau pengirim barang yang bermaksud meniadakan tanggung jawab pengangkut. Dikatakan setiap perjanjian yang bermaksud meniadakan tanggung jawab pengangkut yang lebih rendah dengan yang ditentukan dalam Stb.1939-100 dinyatakan batal demi hukum, walaupun kebatalan tersebut tidak mengakibatkan batalnya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan pengangkut. Perjanjian yang mengizinkan meniadakan tanggung jawab pengangkut adalah dalam hal terjadi keterlambatan sebagaimana diatur dalam Pasal 28 Stb.1939-100 yang berbunyi:

“Jika tidak ada persetujuan lain, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul karena keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang”

5. Batas atau Waktu Tanggung Jawab Pengangkut

Jangka waktu tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang diatur dalam Pasal 24 dan 25 Stb.1939-100. Di dalam Pasal 24 Stb.1939-100 dikatakan apabila kecelakaan pesawat udara tersebut terjadi selama melakukan tindakan dalam hubungannya dengan naik ke pesawat udara (*boarding*) atau turun dari pesawat udara (*debarkasi*) atau *in the course of any*

the operational of embarkation or debarkation), untuk penumpang, sedangkan jangka waktu tanggung jawab pengangkut terhadap barang yang hilang, musnah atau rusak diatur dalam Pasal 25 Stb.1939-100.

Menurut Pasal tersebut jangka waktu tanggung jawab pengangkut sejak bagasi atau barang yang dikirim di bawah pengawasan dari pengangkut. Mengenai jangka waktu tanggung jawab pengangkut juga diatur dalam Pasal 36 Stb.1939-100. Menurut Pasal tersebut tanggung jawab pengangkut berakhir apabila gugatan tidak diajukan oleh yang berhak menerima santunan dalam waktu 2 (dua) tahun terhitung sejak saat seharusnya pengangkutan barang tiba di tempat tujuan atau dua tahun sejak hari pesawat udara seharusnya mendarat atau sejak mulai angkutan udara berakhir (diputuskan).

6. Tanggung Jawab Dalam Hal Terjadi Keterlambatan

Di dalam Stb.1939-100 keterlambatan diatur dalam Pasal 28 Stb.1939-100. Menurut Pasal tersebut dikatakan bila tidak ada persetujuan lain, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul karena keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang. Berdasarkan Pasal tersebut apabila ada persetujuan antara pengangkut dengan penumpang dan/atau pengirim barang yang lain dari ketentuan tersebut, maka pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap penumpang, bagasi maupun pengirim barang.¹⁰²

7. Cara Menghitung Santunan

Cara menghitung jumlah santunan diatur dalam Pasal 24 Ayat (2) Stb.1939-100. Menurut Pasal tersebut santunan dihitung berdasarkan kedudukan dan kekayaan mereka yang bersangkutan dan sesuai dengan keadaan. Walaupun demikian jumlah santunan yang diberikan kepada suami

¹⁰² .Ibid.

atau isteri si meninggal, anak-anaknya atau orang tua si meninggal tidak akan melebihi dari batas maksimum yang ditetapkan dalam Pasal 30 Ayat (1) Stb.1939-100. Menurut Pasal tersebut jumlah santunan dibatasi sampai Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk seorang korban kecelakaan pesawat udara yang meninggal dunia, sedangkan menurut Pasal 30 Ayat (2) Stb.1939-100 batas jumlah santunan bagasi, atau barang yang hilang, rusak seluruhnya atau sebagian yang kemudian tidak dapat digunakan ditetapkan sebesar Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah. Pembatas jumlah santunan tersebut dikaitkan dengan sistem tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) yang otomatis pengangkut bertanggung jawab tanpa pembuktian adanya kesalahan pengangkut.¹⁰³

8. Yang Berhak Menerima Santunan

Yang berhak menerima santunan diatur dalam Pasal 24 Ayat (2) Stb.1939-100. Menurut Pasal tersebut yang berhak menerima santunan adalah suami atau isteri si meninggal, anak-anaknya atau orang tuanya yang menjadi tanggungan si meninggal. Berdasarkan ketentuan tersebut anak-anak si meninggal atau orang tuanya si meninggal tidak berhak menerima santunan apabila mereka sudah tidak menjadi tanggungan si meninggal dengan demikian apabila si meninggal sudah tidak mempunyai tanggungan baik isteri atau suami, anak-anak maupun orang tua maka tidak ada yang berhak menerima santunan.

Yang berhak menerima santunan bagasi diatur dalam Pasal 6, 17 dan 21 Stb.1939-100. Menurut Pasal 6 Ayat (6) Stb.1939-100 dikatakan ketentuan Pasal 17 dan 21 Stb,1939-100 berlaku untuk bagasi. Dalam Pasal 17 Stb.1939-100 dikatakan apabila penerima tidak datang, maka pengangkut wajib menyimpan barang-barang tersebut sesuai dengan Pasal 6 Ayat (2) Stb.1939-100. Pada prinsipnya yang berhak

¹⁰³ .Ibid.

menerima santunan barang bagasi adalah penumpang itu sendiri, tetapi dalam hal penumpang yang bersangkutan meninggal dunia, maka yang berhak adalah suami atau isteri si meninggal dunia, anak-anaknya atau orang tuanya si meninggal dunia yang masih menjadi tanggung jawab si meninggal dunia sebagaimana diatur dalam Pasal 24 Ayat (2) Stb.1939-100.

Yang berhak menerima barang yang diangkut dengan Surat Muatan Udara (*air waybill*) diatur dalam Pasal 15 dan 16 Stb.1939-100. Dalam Pasal 15 Stb.1939-100 dikatakan pengirim atau orang lain yang ditunjuk selain yang disebutkan dalam surat muatan udara (*airwaybill*) berhak menerima barang, sedangkan dalam Pasal 16 Stb.1939-100 dikatakan penerima orang yang disebut dalam surat muatan udara (*air waybill*) berhak menerima penyerahan barang setelah memenuhi kewajibannya.

9. Jangka Waktu Melapor

Jangka waktu melapor dalam Stb.1939-100 diatur dalam Pasal 36. Menurut Pasal 36 Stb.1939-100 gugatan terhadap pengangkut harus diajukan dalam jangka waktu 2 (dua) tahun terhitung sejak saat seharusnya tiba di tempat tujuan atau sejak hari pesawat udara yang seharusnya sudah mendarat atau melalui pengangkutan udara diputuskan. Dalam hal jangka waktu tersebut dilewati maka hak untuk mengajukan gugatan lenyap.

10. Sanksi

Dokumen angkutan udara baik tiket penumpang (*passenger ticket*) atau tiket bagasi (*check baggage*) maupun surat muatan udara (*air waybill*) sebagaimana diatur dalam Pasal 5 sampai dengan 11 Stb.1939-100 erat sekali hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut, karena itu bilamana persyaratannya tidak dipenuhi dapat dikenakan sanksi.

Seperti disebutkan dalam Pasal 5 Ayat (2) Stb.1939-100 apabila pengangkut menerima penumpang tanpa memberi tiket pesawat udara kepada penumpang, pengangkut dikenakan sanksi tidak berhak menggunakan ketentuan yang membatasi tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur dalam Pasal 30 Stb.1939-100. Demikian pula dalam Pasal 6 Ayat (5) Stb.1939-100 juga mengenakan sanksi apabila pengangkut menerima bagasi atau barang tanpa memberi tiket bagasi tercatat (*check baggage*) atau surat muatan udara (*air waybill*) yang memuat keterangan-keterangan sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 6 Stb.1939-100, maka pengangkut dikenakan sanksi tidak boleh menikmati batas tanggung jawab yang ditetapkan dalam Stb.1939-100, dengan perkataan lain pengangkut bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).

Ketentuan sanksi serupa dengan Pasal 5 dan Pasal 6 Stb.1939-100 juga terdapat dalam surat muatan udara (*air waybill*) sebagaimana diatur dalam Pasal 11 Stb.1939-100. Menurut Pasal tersebut apabila pengangkut menerima barang untuk diangkut tanpa memberi surat muatan udara atau surat muatan udara (*air waybill*) tidak memuat keterangan-keterangan yang diatur dalam Pasal 10 Stb.1939-100, maka pengangkut dikenakan sanksi tidak berhak menikmati pembatasan atau meniadakan tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur dalam Pasal 30 Stb.1939-199 sehingga bertanggung jawab tidak terbatas tanggung jawabnya.

11. Kelemahan Stb.1939-100

Pada prinsipnya Stb.1939-100 berasal dari Konvensi Warsawa 1929 yang dinyatakan berlaku di Hindia Belanda dengan beberapa perubahan setelah Belanda meratifikasi Konvensi Warsawa 1929. Dalam Konvensi Warsawa 1929 hanya terdapat pengertian penerbangan internasional (*international carriage*), sehingga dalam pelaksanaannya terdapat beberapa kesulitan misalnya apa yang dimaksud

dengan perkataan "kecelakaan atau *accident* atau apa yang dimaksud dengan perkataan "dalam penerbangan."

Di dalam Stb.1939-100 terdapat perkataan "kecelakaan pesawat udara" tetapi dalam Stb.1939-100 tidak ada definisi atau pengertian "kecelakaan pesawat udara" menimbulkan perbedaan pendapat, misalnya apakah pembajakan udara tersebut termasuk kecelakaan pesawat udara. Di Amerika Serikat menggunakan perkataan "*occurance* atau *happening*" termasuk kecelakaan pesawat udara sehingga berlaku Konvensi Warsawa 1929. Perkataan "didalam pesawat terbang" aslinya dalam Konvensi Warsawa 1929 menggunakan istilah "*on board aircraft*". Perkataan "*on board aircraft*" dalam Konvensi Warsawa 1929 diambil alih dalam Stb.1939-100 dan diterjemahkan dengan "di atas pesawat udara", sedangkan dalam uraian ini digunakan istilah "di dalam pesawat udara". Perkataan "*on board aircraft*" di dalam Konvensi Warsawa 1929 maupun perkataan "di atas pesawat udara" di dalam Stb.1939-100 tidak diketemukan pengertian atau definisi, sehingga menimbulkan berbagai penafsiran yang berbeda-beda, misalnya dalam hal penumpang yang sedang melakukan pindah pesawat udara karena pesawat udara yang ditumpangi rusak, kemudian selama perpindahan karena semburan jet pesawat udara bermesin jet lain yang kebetulan lewat di dekatnya, sehingga jatuh dan mengalami cidera. Hal ini ada yang menafsirkan termasuk pengertian "dalam pesawat udara", walaupun secara pisik jelas berada di luar pesawat udara, tetapi ada yang menafsirkan "di dalam pesawat udara" karena itu secara yuridis menjadi tanggung jawab pengangkut.

Contoh yang lain misalnya dalam hal terjadi pembajakan udara di Yordan, di mana para penumpang dievakuasi dan diangkut ke hotel di kota untuk beberapa waktu lamanya oleh pengangkut, kemudian mengalami kecelakaan di kota, maka timbul pertanyaan apakah hal itu termasuk perkataan "di dalam pesawat udara" karena kecelakaan tersebut dikota. Hal ini ditafsirkan berbeda-beda,

ada yang menafsirkan tetap termasuk pengertian "di dalam pesawat udara" karena secara yuridis masih menjadi tanggung jawab dari pengangkut, walaupun secara fisik sebenarnya hal tersebut berada di luar pesawat udara, karena kecelakaan atau kerugian terjadi di kota.

12. Istilah-istilah dalam Stb.1939-100

Dalam Stb.1939-100 terdapat berbagai istilah seperti angkutan udara yang dilaksanakan oleh beberapa pengangkut secara berturut-turut sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Stb.1939-100; angkutan udara campuran yang digunakan dalam Pasal 38 Stb.1939-100; bagasi sebagaimana digunakan dalam Pasal 6 Stb.1939-100; pegawai sebagaimana digunakan dalam Pasal 29, 31 dan 34 Stb.1939-100. Istilah-istilah tersebut merupakan sumber sengketa yang akan menghambat proses penyelesaian pemberian santunan yang berlarut-larut, walaupun sampai saat ini di Indonesia belum ada gugatan yang mendasarkan kurang jelasnya penafsiran kata-kata yang digunakan.

13. Sistem Tanggung Jawab

Stb.1939-100 yang merupakan produk hukum pemerintah kolonial Belanda tersebut tidak lepas dengan Konvensi Warsawa 1929 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, selanjutnya disebut Konvensi Warsawa 1929. Konvensi tersebut menganut konsep praduga bersalah (*presumption of liability*). Berdasarkan konsep tersebut pengangkut otomatis bertanggung jawab dan membayar santunan kepada penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan tidak bersalah. Apabila perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang dan tidak perlu membayar kerugian.

Konsep tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*) tersebut tampak jelas sekali pada Pasal 24, 25 dan 29 Stb.1939-100. Dalam Pasal 25 Stb.1939-100 dikatakan pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian sebagai akibat luka atau penderitaan lain yang diderita penumpang apabila kecelakaan yang menimbulkan kerugian ada hubungannya dengan angkutan udara dan terjadi di dalam pesawat udara atau selama proses embarkasi dan debarkasi. Pasal 25 Stb.1939-100 menyatakan pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang terjadi sebagai akibat musnah, hilang atau rusaknya bagasi atau barang apabila kejadian tersebut ada hubungannya dengan pengangkutan udara, sedangkan Pasal 29 Stb.1939-100 mengatakan secara tegas pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian apabila pengangkut membuktikan tidak bersalah atau kerugian disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri.

Konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) memang menguntungkan bagi perusahaan penerbangan maupun penumpang dan/atau pengirim barang, bagi penumpangnya, penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, sebab bilamana harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan tidak mungkin berhasil karena penumpang belum mengenal teknologi tinggi penerbangan, sedangkan bagi perusahaan penerbangan juga menguntungkan karena tanggung jawabnya terbatas berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tidak akan membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, perusahaan penerbangan bertanggung jawab sebesar jumlah yang ditetapkan dalam Stb.1939-100.

Walaupun sistem tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) menguntungkan kepada penumpang dan/atau pengirim barang dan perusahaan penerbangan, sistem tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of*

liability) juga tidak lepas kelemahannya. Hak pengangkut untuk membuktikan tidak bersalah (*exoneration*) menimbulkan penyelesaian pemberian santunan. Hal ini terbukti pada gugatan yang diajukan oleh Ny.Oswald Vermak melawan *Garuda Indonesian Airways* 24 Januari 1961 yang baru dapat diselesaikan dalam tahu 1968. Dalam praktek waktu itu belum pernah menggunakan untuk membuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah dengan maksud untuk membebaskan tanggung jawabnya (*exoneration*).

C. Undang-Undang No.33 Tahun 1964

Secara yuridis asuransi penerbangan pertama kali diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964,¹⁰⁴ disusul dengan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965.¹⁰⁵ Menurut Pasal 3 Ayat (1) huruf (a) UURI No.33 Tahun 1964 setiap penumpang yang sah dari pesawat udara perusahaan penerbangan nasional harus membayar iuran wajib melalui perusahaan penerbangan yang bersangkutan untuk menutup kerugian akibat kecelakaan selama penerbangan berlangsung. Iuran wajib tersebut akan digunakan untuk memberi santunan¹⁰⁶ apabila terjadi kerugian yang disebabkan kematian atau cacat tetap akibat kecelakaan pesawat udara. Pelaksanaan UURI No.33 Tahun 1964 diatur lebih lanjut dengan PP No.17 Tahun 1965 yang mengatur iuran wajib, cara pembayarannya, bukti pembayaran, larangan menjual tiket pesawat udara tanpa

¹⁰⁴ Undang-Undang tentang *Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang* (UURI no.33 Tahun 1964), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 137 Tahun 1964, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2710.

¹⁰⁵ Peraturan Pemerintah tentang Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (PPNo.17 Tahun 1965), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1965, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor...

¹⁰⁶ Perkataan "santunan" dan "ganti rugi" dalam tulisan ini digunakan saling bergantian tanpa perbedaan pengertian, kedua pengertian tersebut mempunyai pengertian sama.

disertai pembayaran iuran wajib, pemanfaatan dana sebelum digunakan untuk membayar santunan, jenis kecelakaan yang harus memperoleh santunan atau biaya perawatan, jumlah santunan, yang berhak menerima santunan, larangan dan ketentuan sanksi pidana dll.

1. Berlakunya Undang-Undang No,33 Tahun 1964

Berdasarkan Pasal 2 PP No.17 Tahun 1965, berlaku terhadap perusahaan penerbangan nasional yang menyediakan angkutan udara untuk umum dengan pembayaran angkutan udara berjadwal, angkutan udara haji, angkutan udara perintis, sisanya seperti angkutan udara tidak berjadwal (carter), angkutan udara oleh misi keagamaan, angkutan udara *general aviation* seperti perusahaan rokok gudang garam, perusahaan pertambangan, perusahaan perkayuan, caltex, transmigrasi, pengangkutan yang menggunakan pesawat udara negara baik pesawat udara militer, polisi maupun bea cukai tidak berlaku ketentuan Undang-Undang No.33 Tahun 1964.

2. Angkutan Udara Berjadwal

Sebagaimana disebutkan di atas, ada perbedaan antara angkutan udara berjadwal dengan angkutan udara tidak berjadwal (carter). Ciri-ciri angkutan udara berjadwal antara lain adalah (a) perusahaan penerbangan tersebut menyediakan penerbangan secara teratur sesuai dengan jadwal penerbangan sesuai jadwal waktu yang diumumkan, (b) disediakan untuk penumpang yang menilai waktu lebih berharga dibanding dengan nilai uang, (c) penerbangan tetap tinggal landas walaupun belum terisi penuh penumpang, (d) setiap orang secara pribadi (individual) secara langsung dapat membeli tiket pesawat udara, (e) penerbangan dilakukan sesuai dengan rute penerbangan yang dapat mengambil dan/atau menurunkan penumpang pada setiap bandar udara, (f) perusahaan penerbangan boleh menyebarkan jadwal penerbangan secara meluas melalui media radio, iklan, surat kabar, televisi dll agar masyarakat

mengetahui, (g) perusahaan penerbangan mengeluarkan tiket pesawat udara sebagai bukti adanya perjanjian transportasi udara antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan. Berdasarkan penjelasan tersebut, jelas bahwa angkutan udara berjadwal harus mengeluarkan tiket pesawat udara dan memungut iuran wajib dana kecelakaan pesawat udara.

3. Angkutan Udara Tidak Berjadwal (Carter)

Ciri-ciri angkutan udara berjadwal tidak berjadwal (carter) antara lain adalah (a) perusahaan penerbangan tersebut tidak menyediakan penerbangan secara teratur seperti penerbangan berjadwal (b) disediakan untuk penumpang yang menilai uang lebih berharga dibanding dengan nilai waktu, mereka tidak peduli waktunya asal harganya murah, biasanya para penumpang untuk bersantai, (c) penerbangan belum tinggal landas apabila pesawat udara belum terisi penuh, (d) tidak setiap orang secara pribadi (individual) langsung dapat membeli tiket pesawat udara, pada umumnya secara kelompok bersama-sama atau kolektif, (e) penerbangan tidak boleh mengambil dan/atau menurunkan penumpang pada setiap bandar udara, biasanya dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain (*point to point*), (f) perusahaan penerbangan tidak mengeluarkan tiket pesawat udara, biasanya dalam bentuk kontrak sebagai bukti perjanjian transportasi udara antara penumpang dan/atau pengirim barang dengan perusahaan penerbangan. Berdasarkan penjelasan tersebut, secara yuridis jelas bahwa angkutan udara tidak berjadwal (carter) tidak harus mengeluarkan tiket pesawat udara dan memungut iuran wajib dana kecelakaan pesawat udara sebagaimana dimaksudkan dalam UURI No.33 Tahun 1964, namun demikian berdasarkan asas berkontrak perusahaan penerbangan tidak berjadwal (carter) dapat juga menundukkan diri (*adherence*) menerapkan UURI No.33 Tahun 1964.

4. Angkutan Udara Haji

Angkutan udara Haji diatur berdasarkan surat Menteri Perhubungan Nomor 21/OT.001/Phb tanggal 25 Juni 1982.¹⁰⁷ Surat keputusan semacam itu ditetapkan setiap musim haji tahun yang bersangkutan. Surat keputusan tersebut antara lain menetapkan jadwal penerbangan haji yang diselenggarakan oleh perusahaan penerbangan yang berlangsung selama musim haji. Secara yuridis sebenarnya termasuk penerbangan tidak berjadwal (*carter*), tetapi dijadwalkan sesuai dengan program musim haji, karena itu secara yuridis dalam konotasi penerbangan disebut penerbangan tidak berjadwal (*carter*) tetapi dijadwalkan atau *schedulized program*.

Di samping itu, surat keputusan tersebut di atas juga mengatur bahwa pelaksanaan penerbangan haji udara harus berdasarkan kontrak antara perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dengan Direktur Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam Haji Udara yang diwakili oleh calon haji udara. Penerbangan haji udara tidak menyediakan angkutan udara yang terbuka bagi masyarakat umum, melainkan hanya menyediakan pengangkutan udara bagi rombongan haji udara, sehingga penerbangan haji secara yuridis tidak terikat kepada UURI No.33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya, namun demikian berdasarkan asas kebebasan berkontrak baik perusahaan penerbangan dan Direktur Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dapat saja menundukkan diri pada UURI No.33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Surat Keputusanj Menteri Perhubungan Nomor 21/OT.001/Phb-82 tentang Pembentukan Tim Pengendali Angkutan Haji Udara dan Pedoman Angkutan Haji Udara Tahun 1982.

¹⁰⁸ Martono K.,Agus Pramono.,Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional.Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.229

5. Yang Berhak Menerima Santunan

Berdasarkan UURI No.33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya, yang berhak menerima santunan adalah penumpang sah yang telah membayar iuran wajib dana kecelakaan pesawat udara, karena itu awak pesawat udara, awak pesawat udara cadangan, penumpang gelap (penumpang yang tidak disertai dengan dokumen perjalanan), petugas-petugas perusahaan penerbangan yang terpaksa melakukan penerbangan yang tidak disertai dengan tiket penumpang pesawat udara, tidak akan memperoleh santunan dari PT Auransi Kerugian Jasa Raharja, namun dalam pelaksanaan lapangan, berdasarkan kesepakatan antara Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan Direktur Utama PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja, sebagai pelaksana UURI No.33 Tahun 1964, siapapun yang meninggal dunia di dalam pesawat udara yang mengalami kecelakaan akan memperoleh santunan dari PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja tanpa memperhatikan status hukumnya.¹⁰⁹

6. SK 284/KMK.011/1980

Undang-Undang No.33 Tahun 1964 maupun PP No.17 Tahun 1965 tidak menetapkan besarnya santunan yang diberikan oleh PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja, tetapi ditetapkan oleh Menteri Keuangan, sehingga lebih flexibel sesuai dengan kondisi pada saat kecelakaan pesawat udara. Berdasarkan ketentuan tersebut, dalam tahun 1980 Menteri Keuangan mengeluarkan surat keputusan Nomor 284/KMK.011/1980 yang menetapkan besarnya iuran wajib dana kecelakaan pesawat udara sebesar Rp.75,00 (tujuh lima) rupiah, sehingga penumpang yang meninggal dunia akan memperoleh santunan dari PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.500.000,00 (lima ratus ribu) rupiah.

¹⁰⁹ Ibid.hal.235

7. SK 522/KMK.011/1982

Dalam tahun 1982, surat keputusan Menteri Keuangan Nomor 284/KMK.011/1980 tersebut diganti dengan surat keputusan Menteri Keuangan Nomor 522/KMK.011/1982 yang menaikkan iuran wajib dana kecelakaan penumpang pesawat udara dari Rp.75,00 (tujuh puluh lima) rupiah menjadi Rp.300,00 (tiga ratus) rupiah, sehingga bilamana penumpang meninggal dunia akan memperoleh santunan dari PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah, sedangkan penumpang pesawat udara yang mengalami cacat tetap memperoleh santunan sebesar Rp.15.000.000,00 (lima belas juta) rupiah atau biaya pengobatan maksimum Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah dan Rp.50.000,00 (lima puluh ribu) rupiah untuk biaya penguburan.

8. SK 37/KMK.011/2008

Dalam perkembangannya, dalam tahun 2008, surat keputusan Menteri Keuangan Nomor 522/KMK.011/1982 diganti dengan surat keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 iuran wajib dana kecelakaan penumpang pesawat udara dinaikkan dari menjadi Rp.5.000,00 (lima ribu) rupiah sehingga penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan nasional akan memperoleh santunan dari PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah untuk setiap penumpang pesawat udara yang meninggal dunia, sedangkan penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan diganti maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah untuk setiap penumpang yang mengalami cacat tetap dihitung berdasarkan prosentase yang ditetapkan dalam PP No.17 Tahun 1965.

D. Undang-Undang No.15 Tahun 1992

Undang-Undang No.15 Tahun 1992,¹¹⁰ yang mulai berlaku tanggal 25 Mei 1992 terdiri dari 14 Bab dan 74 Pasal tersebut mengatur ketentuan umum, asas-asas dan tujuan, kedaulatan atas wilayah udara, pembinaan, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara serta penggunaannya sebagai jaminan, penggunaan pesawat udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, bandar udara, pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara, angkutan udara, dampak lingkungan, penyidikan, ketentuan pidana, ketentuan peralihan dan ketentuan penutup. Sepanjang mengenai tanggung jawab hukum diatur dalam Pasal 43,¹¹¹ Pasal 44¹¹² dan Pasal 47¹¹³ UURI No.15 Tahun 1992.

¹¹⁰ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481, teks lihat Hadi Setia Tunggal., *Undang-Undang Penerbangan beserta Peraturan Pelaksanaannya*. Jakarta:Harvardindo, 2007 hal.1-26

¹¹¹ Pasal 43 UURI No.15 Tahun 1992 berbunyi:“(1) Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut;(2) Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur dalam Ayat (1) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

¹¹² Pasal 44 UURI No.15 Tahun 1992 berbunyi:“(1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan;(2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian dan batas jumlah ganti rugi sebagaimana dimaksudkan dalam Ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

¹¹³ Pasal 47 UURI no.15 Tahun 1992 berbunyi:“ Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 43 dan Pasal 44 Ayat (1).

Menurut Pasal 43 UURI N0.15 Tahun 1995 telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995,¹¹⁴ yang terdiri dari 10 Bab dan 49 pasal yang mengatur antara lain ketentuan umum, penyelenggaraan angkutan udara, angkutan udara niaga, angkutan udara bukan niaga, tarif, wajib angkut, ketentuan peralihan dan ketentuan penutup. Sepanjang menyangkut tanggung jawab pengangkut diatur dala Bab VII dari Pasal 42 sampai dengan Pasal 46 PP No.40 Tahun 1995. Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti merupakan kesalahan pengangkut.¹¹⁵

Santunan untuk penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan sebesar Rp.4.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, penumpang yang menderita luka karena kecelakaan pesawat udara atau sesuatu peristiwa di dalam pesawat udara atau selama waktu antara embarkasi dan debarkasi berlangsung, ditetapkan sampai dengan setinggi-tingginya Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, santunan ganti rugi bagi penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan berdasarkan tingkat cacatnya yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah; ganti rugi untuk keterlambatan yang dialami oleh penumpang karena kesalahan pengangkut diberikan ganti kerugian yang secara nyata diderita oleh calon penumpang sampai dengan setinggi-tingginya Rp.1000.000,00 (satu juta) rupiah. Ketentuan lebih lanjut mengenai tingkat cacat tetap serta besarnya

¹¹⁴ Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Udara (PP No.40 Tahun 1995), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 68 Tahun 1995, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 3610, untuk teks dapat dilihat teks lihat Hadi Setia Tunggal., *Undang-Undang Penerbangan beserta Peraturan Pelaksanaannya*. Jakarta:Harvardindo, 2007 hal.27.

¹¹⁵ Pasal 42 PP No.40 Tahun 1995

santunan ganti rugi masing-masing tingkat cacat tetap diatur dengan keputusan Menteri Perhubungan.¹¹⁶

Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian keterlambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000,00 (seratur ribu) rupiah untuk setiap kg. Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah untuk setiap penumpang, jumlah ganti rugi untuk kargo termasuk kerugian setinggi-tingginya Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah, ganti rugi kabin diberikan secara nyata.¹¹⁷

Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, sedangkan santunan terhadap pihak ketiga yang menderita cacat tetap diberikan setinggi-tingginya Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, sedangkan yang menderita cacat tetap diberikan sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah. Kerugian terhadap barang-barang milik pihak ketiga dipermukaan bumi diberikan sebesar kerugian nyata berdasarka penilaian yang layak.¹¹⁸

E. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

1. Tinjauan Umum

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009¹¹⁹ yang disahkan tanggal 17 Desember 2008 dan mulai berlaku tanggal 1 Januari 2009 sangat menjanjikan pertumbuhan transportasi udara nasional maupun internasional Indonesia, karena Undang-Undang tersebut secara komprehensif secara extra-

¹¹⁶ Pasal 43 PP No.40 Tahun 1995

¹¹⁷ Pasal 44 PP No.40 Tahun 1995

¹¹⁸ Pasal 45 Ayat (5) PP No.40 Tahun 1995

¹¹⁹ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 4956

territorial mengatur kedaulatan wilayah udara Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan, produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, pengadaan pesawat udara, asuransi pesawat udara, independensi investigasi kecelakaan pesawat udara, pembentukan majelis profesi penerbangan, lembaga penyelenggaraan pelayanan umum, berbagai jenis transportasi udara baik penerbangan komersial berjadwal nasional maupun internasional, penerbangan nasional berjadwal maupun tidak berjadwal, penerbangan umum (*general aviation*), penerbangan perintis, modal *single majority share* harus tetap dikuasai warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia, persyaratan minimum mendirikan perusahaan penerbangan komersial berjadwal harus mempunyai 10 (sepuluh) pesawat udara dikuasai, 5 (lima) dimiliki dan 5 (lima) dikuasai, untuk mendirikan penerbangan tidak berjadwal disyaratkan harus mempunyai 5 (lima) pesawat udara 2 (dua) dimiliki dan 3 (tiga) dikuasai, perhitungan tarif berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib dana kecelakaan dan biaya tambahan, pelayanan bagi penyandang cacat, pengangkutan bahan dan/atau barang-barang berbahaya, ekspedisi dan keagenan, tatanan kebandar-udaraan baik nasional maupun internasional, perubahan iklim yang menimbulkan panas bumi, sumber daya manusia baik teknisi, operasional maupun manajemen, fasilitas navigasi penerbangan, otoritas bandar udara, lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, penegakan hukum, penerapan sanksi administratif yang sebelumnya tidak diatur, budaya keselamatan penerbangan, penanggulangan tindakan melawan hukum dan berbagai ketentuan baru yang sebelumnya tidak diatur guna mendukung transportasi udara nasional maupun internasional.

Jiwa dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tersebut bermaksud memisahkan regulator dengan operator,

sehingga tugas dan tanggung jawab masing-masing jelas. Di samping itu, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 juga bermaksud memberi kesempatan kepada swasta dan pemerintah daerah untuk ikut serta berperan dalam pembangunan penerbangan di Indonesia. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengalami perubahan yang signifikan, sebab semula hanya disiapkan 103 Pasal dalam perkembangannya membengkak menjadi 466 Pasal. Sepanjang menyangkut tanggung jawab pengangkut diatur dalam Bab X Bagian Kedelapan dari Pasal 140 sampai dengan Pasal 191 UURI No.1 Tahun 2009 sebagai berikut.¹²⁰

Dalam butir tanggung jawab pengangkut tersebut dijelaskan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau barang; dokumen angkutan penumpang, bagasi dan kargo; surat muatan udara (*airwaybill*); besaran ganti rugi; pihak yang berhak menerima ganti kerugian; jangka waktu pengajuan klaim; gugatan; wajib asuransi; tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga; dan persyaratan khusus sebagai berikut:

2. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang dan/atau pengirim Barang

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara. Apabila kerugian tersebut timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakan, pengangkut tidak dapat menggunakan ketentuan dalam UURI No.1 Tahun 2009 untuk membatasi tanggung jawabnya. Ahli waris atau korban akibat kejadian tersebut dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan oleh UURI No.1 Tahun 2009.¹²¹

¹²⁰ Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009, hal.248-262

¹²¹ Pasal 141 UURI No.1 Tahun 2009

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut,¹²² namun demikian pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipkerjakannya.¹²³

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.¹²⁴ Di samping itu, pengangkut juga bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal penerbangan yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara, karena itu pengangkut harus memberikan kompensasi kepada penumpang berupa pengalihan penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.¹²⁵ Ketentuan mengenai batas keterlambatan diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri Perhubungan.

Tanggung jawab pengangkut untuk penumpang, bagasi tercatat, keterlambatan, tidak terangkutnya penumpang tersebut di atas, tidak berlaku terhadap pengangkutan pos, angkutan penumpang dan/atau barang atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara negara baik pesawat udara militer, polisi maupun bea cukai atau angkutan udara bukan niaga.

¹²² Pasal 44 UURI No.1 Tahun 2009

¹²³ Pasal 143 UURI No.1 Tahun 2009

¹²⁴ Pasal 146 UURI No.1 Tahun 2009

¹²⁵ Pasal 147 UURI No.1 Tahun 2009

3. Dokumen Angkutan Penumpang, Bagasi dan Kargo

Dokumen angkutan udara terdiri atas tiket penumpang pesawat udara, pas masuk pesawat udara (*boarding pass*), tanda pengenal bagasi (*baggage identification/claim tag*) dan surat muatan udara (*air waybill*).

a. Penumpang Pesawat Udara

Menurut Pasal 151 UURI No.1 Tahun 2009, pengangkut wajib menyerahkan tiket penumpang perseorangan maupun secara kolektif yang berisikan (a) nomor, tempat dan tanggal penerbitan, nama penumpang dan nama pengangkut, tempat, tanggal, waktu pemberangkatan dan tujuan pendaratan, nomor penerbangan, tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan (*intermediate landing*) apabila ada dan pernyataan bahwa pengangkutan tunduk pada ketentuan UURI No.1 Tahun 2009; (b) yang berhak menggunakan tiket pesawat udara adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket pesawat udara yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah; (c) dalam hal tiket pesawat udara tidak berisi keterangan-keterangan nomor, tempat dan tanggal penerbitan, nama penumpang dan nama pengangkut, tempat, tanggal, waktu pemberangkatan dan tujuan pendaratan, nomor penerbangan, tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan (*intermediate landing*) apabila ada dan pernyataan bahwa pengangkutan tunduk pada ketentuan UURI No.1 Tahun 2009 atau pengangkut tidak memerlukan tiket pesawat udara kepada penumpang, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam UURI No.1 Tahun 2009 yang membatasi tanggung jawab pengangkut.

b. Masuk Pesawat Udara (*Boarding Pass*)

Pengangkut wajib menyerahkan pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) kepada penumpang yang

memuat nama penumpang, rute penerbangan, nomor penerbangan, tanggal dan jam keberangkatan, nomor tempat duduk, pintu masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*) dan waktu masuk ke dalam pesawat udara (*boarding time*).¹²⁶

c. Tercatat (*check baggage*)

Di samping itu, pengangkut juga wajib menyerahkan tanda pengenal bagasi tercatat kepada penumpang yang harus berisi nomor dan tanda pengenal bagasi tercatat, tempat keberangkatan dan tempat tujuan, berat bagasi, dalam hal tiket bagasi tidak berisi nomor tanda pengenal, tempat keberangkatan dan tempat tujuan, berat bagasi tercatat, hilang atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam UURI No.1 Tahun 200 yang membatasi tanggung jawab pengangkut.¹²⁷

d. Surat Muatan Udara (*Air Waybill*)

Surat muatan udara (*air waybill*) dibuat oleh pengirim harus memuat tanggal dan tempat surat muatan udara (*airwaybill*) dibuat; tempat keberangkatan tempat tujuan; nama dan alamat pengangkut pertaman; nama dan alamat pengirim; nama dan alamat penerima kargo; jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa atau nomor kargo yang ada; jumlah, berat, ukuran atau besarnya kargo; jenis atau macam kargo yang dikirim; dan pernyataan bahwa pengangkutan tundak pada UURI No.1 Tahun 2009[penyerahan surat muatan udara oleh pengirim kepada pengangkut membuktikan kargo telah diterima dengan baik; dalam hal surat muatan udara tidak diisi keterangan-keterangan tanggal dan tempat surat muatan udara (*airwaybill*) dibuat; tempat keberangkatan tempat tujuan; nama dan alamat pengangkut pertaman; nama dan alamat pengirim; nama dan alamat penerima

¹²⁶ Pasal 152 UURI No.1 Tahun 2009

¹²⁷ Pasal 153 UURI No.1 Tahun 2009

kargo; jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa atau nomor kargo yang ada; jumlah, berat, ukuran atau besarnya kargo; jenis atau macam kargo yang dikirim; dan pernyataan bahwa pengangkutan tundak pada UURI No.1 Tahun 2009[atau tidak diserahkan kepada pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam UURI No.1 Tahun 2009 yang membatasi tanggung jawab pengangkut.¹²⁸

Surat muatan udara (*airwaybill*) wajib dibuat sekurang-kurangnya 3 (tiga), lembar, lembar asli diserahkan pada saat pengangkut menerima barang untuk diangkut, pengangkut wajib menanda tangani surat muatan udara (*air waybill*) sebelum barang dimuat dalam pesawat udara.¹²⁹ Surat muatan udara (*air waybill*) tidak dapat dijual belikan atau dijadikan jaminan kepada orang lain dan/atau pihak lain.¹³⁰ Pengangkut wajib memberi prioritas pengiriman dokumen penting yang bersifat segera serta kargo yang memuat barang mudah rusak dan/atau cepat busuk (*perishable goods*).¹³¹

Dalam hal pengirim kargo menyatakan secara tertulis harga kargo yang sebenarnya, pengangkut dan pengirim kargo dapat membuat perjanjian khusus untuk kargo yang memuat barang mudah rusak dan/atau cepat busuk dengan mengecualikan besaran kompensasi tanggung jawab yang diatur dalam UURI No.1 Tahun 2009.¹³² Pengangkut dengan pengirim barang dapat membuat perjanjian khusus atau memerlukan perawatan atau penanganan khusus dan harus disertai perjanjian dengan imbalan mengasuransikan kargo yang jumlah ganti ruginya lebih tinggi dibandingkan dengan ganti rugi yang diatur dalam UUR No.1 Tahun 2009.¹³³

¹²⁸ Pasal 155 UURI No.1 Tahun 2009

¹²⁹ Pasal 156 UURI No.1 Tahun 2009

¹³⁰ Pasal 157 UURI No.1 Tahun 2009

¹³¹ Pasal 158 UURI No.1 Tahun 2009

¹³² Pasal 159 UURI No.1 Tahun 2009

¹³³ Pasal 160 UURI no.1 Tahun 2009

Pengirim bertanggung jawab atas kebenaran surat muatan udara (*air waybill*), kelengkapan dokumen lainnya yang dipersyaratkan oleh instansi yang berwenang terkait dan menyerahkan kepada pengangkut dan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengangkut atau pihak yang lain sebagai akibat tidak benarnya keterangan dalam surat muatan udara atau tidak lengkapnya dokumen pengangkutan,¹³⁴ sedangkan pengangkut wajib memberi tahu penerima kargo pada kesempatan pertama bahwa kargo telah tiba dan segera diambil. Biaya yang timbul akibat penerima kargo terlambat atau lalai mengambil pada waktu yang telah ditetapkan menjadi tanggung jawab penerima kargo.¹³⁵

Dalam hal kargo belum diserahkan kepada penerima kargo, pengirim dapat meminta kepada pengangkut untuk menyerahkan kargo tersebut kepada penerima lain atau mengirimkan kembali kepada pengirim dan semuanya atas biaya dan tanggung jawab pengirim.¹³⁶ Dalam hal penerima kargo, setelah diberi tahu sesuai dengan waktu yang diperjanjikan tidak mengambil kargo, semua biaya yang timbul menjadi tanggung jawab penerima kargo; kargo yang telah melebihi batas waktu, pengangkut berhak menjualnya dan hasil penjualan digunakan untuk pembayaran biaya yang timbul akibat kargo yang tidak diambil oleh penerima kargo; penjualan kargo tersebut dilakukan dengan cara yang paling cepat, tepat dan dengan harga yang wajar. Hasil penjualan tersebut diserahkan kepada yang berhak menerima setelah dipotong biaya yang dikeluarkan oleh pengangkut sepanjang dapat dibuktikan. Penerima kargo tidak berhak menuntut ganti

¹³⁴ Pasal 161 UURI No.1 Tahun 2009

¹³⁵ Pasal 162 UURI No.1 Tahun 2009

¹³⁶ Pasal 163 UURI No.1 Tahun 2009

rugi atas kerugian yang dideritanya karena penjualan kargo tersebut.¹³⁷

4. Besaran Ganti Rugi

Jumlah ganti rugi setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Jumlah ganti kerugian setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka yang diberikan oleh pengangkutan udara diluar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh Pemerintah. Pengangkut dengan penumpang dapat membuat perjanjian khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, sedangkan ganti rugi untuk bagasi kabin ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugiannya nyata.¹³⁸

Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan, sedangkan besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian atau seluruh bagasi tercatat atau kargo dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah atau rusak. Apabila kerusakan atau kehilangan sebagian mengakibatkan seluruh bagasi atau kargo tidak dapat digunakan lagi, pengangkut bertanggung jawab berdasarkan seluruh berat bagasi atau kargo yang tidak dapat digunakan lagi tersebut.¹³⁹

Penumpang dengan perusahaan penerbangan dapat membuat perjanjian yang menetapkan jumlah ganti rugi yang lebih tinggi dibandingkan dengan jumlah ganti rugi yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, sedangkan ganti kerugian disebabkan oleh keterlambatan diatur lebih lanjut dengan keputusan Menteri Perhubungan. Dalam hal orang yang dipekerjakan oleh pengangkut atau mitra usaha yang

¹³⁷ Pasal 164 UURI No.1 Tahun 2009

¹³⁸ Pasal 167 UURI No.1 Tahun 2009

¹³⁹ Pasal 168 UURI No.1 Tahun 2009

bertindak untuk dan atas nama pengangkut digugat untuk membayar ganti kerugian untuk kerugian yang timbul karena tindakan yang dilakukan diluar batas kewenangannya, menjadi tanggung jawab yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.¹⁴⁰

Menteri Perhubungan paling sedikit setahun sekali mengevaluasi besarnya ganti kerugian setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka, bagasi tercatat maupun kerugian akibat keterlambatan. Evaluasi tersebut atas dasar tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia, kelangsungan hidup perusahaan penerbangan komersial berjadwal, tingkat inflasi kumulatif, pendapatan per kapita dan perkiraan usia harapan hidup. Berdasarkan hasil evaluasi tersebut dapat dilakukan perubahan besarnya ganti kerugian, setelah mempertimbangkan urusan keuangan, ketentuan lebih lanjut ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.¹⁴¹

5. Pihak Yang Berhak Menerima Ganti Kerugian

Apabila penumpang pesawat udara meninggal dunia yang berhak menerima ganti kerugian adalah ahli waris penumpang tersebut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal tidak ahli waris yang berhak menerima kerugian, perusahaan penerbangan menyerahkan ganti kerugian tersebut kepada negara setelah dikurangi biaya penguburan jenazah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁴²

¹⁴⁰ Pasal 171 UURI No.1 Tahun 2009

¹⁴¹ Pasal 172 UURI No.1 Tahun 2009

¹⁴² Pasal 173 UURI No.1 Tahun 2009

6. Jangka Waktu Pengajuan Klaim

Klaim atas kerusakan bagasi tercatat harus diajukan pada saat bagasi terxatat diambil oleh penumpang, sedangkan klaim atas keterlambatan atau tidak diterimanya bagasi tercatat harus diajukan oleh penumpang. Bagasi tercatat dinyatakan hilang setelah 14 (empat belas hari) kalender terhitung sejak tiba di tempat tujuan, sedangkan klaim atas kehilangan bagasi tercatat diajukann setelah jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender terlampaui.¹⁴³ Klaim atas kerugian kargo harus diajukan pada saat kargo diambil oleh penerima kargo, sedangkan klaim atas dasar keterlambatan atau tidak diterimanya kargo diajukan pada saat kargo seharusnya diambil oleh penerima kargo. Kargo dinyatakan hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak tiba di tempat tujuan, sedangkan klaim atas kehilangan kargo diajukan setelah jangka 14(empat belas) hari kalender terlampaui.¹⁴⁴

7. Gugatan

Penumpang pemilik bagasi kabin tercatat, pengirim kargo dan/atau ahli waris penupang yang menderita kerugian akibat meninggal dunia, cacat atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik pesawat udara, rusaknya atau hilang bagasi kabin, hilangnya bagasi tercatat, musnah selama bagasi tercatat dalam pengawasan pengangkut, hilangnya kargo, musnah atau rusak seluruhnya atau sebagian sehingga tidak dapat digunakan, dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.¹⁴⁵

¹⁴³ Pasal 174 UURI No.1 Tahun 2009

¹⁴⁴ Pasal 175 UURI No.1 Tahun 2009

¹⁴⁵ Pasal 176 UURI No. 1 Tahun 2009

8. Wajib Asuransi

Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawab terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat atau luka-luka yang diakibatkan oleh kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara, atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kerugian yang diderita oleh penumpang karena hilang, musnah atau rusak yang disebabkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut, kerugian yang diderita oleh pengirim kargo yang hilang, musnah atau rusak seluruh maupun sebagian sehingga tidak dapat digunakan, yang diderita karena keterlambatan.¹⁴⁶ Besarnya asuransi tanggung jawab pengangkut tersebut sekurangnya sama dengan jumlah tanggung jawab pengangkut yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.¹⁴⁷

9. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Ganti kerugian terhadap pihak ketiga tersebut diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang diderita oleh pihak ketiga. Ketentuan lebih lanjut mengenai perhitungan besaran ganti kerugian, persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian tersebut diatur oleh Menteri Perhubungan.

10. Persyaratan Khusus

Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas tanggung jawab yang lebih rendah dibandingkan dengan batas tanggung jawab

¹⁴⁶ Pasal 179 UURI No.1 Tahun 2009

¹⁴⁷ Pasal 180 UURI No.1 Tahun 2009

yang diatur dalam UURI No.1 Tahun 2009. Ketentuan lebih lanjut diatur oleh Menteri Perhubungan.

F. PM 77 TAHUN 2011

PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai pelaksana UURI No.1 Tahun 2009 terdiri dari 10 Bab dan 29 Pasal berisi penjabaran ganti rugi akibat kecelakaan¹⁴⁸ pesawat udara, masing-masing mengatur ketentuan umum; jenis tanggung jawab pengangkut dan besaran ganti kerugian; wajib asuransi tanggung jawab; batas tanggung jawab; persyaratan dan tata cara pengajuan tuntutan ganti rugi; penyelesaian sengketa; evaluasi, pelaporan dan pengawasan; sanksi; ketentuan peralihan dan penutup.

1. Jenis Tanggung Jawab Pengangkut dan Besaran Ganti Rugi

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap¹⁴⁹ atau luka-luka; hilang atau rusaknya bagasi kabin; hilang musnah, atau rusaknya bagasi tercatat; hilang, musnah, atau rusaknya kargo; keterlambatan

¹⁴⁸ Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serious.

¹⁴⁹ Cacat tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempen yang mempengaruhi aktifitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental. Cacat tetap ada dua jenis masing-masing cacat total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari kecelakaan yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan Pendidikan, keahlian, keterampilan dan pengalamannya sebelum cacat, sedangkan cacat tetap sebagian adalah kehilangan sebagian dari salah satu anggota badan, namun tidak mengurangi fungsi dari anggota badan tersebut untuk beraktifitas seperti hilangnya salah satu mata, salah satu lengan mulai dari bahu, salah satu kaki.

angkutan udara;¹⁵⁰ dan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga. Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, sedangkan penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp.55.000.000,00 (lima puluh lima juta) rupiah setiap penumpang.

Ganti kerugian penumpang cacat tetap total berdasarkan keterangan dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, sedangkan penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian tergantung dari jenis cacat yang tercantum dalam daftar jenis-jenis anggota badan yang bersangkutan.

Pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerugian bagasi kabin karena hilang, musnah atau rusak, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakan. Bilamana penumpang dapat membuktikan kesalahan pengangkut maka jumlah ganti kerugian maksimum setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata, sedangkan jumlah kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi

¹⁵⁰ Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

tercatat ditetapkan sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah per kg dan paling banyak Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah. Bagasi tercatat dianggap hilang apabila tidak ditemukan dalam kurun waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan. Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah, per hari paling lama untuk tiga hari kalender.

Pengangkut bebas dari tuntutan ganti rugi terhadap hilangnya barang berharga atau barang milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga untuk mengangkutnya. Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga berada di bagasi tercatat untuk diangkut, pengangkut minta penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

G. Stb.1939-100 dan UURI No.33 Tahun 1964

Pada saat berlakunya Stb.1939-100 dan UURI No.33 Tahun 1964 terjadi kecelakaan pesawat udara yang dialami oleh pesawat udara Garuda Indonesia jenis Lockheed Electra L-188A, nomor penerbangan 7708, registrasi PK-GLB Manado 1966; Garuda Indonesia jenis Fokker F-27 Friendship-600, registrasi PK-GFJ, di Branti 1974; Garuda Indonesian Airways (GIA), jenis Fokker F-28 Fellowship, nomor penerbangan GA150, registrasi PK-GVC di Palembang 1975; pesawat udara milik PT Merpati Nusantara Airlines (MNA), jenis DHC-6 Twin Otter, registrasi PK-NUP tahun 1977; pesawat udara Garuda Indonesian Airways (GIA) jenis Fokker F-28 Mk-1000, registrasi PK-GVE di Palembang 1979, PT Bouraq Indonesia, jenis Vickers Viscount, registrasi PK-IVS; pesawat udara Garuda Indonesian Airways (GIA) jenis pesawat udara Douglas DC-9-32, nomor penerbangan GA035, registrasi PK-GNQ tahun 1987; sebagai berikut:

1. Lockheed Electra PK-GLB Manado 1966.

Pada tanggal 16 Februari 1967 pesawat udara *Garuda Indonesian Airways (GIA)* jenis Lockheed Electra L-188A, nomor penerbangan 708, registrasi PK-KLB, rute penerbangan Jakarta ke Manado, transit di Surabaya dan Hasanuddin, di Makasar. Ruas penerbangan Hasanuddin Manado cuaca sangat buruk memaksa kapten penerbang kembali ke Surabaya dan penerbangan dilanjutkan hari berikutnya, mengalami kecelakaan pada saat pendaratan di bandar udara Sam Ratulangi, Manado.

Pesawat udara melakukan pendekatan (*approach*), tetapi sesudah melewati suatu bukit dengan ketinggian 200 meter di atas elevasi landas pacu dan 2.720 kaki dekat dari ambang pintu, pilot menyadari bahwa beliau terlalu tinggi dan terlalu ke kiri dari titik tengah tersebut. Hidung diturunkan dan pesawat udara berbelok ke arah kanan untuk mencegah pesawat tergelincir. Kecepatan penurunan di bawah kecepatan 125 knot sasaran ambang batas pesawat udara, sedang berbelok ke arah kanan, mendarat dengan sangat berat pada jarak 156 kaki dari ambang batas landas pacu. Pesawat udara tergelincir dan terbakar. Kemungkinan sebab-sebab kecelakaan tersebut adalah keputusan untuk melakukan teknik pendaratan yang canggung mengakibatkan kecelakaan pada saat pendaratan. Di samping itu landas pacu yang tidak rata dan cuaca marjinal saat pendaratan.¹⁵¹ Akibat kecelakaan tersebut 22 orang dari 84 penumpang pesawat udara meninggal sedangkan awak pesawat udara 8 orang selamat.

a. Dasar Hukum Tanggung Jawab

Dasar hukum tanggung jawab *Garuda Indonesian Airways* adalah Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor

¹⁵¹ https://p2k.unkris.ac.id/en1/3073-2962/Garuda-Indonesia-Penerbangan-708_64950_p2k-unkris.html#:~:text=Garuda%20Indonesia%20Airways%20Penerbangan%20708,dari%20delapan%20kru%20pesawat%20selamat. Diunduh Tanggal 31 Januari 2023

33 Tahun 1964 termasuk peraturannya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Berdasarkan Stb.1939-100 jumlah santunan adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang meninggal dunia, Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk satu kilo bagasi dan Rp.500,00 (lima ratus) rupiah untuk perkg barang.

b. Jumlah Ganti Rugi/Santunan

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa jumlah ganti rugi atau santunan para korban yang meninggal dunia adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah. Ditinjau dari standar hidup, keadaan sosial ekonomi bangsa Indonesia serta tingkat inflasi yang ada pada saat itu, pemerintah menyadari sehingga pemerintah mengambil kebijakan dalam praktek yang dapat diterima oleh masyarakat. Kebijakan tersebut pemerintah menyarankan kepada perusahaan penerbangan untuk menyelesaikan ganti rugi secara musyawarah. Kebijakan pemberian ganti rugi terhadap kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* jenis Lockheed Electra L-188A, nomor penerbangan 708, registrask PK-KLB dalam tahun 1967 sebesar Rp.300.000,00 (tiga ratus ribu) rupiah.¹⁵² Mengenai santunan berdasarkan UURI No.33 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, editor belum menemukan berapa jumlah yang dibayarkan kepada para korban, tetapi editor menganggap jumlah tersebut sudah termasuk dalam kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah tersebut di atas.¹⁵³

¹⁵² Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut UURI No.15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

¹⁵³ <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19670216-1> diunduh Tanggal 9 Pebruari 2023

2. Garuda Indonesia PK-GFJ di Branti 1974

Pada tanggal 7 September 1974, pesawat udara *Garuda Indonesian Airways (GIA)* jenis Fokker F-27 Friendship-600, registrasi PK-GFJ, penerbangan komersial berjadwal dalam negeri, berangkat dari Bandar Udara Kemayoran, Jakarta menuju bandar udara Branti di Lampung, Sumatra Selatan, mengalami kecelakaan menabrak gedung karena cuaca yang sangat buruk. Pesawat udara jenis Fokker F-27 Friendship-600, nomor mesin 10422 pertamakali tersebut dibuat dalam tahun 1969. Penerbangan komersial berjadwal tersebut mengangkut 36 penumpang termasuk awak pesawat udara menelan korban 3 awak pesawat udara dan 33 penumpangnya.¹⁵⁴

a. Dasar Hukum Tanggung Jawab

Seperti halnya pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* jenis Lockheed Electra L-188A, nomor penerbangan 708, registrasi PK-GLB, dasar hukum dan santunan terhadap pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* jenis Fokker F-27 Friendship-600, registrasi PK-GFJ juga masih Stb.1939-100 dan UURI No.33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya yaitu peraturan pemerintah nomor 17 Tahun 1965.

b. Santunan Korban Kecelakaan Fokker F-27

Menurut Stb.1939-100, jumlah santunan adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang meninggal dunia, Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk satu kilo bagasi dan Rp.500,00 (lima ratus) rupiah untuk perkg barang, namun demikian berdasarkan kebijakan yang disarankan oleh pemerintah jumlah santunan para korban kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* jenis jenis Fokker F-27

¹⁵⁴ <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19740907-0>,
diunduh Tanggal 01 Februari 2023

Friendship-600, registrasi PK-GFJ sebesar Rp.1000.000,00 (satu juta) rupiah tanpa mempersoalkan sumbernya.¹⁵⁵

3. Garuda Indonesia PK-GVC di Palembang 1975

Pada tanggal 24 September 1975 pesawat udara *Garuda Indonesian Airways (GIA)*, jenis Fokker F-28 Fellowship, nomor penerbangan GA150, registrasi PK-GVC, penerbangan komersial berjadwal dari Bandar Udara Kemayoran, Jakarta ke Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II di Palembang, jatuh pada saat melakukan pendekatan karena cuaca sangat buruk dan kabut hanya 4 km dari Kota Palembang. Pesawat udara jenis Fokker F-28 Fellowship dengan registrasi PK-GVC tersebut dibuat pada tahun 1971 dan telah melakukan lebih dari 1000 jam terbang sebelum mengalami kecelakaan fatal. Kecelakaan tersebut menewaskan 25 orang dari 61 penumpangnya dan seorang di darat (pihak ketiga).¹⁵⁶

a. Dasar Hukum Kecelakaan PK-GVC

Dasar hukum kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* adalah Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 yunto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 beserta peraturan Menteri Keuangan sebagai pelaksanaannya.

b. Santunan Korban Kecelakaan PK-GVC

Berdasarkan Stb.1939-100 korban kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* jenis Fokker F-28 Fellowship, nomor penerbangan GA150, registrasi PK-GVC adalah jumlah santunan adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang

¹⁵⁵ Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

¹⁵⁶ https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_150 diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

meninggal dunia, Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk satu kilo bagasi dan Rp.500,00 (lima ratus) rupiah untuk perkg barang, namun demikian berdasarkan kebijakan pemerintah Rp.1.000.000,00 (satu juta) rupiah.¹⁵⁷ Perlu dicatat disini bahwa ada korban kecelakaan pihak ketiga yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* jenis Fokker F-28 Fellowship, nomor penerbangan GA150, registrasi PK-GVC belum jelas pemberian santunannya.

4. MNA jenis DHC-6 Twin Otter Tinombala 1977

Pada tanggal 29 Maret 1977 pesawat udara milik *PT Merpati Nusantara Airlines (MNA)*, jenis DHC-6 Twin Otter, registrasi PK-NUP jatuh pada ketinggian 2.135 meter di kawasan pegunungan Tinombala. Pesawat udara tersebut melakukan penerbangan dari Palu menuju Tolitoli sebelumnya pesawat udara berangkat dari bandar udara Sam Ratulangi, Manado menuju Palu transit Luwuk dan Poso. Pesawat udara dipiloti Capt. Ahmad Anwar dan Co-pilot Mochammad Masykoer, *flight engineer* Abhy Irawan dan 20 orang penumpang. Pesawat udara tersebut terhalang awan di pegunungan kemudian menabrak pepohonan yang ada di sekitar tempat tersebut sebelum kemudian jatuh ketanah. Pada saat itu, operasi SAR Tinombala merupakan salah satu operasi SAR terbesar dalam sejarah Indonesia yang melibatkan ratusan personel gabungan Tentara Nasional Indonesia (TNI), POLRI, BASARNAS, relawan maupun penduduk setempat memperoleh liputan mass media local maupun asing.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

¹⁵⁸ https://id.wikipedia.org/wiki/Gunung_Tinombala diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

Lokasi jatuhnya pesawat udara baru dapat ditemukan pada hari kedelapan namun evakuasi belum dapat dilakukan. Tim SAR baru berhasil membuat lokasi untuk pendaratan helikopter, sehingga para korban baru dapat dievakuasi pada hari kesepuluh dan memakan waktu empat hari sampai selesai semuanya, total waktu untuk evakuasi selama tiga belas hari. Kopasgat sendiri menurunkan satu regu dalam operasi SAR tersebut. Setelah ditemukan tempat jatuhnya pesawat udara, tim dari Kopasgat segera bergerak untuk melakukan evakuasi. Mereka diturunkan dengan helikopter untuk kemudian menebang puluhan pohon hanya dalam waktu beberapa jam guna membuat helipad darurat. Sebagai penghargaan atas jasanya dalam operasi SAR Tinombala para personel Kopasgat maupun TNI-AU yang terlibat dalam misi tersebut memperoleh Kenaikan Pangkat Luar Biasa dari KSAU waktu itu. Mereka adalah Wendel Jesmer (penerbang heli), Kapten dr. Roby Sumendap (dokter TNI-AU), Serma Hartono, Koptu Dominicus Poin, dan Pratu Sunardi. Akibat kecelakaan pesawat udara *PT Merpati Nusantara Airlines (MNA)*, jenis DHC-6 Twin Otter, registrasi PK-NUP 20 penumpang beserta awak pesawat udara meninggal dunia.¹⁵⁹

a. Dasar Hukum Kecelakaan DHC-6 Twin Otter Tinombala

Dasar hukum kecelakaan DHC-6 Twin Otter Tinombala adalah Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 yunto Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 sebagai peraturan pelaksanaannya.

b. Santunan Korban Kecelakaan DHC-6 Twin Otter Tinombala

Berdasarkan Stb.1939-100 korban kecelakaan pesawat udara DHC-6 Twin Otter Tinombala adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang meninggal dunia, Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk satu kilo bagasi dan Rp.500,00 (lima

¹⁵⁹ Ibid.

ratus) rupiah untuk perkg barang, namun demikian berdasarkan kebijakan pemerintah diberikan santunan Rp.2.750.000,00 (dua juta tujuh ratus lima puluh ribu) rupiah.¹⁶⁰

5. Garuda Indonesia, PK-GVE Palembang 1979.

Pada tanggal 11 Juli 1979, pesawat udara *Garuda Indonesian Airways (GIA)* jenis Fokker F-28 Mk-1000, registrasi PK-GVE, dengan nama Mamberamo, penerbangan komersial berjadwal dari Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang menuju Bandar Udara Polonia di Medan yang dipiloti Kapten A.E. Lontoh menabrak dinding gunung Pertektekan, anak gunung sibayak pada saat melakukan pendekatan (*approaching*) untuk mendarat di bandar udara Polonia Medan. Pesawat udara tersebut mengangkut 58 penumpang dan 5 awak pesawat udara, pada saat kecelakaan meninggal 61 orang dan selamat 2(dua) orang.¹⁶¹

a. Dasar hukum Musibah Fokker F-28 Garuda Indonesia

Dasar hukum musibah pesawat udara Fokker F-28 Garuda Indonesia adalah Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta pelaksanaannya. Berdasarkan Stb.1939-100 korban kecelakaan pesawat udara jenis Fokker F-28 Mk-1000, registrasi PK-GVE, dengan nama Mamberamo, santunan adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang meninggal dunia, Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk satu kilo bagasi dan Rp.500,00 (lima ratus) rupiah untuk perkg barang, namun demikian berdasarkan kebijakan

¹⁶⁰ Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

¹⁶¹ Musibah Fokker F28 Garuda Indonesia 1979
https://id.wikipedia.org/wiki/Musibah_Fokker_F28_Garuda_Indonesia_1979 diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

pemerintah jumlah santunan adalah Rp.3.400.000,00 (tiga juta empat ratus ribu) rupiah¹⁶²

6. Kecelakaan Pesawat Udara PT Bouraq Indonesia

Pada tanggal 26 Agustus 1980 pesawat udara milik PT Bouraq Indonesia, jenis *Vickers Viscount*, registrasi PK-IVS yang dibuat dalam tahun 1958, sudah terbang selama 22 tahun, melakukan penerbangan komersial berjadwal, tinggal landas dari Bandar Udara Syamsudin Nur, Banjarmasin, Kalimantan menuju Bandar Udara Kemayoran di Jakarta, pada jam 06:04 WIB menyiarkan tanda bahaya “*mayday-mayday*” karena pesawat udara mengalami getaran.

Tanda bahaya “*mayday-mayday*” tersebut ditangkap oleh pengawas lalu lintas udara (ATC) Kemayoran, kemudian pengawas lalu lintas udara Kemayoran mengarahkan pesawat udara jenis Fokker F-28 yang kebetulan berada di dekat pesawat udara PK-IVS untuk melakukan pemantauan. Pada jam 06:28 WIB awak pesawat udara Fokker F-28 memberi tahu bahwa elevator sebelah kanan pesawat udara PK-IVS dalam kondisi miring ke arah kiri. Kerusakan pada elevator tersebut menyebabkan awak pesawat udara PT Bouraq Indonesia kehilangan kendali yang mengakibatkan jatuhnya pesawat udara dengan kondisi terbalik menghujam dengan sudut 25 derajat terhadap bumi.

Dari hasil investigasi, penyebab jatuhnya PK-IVS diperkirakan retaknya *Spigot* pada rangkaian elevator. Bagian tersebut seharusnya telah diganti setelah mencapai 21.000 jam terbang, namun demikian sudah 33.000 jam terbang bagian tersebut belum diganti. Akibat kecelakaan pesawat udara PT Bouraq Indonesia jenis *Vickers Viscount* registrasi PK-IVS, 31 penumpang dan 6 awak pesawat udara meninggal dunia.¹⁶³

¹⁶².*Ibid.*

¹⁶³ Kecelakaan Pesawat di Karawang 38 Tahun Lalu
<https://gowest.id/kecelakaan-pesawat-di-karawang-38-tahun-lalu/>
diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

- a. Dasar Hukum Kecelakaan Pesawat Udara PT Bouraq Indonesia.

Dasar hukum pesawat udara milik PT Bouraq Indonesia, jenis *Vickers Viscount*, registrasi PK-IVS adalah Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya. Menurut Stb.1939-100 jumlah santunan para korban kecelakaan pesawat udara PT Bouraq Indonesia, jenis *Vickers Viscount*, registrasi PK-IVS adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang meninggal dunia dan Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk setiap kg bagasi tercatat.

- b. Santunan Kecelakaan Pesawat Udara PT Bouraq Indonesia.

Berdasarkan Stb.1939-100, jumlah santunan para korban kecelakaan pesawat udara PT Bouraq Indonesia, jenis *Vickers Viscount*, registrasi PK-IVS adalah Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah untuk penumpang yang meninggal dunia dan Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk setiap kg bagasi tercatat, namun demikian berdasarkan kebijakan pemerintah jumlah santunan sebesar Rp.3.400.000,00 (tiga juta empat ratus ribu) rupiah tanpa memperhatikan sumbernya.¹⁶⁴

7. Kecelakaan Garuda Indonesia Penerbangan 035

Pada tanggal 4 April 1987 pesawat udara *Garuda Indonesian Airways (GIA)* jenis pesawat udara Douglas DC-9-32, nomor penerbangan GA035, registrasi PK-GNQ asal Banda Aceh ke Bandar Udara Internasional Polonia, Medan melakukan penerbangan komersial berjadwal dalam negeri, jatuh dan menabrak tonggak menara pada saat melakukan pendaratan, 23 orang dari 45 penumpang dan kru yang ada

¹⁶⁴ Op.Cit. *supra* note 120.

di dalam pesawat tersebut tewas dalam kecelakaan tersebut.¹⁶⁵

Pesawat udara melakukan pendaratan dengan menggunakan *instrument landing sytem (ILS)* saat mendarat di bandar udara internasional Polonia di Medan keluar landas pacu dan menabrak tiang listrik, badan pesawat udara hancur dan bagian ekor terbakar habis. Sebagian besar korban yang selamat melarikan diri melalui pesawat udara yang rusak dan 11 penumpang lainnya terlempar dari pesawat udara, empat dari delapan awak pesawat udara tewas dan 19 penumpang lainnya mengalami luka fatal karena menghirup asap dan luka bakar. Empat awak pesawat udara dan 18 penumpang mengalami luka serious, semua korban yang meninggal dunia karena kebakaran bukan karena dampak dari tanah. Pesawat udara jenis Douglas DC-9-32 buatan tahun 1976 dengan registrasi PK-GNQ tersebut dihapus dari armada setelah kecelakaan, registrasi tersebut digunakan untuk jenis pesawat udara Boeing 737-800 yang lain.¹⁶⁶

a. Dasar Hukum Kecelakaan Garuda Indonesia Penerbangan 035

Dasar hukum kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia jenis pesawat udara Douglas DC-9-32, nomor penerbangan GA035, registrasi PK-GNQ adalah Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya. Menurut Stb.1939-100 jumlah santunan yang meninggal dunia sebesar Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah dan Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah untuk setiap kg bagasi tercatat.

¹⁶⁵ Garuda Indonesia Penerbangan 035
https://www.wikiwand.com/id/Garuda_Indonesia_Penerbangan_035
5 diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

¹⁶⁶ *Ibid.*

b. Santunan Kecelakaan Garuda Indonesia Penerbangan 035

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa berdasarkan Stb.1939-100 jumlah santunan korban yang meninggal dunia sebesar Rp.12.500,00 (dua belas ribu lima ratus) rupiah, sedangkan untuk bagasi tercatat sebesar Rp.25,00 (dua puluh lima) rupiah, namun demikian berdasarkan saran kebijakan pemerintah jumlah santunan sebesar Rp.13.000.000,00 (tiga belas juta) rupiah tanpa mempersoalkan sumbernya.

Berdasarkan uraian tersebut, ternyata bahwa dari aspek hukum jumlah santunan yang diatur dalam Stb.1939-100 dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya, bilamana ditinjau dari standar hidup bangsa Indonesia, keadaan sosial ekonomi bangsa Indonesia serta tingkat inflasi yang ada pada saat itu, sangat tidak memadai, karena itu pemerintah menyarankan agar perusahaan penerbangan menyelesaikan pemberian santunan yang wajar. Atas saran pemerintah tersebut, perusahaan penerbanga musyawarah dengan para korban menentukan jumlah santunan yang wajar, diawali sejak kecelakaan Kecelakaan Lockheed Electra L-188A tahun 1967, sebesar Rp.300.000,00 (tiga ratus ribu) rupiah; kecelakaan Fokker 27 di Branti Lampung, tahun 1974 sebesar Rp.1000.000,00 (satu juta) rupiah; Kecelakaan Garuda Indonesia registrasi PK-GVC tahun 1975 sebesar Rp.1000.000,00 (satu juta) rupiah; kecelakaan pesawat udara jenis DHC-6 Twin Otter Tinombala tahun 1977 sebesar Rp.2.750.000,00 (dua juta lima ratus ribu) rupiah; kecelakaan Fokker F-28 Garuda Indonesia tahun 1979 sebesar Rp.3.400.000,00 (tiga juta empat ratus ribu) rupiah; kecelakaan pesawat udara PT Bouraq Indonesia tahun 1980 sebesar Rp.3.400.000,00 (tiga juta empat ratus ribu) rupiah; kecelakaan Garuda Indonesia Penerbangan 035 tahun 1987 sebesar Rp.13.000.000,00 (tiga belas juta) rupiah.

H. UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.15 Tahun 1992

Sejak 1992 berlaku Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964,¹⁶⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 serta keputusan Menteri Keuangan Nomor Menteri 522/KMK.011/1982 sebagai pelaksanaannya, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992,¹⁶⁸ beserta Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1992,¹⁶⁹ telah terjadi kecelakaan yang dialami oleh pesawat udara Garuda Indonesia jenis Airbus A300-B4, nomor penerbangan GA152, di Medan 1997; pesawat udara Garuda Indonesia jenis pesawat udara Boeing 737-3Q8, nomor penerbangan GA421, registrasi PK-GWA tahun 2002; pesawat udara milik *Lion Air* jenis MD-82, nomor penerbangan JT538, di Addisumarmo Solo 2004; pesawat udara *Mandala Airlines* jenis Boeing 737-200, nomor penerbangan RI091, di Medan 2005; pesawat udara milik *Adam Air*, jenis Boeing 737-400, nomor penerbangan KL574, registrasi PK-KKW di Majene, tahun 2007; Garuda Indonesia jenis Boeing B737-400, nomor penerbangan GA200 di Yogyakarta tahun 2007, sebagai berikut:

1. Garuda Indonesia GA152 Medan 1997

Pada tanggal 26 September 1997, pesawat udara Garuda Indonesia jenis Airbus A300-B4, nomor penerbangan GA152, jatuh dan terbakar di Desa Buah Nabar, Kecamatan Sibolangit, Kabupaten Deli Serdang, Medan, Sumatera Utara. Pesawat udara tersebut mengangkut 222 penumpang beserta 12 awak pesawat udara jatuh dan terbakar semua meninggal dunia. Pesawat udara dipiloti oleh Capt. Rachmo Wiyogo tinggal landas dari Bandar Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng jam 11.30 WIB. Sebelum kecelakaan, kontak

¹⁶⁷ Undang-Undang tentang Dana Wajib Asuransi Kecelakaan Transportasi (UURI No.33 Tahun 1964), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor... Tahun 1964, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor.....

¹⁶⁸ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 137 Tahun 1992, Tambahan Lebaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720.

¹⁶⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

terakhir dari pilot yang diterima oleh petugas bandar udara sekitar pukul 13.18 WIB dengan posisi pesawat udara menuju ke arah Bandara Udara Internasional Polonia, Medan selanjutnya pesawat udara tersebut tidak terlihat lagi di layar radar.¹⁷⁰

Lokasi jatuhnya pesawat udara berada di tanah datar dan sedikit berbukit, di dekat perkampungan, pada saat pesawat udara akan mendarat, jarak pandang sekitar 600 sampai 800 meter. Di sekitar daerah tersebut untuk keamanan terbangnya dengan ketinggian 7.500 kaki. Daerah aman tersebut sudah termasuk sektor 25 miles. Pesawat udara jatuh dan hancur dalam keadaan hangus terbakar, bahkan masih terlihat api menyala. Para korban juga tidak dapat dikenali identitasnya satu per satu, karena itu Garuda Indonesia minta bantuan para wakil keluarga korban, maksimal dua orang, diberangkatkan dari Bandara Soekarno-Hatta Jakarta terminal Cengkareng pada jam 10.00 WIB dengan pesawat jenis Boeing 747-200.¹⁷¹

a. Dasar Hukum Kecelakaan Garuda Indonesia GA152

Dasar hukum kecelakaan Garuda Indonesia pesawat udara jenis Airbus A300-B4, nomor penerbangan GA152 adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan keputusan Menteri Keuangan Nomor 522/KMK.011/1982; UURI No.15 Tahun 1992, peraturan pemerintah Nomor 40 Tahun 1995.

b. Santunan Korban Kecelakaan Garuda Indonesia GA152

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan keputusan Menteri Keuangan Nomor 522/KMK.011/1982 setiap penumpang pesawat udara

¹⁷⁰ 26 September 1997: Kecelakaan Garuda Indonesia Airbus A300-B4 <https://elshinta.com/news/280279/2022/09/26/26-september-1997-kecelakaan-garuda-indonesia-airbus-a300b4> diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

¹⁷¹.*Ibid.*

memperoleh santunan sebesar Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah. Di samping itu, berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebagai pelaksanaan Undang-Undang No.15 Tahun 1992, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, cacat tetap sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, bagasi tercatat Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah perkg dan keterlambatan setinggi-tingginya Rp.1.000.000,00 (satu juta) rupiah, sedangkan tanggung jawab pihak ketiga yang meninggal dunia Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah.

2. Garuda Indonesia GA421 di Bengawan Solo 2002

Pada tanggal 16 Januari 2002, pesawat udara Garuda Indonesia jenis pesawat udara Boeing 737-3Q8, nomor penerbangan GA421, registrasi PK-GWA dalam penerbangan dari Selaparang, Mataram ke Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta, mengangkut 56 (lima puluh enam) penumpang dan 6 (enam) awak pesawat udara, melakukan pendaratan darurat di Desa Serenan, Kecamatan Juwiring, Kabupaten Klaten, Jawa Tengah, karena kebakaran kedua mesin saat hujan lebat/hujan es yang mengakibatkan pendaratan di air.¹⁷²

Garuda Indonesia Penerbangan 421 adalah penerbangan domestik berjadwal yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan Garuda Indonesia yang telah menempuh jarak sekitar 625 km dari Ampenan ke Yogyakarta. Kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh pendaratan darurat yang mengakibatkan seorang pramugari tewas karena tersedot ke luar pesawat udara karena

¹⁷² Garuda Indonesia Penerbangan 421
https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_421d
iunduh Tanggal 22 Januari 2023

terbukanya pintu darurat dan 12 penumpang lainnya terluka. Pesawat udara tersebut dibuat dalam tahun 1988 yang dikirim ke Indonesia pada tahun 1989, merupakan pesawat udara jenis Boeing 737 pertama yang diterbangkan oleh Garuda Indonesia. Saat kejadian, pesawat udara tersebut diterbangkan oleh Kapten Abdul Rozaq (44 tahun) dan kopilot Harry Gunawan (46 tahun).¹⁷³

Garuda Indonesia nomor penerbangan GA421 tersebut terbang dari pulau Lombok di Indonesia sekitar pukul 08.00 UTC. Menurut informasi selama penyelidikan, pesawat udara tinggal landas dan menanjak (*climb*) serta terbang jelajah (*cruise flight*) dilaporkan cuaca cerah. Pada saat *descent* dari ketinggian 31.000 kaki, mereka memutuskan mengambil rute penerbangan lain karena mereka melihat ada badai yang terlihat dari radar dalam penerbangan pada rute yang direncanakan semula.

Menurut data kotak hitam (*black box*) yang diperoleh dari satelit NOAA-12 penerbangan Garuda Indonesia memasuki badai pada saat memulai mengubah penerbangan dari rute yang normal menuju Bandar Udara Adisucito Yogyakarta, cuaca pada saat itu sangat buruk disertai badai seperti terekam dalam pembicaraan *Cockpit Voice Recorder (CVR)*. Data dari pencitraan satelit, CVR dan FDR serta pernyataan pilot menunjukkan sebelum pesawat memasuki kawasan badai, pesawat menuju selatan dan terbang menuju ke celah antara dua badai.

Pilot melaporkan bahwa mereka mencoba terbang di celah antara dua badai yang dapat dilihat dari radar pesawat udara. Setelah 90 detik memasuki badai, kedua mesin pesawat udara mati CVR dan FDR berhenti merekam karena kehilangan listrik dari generator yang berada di kedua mesin pesawat udara. Pilot mencoba tiga kali menghidupkan kembali mesin pesawat udara, namun demikian gagal dan

¹⁷³ Ibid.

memutuskan untuk melakukan pendaratan darurat di sungai Bengawan Solo.

Tidak banyak warga setempat yang melihat langsung proses pendaratan darurat Garuda Indonesia tersebut. Kebanyakan yang menyaksikan adalah para pemancing di sungai tersebut, mereka mengatakan ada suara gemuruh, kemudian mereka lari melihat kebawah, ternyata ada pesawat udara jatuh, baru mereka percaya ada pesawat udara jatuh. Kebetulan pesawat udara jatuh ditempat yang dangkal, sehingga masyarakat mudah mengevakuasi penumpangnya, kalau mendarat ditempat beberapa meter kebarat atau ketimur mungkin pesawat udara dapat tenggelam.¹⁷⁴

Kondisi bagian dalam pesawat udara tampak baik, walaupun ekor pesawat udara hilang karena terbentur sesuatu, barang-barang milik penumpang masih aman, tidak ada penjarahan dan langsung diamankan ditempat ketua RT sampai polisi datang mengamankan sehingga tidak ada barang yang hilang. Pada saat itu mendung terasa penumpang panik, banyak yang menangis, suasana panik tidak karuan, akhirnya para penumpang dibawa ke RS dr Oen diangkut dengan *pick-up*, seluruh penumpang selamat, namun demikian ada pramugari yang hilang, tetapi dapat ditemukan disekitar sungai masih ditempat duduk dan teriak minta tolong.¹⁷⁵

¹⁷⁴ 19 Tahun Lalu, Pesawat Garuda GA421 Mendarat Darurat di Bengawan Solo

<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5336327/19-tahun-lalu-pesawat-garuda-ga421-mendarat-darurat-di-bengawan-solo>
diunduh Tanggal 22 Januari 2023

¹⁷⁵ 19 Tahun Lalu, Pesawat Garuda GA421 Mendarat Darurat di Bengawan Solo

<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5336327/19-tahun-lalu-pesawat-garuda-ga421-mendarat-darurat-di-bengawan-solo>
diunduh Tanggal 22 Januari 2023

Seorang jurnalis foto dari Solopos turut mengabadikan momen-momen evakuasi penumpang dan pesawat udara, beliau mengapresiasi kesigapan masyarakat yang mengevaluasi penumpang pesawat udara ke RS dr Oen, Solo, kebetulan sedang dinas di RS dr Oen, baru keesokan harinya mendokumentasikan evakuasi pesawat udara yang diperkirakan kondisi pesawat udara secara fisik rusak 35%. Pada hari esoknya air naik sehingga menggeser posisi pesawat udara.¹⁷⁶

Para warga Desa Serenan, Kecamatan Juwiring, Kabupaten Klaten, Jawa Tengah yang berada dekat di tempat kejadian juga turut membantu. Penumpang yang tidak terluka dan barang-barang pribadinya ditampung sementara di sebuah rumah kosong seorang warga, sementara penumpang yang terluka diangkut dengan kendaraan yang tersedia ke klinik terdekat. Usai selesai evakuasi, Kapten Abdul Rozaq menghubungi Jogja Tower melalui telepon seluler dan melaporkan pendaratan dan lokasi darurat. Tim penyelamat tiba sekitar dua jam kemudian dan semua penumpang dan awak pesawat udara tersisa dibawa dengan selamat ke rumah sakit.

a. Dasar Hukum Santunan Kecelakaan GA421 di Bengawan Solo

Dasar hukum santunan kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia nomor penerbangan GA421, jenis pesawat udara Boeing 737-3Q8, registrasi PK-GWA diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan SK 522/KMK.011/1982 yang menaikan iuran wajib dana kecelakaan penumpang pesawat udara dari Rp.75,00 (tujuh puluh lima) rupiah menjadi Rp.300,00 (tiga ratus) rupiah, sehingga bilamana penumpang meninggal dunia akan memperoleh santunan dari PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah, sedangkan penumpang pesawat udara yang

¹⁷⁶ Ibid.

mengalami cacat tetap memperoleh santunan sebesar Rp.15.000.000,00 (lima belas juta) rupiah atau biaya pengobatan maksimu Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah dan Rp.50.000,00 (lima puluh ribu) rupiah untuk biaya penguburan.

b. Santunan Kecelakaan GA421 di Bengawan Solo

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor Keputusan Menteri Keuangan SK 522/KMK.011/1982 yang menaikkan iuran wajib dana kecelakaan penumpang pesawat udara dari Rp.75,00 (tujuh puluh lima) rupiah menjadi Rp.300,00 (tiga ratus) rupiah, sehingga bilamana penumpang meninggal dunia akan memperoleh santunan dari PT Asuransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah, sedangkan penumpang pesawat udara yang mengalami cacat tetap memperoleh santunan sebesar Rp.15.000.000,00 (lima belas juta) rupiah atau biaya pengobatan maksimu Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah dan Rp.50.000,00 (lima puluh ribu) rupiah untuk biaya penguburan.

Di samping itu, berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebagai pelaksanaan Undang-Undang No.15 Tahun 1992, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, cacat tetap sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, bagasi tercatat Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah perkg dan keterlambatan setinggi-tingginya Rp.1.000.000,00 (satu juta) rupiah, sedangkan tanggung jawab pihak ketiga yang meninggal dunia Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah.

c. Pembayaran Santunan GA421 Bengawan Solo 2002

Pesawat udara Garuda Indonesia jenis Boeing 737-300, nomor penerbangan GA421, registrasi PK-GWA rute

penerbangan Selaparang-Cengkareng melalui Yogyakarta pada tanggal 16 Januari 2002 mengalami kerusakan mesin, terpaksa melakukan pendaratan darurat di sungai Bengawan Solo. Pesawat udara tersebut layak terbang dan tinggal landas pada jam 16.35 WIB, kecelakaan tersebut tidak mengganggu jalur penerbangan Selaparang-Cengkareng karena penumpang Garuda Indonesia ke Jakarta tetap *fully booking*. Sebagai pertanggung jawaban perusahaan berdasarkan peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, penumpang tetap memperoleh santunan sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah dan biaya perawatan rumah sakit.¹⁷⁷ Di samping itu, sebagai bentuk rasa tanggung jawab terhadap pihak ketiga, Garuda Indonesia membangun aula serbaguna dan fasilitas waduk terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di samping rasa terima kasih kepada masyarakat yang telah membantu evakuasi penumpang pesawat udara tersebut.

3. *Lion Air JT538 di Adi Sumarmo Solo, 2004*

Pada tanggal 30 Nopember 2004, pesawat udara milik *Lion Air* jenis MD-82, nomor penerbangan JT538, penerbangan komersial berjadwal, tinggal landas dari bandar udara Soekarno-Hatta di Jakarta ke bandar udara Adi Sumarmo di Solo, dikendalikan kapten pilot Dwi M. dan kopilot Steven L. mengangkut 156 penumpang, tergelincir di Bandar Udara Adi Sumarmo, Solo, Jawa Tengah, karena cuaca sangat buruk pada sore hari jam 18.15 waktu setempat, mengakibatkan 23 penumpang tewas termasuk kopilot Steven L. dan mantan Ketua Fraksi Kebangkitan Bangsa MPR KH Yusuf Muhammad, 61 penumpang lainnya luka-luka parah maupun ringan. Pesawat udara tersebut tidak dapat dikendalikan, kemudian menabrak pagar di ujung landas

¹⁷⁷ Kecelakaan Garuda GA-421 Karena Kerusakan Mesin
<https://www.liputan6.com/news/read/27396/kecelakaan-garuda-ga-421-karena-kerusakan-mesin> diunduh Tanggal 18 Pebruari 2023

pacu, masuk di sebuah pemakaman penduduk di Desa Ngesrep, Kecamatan Ngemplak.¹⁷⁸

Diperkirakan pesawat udara tersebut tidak jatuh, melainkan sulit mendarat sehingga ke luar dari landas pacu dan menghantam pemakaman umum. Saat pesawat udara tersebut berhenti, kedua mesin pesawat udara masih hidup, tetapi seluruh panel di ruang kemudi (*cockpit*) hancur, sementara itu, menurut Direktur Utama *Lion Air*, Rusdi Kirana, pesawat udara *Lion Air* jenis MD-82 yang mengalami kecelakaan di Bandara Adi Sumarmo tersebut dalam kondisi layak terbang. Kecelakaan pesawat udara tersebut karena faktor cuaca yang sangat buruk saat pesawat udara akan mendarat, pesawat udara dalam posisi yang tepat untuk mendarat, namun demikian, empasan angin yang cukup kencang dari arah belakang pesawat udara menyebabkan terus meluncur dan terdorong keluar sekitar 100 meter dari landas pacu yang biasa disebut *runway end safety area (RESA)*.¹⁷⁹

Pesawat udara mendarat dalam cuaca badai dan petir, diduga pesawat udara tidak dapat menyentuh landas pacu dengan baik, tetapi terpental hingga ujung landas pacu karena ada genangan air yang disebut *hydro planning* di landas pacu. Akibatnya, pesawat udara pun tidak dapat direm dengan sempurna. Evakuasi dilakukan mulai jam 18.20 WIB dalam keadaan hujan yang menjadikan kondisi lokasi kecelakaan becek, penuh genangan air bercampur minyak *aviaion turbine (Avtur)* yang tumpah dari tangki bahan bakar pesawat udara yang bocor.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Hari Ini dalam Sejarah: Kecelakaan Lion Air JT 538 di Bandara Adi Sumarmo, 23 Orang Tewas", Klik untuk baca: <https://www.kompas.com/tren/read/2019/11/30/075536165/hari-ini-dalam-sejarah-kecelakaan-lion-air-jt-538-di-bandara-adi-sumarmo-23?page=all>. Diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

¹⁷⁹.*Ibid.*

¹⁸⁰.*Ibid.*

Dalam evakuasi tersebut, warga turut membantu menggandeng penumpang yang luka dan masih dapat berjalan ke tepi jalan. Jarak landas pacu dengan lokasi kecelakaan adalah sekitar 500 meter, yang dihubungkan jalan setapak dari jalan di bawah landas pacu. Korban tewas kebanyakan karena luka akibat tubuh mereka terjepit kursi dan patahan besi pesawat udara.

Sementara itu, penumpang yang terluka banyak mengalami patah kaki. Para penumpang dan awak pesawat udara dibawa ke delapan rumah sakit, antara lain RS TNI AU, RS PKU Muhammadiyah, RS Dr Oen di Kandang sapi dan Solo Baru, RS Yarsis, RS Kasih Ibu, RS Islam Al Amin, serta RS Kustati. Sebagian besar korban dievakuasi ke RS Yarsis, yang terdiri atas 29 korban luka-luka dan 14 orang meninggal dunia. Korban meninggal dunia dan korban luka-luka juga diangkut menggunakan mobil truk polisi. Sejumlah petugas polisi dan petugas medis langsung membawa korban ke rumah sakit untuk segera dirawat. Sebagian para korban adalah peserta yang akan ikut Muktamar ke-31 Nahdlatul Ulama di Donohudan, Boyolali, tidak jauh dari lokasi kecelakaan. Salah satu korban yang meninggal adalah KH Yusuf Muhammad, mantan Ketua Fraksi Kebangkitan Bangsa DPR RI. Sebagaimana disebutkan di atas, akibat kecelakaan Lion Air JT538 tersebut penumpang dan/atau awak pesawat udara meninggal, luka-luka yang dikirim ke berbagai rumah sakit di Solo.¹⁸¹

a. Dasar Hukum Kecelakaan *Lion Air JT538* di Adi Sumarmo Solo

Kecelakaan *Lion Air JT538* diatur dalam keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah nomor 17 Tahun 1965; peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 sebagai

¹⁸¹ Ibid.

pelaksanaan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009.

b. Santunan Korban Kecelakaan Lion Air JT538

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan No.37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan dari PT Auransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, sedangkan berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011 sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, penumpang yang mengalami cacat tetap berdasarkan keputusan dokter memperoleh santunan Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah,¹⁸² santunan bagasi tercatat sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah perkg, maksimum Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah,¹⁸³ santunan kargo yang hilang, musnah atau rusak sebesar Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah perkg, sedangkan kargo yang rusak sebagian sebesar Rp.50.000,00 (lima puluh ribu) rupiah perkg.¹⁸⁴

Di samping itu, *Lion Air* sebagai pengangkut juga wajib bertanggung jawab membayar ganti kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebesar Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah bagi yang meninggal dunia dan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah untuk pihak ketiga yang mengalami cacat tetap.¹⁸⁵ Santunan kepada pihak ketiga terhadap luka-luka yang memerlukan perawatan di rumah sakit atau klinik atau

¹⁸² Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

¹⁸³ Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

¹⁸⁴ Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011

¹⁸⁵ Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

balai pengobatan sebesar Rp.100.000.000,00 (seratus juta) rupiah, sedangkan kerugian terhadap pihak ketiga sebesar kerugian yang nyata berdasarkan penilaian yang layak dihitung berdasarkan tempat duduk pesawat udara dengan kapasitas paling banyak sampai 70 tempat duduk sebesar Rp.100.000.000,00 (seratus juta) rupiah.

c. Pembayaran Santunan Lion Air JT538

Dalam praktek lapangan, korban kecelakaan pesawat udara *Lion Air* jenis MD-82, nomor penerbanga JT530 yang meninggal dunia karena kecelakaan di bandar udara Adisumarmo, Solo dalam tahun 2004, memperoleh santunan Rp.450.000.000,00 (empat ratus lima puluh juta) rupiah yang terdiri dari PT *Lion Air* Rp.400.000.000,00 (empat ratus juta) sebagai pelaksanaan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011 dan dari PT Asuransi Jasa Raharjo berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Korban yang meninggal dunia sebanyak 25 (dua puluh lima), orang sedangkan yang mengalami luka sebanyak 37 orang yang santunannya pada tanggal 6 Desember 2004 masih dihitung. Di samping itu PT *Lion Air* akan memenuhi hak-hak penumpang, bahkan bagi korban yang menjadi tulang punggung keluarga, seluruh anaknya dari SD, SMP, SMA, dan kuliah, akan ditanggung biayanya oleh *Lion Air* dan juga akan menanggung semua ongkos perawatan korban di rumah sakit (RS). Bagi penumpang yang menggunakan identitas palsu, menurut PT *Lion Air* tidak pantas memperoleh santunan.¹⁸⁶

¹⁸⁶ Lion Air Santuni Korban Tewas Rp 400 Juta/Orang.

<https://news.detik.com/berita/d-250853/lion-air-santuni-korban-tewas-rp-400-jutaorang> diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023

4. *Mandala Airlines RI091 di Medan 2005*

Pada 5 September 2005 pagi, pesawat udara *Mandala Airlines* jenis Boeing 737-200, nomor penerbangan RI091, mengalami kecelakaan jatuh dan meledak di jalan Jamin Ginting, kawasan Padang Bulan Medan, Sumatera Utara (Sumut), menewaskan 149 orang yang terdiri dari 94 penumpang, 5 awak pesawat, dan 50 warga di sekitar lokasi kecelakaan. Warga sekitar kecelakaan yang turut menjadi korban di antaranya penghuni rumah, pemilik warung, pengayuh becak dan pejalan kaki. Sementara itu, salah satu dari penumpang pesawat udara nahas jenis Boeing 737-200 yang tewas adalah Gubernur Sumatera Utara, Tengku Rizal Nurdin yang merencanakan terbang ke Jakarta dan menghadiri rapat para gubernur dengan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), selain Tengku Rizal Nurdin, ada pula dua anggota Dewan Perwakilan Daerah (DPD) Sumut Abdul Halim Harahap dan Raja Inal Siregar yang juga mantan Gubernur Sumut periode 1988-1998.¹⁸⁷

Pesawat udara buatan 1981 tersebut rencananya akan terbang ke Jakarta via Padang dari Bandar Udara Polonia Medan dengan jadwal keberangkatan jam 09.40 waktu setempat, namun demikian sesaat tinggal landas, pesawat udara membentur pagar landas pacu, melompat anak sungai Babura, menghantam perumahan penduduk dan meledak berkeping-keping. Serpihan badan pesawat udara beterbangan bersamaan dengan ledakan berhamburan di Jalan Jamin Ginting 100 meter dari Pasar Pagi Padang Bulan. Ledakan pesawat udara tersebut membuat tujuh rumah penduduk hancur terbakar.¹⁸⁸

¹⁸⁷ Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Mandala Jatuh dan Meledak di Medan, 149 Tewas. baca: <https://www.kompas.com/tren/read/2021/09/05/074500165/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-mandala-jatuh-dan-meledak-di-medan-149?page=all> diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

¹⁸⁸.*Ibid.*

Serpihan pesawat menimpa tujuh mobil dan sedikitnya 10 sepeda motor yang tengah melintas dan parkir di Jalan Jamin Ginting. Petugas pemadam kebakaran yang datang ke lokasi kecelakaan menemukan 10 korban tewas di tiga rumah toko yang terbakar. Sedikitnya 10 rumah tinggal dan toko di salah satu jalan protokol di Medan tersebut hangus terbakar. Empat mobil pribadi dan dua angkutan kota turut hangus karena tertimpa pesawat udara. Semula terdengar deru pesawat udara sangat keras, sesaat kemudian tiba-tiba terdengar ledakan keras dari arah Bandar Udara, belum sempat berfikir apa yang terjadi, melihat pesawat udara *Mandala Airlines* sudah terbalut bunga api yang meluncur deras dari arah landas pacu dan jatuh persis disisi kanan jalur jalan Jamin Ginting. Serpihan disertai bunga api beterbangan kemana-mana, sejumlah orang berlarian menyelamatkan diri masing-masing karena takut pesawat udara akan meledak lebih dahsyat.¹⁸⁹

Salah seorang penumpang yang selamat mengatakan, sebelum pesawat udara jatuh terjadi ledakan hingga empat kali, beliau duduk di kursi bagian paling belakang, mengisahkan ledakan terakhir yang disusul kobaran api dari arah depan menyebabkan badan pesawat hancur, saksi mata yang melihat langsung jatuhnya pesawat udara menuturkan, ekor pesawat udara sudah menabrak tiang lampu di ujung landas pacu, kemudian terdengar ledakan. Pesawat udara terus melaju sampai ke jalan dan menabrak rumah-rumah yang ada di sisi jalan. Pesawat udara baru berhenti setelah menabrak tiang listrik, meledak lagi, dan patah. Bagian ekornya tertahan di dekat tiang listrik, sementara bagian depannya hancur menabrak rumah. Saksi mata lain mengatakan, semula terdengar suara ledakan keras seperti petir dari ujung landas pacu yang berdekatan dengan jalan umum. Para pedagang dan pembeli yang memadati pasar berhamburan ke jalan.

¹⁸⁹ *Ibid.*

Hasil penyelidikan akhir dari Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) terungkap fakta bahwa penyebab utama dari kecelakaan RI-091 adalah flaps dan *slats* pesawat udara yang tidak menjulur keluar. Sementara kapten pesawat udara dan kopilot tidak mengetahuinya akibat kerusakan teknis yang juga tidak disadari oleh awak pesawat udara. Flaps merupakan sirip tambahan di sayap pesawat udara. Sementara *slats* berada di pinggiran depan sayap. Sebagaimana disebutkan di atas bahwa akibat kecelakaan tersebut menewaskan 149 orang yang terdiri dari 94 penumpang, 5 awak pesawat, dan 50 warga di sekitar lokasi kecelakaan.¹⁹⁰

a. Dasar Hukum Kecelakaan Pesawat Udara *Mandala Airlines RI091*

Dasar hukum kecelakaan pesawat udara *Mandala Airlines* jenis Boeing 737-200, nomor penerbangan RI091 adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan keputusan Menteri Keuangan Nomor 522/KMK.011/1982 sebagai pelaksanaannya dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebagai pelaksanaannya.

b. Santunan Kecelakaan Pesawat Udara *Mandala Airlines RI091*.

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan No.522/KMK.011/1982 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 setiap penumpang pesawat udara memperoleh santunan dari PT Auransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah untuk setiap penumpang pesawat udara yang meninggal dunia, sedangkan penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan diganti maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah untuk

¹⁹⁰ *Ibid.*

setiap penumpang yang mengalami cacat tetap dihitung berdasarkan prosentase yang ditetapkan dalam PP No.17 Tahun 1965.

Di samping itu, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, cacat tetap sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, bagasi tercatat Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah perkg dan keterlambatan setinggi-tingginya Rp.1.000.000,00 (satu juta) rupiah, sedangkan tanggung jawab pihak ketiga yang meninggal dunia Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah.

5. Kecelakaan Air KL574 Majene 2007

Pada tanggal 1 Januari 2007 pesawat udara milik *Adam Air*, jenis Boeing 737-400, nomor penerbangan KL574, registrasi PK-KKW, dalam penerbangan dari Jakarta menuju Sam Ratulangi, Manado transit di Surabaya yang mengangkut 102 orang terdiri dari 96 penumpang dan 6 awak pesawat udara, berat kargo seberat 55,5 ton dengan kapasitas bahan bakar cukup untuk penerbangan selama 4 jam 10 menit, hilang kontak dalam penerbangan setelah transit di Surabaya.

Pesawat udara jatuh di dasar laut, karena cuaca buruk dan kerusakan pada alat bantu sistem navigasi inersia (IRS) serta kegagalan kinerja pilot untuk mengatasi situasi darurat. Kotak hitam (*black box*) ditemukan di kedalaman 2.000 meter pada bulan Agustus 2007 di perairan Majene.¹⁹¹ Kecelakaan

¹⁹¹ Januari 2007 : 102 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Adam Air
<https://elshinta.com/news/288092/2023/01/01/1-januari-2007--102-orang-tewas-dalam-kecelakaan-pesawat-adam-air> diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

pesawat udara *Adam Air* tersebut merupakan kecelakaan terburuk pertama *Adam Air* dalam kurun waktu 3 tahun sejarah perusahaan. Kecelakaan pesawat udara *Adam Air* termasuk kecelakaan transportasi udara skala besar di Indonesia sehingga Amerika Serikat menurunkan peringkat keselamatan penerbangan Indonesia, dan seluruh perusahaan penerbangan yang terdaftar di Indonesia dilarang terbang ke Uni Eropa, kemudian *Adam Air* dilarang terbang oleh pemerintah Indonesia dan akhirnya menyatakan bangkrut.¹⁹²

Pesawat udara buatan tahun 1990 tersebut sudah terbang selama 45.371 jam dengan 26.725 kali pendaratan, pemeriksaan C-Check terakhir pada Desember 2005, sebelum berangkat kondisi pesawat dalam keadaan baik dan tidak ada gangguan dan sertifikat kelayakan pesawat tersebut akan habis pada 17 Januari 2007. Akibat kecelakaan pesawat udara jenis Boeing 737-400 nomor penerbangan KL-574 registrasi PK-KKW semua penumpang dan awak pesawat udara meninggal dunia.¹⁹³

a. Dasar Hukum Kecelakaan Adam Air KL574

Dasar hukum kecelakaan pesawat udara pesawat udara milik *Adam Air*, jenis Boeing 737-400, nomor penerbangan KL574, registrasi PK-KKW, adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan keputusan Menteri Keuangan Nomor 522/KMK.011/1982 sebagai pelaksanaannya dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebagai pelaksanaannya.

b. Santunan Kecelakaan Adam Air KL574

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan No.522/KMK.011/1982 sebagai pelaksanaan Undang-

¹⁹² https://id.wikipedia.org/wiki/Adam_Air_Penerbangan_574, diunduh Tanggal 17 Februari 2023

¹⁹³ *Ibid.*

Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 setiap penumpang pesawat udara memperoleh santunan dari PT Auransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah untuk setiap penumpang pesawat udara yang meninggal dunia, sedangkan penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan diganti maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah untuk setiap penumpang yang mengalami cacat tetap dihitung berdasarkan prosentase yang ditetapkan dalam PP No.17 Tahun 1965.

Di samping itu, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan sebesar Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah, cacat tetap sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, bagasi tercatat Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah perkg dan keterlambatan setinggi-tingginya Rp.1.000.000,00 (satu juta) rupiah, sedangkan tanggung jawab pihak ketiga yang meninggal dunia Rp.40.000.000,00 (empat puluh juta) rupiah dan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah.

c. Pembayaran Santunan Adam Air KL574

Pada tanggal 26 Maret 2007 PT Asuransi Jasa Raharja menyerahkan santunan kepada para korban kecelakaan pesawat udara Adam Air jenis pesawat udara jenis Boeing 737-400, nomor penerbangan KL574, registrasi PK-KKW yang mengalami kecelakaan di Majene, Sulawesi Selatan, kepada 27 korban masing-masing sebesar Rp.1.350.000.000,00 (satu miliar tiga ratus lima puluh juta) rupiah. Penyerahan santunan tersebut tidak saja kepada ahli waris penumpang asal Manado, Minahasa, Tomohon, Minahasa Selatan dan Bitung, tetapi juga kepada tiga ahli waris tiga penumpang asal

Gorontalo. Sesuai manifest sebenarnya ada 37 penumpang asal daerah ini yang menjadi korban dalam kecelakaan tersebut, tetapi baru 27 ahli waris saja yang santunannya bisa diberikan pada tanggal 26 Maret 2007, yang lain belum dapat membuktikan sahnya secara hukum sebagai ahli waris, sehingga santunannya belum bisa diproses, Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, klaim asuransi hanya dapat dibayarkan kepada mereka yang memiliki ahli waris yang sah, masing-masing ahli waris penumpang akan mendapatkan santunan sebesar Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, sehingga total klaim yang dibayarkan mencapai Rp 1.350.000.000,00 (satu miliar tiga ratus lima puluh juta) rupiah.¹⁹⁴

6. Garuda Indonesia GA200 di Yogyakarta 2007

Pada tanggal 7 Maret 2007, pesawat udara Garuda Indonesia jenis Boeing B737-400, nomor penerbangan GA200, tinggal landas dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta menuju bandar udara Adisucipto mengangkut 133 penumpang dan tujuh awak pesawat udara mengalami kecelakaan di Yogyakarta. Pesawat udara mengalami dua kali guncangan hebat saat melakukan pendaratan, guncangan tersebut diikuti oleh percikan api dan asap ada roda depan. Pesawat udara tidak terkendali lagi, meluncur melewati landas pacu sehingga melesat ke rerumputan dan turun ke bawah tanggul dengan kedalaman tiga meter, melewati pemisah jalan hingga turun ke jalan raya dua arah. Pesawat udara berhenti di sebuah kebun kacang sudah terbakar, dengan dua mesin kiri dan kanan telah lepas, kemudian tiba-tiba terjadi ledakan besar, puluhan tim

¹⁹⁴ Santunan Korban AdamAir KI 574 Diserahkan 26 Maret.
<https://news.detik.com/berita/d-758079/santunan-korban-adamair-ki-574-diserahkan-26-maret>. Diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

penyelamat, termasuk sejumlah mobil pemadam kebakaran dan ambulans ikut merespon.¹⁹⁵

Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melaporkan pesawat udara melakukan pendekatan (approach) terlalu tajam pada saat pesawat udara akan mendarat di landas pacu. Approachnya sudah benar. Ketika ketinggian, kecepatan dan batas jalur luncur (*glideslope*) berada di bawah batas toleransi. Dalam kondisi demikian kecelakaan GA200, pesawat udara telat menyentuh landas pacu. Penerbang berusaha mengejar keterlambatan, namun demikian gagal karena *vertical speed* terlalu tinggi. Pada saat roda pesawat udara menyentuh landas pacu, pesawat udara sulit dikontrol, kemudian terjadi benturan keras, pesawat udara pun terpental ke luar landas pacu.

Pilot pesawat GA200, M Marwoto Komar divonis dua tahun penjara karena kecelakaan ini. Vonis dijatuhkan oleh majelis hakim Pengadilan Negeri Sleman setelah menjalani persidangan hingga hampir enam bulan. Hukuman tersebut lebih rendah dua tahun dari tuntutan jaksa. Marwoto dinilai melakukan tindak pidana terkait kealpaan yang mengakibatkan pesawat tidak dapat dipakai, atau rusak, yang mengakibatkan matinya orang dan menimbulkan bahaya bagi orang lain sesuai dengan Pasal 479 G (b) dan 479 G (a) KUHP. Kealpaan yang dimaksud adalah Marwoto tidak mengomunikasikan permasalahan yang dihadapinya saat persiapan pendaratan itu kepada kopilot Gagam. Tidak adanya koordinasi itu yang menurut hakim menyebabkan dampak kecelakaan pesawat tak terminimalisir. Akibat kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia jenis Boeing 737-400, nomor penerbangan GA200 tersebut 21 orang

¹⁹⁵ 7 Maret dalam Sejarah: 21 Tewas dalam Kecelakaan Garuda Indonesia di Bandara Adisutjipto:
www.kompas.com/tren/read/2021/03/07/091453165/hari-ini-dalam-sejarah-pesawat-garuda-terbakar-di-yogyakarta-21-orang-tewas?page=all diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

penumpang meninggal dunia dan pesawat udara tidak dapat digunakan lagi.¹⁹⁶

I. UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.1 Tahun 2009

Sejak berlakunya UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.1 Tahun 2009, telah terjadi kecelakaan dialami oleh *Mimika Air*, registrasi PK-LTJ, tahun 2009; *PT Merpati Nusantara Airlines*, registrasi PK-NVC, Oksibil, Papua Barat, 2009; Sukhoi Superjet (SSJ) 100, di Bogor, tahun 2012; *Lion Air* jenis Boeing 737-800NG, tahun 2013; *MNA*, nomor penerbangan MA 60 di El Tari Kupang tahun 2013; Hercules C-130, di Medan tahun 2015; *Lion Air*, registrasi PK-LQP di Krawang Jawa Barat tahun 2018; dan Sriwijaya Air SJ182 Tahun 2021 sebagai berikut:

1. *Mimika Air* Jenis Pilatus PC-6 Gunung Gergaji Papua 2009

Pada tanggal 17 April 2009, pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Mimika Air*, jenis Pilatus PC-6, nomor penerbangan 514, registrasi PK-LTJ, melakukan penerbangan komersial domestik dengan mengangkut 8 penumpang dan dua awak pesawat udara dari Mulia menuju Ilaga, Papua Barat mengalami kecelakaan di Gunung Gergaji, Papua Barat. Pada tanggal 18 April 2009, tim pencarian Indonesia menemukan tempat kecelakaan di gunung gergaji Papua Barat. Reruntuhan pesawat udara nomor penerbangan 514 masih terdapat asap kebakaran pesawat udara pada saat ditemukan. Akibat kecelakaan pesawat udara *Mimika Air* jenis Pilatus PC-6, nomor penerbangan 514, registrasi PK-LTJ, semua penumpang dan awak pesawat udara meninggal dunia. Pesawat udara nomor penerbangan 514 tersebut membawa sepuluh orang, delapan penumpang dan dua pilot, di antara penumpang terdapat sekretaris daerah Puncak Jaya, Martin Jitmau dan pemimpin KPU Puncak Jaya Herman Senanfi.¹⁹⁷

¹⁹⁶.Ibid.

¹⁹⁷ *Mimika Air* Penerbangan 514

https://id.wikipedia.org/wiki/Mimika_Air_Penerbangan_514

a. Dasar Hukum Kecelakaan *Mimika Air* Jenis Pilatus PC-6

Dasar hukum santunan kecelakaan *Mimika Air* Jenis Pilatus PC-6, nomor penerbangan 514, registrasi PK-LTJ diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 tentang Usaha Asuransi Kerugian.

b. Santunan Kecelakaan *Mimika Air* Jenis Pilatus PC-6

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan dari PT Asuransi Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah dan biaya perawatan rumah sakit sebesar maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah, sedangkan untuk penumpang yang menderita cacat dihitung berdasarkan tingkat cacatnya. Di samping itu, penumpang juga memperoleh santunan berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011, penumpang yang meninggal memperoleh santunan Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah yang meninggal selama dalam proses dari ruang tunggu, embarkasi, debarkasi sampai tempat pengambilan barang, santunan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah untuk penumpang

yang mengalami cacat tetap dalam kurun waktu paling tidak 60 (enam puluh) hari kerja,¹⁹⁸ santunan bagasi tercatat yang hilang, musnah atau rusak sebesar Rp 200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah setiap kg dengan maksimu sebesar Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah, santunan uang tunggu mencari bagasi tercatat yang hilang sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) perhari paling lam 3 (tiga) hari kelender.

c. Pembayaran Santunan *Mimika Air* Jenis Pilatus PC-6

Penumpang pesawat udara *Mimika Air* menggugat di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Jalan Gajah Mada, Jakarta, karena perusahaan penerbangan *Mimika Air* hanya menawarkan santunan sebesar Rp.300.000.000,00 (tiga ratus juta) rupiah tidak sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 yang harus membayar ganti rugi sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah. Pesawat udara jenis Pilatus FC-6 mengalami kecelakaan pada tanggal 17 April 2009 ketika penerbangan dari Laga menuju ke Mulia, Papua Barat yang menewaskan sembilan orang.¹⁹⁹

Empat keluarga korban yang menggugat tersebut ialah Wiliem Tabuni, Agustinus Wetipo, Mikal Numang dan Menas Mayau. Di samping menggugat perusahaan penerbangan *Mimika Air*, mereka juga menggugat *Pilatus Air Craft Limited* selaku pembuat pesawat udara yang digunakan oleh perusahaan penerbangan *Mimika Airline* sebagai tergugat kedua, sedangkan tergugat ketiga *United Technologies Corporation* selaku pabrikan pesawat udara yang digunakan oleh perusahaan penerbangan *Mimika Air* dan tergugat keempat *Garmin Usa INC* selaku operasional GPS di pesawat udara. Perusahaan penerbangan *Mimika Air* selaku operasional tergugat

¹⁹⁸ Pasal 3 peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

¹⁹⁹ <https://www.gresnews.com/berita/hukum/74609-tak-mau-bayar-kompensasi-penumpang-gugat-papua-mimika-air/> diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

pertama. Mereka meminta ganti rugi sebesar US\$150,000.00 (seratus lima puluh ribu) dollar Amerika Serikat, kepada empat tergugat tersebut atas kelalaian masing-masing pihak.²⁰⁰

2. MNA 9760 Oksibil Papua Barat 2009

Pada tanggal 2 Agustus 2009, pesawat udara milik *PT Merpati Nusantara Airlines*, jenis de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, nomor penerbangan 9760, registrasi PK-NVC, yang merupakan penerbangan komersial dari Bandar Udara Sentani Jayapura menuju Bandar Udara Oksibel yang mengangkut 13 orang dan 3 orang awak pesawat udara, menabrak gunung sehingga semua penumpang dan awak pesawat udara meninggal dunia. Semua penumpang dan awak pesawat udara adalah warga negara Indonesia. Reruntuhan pesawat udara ditemukan beberapa mil dari Oksibil beberapa hari setelah kecelakaan. Pesawat udara sudah berumur 30 tahun dan tidak dilengkapi dengan *flight data recorder (FDR)* atau *cockpit data recorder (CDR)*. Kemungkinan kecelakaan disebabkan oleh kelalaian awak pesawat udara, sedangkan *PT Merpati Nusantara Airline* juga tidak memberi data yang lengkap kepada petugas penyelidikan.²⁰¹

a. Dasar Hukum Kecelakaan MNA Penerbangan 9760

Dasar hukum santunan kecelakaan pesawat udara milik *Merpati Nusantara Airlines*, jenis de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, nomor penerbangan 9760, registrasi PK-NVC, diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, peraturan

²⁰⁰ Ibid.

²⁰¹ https://p2k.unkris.ac.id/en3/2-3073-2962/Merpati-Nusantara-Airlines-Penerbangan-9760_124522_p2k-unkris.html diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 tentang Usaha Asuransi Kerugian.

b. Santunan Kecelakaan MNA Penerbangan 9760

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santuan dari PT Asuransi Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah dan biaya perawatan rumah sakit sebesar maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah, sedangkan untuk penumpang yang menderita cacat dihitung berdasarkan tingkat cacatnya. Di samping itu, penumpang juga memperoleh santunan berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011, penumpang yang meninggal memperoleh santunan Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah yang meninggal selama dalam proses dari ruang tunggu, embarkasi, debarkasi sampai tempat pengambilan barang, santunan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah untuk penumpang yang mengalami cacat tetap dalam kurun waktu paling tidak 60 (enam puluh) hari kerja,²⁰² santunan bagasi tercatat yang hilang, musnah atau rusak sebesar Rp 200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah setiap kg dengan maksimu sebesar Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah, santunan uang tunggu mencari bagasi tercatat yang

²⁰² Pasal 3 peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

hilang sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) perhari paling lam 3 (tiga) hari kelender.

3. Sukhoi Superjet 100 di Gunung Salak, Bogor 2012

Pada 9 Mei 2012, pesawat udara jenis Sukhoi Superjet (SSJ) 100, nomor penerbangan RA 36801, dalam penerbangan "promosi" mengangkut 45 orang, jatuh setelah menabrak tebing Gunung Salak, di daerah Bogor, Jawa Barat. Pesawat udara jenis Sukhoi Superjet 100 tersebut ditemukan dalam kondisi hancur. Sebenarnya pesawat udara tersebut dalam kondisi baik tanpa gangguan sistem, tetapi pada detik-detik terakhir sebelum pesawat udara menabrak tebing Gunung Salak, pesawat udara hilang dari kontak dengan menara pengawas lalu lintas udara, ternyata pesawat udara tersebut menabrak tebing Gunung Salak di Bogor.

Pesawat udara jenis Sukhoi super 100, nomor penerbangan RA 36801 tersebut dioperasikan *Sukhoi Civil Aircraft Company* untuk penerbangan "promosi" dari Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma yang direncanakan penerbangan *instrument flight rules (IFR)* pada ketinggian 10.000 kaki di atas permukaan laut selama 30 menit yang dilakukan di wilayah Bogor Jawa Barat.²⁰³

Capt.pilot, Aleksandr Yablontsev menganggap bahwa penerbangan tersebut telah disetujui untuk terbang ke arah radial 200 HLM VOR sejauh 20 *nautical mile*, pesawat udara tinggal landas dari landas pacu 06 Bandara Halim PK, kemudian berbelok ke kanan hingga mengikuti radial 200 HLM VOR, dan terus naik sampai di ketinggian 10.000 kaki. Empat menit kemudian, Capt.pilot Aleksandr Yablontsev komunikasi dengan Jakarta *Approach Control (APP)* dan

²⁰³ [https://www.kompas.com/tren/read/2021/05/09/080600365/hari-
ini-dalam-sejarah--pesawat-sukhoi-superjet-100-jatuh-usai-
tabrak?page=all](https://www.kompas.com/tren/read/2021/05/09/080600365/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-sukhoi-superjet-100-jatuh-usai-tabrak?page=all) diunduh Tanggal 11 Pebruari 2023

menginformasi bahwa pesawat udara telah berada pada radial 200 HLM dan telah mencapai ketinggian 10.000 kaki. Berselang dua menit, Cspt. pilot Aleksandr Yablontsev kembali komunikasi dan meminta *clearance*²⁰⁴ untuk turun ke ketinggian 6.000 kaki serta untuk membuat orbit (lintasan melingkar) ke kanan. *Clearance* diberikan oleh petugas Jakarta *Approach Control (APP)*, agar pesawat udara tidak terlalu tinggi untuk proses pendaratan di Bandara Halim PK menggunakan landas pacu 06.²⁰⁵

Berdasarkan *Flight Data Recorder (FDR)* pesawat udara menabrak tebing Gunung Salak pada jam 14.32 lewat 26 detik WIB, pada radial 198 dan 28 *nautical mile* HLM VOR pada ketinggian 6.000 kaki di atas permukaan laut, 38 detik sebelum benturan dengan tebing Gunung Salak *Terrain Awareness Warning System (TAWS)* meberikan peringatan berupa suara yang berbunyi "*Terrain ahead, pull up*" dan diikuti oleh enam kali "*Avoid terrain*", tetapi, *Pilot in Command (PIC)* mematikan TAWS tersebut karena menganggap bahwa peringatan-peringatan tersebut akibat database yang bermasalah. Tujuh detik menjelang tabrakan, terdengar peringatan berupa suara "*Landing gear not down*" yang berasal dari sistem peringatan pesawat udara. Peringatan "*Landing gear not down*" akan aktif bilamana pesawat udara berada di ketinggian kurang dari 800 kaki di atas permukaan tanah dan roda pendaratan belum diturunkan.

Saat kecelakaan terjadi, pesawat udara berada di sekitar Gunung Salak yang memiliki ketinggian sekitar 2.000 meter dari permukaan laut. Pada pukul 14.50 WIB, petugas *Jakarta Approach Control (APP)* menyadari bahwa pesawat udara jenis Sukhoi SSJ 100 telah hilang dari layar radar. Tidak

²⁰⁴ Dari aspek hukum perkataan "*clearance*" bukan berarti "izin" tetapi kondisi memungkinkan untuk melakukan tindakan, apakah ada tindakan atau tidak ada tindakan adalah tergantung capt pilot, karena itu merupakan kewenangan pilot, oleh karena itu perkataan "*clear*" harus ditambah dengan kata kerja lainnya, misalnya *clear to take off* atau *clear to descend* dll.

²⁰⁵.Op.cit.supra note 130

ada bunyi peringatan sebelum lenyapnya titik target pesawat udara dari layar radar. Satu hari kemudian, pada 10 Mei 2012, BASARNAS menemukan lokasi jatuhnya pesawat udara, semua awak pesawat udara dan penumpang meninggal dunia dalam kecelakaan tersebut serta pesawat udara dalam kondisi hancur. Akibat kecelakaan pesawat udara Sukhoi Superjet 100 jatuh pada 9 Mei 2012. Sebanyak 45 orang penumpang penerbangan promosi tersebut tewas seketika. Korban Sukhoi itu terdiri dari 35 orang warga negara Indonesia, delapan orang awak pesawat udara asal Rusia, dan dua orang warga negara asing yang terdiri dari warga Prancis dan Amerika Serikat. Salah satu korban kecelakaan Sukhoi Superjet 100 adalah Femi Adi Soempeno, mendapatkan asuransi dalam bentuk biaya pemakaman karena belum memiliki ahli waris.²⁰⁶

Berdasarkan data investigasi KNKT, terdapat setidaknya tiga kesalahan fatal Capt.pilot SSJ 100 yang membawa 45 penumpang tersebut. Pertama, peta pada pesawat udara SSJ 100 tidak memuat informasi mengenai area yang dilintasi (Bogor), yang tak lain merupakan sebuah wilayah imajiner yang melintang sepanjang 50 kilometer dari Tangerang hingga Cikeas, dengan lebar sekitar 20 kilometer. Letaknya 20 *nautical mile* atau 37 kilometer dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Kondisi pilot yang tak menguasai medan dan kontur pegunungan Salak semakin diperparah dengan kondisi langit yang pada saat kejadian awan sangat tebal sehingga mempersempit jarak pandang. Kedua, dalam penerbangan tersebut, *Pilot In Command (PIC)* Aleksandr Yablontsev bertugas sebagai pilot yang mengemudikan pesawat dan *Second In Command (SIC)* bertugas sebagai *pilot monitoring*. Saat tersebut, di kokpit ada seorang wakil dari calon pembeli yang menempati tempat duduk observer (*jump*

²⁰⁶ Perusahaan Harus Bayar Santunan Direktur Korban Sukhoi
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perusahaan-harus-bayar-santunan-direktur-korban-sukhoi-lt4fb9bc38f2445>
diunduh Tanggal 21 Februari 2023

seat). Hadirnya wakil dari calon pembeli inilah yang diduga kuat membuat hilangnya konsentrasi pilot untuk mengemudikan pesawat udara nahas tersebut. Pasalnya, berdasarkan rekaman di menit-menit akhir, Yablonstev banyak melakukan komunikasi di luar konteks penerbangannya. Diduga kuat, Capt.pilot tengah mempromosikan kehebatan SSJ 100 kepada wakil calon pembeli beberapa saat sebelum menabrak tebing Gunung Salak. Ketiga, adalah data penerbangan yang dibawa ke dalam pesawat udara membuat proses evakuasi menjadi tersendat dan keluarnya data korban yang simpang siur.²⁰⁷

a. Dasar Hukum Sukhoi Superjet 100 di Gunung Salak, Bogor 2012

Stb.1939-100 tentang Ordonansi Angkutan Udara tidak berlaku terhadap Sukhoi Superjet 100 di Gunung Salak, Bogor 2012 sebab penerbangan tersebut adalah penerbangan percobaan (promosi). Stb.1939-100 berlaku untuk penerbangan komersial, tidak berlaku untuk penerbangan percobaan (promosi) maupun penerbangan yang menggunakan pesawat udara negara (state aircraft) yaitu pesawat udara militer, polisi dan bea cukai, demikian pula Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta peraturan pemerintah nomor 17 Tahun 1965 juga tidak berlaku terhadap penerbangan Sukhoi Superjet-100 karena tidak ada para penumpang tidak membayar iuran wajib asuransi dana kecelakaan transportasi udara yang diwajibkan oleh Undang-Undang tersebut.

Di samping itu, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1995 maupun peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 juga tidak berlaku untuk penerbangan Sukhoi Superjet 100, karena para penumpang tidak terikat sebagai dalam perjanjian transportasi di mana penumpang harus membayar biaya

²⁰⁷.Ibid.

angkutan dan sebaliknya pengangkut tidak ada kewajiban bertanggung jawab tersebut kerugian yang diderita oleh penumpang.

b. Santunan Kecelakaan Sukhoi Superjet 100 di Bogor

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Stb.1939-100, UURI No.33 Tahun 1964 beserta peraturan pelaksanaannya dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya secara yuridis tidak berlaku terhadap kecelakaan Sukhoi Superjet 100, bukan berarti bahwa para korban kecelakaan Sukhoi Superjet 100 tidak memperoleh santunan, sebab Menteri Perhubungan mempunyai hak untuk mengatur, memerintahkan dan mengawasi implementasi pelaksanaan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, dibawah ini dijelaskan mengenai santunan kecelakaan Sukhoi Superjet 100 sebagai berikut:

(1) Santunan Tenaga Kerja (Jamsostek)

Perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab membayar sepenuhnya santunan kecelakaan kerja atas korban kecelakaan pesawat udara Sukhoi Superjet 100 di Gunung Salak Bogor, Jawa Barat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dirut PT Jamsostek Hotbonar Sinaga menyatakan, tidak akan membayarkan santunan atas nama direktur yang menjadi korban kecelakaan Sukhoi Superjet 100 karena perusahaan penerbangannya baru mendaftarkan satu hari setelah kecelakaan melalui dunia maya (online).²⁰⁸

(2) PM No.77 Tahun 2011

Konsultan bisnis PT Trimarga Rekatama, telah mendata ahli waris korban kecelakaan Sukhoi Superjet

²⁰⁸ Perusahaan Harus Bayar Santunan Direktur Korban Sukhoi
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perusahaan-harus-bayar-santunan-direktur-korban-sukhoi-lt4fb9bc38f2445>
diunduh Tanggal 21 Februari 2023

100 di Gunung Salak, Bogor, Jawa Barat dan menyelesaikan administrasinya sejak 4 Juni 2012. Proses pengurusan asuransi para korban kecelakaan Sukhoi Superjet100, diselesaikan di Rusia oleh *Kapital Insurance Group*, jumlah santunan sama dengan kebijakan Menteri Perhubungan, Evert Erenst Mangindaan. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan sudah mengirimkan surat resmi pada perusahaan produsen Sukhoi agar keluarga korban mendapat asuransi senilai Rp 1,25 miliar dan telah menerima surat dari perwakilan *Sukhoi Civil Aircraft Company* Sukhoi Rusia bahwa *Sukhoi Civil Aircraft Company* siap membayar asuransi senilai Rp 1,25 miliar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011, namun demikian realisasi pembayaran asuransi tersebut pada saat itu masih dalam tahap verifikasi data korban dan ahli waris. Asuransi diberikan melalui mekanisme *Ex Gratia et Sans Prejudice*, yaitu pembayaran santunan yang tidak tercantum dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang serta Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965.²⁰⁹

4. Kecelakaan Lion Air JT904 di BNRIA 2013

Pada tanggal 13 April 2013 pesawat udara milik *Lion Air* jenis Boeing 737-800NG, nomor penerbangan JT904 dalam penerbangannya dari Bandung ke Bali Ngurah Rai International Airport (BNRIA) jatuh di laut dangkal sebelum pesawat udara menyentuh landas pacu BNRIA. Pesawat udara terbang dari Bandung pukul 12.30 WIB dan tiba di Bali pukul 15.00 WIB dengan cuaca sangat buruk karena hujan disertai kabut. Pesawat udara berada di bawah kendali pilot

²⁰⁹ Santunan Keluarga Korban Sukhoi Cair Bulan Ini
<https://nasional.tempo.co/read/414205/santunan-keluarga-korban-sukhoi-cair-bulan-ini> diunduh Tanggal 21 Pebruari 2023

Mahlup Ghazali dan kopilot asal India Chirag Kalra mengangkut 101 penumpang terdiri dari 95 orang penumpang dewasa, 5 orang anak dan satu bayi serta 7 orang awak pesawat udara. Semua penumpang selamat, walaupun 44 di antara mereka sempat dirawat di dua rumah sakit, yaitu RS Kasih Ibu RS Sanglah. Pesawat udara buatan pabrik Amerika Serikat tersebut baru diterima *PT Lion Air* pada Maret 2013 dan baru dioperasikan satu minggu sehingga masih tergolong baik serta laik terbang, apalagi belum ada penggantian suku cadang dan kerusakan.²¹⁰ Setelah gagal mendaratkan pesawat udara di Bandara Ngurah Rai, sesuai dengan *standard operation procedure (SOP)*, pilot dan kopilot di *grounded* selama dua minggu dan harus menjalani *training* lagi, setelah proses pembebasan tugas, Direktur Jenderal Perhubungan Udara menyerahkan kembali pilot kepada *Lion Air*.

a. Dasar Hukum Santunan Kecelakaan Lion Air JT904

Dasar hukum santunan kecelakaan *Lion Air JT904* di atur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 serta keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaannya, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 sebagai pelaksanaannya dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009.

b. Santunan Korban Kecelakaan Lion Air JT904

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008, sebagai pelaksanaan UURI No.33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, setiap penumpang pesawat udara yang meninggal

²¹⁰ Pesawat Lion Air JT 904 Jatuh di Laut Bali

<https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all>,
diunduh Tanggal 6 Februari 2023

dunia akibat kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan nasional akan memperoleh santunan dari PT Auransi Kerugian Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah, sedangkan penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan diganti maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah untuk setiap penumpang yang mengalami cacat tetap dihitung berdasarkan prosentase yang ditetapkan dalam PP No.17 Tahun 1965.

Di samping itu, berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah. Penumpang yang meninggal selama dalam proses dari ruang tunggu menuju naik pesawat udara (boarding) atau dalam proses singgah (transit) atau proses dari debarkasi menuju ruang tunggu pengambilan barang memperoleh santunan sebesar Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah, sedangkan penumpang yang menderita cacat tetap berdasarkan keputusan dokter memperoleh santunan sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah.²¹¹

Santunan terhadap hilang, musnah, seluruhnya rusak atau sebagian bagasi tercatat sehingga tidak dapat digunakan memperoleh ganti rugi Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah perkg dengan maksimum paling banyak Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah. Pengangkut wajib memberi uang tunggu selama bagasi tercatat belum ditemukan dalam kurun waktu 14 (empat belas hari) kalender.²¹² Bagasi kabin berlaku konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan, karena itu pengangkut tidak bertanggung jawab atas hilang, musnah atau rusaknya

²¹¹ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

²¹² Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

bagasi kabin, kecuali penumpang membuktikan kesalahan pengangkut termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama pengangkut, apabila penumpang dapat membuktikan maka tanggung jawab pengangkut sebesar kerugian yang nyata.²¹³

Jumlah ganti rugi terhadap kargo yang hilang, musnah, sebesar Rp.100.000,00 perkg, sedangkan dalam rusak sebagian atau seluruhnya, pengangkut wajib membayar ganti rugi sebesar Rp.50.000,00 (lima puluh ribu) rupiah setiap kg.²¹⁴ Pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap hilangnya barang-barang berharga yang disimpan dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat penyerahan bagasi tercatat penumpang memberi tahu harga barang berharga tersebut. Dalam hal penumpang memberi tahu barang berharga tersebut pada penyerahan bagasi tercatat, penumpang diminta mengasuransikan barang tersebut, bilamana ternyata hilang tidak sampai tempat tujuan, maka akan memperoleh ganti rugi sebesar Rp.100.000,00 (seratus ribu) rupiah ditambah dari asuransi.²¹⁵

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011, di samping mengatur tanggung jawab terhadap penumpang dan/atau pengirim barang, juga mengatur tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga. Menurut Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap pihak ketiga yang meninggal dunia sebesar Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah, sedangkan terhadap pihak ketiga yang mengalami cacat tetap memperoleh santunan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh

²¹³ Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

²¹⁴ Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

²¹⁵ Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011

ratus lima puluh juta) rupiah, pihak ketiga yang memerlukan perawatan memperoleh ganti rugi Rp.100.000,000,00 (seratus juta) rupiah.

Dalam kesempatan ini perlu dicatat masalah ganti rugi imaterial belum secara tegas diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, mengingat ada kejadian terhadap kecelakaan pesawat udara Lion Air JT904, menurut Risa Suseanty pembalap sepeda *downhill* yang menjadi penumpang *Lion Air JT904*, menyatakan bahwa kerugian yang diderita bukan hanya dari segi material saja, melainkan juga dari segi psikologis dan mental, karena kerugian beliau termasuk kerugian mental dan psikis, bagasi memang hilang, banyak barang-barang beliau hilang, tetapi barang-barang tersebut memiliki *sentimental value* yang hilang dan rusak. Risa Suseanty bukan penggantian berupa materi yang dibutuhkan, tetapi tanggung jawab dan kejelasan secara profesional *Lion Air*.²¹⁶

Di samping santunan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.001/2008 sebagai pelaksana UURI No.33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011, penumpang juga masih memperoleh santunan berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 bilamana mereka membeli asuransi sukarela yang dipasarkan setiap bandar udara.

c. Pembayaran Santunan Lion Air JT-904

PT *Lion Air* telah memberikan santunan korban kecelakaan pesawat udara jennis Boeing 737-800 NG, nomor penerbangan JT904 yang mengalami kecelakaan di BNRIA pada tanggal 13 April 2013 masing-masing penumpang sebesar Rp.55.000.000,00 (lima puluh lima juta) rupiah, dengan perincian sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah untuk penumpang yang luka,

²¹⁶.*Ibid.*

sebesar Rp.5.000.000,00 (lima juta) rupiah untuk bagasi tercatat yang merupakan pembulatan dari Rp.4.600.000,00 (empat juta enam ratus ribu) rupiah sesuai dengan peraturan Kementerian Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011. Salah satu penumpang Risa Duseanty, pembalap sepeda *downhill* menolak pemberian santunan dengan alasan masih ingin memperoleh penjelasan dari Lion Air, tujuan dari pemberian santunan tersebut.²¹⁷

5. MNA Xian-60 El Tari Kupang 2013

Pada tanggal 10 Juni 2013, pesawat udara milik *Merpati Nusantara Airlines (MNA)*, jenis Xian-60, nomor penerbangan MA 60 rute Bajawa-Kupang, jam 09.45 Wita tergelincir di Bandara El Tari Kupang, Nusa Tenggara Timur. Kecelakaan tersebut diduga karena mesin pesawat udara mengalami kerusakan. Akibatnya, saat landing di ujung landas pacu, pesawat udara terperosok sejauh 100 meter keluar landas pacu, bagian barat Bandara El Tari. Akibatnya baling-baling pesawat udara patah, ban depan pesawat udara pecah dan badan pesawat terlihat patah di bagian tengah. Pesawat udara tersebut mengangkut 50 penumpang, di antaranya 45 penumpang dewasa, 1 (satu) bayi, dan 4 (empat) orang awak pesawat udara dan kapten pilot atas nama Aditya. Tidak ada korban jiwa dalam peristiwa tersebut. Seluruh penumpang telah dievakuasi ke rumah sakit angkatan udara El tari Kupang.²¹⁸

²¹⁷ Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Lion Air JT 904 Jatuh di Laut Bali.
<https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all>,
diunduh Tanggal 16 Februari 2023

²¹⁸ Merpati Tergelincir di Bandara El Tari Kupang
<https://nasional.tempo.co/read/486995/merpati-tergelincir-di-bandara-el-tari-kupang>
diunduh Tanggal 7 Februari 2023

a. Dasar Hukum Kecelakaan MNA Xian-60

Kecelakaan MNA jenis pesawat udara Xian-60, nomor penerbangan MA-60 yang mengalami kecelakaan di El Tari Kupang berlaku surat keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksana dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah nomor 17 Tahun 1965. Di samping itu juga berlaku peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009.

b. Santunan Korban Kecelakaan MNA Xian-60

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 tidak ada penumpang yang meninggal dunia, karena itu tidak memperoleh santunan yang berasal dari PT Asuransi Jasa Raharja, namun demikian para penumpang berhak memperoleh biaya perawatan penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, memperoleh ganti kerugian sebesar biaya nyata paling banyak Rp.200.000.000,00 (dua ratus juta) rupiah. Disamping itu juga dapat memperoleh ganti kerugian tersebut bagasi tercatat yang hilang, musnah atau rusak sebagian maupun seluruhnya.

c. Pembayaran Santunan MNA MA-60 El Tari

Para korban kecelakaan pesawat udara *Merpati Nusantara Airlines (MNA)*, jenis pesawat udara Xian-60 nomor penerbangan MA-60 yang mengalami kecelakaan di Bandar Udara El Tari Kupang tanggal 10 Juli 2013 telah dibayarkan kepada 40 penumpang masing-masing Rp.30.000.000,00 (tiga puluh juta) rupiah di samping biaya perawatan rumah sakit sepenuhnya dibiayai oleh PT Asurans Jasa Raharja. Pemberian santunan diselenggarakan secara bertahap kepada 46 penumpang,

diperlakukan sama baik yang meninggal dunia maupun yang luka-luka. Penumpang yang belum dibayar santunan karena kelengkapan administrasi dan ada dua orang dari Jerman yang belum dibayar santunan pada saat pembayaran tanggal 10 Juli 2013.²¹⁹

6. Hercules C-130 TNI-AU Medan 2015

Pada tanggal 30 Juni 2015, sebuah pesawat udara milik TNI-AU jenis Hercules C-130, nomor lambung A-1310 dalam penerbangannya menuju Tanjung Pinang di Propinsi Kepulauan Riau dan Pontianak, Propinsi Kalimantan Barat yang dipiloti Kapten (Pnb) Sandy Permana, jatuh menimpa pemukiman warga di jalan Jamin Ginting, di Medan, Sumatra Utara sekitar jam 11.50 waktu setempat dengan membawa 101 penumpang dan 12 awak pesawat udara. Evakuasi berjalan agak lamban karena banyak korban tertimbun bebatuan dari bangunan yang runtuh tertimpa pesawat udara. TNI-AU juga fokus pada pencarian senjata yang ikut tertimbun dalam kecelakaan tersebut.²²⁰

Penumpang yang ikut dalam penerbangan pesawat udara Hercules C-130 tersebut umumnya prajurit TNI-AU dan keluarga TNI-AU yang hendak ke Ranai, Natuna. Mereka berangkat dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta, Pekanbaru, Dumai, dan Medan, karena jarang ada pesawat udara komersial yang melayani penerbangan ke Natuna dari kota-kota tersebut. Sampai dengan tanggal 1 Juli 2015, dini hari pukul 00.12, sudah 102 jenazah yang dievakuasi dari lokasi kejadian dan 32 di antaranya sudah dikenali

²¹⁹ <https://investor.id/infrastructure/64435/mna-bayarkan-asuransi-korban-kecelakaan-diunduh> Tanggal 15 Pebruari 2023

²²⁰ Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Hercules C-130 Jatuh di Medan, 113 Penumpang Meninggal. <https://www.kompas.com/tren/read/2021/06/30/093000965/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-hercules-c-130-jatuh-di-medan-113-penumpang?page=all>, diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023.

identitasnya. Jumlah tersebut terus bertambah setiap harinya, para korban dibawa ke Rumah Sakit Adam Malik, Medan.²²¹

Pesawat udara jatuh dua menit setelah lepas landas dari Pangkalan Udara Soewondo pada jam 12.08 ketika hendak menuju Tanjung Pinang. Pesawat udara jatuh dan terbakar ataupun meledak saat jatuh dilokasi kecelakaan, pesawat udara menukik, terjatuh dan meledak. Pesawat udara yang dibuat dalam tahun 1964 tersebut mengalami gangguan mesin. ada masalah di mesin atau di engine nomor empat, paling kanan, paling luar, pesawat udara menimpahi bangunan tempat mandi uap yang sedang dibangun. Akibat kecelakaan pesawat udara TNI-AU jenis Hercules C-130, nomor lambung A-1310 tersebut semua penumpang sebanyak 101 beserta awak pesawat udara meninggal semua.

222

a. Dasar Hukum Kecelakaan Hercules C-130

Santunan berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tidak berlaku sebagai dasar hukum kecelakaan pesawat udara jenis Hercules C-130 karena, para penumpang tidak diwajibkan membayar asuransi wajib dana kecelakaan transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, demikian pula peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 juga tidak berlaku terhadap kecelakaan pesawat udara TNI-AU jenis Hercules C-130 karena para penumpang tidak ada perjanjian antara pengangkut dengan para penumpang yang menyatakan bahwa TNI-AU bertanggung jawab memberi ganti kerugian. Biasanya ada pemberitahuan kepada para penumpang yang ikut dalam

²²¹ Ibid.

²²² Ibid.

penerbangan pesawat udara TNI-AU tidak boleh menuntut ganti kerugian.

b. Santunan Korban Kecelakaan Hercules C-130 TNI-AU

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa para penumpang pesawat udara TNI-AU tidak ada dasar hukum pemberian santunan korban kecelakaan penumpang pesawat udara TNI-AU, namun demikian tergantung dari kebijakan pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan dana yang tersedia. Pada tanggal 21 Mei 2009, sebuah pesawat udara TNI-AU jenis Hercules C-130 mengalami kecelakaan di Magetan, Jawa Timur yang menewaskan 100 orang termasuk awak pesawat udara. Gubernur Jawa Timur, Soekarwo, memberi santunan warga sipil yang berasal dari Jawa Timur sebesar Rp.5.000.000,00 (lima juta) rupiah kepada yang meninggal dunia dan Rp.2.000.000,00 (dua juta) rupiah yang luka-luka. Jumlah santunan untuk korban luka tersebut belum termasuk pembebasan biaya pengobatan dan perawatan selama di rumah sakit. Pada prinsipnya biaya ditanggung pemerintah, sedangkan bagi warga desa Geplak yang rumahnya hancur memperoleh santunan sebesar Rp.10.000.000,00 (sepuluh juta) rupiah untuk memperbaiki rumah mereka.²²³

7. Lion Air JT610 di Krawang Jawa Barat 2018

Pada tanggal 29 Oktober 2018, pesawat udara milik *Lion Air*, jenis Boeing 737-MAX-8, nomor penerbangan JT610 registrasi PK-LQP tinggal landas dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta menuju bandar udara Depati Amir Pangkalpinang yang dipiloti oleh Bhavye Suneja dan kopilot Harvino jatuh di Laut Jawa sebelah utara Karawang Jawa Barat. Pesawat udara nomor penerbangan JT610 tinggal

²²³ <https://nasional.tempo.co/read/177460/kasus-hercules-jatuh-warga-desa-geplak-dapat-santunan-rp-10-juta>, diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023

landas dari Soekarno-Hatta jam 06.20 WIB dengan membawa 189 orang, termasuk pilot, kopilot, lima pramugari. Di antara penumpang ada 20 orang pegawai Kementerian Keuangan, enam anggota DPRD Propinsi Bangka Belitung, tiga jaksa dan seorang staf tata usaha Kejaksaan Tinggi Bangka Belitung dan para suporter sepakbola dan orang-orang yang sangat dicintai oleh keluarga mereka masing-masing.²²⁴

Pada jam 06.22 WIB, pesawat udara menginformasikan ada masalah kontrol pesawat udara (*flight control*). Pesawat udara tersebut sempat meminta balik *return to based (RTB)*, Air Nav memberi jalan, namun demikian pada jam 06.32 WIB kehilangan kontak (*lost contact*) dengan JT610, dan jatuh pada ketinggian 3.000 kaki di kawasan Krawang, Jawa Barat, kemudian pengawas lalu lintas udara melaporkan kepada SAR. Begitu mengetahui ada laporan pesawat udara JT610 jatuh, BASARNAS meluncur ke perairan Karawang, Jawa Barat dengan mengerahkan tiga kapal dan 1 helikopter. Sekitar pukul 09.40 WIB, BASARNAS menginformasikan telah memastikan lokasi jatuhnya pesawat udara JT610 tersebut pada kedalaman 30-35 meter dari permukaan laut.²²⁵

Saat lokasi jatuhnya pesawat udara disambangi untuk pertama kali, yang ditemui adalah serpihan-serpihan di permukaan laut, kemudian tiga helikopter dan empat kapal milik Polri dikerahkan untuk membantu pencarian. Puluhan nelayan Karawang Jawa Barat membantu pencarian, sedangkan di darat puluhan ambulans disiagakan. Pencarian korban *Lion Air* JT610 dimulai hari pertama ditetapkan selama tujuh hari untuk menemukan korban kecelakaan pesawat udara. Dapat dirasakan betapa kegelisahan para keluarga, namun demikian diharapkan keluarga dapat tenang menunggu tim SAR yang bekerja keras menemukan para korban dilokasi kecelakaan pesawat udara JT610.

²²⁴ Tragedi Oktober 2018: Lion Air Jatuh di Laut Karawang.

<https://news.detik.com/berita/d-4362475/tragedi-oktober-2018-lion-air-jatuh-di-laut-karawang>, diunduh Tanggal 2 Februari 2023

²²⁵ *Ibid.*

Pencarian Kotak Hitam Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) mengerahkan Kapal Riset Baruna Jaya I yang punya alat untuk mencari kotak hitam, baik *cockpit voice recorder (CVR)* maupun *flight data recorder (FDR)*. Ada *Multi Beam Echo Sounder* yang berfungsi melakukan pemetaan biometri dalam laut alat tersebut pada prinsipnya serupa dengan *Multi Beam Echo Sonar*, namun memiliki jangkauan dan berfungsi untuk melakukan pemetaan yang lebih tajam dan menggunakan *Megato Meter* atau alat deteksi logam.²²⁶

Pencarian jenazah, CVR maupun FDR juga menggunakan *Remote Operated Vehicle (ROV)*. Alat tersebut berupa kendaraan bawah laut yang dikendalikan dari jarak jauh, untuk menampilkan gambar video secara langsung dari dasar laut. Dengan alat tersebut, pencarian sebuah objek di dasar laut lebih cepat dilakukan. Pada tanggal 30 Oktober 2018, pencarian diperluas hingga ke Indramayu karena arus air laut bergerak ke timur. Sebanyak 854 personel gabungan dari BASARNAS, TNI/Polri, dan sukarelawan masyarakat yang dikerahkan dari Posko Pantai Tanjungpakis, Karawang, Jawa Barat. FDR ditemukan Pada 1 November 2018 sekitar pukul 10.30 WIB, *ping detector* berhasil menangkap sinyal kotak hitam di sekitar 400 meter dari kontak terakhir pesawat udara pada koordinat 05 derajat 46 menit 15 detik selatan-107 derajat 07 menit 16 detik timur dengan kedalaman 32 meter. Alat ROV diturunkan untuk memastikan objek di dasar laut itu. Perusahaan penerbangan *Lion Air* gelontorkan Rp 38 miliar untuk mencari jenazah, CVR dan FDR pesawat udara registrasi PK-LQP.²²⁷

Di samping menggunakan alat ROV pencarian juga menggunakan batalion penyelam Intai Amfibi TNI AL. Sertu Hendra memastikan FDR telah ditemukan. Alat berisi rekaman data penerbangan tersebut diangkut penyelam dan dipindahkan ke kapal Baruna Jaya milik BPPT untuk dibawa ke Tanjung Priok. Tim SAR terus menggunakan ROV untuk

²²⁶ *Ibid.*

²²⁷ *Ibid.*

mencari benda yang merekam data percakapan pilot dan para awaknya.

Sampai dengan tanggal 4 November 2018, badan utama (*main body*) pesawat udara belum juga ditemukan. Yang ada hanyalah serpihan, roda, dua turbin pesawat, dan bagian-bagian lainnya yang tercerai berai. Seorang penyelam gugur dalam proses pencarian *Lion Air JT610*. Penyelam tersebut bernama Syachrul Anto, meninggal pada 2 November 2018. Nyawa Syachrul tak tertolong saat dilarikan ke RSUD Koja. Syachrul Anto ternyata bukan penyelam yang ikut evakuasi kali itu saja, tetapi sudah pernah ikut misi pencarian *Air Asia*, dan kali ini baru saja pulang dari Palu yang dilanda gempa-tsunami. Namun dalam misi di laut Karawang Jawa Barat, beliau terkena dekompresi.²²⁸

Seperti halnya kecelakaan pesawat udara yang lain, kecelakaan pesawat udara *Lion Air* jenis Boeing 737-MAX-8, nomor penerbangan JT610, registrasi PK-LPQ juga menimbulkan korban 189 orang, penumpang termasuk pilot, kopilot, lima pramugari dari berbagai instansi pemerintah bahkan seorang relawan yang ikut mencari CDR, FDR maupun jenazah ikut meninggal dunia karena dikompresi, karena itu perlu pertanggung jawab perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut, tidak hanya bertanggung jawab kepada penumpang tetapi juga bertanggung jawab terhadap pihak ketiga sesuai peraturan perundangan yang berlaku.²²⁹

a. Dasar Hukum Santunan Kecelakaan Lion Air JT610.

Dasar hukum santunan kecelakaan *Lion Air JT610* diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, di samping itu juga diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun

²²⁸ *Ibid.*

²²⁹ *Ibid.*

2011 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 tentang Usaha Asuransi Kerugian.

b. Santunan Korban Kecelakaan Lion Air JT610

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan dari PT Asuransi Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah dan biaya perawatan rumah sakit sebesar maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah, sedangkan untuk penumpang yang menderita cacat dihitung berdasarkan tingkat cacatnya. Di samping itu, penumpang juga memperoleh santunan berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011, penumpang yang meninggal memperoleh santunan Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah yang meninggal selama dalam proses dari ruang tunggu, embarkasi, debarkasi sampai tempat pengambilan barang, santunan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah untuk penumpang yang mengalami cacat tetap dalam kurun waktu paling tidak 60 (enam puluh) hari kerja,²³⁰ santunan bagasi tercatat yang hilang, musnah atau rusak sebesar Rp 200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah setiap kg dengan maksimu sebesar Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah, santunan uang tunggu mencari bagasi tercatat yang hilang sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) perhari paling lama 3 (tiga) hari kelender.

²³⁰ Pasal 3 peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

Di samping tanggung jawab kepada penumpang dan/atau pengirim barang, *PT Lion Air* juga harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga dipermukaan bumi. Santunan pihak ketiga yang meninggal dunia memperoleh Rp.500.000.000,00 (lim ratus juta) rupiah sedangkan pihak ketiga yang mengalami cacat tetap memperoleh santunan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah.²³¹

c. Pembayaran Santunan Lion Air JT610

PT Jasa Raharja DKI Jakarta akan memberikan santunan untuk korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 yang terjatuh di Tanjung Karawang, Jawa Barat. Setiap korban akan mendapat santunan mencapai Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah. Semua korban memperoleh santunan Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah tiap orang. Sampai tanggal 30 Oktober 2018 sudah ada 110 keluarga yang terdata sebagai calon penerima santunan. Dalam proses pengurusan penerimaan santunan tersebut sedang dalam proses pencocokan data seperti dari Kartu Tanda Penduduk dan Kartu Keluarga (KK) yang di dalamnya tertera nama korban, serta nomor telepon yang bisa dihubungi. Santunan dari Jasa Raharja DKI Jakarta akan dicairkan segera, diharapkan tanggal 31 Oktober 2018 sudah dapat dicairkan.²³²

d. Pembayaran Santunan Lion Air JT610 yang lain

Dalam penerbangan *Lion Air* terdapat penumpang Aparatur Sipil Negara (ASN) yang dijamin hak-haknya sebagai pegawai pada saat pegawai tersebut menjalankan tugas mereka. Mereka memperoleh santunan, kenaikan pangkat tetuler dan jamin asuransi yang dibayar oleh pemerintah sebagai berikut:

²³¹ Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

²³² Korban Lion Air JT-610 Dapat Santunan Rp50 Juta.

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181030153445-20-342634/korban-lion-air-jt-610-dapat-santunan-rp50-juta>, diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

(1) Santunan dari Pemerintah

Kementerian Keuangan (Kemenkeu) memberikan tujuh jenis santunan kepada keluarga 21 Aparatur Sipil Negara (ASN) yang menjadi korban musibah *Lion Air JT610* yang jatuh di perairan Karawang, Jawa Barat. Tujuh jenis santunan kematian kerja: 60% x gaji terakhir dibayar sekaligus; uang duka tewas 6X gaji terakhir; biaya pemakaman; bantuan beasiswa untuk anak dengan rincian belum sekolah dan SD 45 juta, SMP 35 juta, SMA 25 juta, dan Pendidikan Tinggi 15 juta. Syarat perolehan beasiswa anak belum memasuki usia sekolah, masih sekolah, kuliah, berusia 25 tahun, belum pernah menikah dan belum bekerja; gaji terusan 6X gaji terakhir; pensiun janda/duda/anak 72% dari gaji terakhir; billamana korban hanya meninggalkan orang tua maka akan mendapatkan pensiun orang tua sebesar 20% dari gaji terakhir.²³³

Di samping itu Kementerian Keuangan juga menyiapkan tim pendampingan dari psikolog untuk keluarga korban untuk mengelola psikologis pemulihan pasca musibah dan terus melakukan percepatan proses pengurusan hak-hak kepegawaian atas pegawai yang terkena musibah. Hak-hak tersebut yaitu santunan dan tunjangan atas meninggalnya ASN serta proses kenaikan pangkat anumerta. Proses tersebut diusulkan ke Badan Kepegawaian Negara (BKN) untuk memperoleh penetapan status tewas dan pangkat anumerta yaitu pemberian penghargaan satu tingkat lebih tinggi dari pangkat sebelumnya. Kementerian Keuangan juga mengadakan koordinasi

²³³ Inilah Santunan Yang Diterima Keluarga ASN Kemenkeu Korban Musibah Lion Air JT610
<https://setkab.go.id/inilah-santunan-yang-diterima-keluarga-asn-kemenkeu-korban-musibah-lion-air-jt610/>, diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

yang warganya kena musibah pada saat menjalankan tugasnya ditempat kerja, semuanya untuk mempercepat proses santunan dan tunjangan keluarga korban.²³⁴

Kementerian Keuangan juga melakukan koordinasi dengan bilaman keluarganya kena musibah, sebagai contoh dengan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK). Dengan keyakinan pegawai tersebut tewas dalam melaksanakan tugas ke tempat kerja, Taspen dan Bapertarum juga akan mempercepat proses pencairan santunan dan tunjangan bagi keluarga korban. Sebagaimana diketahui bahwa diantara penumpang yang menjadi korban dari Kementerian Keuangan terdapat 21 pegawai yang terdiri dari 12 orang berasal dari Direktorat Jenderal Pajak (DJP), 6 orang dari Direktorat Jenderal Perbendaharaan (DJPB), dan 3 orang dari Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN).²³⁵

(2) Santunan Taspen Rp136 Juta

PT Taspen (Persero) memberikan santunan atas kecelakaan kerja dan jaminan kematian senilai Rp6,12 miliar kepada 47 Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang menjadi korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 dengan rute Jakarta-Pangkal Pinang. Santunan tersebut masih dapat bertambah bilamana ada lampiran Surat Perjalanan Dinas (SPD) dari masing-masing Kementerian/Lembaga yang menyatakan bahwa PNS yang meninggal tersebut sedang dalam masa tugas. Yang menentukan tewas atau tidak adalah dari pejabat kepegawaian, bilamana statusnya sudah ada, bisa bertambah jumlah santunannya. Rata-rata korban mendapat santunan senilai Rp136 juta per orang, namun demikian bilamana sudah ada

²³⁴ *.Ibid.*

²³⁵ *.Ibid.*

pernyataan tewas dari pejabat Kementerian/Lembaga jumlah santunan yang diterima bisa mencapai Rp180 juta per orang. Selain menerima santunan pribadi, PNS yang menjadi korban juga akan mendapat santunan pendidikan bilamana memiliki anak dengan jumlah tanggungan sebanyak 2 anak. Tanggungan tersebut akan diberikan dalam bentuk beasiswa pendidikan senilai Rp15 juta per anak atau Rp30 juta per 2 anak, tetapi beasiswanya bukan tunai, tetapi dibayarkan dalam bentuk premi asuransi pendidikan PT Taspen Life, dibayarkan melalui sekolahnya.²³⁶

Para korban kecelakaan Lion Air JT610 sebanyak 47 PNS masing-masing 21 PNS dari Kementerian Keuangan, 10 dari Badan Pemeriksa Keuangan (BPK), 5 orang dari Kejaksaan, 4 orang dari Mahkamah Agung, dan 3 orang dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), 2 orang dari Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP), 1 orang dari Kementerian Kesehatan, dan 1 orang dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK). Bilamana semua proses administrasi dan pengecekan sudah selesai, maka Taspen akan melakukan pencairan dana santunan sesegera mungkin, namun demikian sampai tanggal 5 Nopember 2018, pencairan belum dapat dilakukan karena masih menunggu pernyataan resmi proses pencarian korban dari BASARNAS. Bilamana sudah ada permintaan keluarga untuk dimasukkan ke rekening tunai, Taspen pastikan sore hari sudah masuk, selama mereka sudah tanda tangan. Santunan tersebut diberikan Taspen lantaran para PNS memang berhak mendapat santunan atas premi yang telah

²³⁶ PNS Korban Lion Air Jatuh Dapat Santunan Taspen Rp136 Juta
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20181105153317-78-344121/pns-korban-lion-air-jatuh-dapat-santunan-taspen-rp136-juta>
diunduh Tanggal 16 Februari 2023

dibayarkan pemerintah pusat sejak 2015 silam. Premi tersebut sekitar Rp30-40 ribu per orang setiap bulannya.²³⁷

8. Sriwijaya Air SJ182 Pulau Seribu Jakarta 2021

Pada 9 Januari 2021, pesawat udara milik *Sriwijaya Air* jenis Boeing 737-500 nomor penerbangan SJ182, registrasi PK-PLC, rute penerbangan Jakarta ke Pontianak mengangkut 62 penumpang yang terdiri dari 12 awak kabin, 40 penumpang dewasa, 7 penumpang anak dan 3 orang bayi, mengalami kecelakaan di kepulauan Seribu, Jakarta Utara, tidak ada satupun yang selamat.

Pesawat udara *Sriwijaya Air* Nomor penerbangan SJ182 tersebut tinggal landas jam 14.40 WIB dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, dinyatakan hilang kontak oleh pengawas lalu lintas udara (ATC) jam 14.36 WIB, saat itu diperkirakan jatuh diperairan Kepulauan Seribu, Jakarta Utara pada ketinggian 1.700 kaki dan melakukan kontak dengan *Jakarta Approach Terminal Control Area*. Pada jam 14.37 WIB pesawat udara diijinkan naik ke ketinggian 29.000 kaki, namun demikian pesawat udara keluar jalur menuju ke barat laut, jalur yang tidak mengarah ke tujuan semestinya. Pengawas lalu lintas udara menanyakan kepada pilot mengenai arah terbang pesawat udara, tetapi dalam hitungan detik, pesawat udara hilang dari RADAR, kemudian diadakan kordinasi dengan BASARNAS, bandar udara tujuan dan instansi yang terkait.

Diperkirakan pesawat udara *Sriwijaya Air* nomor penerbangan SJ182 anjlok ke 10.000 kaki dalam kurun waktu empat menit terhitung sejak tinggal landas dari Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta. Kontak terakhir dengan menara pengawas pada jam 14.40 WIB, pesawat udara dilaporkan menukik ke Laut Jawa. Sejumlah barang ditemukan di sekitar Pulau Laki dan Pulau Lancang,

²³⁷.Ibid.

Kepulauan Seribu, Jakarta Utara. Barang-barang yang ditemukan berupa puing-puing pesawat udara, potongan pakaian, barang elektronik dan beberapa kabel. Dalam rangka pencarian korban, Pemerintah menggandeng sejumlah pihak, seperti BASARNAS, TNI, Polri, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Bantuan dari *National Transportation Safety Board (NTSB)* turut membantu dalam proses pencarian korban.

a. Dasar Hukum Santunan Kecelakaan Sriwijaya Air SJ182

Dasar hukum santunan kecelakaan pesawat udara milik *Sriwijaya Air* jenis Boeing 737-500 nomor penerbangan SJ182, registrasi PK-PLC diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 sebagai implementasi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 tentang Usaha Asuransi Kerugian.

b. Santunan Kecelakaan Sriwijaya Air SJ182

Berdasarkan keputusan Menteri Keuangan Nomor 37/KMK.011/2008 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, setiap penumpang yang meninggal dunia memperoleh santunan dari PT Asuransi Jasa Raharja sebesar Rp.50.000.000,00 (lima puluh juta) rupiah dan biaya perawatan rumah sakit sebesar maksimum Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah, sedangkan untuk penumpang yang menderita cacat dihitung berdasarkan tingkat cacatnya.

Di samping itu, penumpang juga memperoleh santunan berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011 sebagai pelaksana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011,

penumpang yang meninggal memperoleh santunan Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta) rupiah, Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah yang meninggal selama dalam proses dari ruang tunggu, embarkasi, debarkasi sampai tempat pengambilan barang, santunan sebesar Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah untuk penumpang yang mengalami cacat tetap dalam kurun waktu paling tidak 60 (enam puluh) hari kerja,²³⁸ santunan bagasi tercatat yang hilang, musnah atau rusak sebesar Rp 200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah setiap kg dengan maksimu sebesar Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah, santunan uang tunggu mencari bagasi tercatat yang hilang sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) perhari paling lam 3 (tiga) hari kelender.

c. Pembayaran Santunan Sriwijaya Air SJ182

Sriwijaya Air telah memberi ganti rugi kepada 35 ahli waris dari total 62 korban kecelakaan Sriwijaya Air SJ182, senilai Rp 1.500.000.000,00 (satu setengah miliar) rupiah, termasuk uang kerohiman dari *Sriwijaya Air* dan santunan Jasa Raharja, namun demikian masih ada sebanyak 27 anggota keluarga kecelakaan pesawat udara *Sriwijaya Air* SJ 182 sampai dengan tulisan dalam buku ini disiapkan, belum menerima kompensasi sesuai dengan PM 77 Tahun 2011. Penyelesaian ganti rugi yang diterima ahli waris sebesar Rp 1,25 miliar ditambah dengan Rp 250 juta uang kerohiman dari Sriwijaya Air.²³⁹ Pada saat rapat dengan pendapat (RDP) Ketua Komisi V DPR RI Lasarus minta kepada Menteri Perhubungan

²³⁸ Pasal 3 peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

²³⁹ 27 Ahli Waris Korban Sriwijaya Air SJ 182 Belum Terima Kompensasi, Ini Kilas Balik Kecelakaanya
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20221104/98/1594870/ada-27-keluarga-korban-sriwijaya-air-sj-182-belum-terima-santunan> diunduh Tanggal 7 Pebruari 2023

Budi Karya Sumadi segera diselesaikan masalah ganti rugi korban kecelakaan Sriwijaya Air SJ182.²⁴⁰

²⁴⁰ DPR Duga 'Preman Asuransi' Permainkan Keluarga Korban Sriwijaya SJ 182. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230118170755-92-902151/dpr-duga-preman-asuransi-permainkan-keluarga-korban-sriwijaya-sj-182> diunduh Tanggal 7 Pebruari 2023

CHAPTER 2 | REGULATIONS AND NATIONAL FLIGHT CASES

Chapter II describes air transportation before independence, including KLM flights, KNILM, the birth of Indonesian Airways and Garuda Indonesian Airways; national aviation regulations namely the Stb Ordinance 1939-100, Law No.33 of 1964, Law No.15 of 1992, Law Number 1 of 2009; accompanied by cases of compensation when Stb.1939-100, Law Number 33 of 1964, Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009 came into force as follows:

A. Air Transportation Before Independence

Air transportation before independence included KLM, KNILM, the birth of Indonesian Airways, and Garuda Indonesian Airways as follows:

1. Flight (KLM)

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederlands Kolonien (KLM) airline company is the oldest airline company in the world founded by Jan Albert Plesman on October 7, 1919, with a joint capital of banks and merchants. Under the leadership of Jan Albert Plesman, the KLM airline company developed rapidly. In the past few years, major European city centers have been connected by the KLM air

network. By the end of 1923, the cities of Amsterdam, London, Rotterdam, Paris, Strasburg, Bremen, Hamburg, and Copenhagen were served by KLM airlines.²⁴¹

The Netherlands as a relatively small country has an airline company that is able to occupy number 11 of the 40 largest airlines in the world. These flight networks are all served by De Havilland DHC-type aircraft leased from Aircraft Transport and Travel, a company in England, then operated by Fokker2 (F2) type aircraft made in the Netherlands. In addition, KLM is also developing a flight network to East Indie, now Indonesia, and expanding to West Indie by connecting cities in Suriname and the Caribbean islands which were original to be connected via Transatlantic, but the Netherlands realized the difficulty.

After the first world war ended, European countries such as the Netherlands, England, and France joined their colonies with their mother country. Two major companies respectively Imperial Airways (UK) with KLM (Netherlands) are competing to make flights to the Far East. The British connected their colonies India, Malaya, Singapore, Hong Kong, and Australia, while the Dutch connected Batavia, which is now Jakarta. In the flight competition between Imperial Airways and KLM, Imperial Airways has a better position than KLM because before KLM arrived in Batavia (Jakarta) it had to pass through the British colony, however, England did not question "traffic rights", so many British traders who boarded the KLM airline, as a result, of the Dutch traders always complained that KLM airplanes were always full of British people. In terms of speed and comfort, KLM is indeed superior to Imperial Airways.

Before the commercial flights to Batavia were held, in 1924 the first research and trial flights were carried out by A.N.G Thomassen using a Fokker-7 (F-7) aircraft which landed at the Clilitan airfield which is now called Halim

²⁴¹ Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.4

Perdanakusama International Airport. The flight was delayed for a month; because it was forced to make an emergency landing in Bulgaria. The next flight was carried out by captain G.J.Geysersdoffer using a Fokker 7a aircraft, made in the Netherlands. The flight to reach Batavia took 15 days leaving Amsterdam on 15 June 1927, after spending a week in Batavia, then returning to the Netherlands and landing in the Netherlands on 23 July 1927.²⁴²

In 1928, successively carried out flights carrying Christmas cards, exactly one year later on September 12, 1929, the flight service to Batavia 2 began twice a week using a Fokker 7b aircraft, to transport letters post to Batavia. In September 1930, KLM signed an agreement with the Dutch East Indies government to transport 500 kg of postal items regardless of the actual number of postal letters transported.²⁴³

October 31, 1931, was KLM's first scheduled commercial flight from Amsterdam, in the Netherlands to Batavia using a Fokker-12s aircraft equipped with luxury seats for long-haul flights. The long-distance flight takes 10 (ten) days with 81 flight hours. Flights were carried out via the Amsterdam, Budapest, Sofia, Athens, Baghdad, Karachi, Allahabad, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Medan, Palembang and Batavia routes, followed by Mac Robertson's air race victory from Mildenhall (England) to Melbourne (Australia) on 20-24 October 1934 using a DC-2 UIVER aircraft made by Douglas factory in the United States. K.D.Parmantier and J. J. Moll can complete the long-distance air competition in three days, 18 hours, and 17 minutes by carrying 3 passengers and 191 kg of postal items.

Since the victory, KLM immediately ordered 14 DC-2 UIVER aircraft and at the same time ended the use of the type of aircraft used in 1920. Since 1935 flights to Batavia used DC-2s which were developed into DC-3/C- type aircraft. 47

²⁴² *Ibid.*

²⁴³ *Ibid.* hal.6

flights added to 3 times a week with a carrying capacity of 11 people per aircraft. In 1938 KLM expanded its flight network to Sydney which was connected with the Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij (KNILM) flights from Batavia, while before the second world war (WWII) on 23 August 1939, all KLM flights in Europe stopped except to Scandinavia, London and Belgium and the KLM leadership were transferred to Batavia. When Italy was involved in the war, the KLM terminal was moved to Naples, then the flight service to Batavia started from Tel Aviv and ended on 15 February 1942 when Japan attacked Indonesia. During the war, air transport activities in the Netherlands were carried out by The Netherlands Military Air Transport Services (NMATS) by connecting the Dutch domestic cities of Groningen in the north and Maastricht in the south. The next scheduled flight was on 28 November 1945 to Indonesia. In 1947, flight duties in Indonesia were taken over by KLM, however, KLM was unable to carry out its duties because of the war for the independence of the Republic of Indonesia.

During the war of independence, flight conditions were uncertain, so to serve the commercial flight service Amsterdam to Batavia, KLM was forced to cross the Indian Ocean with a flight route passing through Khartoum and Maurius on 2 June - 22 July 1949. Of course, such flights were commercially unprofitable. so that international flight maps appear by landing in Biak served from Amsterdam via Manila. In the end, in 1950 the KLM airline company in Indonesia was transformed into Garuda Indonesian Airways N.V. a joint venture company owned by KLM and the Indonesian government which was subsequently nationalized by the Indonesian government. Originally, KLM was appointed by the Dutch government to serve international flights connecting the colonies, especially Indonesia (East Indie) and the Dutch East Indies (West Indie)

with their country (mother country). Unlike the KNILM assigned to serve in the colonies.²⁴⁴

2. Flight Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij (KNILM)

KNILM was established by The Royal Air Charter on October 28, 1928 and began operations in the Dutch East Indies on November 1, 1928 using Lockheed Fokker aircraft. After KLM used DC-2s type aircraft, KNILM also followed KLM's lead to replace them with the US-produced aircraft. In a relatively short time KNILM has served the Dutch East Indies domestic flight network by connecting Medan, Pekanbaru, Palembang, Jakarta, Semarang and Surabaya. In 1938 the flight network was expanded to Bali, Banjarmasin, Tarakan, Kupang and was then assigned to connect KLM flights for the Batavia and Sydney portions. Approaching the second world war, the KNILM air fleet together with KLM fled from the island of Java to Australia and joined the United States fleet which was used for the Pacific war. The air fleets consisted of DC-3/C-47 and DC-5 which were handed over by KLM from the West Indies (West Indies), while towards the end of the second world war, KLM President Jan Albert Plesman went to New York to seek a loan of 14 aircraft. the same air as the DC-4.²⁴⁵

3. The birth of Indonesian Airways

During the second world war (PDII) Indonesia was attacked by Japan. KLM together with KNILM fled to Australia to join the United States Air Force to fight in the Pacific Ocean. Air transport duties in Indonesia are served by the Dutch Air Force Squadron (The Dutch Air Force Squadron). During the war of independence, before the birth of Indonesian Airways, the condition of commercial air

²⁴⁴ *Ibid.*hal.7

²⁴⁵ *Ibid.*hal.8

transportation in Indonesia, whether operated by KLM or KNILM, could not function, while air transportation organized by the Indonesian government was still in its infancy.

July 29, 1947 which is now the day of service for the Indonesian Air Force (AURI), now the Indonesian Air Force (TNI-AU) is a historical milestone in the struggle of the TNI-AU to fight for and defend the proclamation of August 17, 1945, which was the beginning of the utilization of national air power.²⁴⁶ At that time it had been announced the opening of a foreign flight network, the idea of making airplanes, the opening of aviation education and air attacks against the cities of Salatiga and the cities of Semarang which were carried out by sons of Indonesia such as Mulyono, Sutardjo Sigit, Suharsono Harbani and Bambang Saptoadji. By order of the Chief of Staff of the Air Force (KSAU) Suryadi Suryadarma. Sutardjo Sigit and his friends on December 1, 1948 made a flight to Calcutta, India for an over haul and to add fuel tanks to the Seulawah RI001 aircraft so that they could fly long distances to save the leadership of the Republic of Indonesia when needed. At that time Seulawah RI001 was part of the Directorate of Civil Aviation, the Air Force section under the leadership of A.R. Soehoed.

Sutardjo Sigit together with pilot captain Jame Tate and Maupin (both United States of America) and Junior Air Officer Sumarmo (as radio operator) on 1 December 1948 left Yogyakarta for Jambi and Payakumbuh. From Payakumbuh transported members of the Indonesian navy under the leadership of Admiral Subijakto to Kotaradja on December 4, 1948. The flight from Kotaradja was carried out in the morning at 01.00 in the evening of December 6, 1948 to avoid

²⁴⁶ Martono K., *Peranan Angkutan Udara Sipil Dalam Menunjang Kekuatan Udara Nasional (National Air Power)*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.10

the radar installed by the Dutch army, to reach the Malay peninsula.²⁴⁷

Seulawah RI001 aircraft landed in Rangoon on December 7, 1948, then continued its flight to Calcutta. In the order, KSAU Suryadi Suryadarma said that if you encounter difficulties, contact Air Officer II Wiweko Soepono in India. He is an officer with the Indonesian Air Force (AURI) currently on special assignment in India. While the Seulawah RI001 aircraft was being overhauled in Calcutta, India, they received news that the Indonesian government had surrendered from the Dutch government and was worried about them, but after knowing again that there were still remnants of resistance, their enthusiasm returned.²⁴⁸

They discussed how to overcome these difficulties. In the deliberations it was decided to operate the Seulawah RI001 aircraft to carry out commercial flights in India, however the Indian government did not give permission for commercial flights. In such difficult circumstances, they contacted the representative of the Republic of Indonesia in Burma, Marjuni to obtain a commercial flight permit. Burma does need air transport to eradicate the rebels. No less than 8 states of Burma simultaneously held rebellions. Land and river connections could not be carried out because they had been controlled by the rebels. After obtaining approval from the Burmese government, on January 26, 1949 a flight was made from Calcutta, India to Burma. January 26, 1949 is used as the birthday of Indonesian Airways.

The original task of commercial flights in Burma was to transport military personnel, medicine, ammunition and other military supplies connecting the cities of Rangoon with Anisakan. The flight status is a charter flight, the flight frequency is very busy so the flight has to be carried out from 05.00 in the morning to 08.30 in the afternoon. From the results of the charter flight, it is possible to buy a DC-3 type

²⁴⁷ *Ibid.*hal.13

²⁴⁸ *Ibid.*

aircraft with registration RI007 and can finance Indonesian pilot cadets who are currently studying in India such as Budiarto, Iskak, Syamsudin Noor, Partono, Pardjaman, Abdul Muthalib, Agus Legowo, Sudjalmo, Sri Bimo Ariotedjo, Suharsono Hadinoto, Susetyo and others.²⁴⁹

As mentioned above, initially these flights were only for transporting military needs, but in its development it also transported civilian officials, little by little changing into civil air transportation which carried general passengers, goods for regional needs, while on their return they transported crops brought to the city. such as vegetables, chicken, goat and other products from local farmers. Thus, the flight is completely a commercial flight with charter flight concessions. The number of flights and their capacity are not limited because the Burmese government requires air transportation.

The airline company is growing rapidly, revenues are increasing and in addition to financing pilot cadets who are studying in India and the Philippines they are also able to buy airplanes. To serve the demand for air transportation, the organization of airline companies is improved, personnel are added and chartered aircraft type DC-3 so that the total number of fleets is 3 (three).

After the recognition of the sovereignty of the Republic of Indonesia on December 27, 1949, KSAU Suryadi Suryadarma instructed that the Seulawah RI001 aircraft and its crew return to Indonesia. Successively Indonesian Airways and its crew returned to Indonesia, the last being in June 1950, meanwhile in Indonesia, Garuda Indonesian Airways N.V. which was established on March 31, 1950 by deed of notary Raden Kadiman No.137.

²⁴⁹ Ibid.hal.14

4. The Birth of Garuda Indonesian Airways

As mentioned above, in 1950 the KLM airline company in Indonesia was transformed into Garuda Indonesian Airways N.V. a joint venture between the government of the Republic of Indonesia and KLM, which was established based on the notarial deed of Raden Kadiman No. 137 dated March 31, 1950. At the beginning of its establishment, it was fully realized that Garuda Indonesian Airways N.V. did not have skilled personnel in the field of aviation, especially technical, operational, financial and administrative personnel, because these forces were still controlled by the Dutch.

Since 1954 KLM's capital was nationalized and Dutch experts were gradually brought back to the Netherlands, until 1957 practically all Dutch national workers were sent home. To fill these aviation experts, the government educates Indonesian children to study aviation knowledge both domestically and abroad, flight instructors from abroad are brought to Indonesia.

In addition to improvements in the field of flight experts, the old Garuda Indonesian Airways fleet was also being rejuvenated. Since 1954 the Catalina PB5Y-5A, De Havilland Heron type aircraft was replaced with the Convair 240, 340 and 440 types, while renewing the fleet, the government also began to think about international flights using the Convair 440 type aircraft. The first international flights using the Convair 440 type made to Singapore in 1961, after Garuda Indonesian Airways successfully made a flight to Singapore followed by a flight to Hong Kong using the Lockheed Electra L-188 aircraft, and a year later in 1962 Garuda Indonesian Airways made a flight to Tokyo using a Convair type aircraft. 990 and the wings of Garuda Indonesian Airways in 1965 were developed in Europe using the Convair 990 type aircraft, unfortunately it had an accident in Mumbai, India.

Garuda Indonesian Airways as a government-owned airline does not ignore the existing political situation. In 1962 during the struggle for the liberation of Irian Jaya, Garuda Indonesian Airways formed the 011 Wing military air fleet unit by deploying almost 50% of its air fleet. Technical personnel, operations and aircraft crews were deployed as national reserve personnel. Likewise during the Dwikora confrontation with Malaysia. After succeeding in the struggle to return Irian Jaya, Garuda Indonesian Airways took over the flight service that was originally served by De Kroonduif in Irian Jaya which was then handed over to PT Merpati Nusantara Airlines. Since the birth of Garuda Indonesian Airways until the birth of the New Order in 1966, the condition of air transportation in Indonesia was very apprehensive.

B. Stb Ordinance 1939-100.²⁵⁰

The Stb.1939-100 Ordinance concerning Air Transportation consists of 5 Chapters and 40 Articles which regulate the legal responsibility of domestic aviation, effective since the entry into force of the 1929 Warsaw Convention in 1934 for international flights based on Stb.1933-44, while for national flights the Stb. 1939-100 which is a complement to the 1929 Warsaw Convention that applies in Indonesia.²⁵¹ Stb.1939-100 applies to air transportation for domestic flights, does not apply to inaugural flights or trial flights or air transportation using state aircraft, whether military, police or customs aircraft. Stb.1939-100 regulates transportation documents including airplane tickets (passenger tickets), baggage tickets (check

²⁵⁰. Stb.1939-100 tentang Peraturan Pengangkutan Udara (Luchtvervoer-Ordonantie), lihat teks Martono K., Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa. Bandung: Penerbit Alumni, 1987 hal.220-237

²⁵¹ Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.171

baggage) and air waybills; and legal responsibilities of the carrier as follows:

1. Passenger Tickets

Air transportation documents consist of passenger tickets (passenger tickets), baggage tickets (check baggage) and air waybills. Passenger tickets are one means of proof of an agreement between the passenger and the airline, however the absence of a passenger ticket does not mean that there is no air transportation agreement between the passenger and the airline, because it can still be proven by other evidence such as receipts for proof of payment of passenger tickets.

In principle, the provisions stipulated in Stb.1939-100 are found in passenger tickets, checked baggage and air waybills regulated in the 1929 Warsaw Convention. Based on passenger tickets, 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs, however, the airline company has no right to limit legal liability, if the airline company does not submit a passenger ticket that meets the requirements.

Every airline company is required to provide a passenger ticket (passenger ticket) to passengers containing the place and date of issue, airport of departure and airport of destination, agreed intermediate landing places provided that the airline has the right to change the intermediate landing place. landing) as long as it does not change the nature of the flight, name and address of the airline company, information that the air transportation is valid Stb.1939.-100. The absence of a passenger ticket or a lost or damaged passenger ticket does not mean that there is no air transportation agreement between the passenger and the airline, however, if an airline company gives a passenger ticket without including the place and date of issue, airport of departure and destination, name and address of the airline information that the air transportation is valid Stb.1939.-100 or the airline accepts passengers without giving passenger tickets, then the airline has no right to limit legal liability, meaning that the airline has unlimited liability, because

Stb.1939-100 adheres to the principle of presumption of liability as applicable to the 1929 Warsaw Convention.

2. Check Baggage.

What is meant by checked baggage tickets (check baggage) are goods belonging to passengers handed over to the airline to be transported together with the passenger concerned. In addition to checked baggage, there are items that passengers themselves bring into the aircraft cabin for personal use during the flight. Checked baggage is made in duplicate in two sheets each for the passenger and the airline company which must contain the place and date of issue, airport of departure and destination, name and address of the airline company, passenger ticket number, notification that the baggage will be given to the person holding the baggage ticket at the airport of destination, the amount and weight of the baggage, the price of the goods in the baggage, notifying that the transportation conditions stipulated in Stb.193-100 or the 1929 Warsaw Convention agreement apply.

The airline company is obliged to provide a baggage ticket (check baggage), however, if the baggage ticket (check baggage) is lost, damaged or an error in it does not mean that there is no transportation agreement between the passenger and the airline company that still applies Stb.1939-100. If the airline receives baggage without being given a baggage ticket (check baggage), then the airline is not entitled to enjoy the compensation limit stipulated in Stb.1939-100, meaning that the airline has unlimited liability.²⁵²

²⁵² Martono K., Agus Pramono., Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.173

3. Air Waybill

The airline company has the right to ask the sender to submit an air waybill and conversely the sender has the right to ask the airline to receive an air waybill. Air waybills are made in triplicate, the first sheet for the airline company signed by the sender, the second sheet for the consignee signed by the sender and the airline company sent together with the goods sent, the third sheet for the sender who signed by the airline company. Signing by the airline is proof that the goods have been properly received by the airline. Air bills of lading made by airlines as long as it is not proven otherwise shall be deemed made by the sender.

If there are several items, the airline has the right to ask the sender to produce several air waybills. The airwaybill must contain the place and date of issue, airport of departure and airport of destination, intermediate landing airport which is agreed with the airline company's right to choose an intermediate landing airport as long as it does not affect the nature flight, name and address of the first airline, name and address of sender, name and address of consignee, type of goods, number of items, weight of goods, package as seen from the outside, number of packages, size of goods sent, condition visible from outside of goods, dimensions, packages, air transportation costs if promised payment is made at the place of receipt of goods, total value of goods, price of goods, how many copies of the air waybill must be made, documents accompanying the air waybill , length of flights and directions of flight routes, a notification that transportation the air applies Stb.1939-100.

If an airline company issues an air waybill without containing the provisions mentioned above or an airline company without providing an air cargo document and without mentioning the validity of Stb.1939-100, the consequence is that the airline company is not entitled to use limited liability as stipulated in the Stb. .1939-100 means that the airline has unlimited liability, because Stb.1939-100

applies the presumption of liability principle as applicable in the 1929 Warsaw Convention.

The sender is liable for the truth of the notification and information regarding the goods stated in the bill of lading. The sender is liable for losses suffered by the airline or suffered by other people due to untruthful statements contained in the bill of lading. In addition, the sender is also liable for completing accompanying documents accompanying the air waybill required by the recipient of the shipment, such as tax papers, customs and other required documents. The sender is liable for losses arising from incomplete or absent or inaccurate documents required to accompany the shipment of goods. Air waybills are evidence of an agreement between the airline and the sender of goods, acceptance of goods and conditions of air transportation, unless proven otherwise.

The sender has the right to take possession of the goods sent, take back the goods sent at the departure airport or destination airport or hold the goods at an intermediate landing airport during the flight or order the goods to be handed over to another person, other than those stated in the bill of lading at the destination or during the flight or requesting that the goods be sent back to the departure airport from which the sender fulfills the obligations in accordance with the agreement, does not harm the airline company, does not harm the recipient of the goods as a result of the sender's actions. If the carrier is unable to carry out the sender's order, the airline company must immediately notify the sender.

If the airline carries out the sender's orders relating to the control of the goods without asking for the return of the bill of lading given to him, the sender is responsible for the losses arising from it to the other party, in a lawful way possessing the bill of lading, by not reduces the airline's right to sue the shipper for reimbursement. The sender's rights are lost when the recipient's rights are calculated from the time

the recipient has the right to receive the goods after the receipt of the goods pays his obligations in accordance with the provisions of the transportation agreement. The recipient of the goods has the right to sue the airline if after seven days have passed, the goods should have arrived in accordance with the transportation agreement.

The airline company is obliged to store the goods in an appropriate place at the expense of the recipient of the goods; if the airline has notified the arrival of the goods, but the recipient of the goods refuses to accept or refuse payment what must be paid by the recipient of the goods or when the goods are confiscated. In the event of confiscation of goods as soon as possible, the airline company is obliged to notify the sender by telephone or any other means that is easy to convey along with the reasons for the confiscatio.

4. Carrier's Liabilities

Stb.1939-100 recognizes 3 types of carrier's responsibilities, such as the 1929 Warsaw Convention each responsibility based on fault, the presumption of liability, and liability without fault. or absolute liability or strict liability. Liability based on fault is contained in Article 1365 of the Civil Code which is often referred to as an unlawful act. According to Article 1365 of the Civil Code, for any unlawful act that causes harm to another person, that person is responsible for compensating the person who suffered the loss. Based on this Article, everyone is responsible for losses suffered by other people.

According to Article 1367 of the Civil Code, this liability is not limited to one's own actions, but also includes the actions of employees, agents, or their representatives who act for and on behalf of the company concerned.²⁵³ Liability

²⁵³ Menurut doctrine yang berlaku di Common Law System:” Master and his servants are considered to be one person for the purpose of liability. Lihat Ram.S.Jakhu dalam kasus Julius Young Jewelry M.F.G.Co.Inc. vs

based on fault applies to all shipments. Liability on the basis of the fault must fulfill the elements: there is a mistake, there is a loss, the error must be related to the loss, if there is an error there is no loss, then it is not liable, otherwise, there is a loss, there is no error, it is also irresponsible. the person who proves a mistake is the victim, if it is proven that there was a mistake the responsibility is unlimited; unless there is an agreement between the parties, the position between the victim and the perpetrator is equal in the sense that they can prove each other. The legal concept of liability on the basis of fault cannot be applied in Stb.1939-100 because it is impossible for the passenger to prove the fault of the airline because the airline is already familiar with high technology while the passenger is not yet familiar with high technology.

If the passenger is able to prove that there was a mistake by the airline company, there was a loss and the loss was the result of the error, the airline company must pay compensation for the loss suffered by the passenger. The airline company has unlimited liability in the sense that any loss suffered by the passenger must be paid in full by the airline, except on the basis of an agreement between the two parties. In the event that an airline company has to pay unlimited liability, it will threaten the survival of the airline company, therefore the application of the concept of legal responsibility based on mistakes to Stb.1939-100 is inappropriate.

Application of liability on the basis of errors in Stb.1939-100 cannot be because the position between the passenger and the airline is unequal. In air transportation, especially airline companies master aviation high technology while passengers do not master aviation high technology, so if the passenger has to prove the fault of the airline company, it will definitely not work, because since the 1929 Warsaw

Delta Airlines dalam Nicolas Mateesco Matte Ed., *Annals of Air and Space Law*. Toronto: The Carswell Company Ltd, 1993, pag.979

Convention introduced the concept of presumption of liability. implemented in Stb.1939-100 in Indonesia.

The concept of presumption of liability is applied to Stb.1939-100, so that airlines are automatically liable; unless airlines including their employees, employees, agents, or representatives prove their innocence, known as the burden of proof reversed. Passengers do not need to prove the fault of the airline company, it is enough to notify them of losses resulting from an airplane accident, in return for the limited liability of the airline company in the amount specified in Stb.1939-100.

The amount of compensation according to Stb.1939-100 is Rp.12,500.00 (twelve thousand five hundred)²⁵⁴ rupiah for a person who dies and Rp. 25.00 (twenty-five) rupiah for goods per kg and Rp. 500.00 (five hundred) rupiah per passenger for cabin baggage, regardless of the loss suffered by the passenger, the airline company is only liable for the amount specified in Stb.1939-100. If the compensation is determined as interest, then the principal amount that is interested may not exceed that amount.

In the presumption of liability, the passenger does not need to prove the airline's guilt, because the airline has been deemed to be at fault, therefore the airline is automatically liable; unless the airline proves its innocence, known as the burden of proof reversed²⁵⁵ or willful misconduct. If the passenger has to prove the airline's mistake, it is definitely impossible to succeed because the passenger is not familiar

²⁵⁴ Pasal 30 Stb.1939-100 berbunyi (1) Pada pengangkutan penumpang tanggung jawab pengangkut pada tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarganya yang disebutkan dalam Ayat (2) Pasal 24 bersama-sama dibatasi sampai jumlah 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.

²⁵⁵ Beban pembuktian terbalik juga digunakan dalam Pasal 22 Undang-Undang Perlindungan Konsumen

with high-tech aviation. In Stb.1939-100 it is the airline that proves it, not the passengers or the plaintiff. If the airline, including employees, agents, or representatives acting for and on behalf of the airline can prove their innocence, then the independent airline is not responsible in the sense that it will not pay compensation for losses suffered by passengers.

As a consequence of the principle of presumption of liability, airline companies are automatically liable without any prior legal evidence for losses suffered by passengers, however, the liability of airline companies is limited to the amount of compensation stipulated in Stb.1939-100 for each passenger who died. The compensation limit set in Stb.1939-100 is for each passenger who dies. The compensation limit stipulated in Stb.1939-100 is IDR 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs. Regardless of the losses suffered by passengers, they will not be fully compensated.

Airline companies can not only protect themselves; but can also prove that passengers also made mistakes (contribution negligence). If the airline including its employees, employees, agents, or representatives can prove the passenger is also at fault, then the liability is not borne by the airline, but is borne on the passenger proportionally.

The liability of the carrier is regulated in Chapter II Article 24 to Article 37 Stb.1939-100. Article 24 Stb.1939-100 regulates responsibility in terms of losses resulting from injuries or death suffered by passengers if the accident causing the loss is related to air transportation and occurs in aircraft or occurs during carrying out actions in connection with embarkation and debarkation, while Article 25 Stb.1939-100 regulates liability for losses due to goods destroyed, lost or damaged in whole or in part if the incident that causes the loss occurs during in air transport.²⁵⁶

The liability of the carrier for the lost, destroyed, or damaged goods includes the time since the baggage or goods

²⁵⁶ Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.94

are under the control of the carrier at any airport either outside or inside the aircraft. In Article 29 Stb.1939-100 it is said that the carrier is not responsible if the carrier proves that the carrier and all persons employed in the air transportation have taken all the necessary measures to avoid losses or they may not be able to carry out these actions, however, according to Article 31 Stb.1939-100 if the goods are lost, destroyed, partially or completely damaged caused by other passengers, then the carrier is not liable.

Likewise in the case of transportation of baggage or goods, the carrier is also not liable if the carrier can prove that the loss suffered was caused by an error in the leadership of the flight or flight navigation, the carrier and all persons employed in the said air transportation have taken all necessary measures to avoid the loss or they unlikely to take such action. If the carrier can prove that the loss was caused by or was caused by the fault of the person who suffered the loss himself, then the judge can set aside or reduce the responsibility of the carrier.

In Article 32 Stb.1939-100 it regulates the agreement between the carrier and the passenger and/or the sender of the goods which intends to eliminate the responsibility of the carrier. It is said that any agreement that intends to eliminate the responsibility of the carrier that is lower than that specified in Stb.1939-100 is declared null and void, even though the cancellation does not result in the cancellation of the air transportation agreement between the passenger and/or the sender of goods and the carrier. The agreement that permits waiving the responsibility of the bearer is in the event of a delay as stipulated in Article 28 Stb.1939-100 which reads:

"If there is no other agreement, then the carrier is responsible for losses arising from delays in the transportation of passengers, baggage or goods"

5. Limits or Time of Liability of the Carrier

The period of liability of the carrier for losses suffered by passengers or goods senders is regulated in Articles 24 and 25 Stb.1939-100. In Article 24 Stb.1939-100, it says if the aircraft accident occurs while carrying out actions in connection with boarding an airplane or getting off an airplane or in the course of any operational of embarkation or debarkation, for passengers, while the period of liability of the carrier for lost, destroyed or damaged goods is regulated in Article 25 Stb.1939-100.

According to this Article, the period of liability of the carrier starts from when the baggage or goods sent are under the control of the carrier. Regarding the period of liability of the carrier, it is also regulated in Article 36 Stb.1939-100. According to this article, the responsibility of the carrier ends if the claim is not filed by the person entitled to receive compensation within 2 (two) years from the time the goods are supposed to be transported at the destination or two years from the day the aircraft is supposed to land or from the time the air transportation begins (it is decided).

6. Liability in the Event of Delay

In Stb.1939-100 the delay is regulated in Article 28 Stb.1939-100. According to the article, it is said that if there is no other agreement, then the carrier is liable for losses arising from delays in the transportation of passengers, baggage or goods. Based on this Article, if there is an agreement between the carrier and the passenger and/or goods sender other than the provisions mentioned, then the carrier is not responsible for the passengers, baggage or goods sender.²⁵⁷

²⁵⁷ .Ibid.

7. How to Calculate Compensation

How to calculate the amount of compensation is regulated in Article 24 Paragraph (2) Stb.1939-100. According to this Article, compensation is calculated based on the position and wealth of those concerned and in accordance with the circumstances. Nevertheless, the amount of compensation given to the husband or wife of the deceased, their children, or the deceased's parents will not exceed the maximum limit stipulated in Article 30 Paragraph (1) Stb.1939-100. According to this Article, the amount of compensation is limited to Rp.12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs for a victim of an airplane accident who dies, whereas according to Article 30 Paragraph (2) Stb.1939-100 the limit for the amount of compensation for baggage or goods lost, damaged in whole or in part which later cannot be used is set at Rp. 25.00 (twenty-five) rupiahs. Limiting the amount of compensation is associated with a system of legal responsibility presumption of guilt (presumption of liability) which automatically the carrier is responsible without proving the existence of the carrier's fault.²⁵⁸

8. Those Who are Entitled to Receive Compensation

Those who are entitled to receive compensation are regulated in Article 24 Paragraph (2) Stb.1939-100. According to this Article, those who are entitled to receive compensation are the husband or wife of the deceased, their children or their parents who are the dependents of the deceased. Based on this provision, the children of the deceased or the parents of the deceased are not entitled to receive compensation if they are no longer dependents of the deceased, thus if the deceased has no dependents, either wife or husband, children or parents, then no one has the right. receive compensation.

²⁵⁸ *.Ibid.*

Those who are entitled to receive baggage allowance are regulated in Articles 6, 17 and 21 Stb.1939-100. According to Article 6 Paragraph (6) Stb.1939-100 it is stated that the provisions of Articles 17 and 21 Stb.1939-100 apply to baggage. In Article 17 Stb.1939-100 it says if the recipient does not come, then the forwarder is obliged to store the goods in accordance with Article 6 Paragraph (2) Stb.1939-100. In principle, those who are entitled to receive compensation for baggage are the passengers themselves, but in the event that the passenger in question dies, then those who are entitled are the husband or wife of the deceased, their children or the parents of the deceased who are still the responsibility of the deceased. as regulated in Article 24 Paragraph (2) Stb.1939-100.

Those entitled to receive goods transported by air waybill are regulated in Articles 15 and 16 Stb.1939-100. In Article 15 Stb.1939-100 it says that the sender or other person appointed other than those mentioned in the air waybill has the right to receive the goods, while in Article 16 Stb.1939-100, it says that the recipient is the person named in the air waybill.) has the right to accept the delivery of goods after fulfilling its obligations.

9. Reporting Period

The reporting period in Stb.1939-100 is regulated in Article 36. According to Article 36 Stb.1939-100 a claim against the carrier must be filed within 2 (two) years from the time it should have arrived at the destination or from the day the aircraft was supposed to already land or via airlift is decided. If the time period is exceeded, the right to file a lawsuit disappears.

10. Penalty

Air transport documents, whether passenger tickets (passenger tickets) or baggage tickets (check baggage) as well

as air waybills as stipulated in Articles 5 to 11 Stb.1939-100 are closely related to the responsibility of the carrier, therefore if the requirements Failure to comply may be subject to sanctions.

As stated in Article 5 Paragraph (2) Stb.1939-100 if the carrier accepts passengers without giving the passengers an airplane ticket, the carrier is subject to sanctions not having the right to use the provisions limiting the carrier's responsibilities as stipulated in Article 30 Stb.1939-100. Similarly, Article 6 Paragraph (5) Stb.1939-100 also imposes sanctions if the carrier receives baggage or goods without providing a checked baggage ticket or air waybill containing the information as stipulated in Article 6 Stb.1939-100, then the carrier is subject to sanctions and may not enjoy the liability limits set out in Stb.1939-100, in other words, the carrier has unlimited liability.

Provisions for sanctions similar to Article 5 and Article 6 Stb.1939-100 are also contained in the air waybill as stipulated in Article 11 Stb.1939-100. According to this article, if the carrier receives goods to be transported without providing an air waybill or an air waybill that does not contain the information stipulated in Article 10 Stb.1939-100, then the carrier is subject to sanctions, does not have the right to enjoy restrictions or eliminates responsibility. the carrier as regulated in Article 30 Stb.1939-199 so that his responsibility is not limited.

11. Weakness Stb.1939-100

In principle Stb.1939-100 originates from the 1929 Warsaw Convention which was declared in effect in the Dutch East Indies with several changes after the Netherlands ratified the 1929 Warsaw Convention. In the 1929 airwaybills Warsaw Convention, there was only the notion of international flights so that in practice there were difficulties, destination and intermediate for example, what is meant by

the words "accident or accident" or what is meant by the words "in flight."

In Stb.1939-100 there is the word "aircraft accident" but in Stb.1939-100 there is no definition or understanding of "aircraft accident". In the United States, the word "occurrence or happening" was used, including an airplane accident, so that the 1929 Warsaw Convention came into force. The word "in an airplane" originally used the term "on board aircraft" in the 1929 Warsaw Convention. The word "on board aircraft" in the 1929 Warsaw Convention was taken over in Stb.1939-100 and translated "on board an aircraft", while in this description the term "in an aircraft" is used. The word "on board aircraft" in the Convention In the 1939-100 Stb.1939-100, no understanding or definition was found, nor did the words "above the airplane" be found, giving rise to various different interpretations, for example in the case of passengers who were changing aircraft because the aircraft they were traveling on was damaged, then during the displacement due to jet bursts of other jet-engined aircraft that happened to pass nearby, resulting in a crash and injury. Some interpret this to include the notion of "in an aircraft", although physically it is clear that it is outside the aircraft, some interpret "inside the aircraft" because juridically it is the responsibility of the carrier.

Another example, for example, in the case of an air hijacking in Jordan, where the passengers were evacuated and transported to hotels in the city for a while by the carrier, then had an accident in the city, the question arises whether this includes the words "in the airplane" because of the accident in the city. This is interpreted differently, some interpret it still includes the meaning "on board the aircraft" because juridically it is still the responsibility of the carrier, even though physically it is actually outside the aircraft, because an accident or loss occurs in the city.

12. Terms in Stb.1939-100

In Stb.1939-100 there are various terms such as air transportation carried out by several carriers in succession as regulated in Article 3 Stb.1939-100; mixed air transportation used in Article 38 Stb.1939-100; baggage as used in Article 6 Stb.1939-100; employees as used in Articles 29, 31 and 34 Stb.1939-100. These terms are a source of dispute which will hamper the protracted compensation settlement process, although until now there has been no lawsuit in Indonesia based on the lack of clarity in the interpretation of the words used.

13. Liability System

Stb.1939-100, which was a legal product of the Dutch colonial government, is inseparable from the 1929 Warsaw Convention entitled Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, hereinafter referred to as the 1929 Warsaw Convention. The convention adheres to the concept of the presumption of liabilities. Based on this concept, the carrier is automatically liable and pays compensation to passengers and/or goods senders, unless the airline company can prove their innocence. If the airline including its employees, employees, agents or representatives can prove their innocence, then the airline is not responsible for any losses suffered by passengers and/or goods senders and does not need to pay for the loss.

The concept of liability based on the presumption of liability is very clear in Articles 24, 25, and 29 Stb.1939-100. In Article 25 Stb.1939-100 it says that the carrier is liable for losses as a result of injuries or other suffering suffered by passengers if the accident that causes loss has to do with air transportation and occurs on board the aircraft or during the process of embarkation and debarkation. Article 25 Stb.1939-100 states that the carrier is liable for losses that occur as a result of the destruction, loss, or damage of baggage or goods

if the incident has anything to do with air transportation, while Article 29 Stb.1939-100 states explicitly that the carrier is not liable for loss if the carrier proves his innocence or the loss is caused by the passenger's own fault.

The concept of presumption of liability is indeed beneficial for airlines as well as passengers and/or goods senders, for passengers, passengers do not need to prove the mistakes of the airlines, because if they have to prove the mistakes of the airlines it is unlikely to succeed because the passengers are not familiar with high technology. flights, while for airlines it is also profitable because their liability is limited regardless of the losses suffered by passengers and/or goods senders will not pay for all losses suffered by passengers and/or goods senders, airlines are responsible for the amount stipulated in Stb.1939- 100.

Although the presumption of a liability system is beneficial to passengers and/or freight forwarders and airlines, the presumption of a liability system is also not without its drawbacks. The carrier's right to prove his innocence (exoneration) results in the settlement of compensation. This was proven in the lawsuit filed by Mrs. Oswald Vermak against Garuda Indonesian Airways on January 24, 1961, which was only resolved in 1968. In practice, at that time it had never been used to prove that the carrier was innocent with the intention of releasing his liability.

C. Law No. 33 of 1964

Juridically, aviation insurance was first regulated in Law Number 33 of 1964,²⁵⁹ followed by Government Regulation Number 17 of 1965.²⁶⁰ According to Article 3 Paragraph (1) letter

²⁵⁹ Undang-Undang tentang *Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang* (UURI no.33 Tahun 1964), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 137 Tahun 1964, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2710.

²⁶⁰ Peraturan Pemerintah tentang Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang (PPNo.17 Tahun 1965), Lembaran Negara

(a) UURI No.33 of 1964, every legitimate passenger of a company aircraft national airlines must pay mandatory contributions through the airline company concerned to cover losses due to accidents during flights. The mandatory contribution will be used to provide compensation in the event of a loss caused by death or permanent disability due to an airplane accident. The implementation of UURI No. 33 of 1964 is further regulated by PP No. 17 of 1965 which regulates mandatory contributions, methods of payment, proof of payment, prohibition on selling airplane tickets without being accompanied by payment of mandatory contributions, utilization of funds before they are used to pay compensation, types of accidents that occur must receive compensation or treatment costs, the amount of compensation, who is entitled to receive compensation, prohibitions and provisions on criminal sanctions etc.

1. The enactment of Law No. 33 of 1964

Based on Article 2 PP No.17 of 1965, it applies to national airlines that provide air transportation to the public by paying for scheduled air transportation, hajj air transportation, pioneering air transportation, the rest such as non-scheduled air transportation, air transportation by religious missions, general aviation air transportation such as the Gudang Garam cigarette company, mining companies, logging companies, Caltex, transmigration, transportation using state aircraft, including military, police and customs aircraft, do not apply the provisions of Law No. 33 of 1964.

2. Scheduled Air Transport

As mentioned above, there is a difference between scheduled air transport and non-scheduled air transportation. The characteristics of scheduled air transportation include (a) the airline provides regular flights according to the flight schedule according to the announced

Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1965, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor...

time schedule, (b) it is provided for passengers who view time as more valuable than the value of money, (c) regular flights take off even though the passengers are not yet fully loaded, (d) each person individually can directly buy an airplane ticket, (e) flights are carried out according to flight routes that can pick up and/or drop off passengers at every airport, (f) airline companies may widely disseminate flight schedules through radio, advertisements, newspapers, television etc. so that the public is aware, (g) Airline companies issue airplane tickets as evidence of an air transportation agreement between passengers and/or goods senders and airlines. Based on this explanation, it is clear that scheduled air carriers must issue airplane tickets and collect mandatory contributions to aircraft accident funds.

3. Non-Scheduled Air Transport

The characteristics of non-scheduled scheduled air transportation include (a) the airline does not provide flights as regularly as scheduled flights, (b) it is provided for passengers who value money as more valuable than the value of time, they do not care about the time as long as the price cheap, usually for passengers to relax, (c) the flight has not yet taken off if the airplane is not fully loaded, (d) not everyone individually can directly buy airplane tickets, generally in groups together or collectively, (e) flights may not pick up and/or drop off passengers at each airport, usually from one airport to another, (f) airline companies do not issue airplane tickets, usually in the form of a contract as proof air transportation agreements between passengers and/or goods senders and airlines. Based on this explanation, juridically it is clear that non-scheduled air transportation does not have to issue airplane tickets and collect mandatory contributions for aircraft accident funds as referred to in UURI No.33 of 1964, however based on the principle of contracting non-scheduled airlines (charter)) may also adhere to applying UURI No. 33 of 1964.

4. Hajj Air Transport

Hajj air transportation is regulated based on the letter of the Minister of Transportation Number 21/OT.001/Phb dated June 25, 1982. Such a decree is stipulated every Hajj season of the year concerned. The decree, among other things, stipulates the schedule of haj flights organized by airlines that take place during the haj season. Juridically, it actually includes non-scheduled flights, but are scheduled according to the program of the Hajj season, therefore, in terms of the connotation, flights are called non-scheduled flights but scheduled or scheduled programs.

In addition, the aforementioned decree also stipulates that the implementation of air pilgrimage flights must be based on a contract between the airline in its capacity as carrier and the Director General of Islamic Community Guidance for Air Hajj represented by the prospective air hajj. Air haj flights do not provide air transportation that breaks their fast for the general public, but only provide air transport for air haj groups, so that haj flights are legally not bound to UURI No. 33 of 1964 and its implementing regulations, however, it is based on the principle of freedom of contract for both airlines and the Director General of Islamic Community Guidance may comply with UURI No. 33 of 1964 and its implementing regulations.²⁶¹

5. Those who are Entitled to Receive Compensation

Based on UURI No. 33 of 1964 and its implementing regulations, those who are entitled to receive compensation are legal passengers who have paid mandatory contributions to aircraft accident funds, therefore aircraft crew, reserve aircraft crew, stowaways (passengers who are not accompanied by travel documents), airline officials who are

²⁶¹ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.229

forced to take a flight that is not accompanied by an airplane passenger ticket, will not receive compensation from PT Jasa Raharja Loss Insurance, but in the field implementation, based on an agreement between the Director General of Civil Aviation and the Main Director of PT Jasa Raharja Loss Insurance. , as implementer of UURI No.33 of 1964, anyone who dies on an airplane that has an accident will receive compensation from PT Asuransi Loss Services Raharja regardless of its legal status.²⁶²

6. SK 284/KMK.011/1980

Law No. 33 of 1964 and Government Regulation No. 17 of 1965 do not stipulate the amount of compensation provided by PT Asuransi Loss Jasa Raharja, but it is determined by the Minister of Finance, so that it is more flexible in accordance with the conditions at the time of the aircraft accident. Based on these provisions, in 1980 the Minister of Finance issued Decree No. 284/KMK.011/1980 which stipulated the amount of the mandatory contribution to the aircraft accident fund amounting to Rp. 75.00 (seven five) rupiahs, so that passengers who died would receive compensation from PT Jasa Raharja Loss Insurance in the amount of IDR 500,000.00 (five hundred thousand) rupiahs.

7. SK 522/KMK.011/1982

In 1982, the Decree of the Minister of Finance No. 284/KMK.011/1980 was replaced by a Decree of the Minister of Finance No. 522/KMK.011/1982 which increased the mandatory contribution for aircraft accident funds from Rp.75.00 (seventy five) rupiah to Rp. 300.00 (three hundred) rupiahs, so that if a passenger dies he will receive compensation from PT Asuransi Prestasi Jasa Raharja in the amount of Rp. 10,000,000.00 (ten million) rupiahs, while airplane passengers with permanent disabilities receive

²⁶² Ibid.hal.235

compensation of Rp. 15,000,000.00 (fifteen million) rupiah or maximum medical expenses of Rp. 10,000,000.00 (ten million) rupiah and Rp. 50,000.00 (fifty thousand) rupiah for burial costs.

8. SK 37/KMK.011/2008

In its development, in 2008, the Decree of the Minister of Finance No. 522/KMK.011/1982 was replaced with a Decree of the Minister of Finance No. 37/KMK.011/2008 the mandatory contribution for aircraft accident funds was increased from Rp. 5,000.00 (five thousand) rupiah so that a passenger who dies as a result of an airplane accident on a national flight will receive compensation from PT Auransi Loss Jasa Raharja in the amount of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah for each airplane passenger who dies, while passengers who need treatment and medication are reimbursed for a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiah for each passenger with permanent disability calculated based on the percentage stipulated in Government Regulation No. 17 of 1965.

D. Law No. 15 of 1992

Law No. 15 of 1992,²⁶³ which came into effect on May 25, 1992 consisting of 14 chapters and 74 articles, regulates general provisions, principles and objectives, sovereignty over airspace, management, registration and nationality of aircraft and their use as collateral. , aircraft use, aviation safety and security, airports, search and rescue for aircraft accidents, air transportation, environmental impacts, investigations, criminal

²⁶³ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonsian Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesian Nomor 53, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 3481, teks lihat Hadi Setia Tunggal.,*Undang-Undang Penerbangan beserta Peraturan Pelaksanaannya*.Jakarta:Harvardindo, 2007 hal.1-26

provisions, transitional provisions and closing provisions. As far as legal responsibility is regulated in Article 43,²⁶⁴ Article 44²⁶⁵ and Article 47²⁶⁶ UURI No.15 of 1992.

According to Article 43 UURI No.15 of 1995, Government Regulation Number 40 of 1995,²⁶⁷ has been issued, which consists of 10 chapters and 49 articles which regulate, among other things, general provisions, the operation of air transportation, commercial air transportation, non-commercial air transportation, tariffs, mandatory transportation. , transitional provisions and closing provisions. As far as the responsibility for the carrier is concerned, it is regulated in Chapter VII from Article 42 to Article 46 PP No. 40 of 1995. Air transportation companies that carry out scheduled commercial air transportation activities are responsible for the death or injury of the passengers being transported, the destruction, loss

²⁶⁴ Pasal 43 UURI No.15 Tahun 1992 berbunyi:“(1) Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut;(2) Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur dalam Ayat (1) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

²⁶⁵ Pasal 44 UURI No.15 Tahun 1992 berbunyi:“(1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan;(2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian dan batas jumlah ganti rugi sebagaimana dimaksudkan dalam Ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

²⁶⁶ Pasal 47 UURI no.15 Tahun 1992 berbunyi:“(1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 43 dan Pasal 44 Ayat (1).

²⁶⁷ Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Udara (PP No.40 Tahun 1995), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 68 Tahun 1995, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 3610, untuk teks dapat dilihat teks lihat Hadi Setia Tunggal.,*Undang-Undang Penerbangan beserta Peraturan Pelaksanaannya*.Jakarta:Harvardindo, 2007 hal.27.

or damage to the goods transported. transported; delay in transportation of passengers and/or goods transported if proven to be a fault of the carrier.²⁶⁸

Compensation for passengers who die due to an airplane accident is set at IDR 4,000,000.00 (forty million) rupiah, passengers who suffer injuries due to an airplane accident or an incident in an airplane or during the time between embarkation and debarkation. set at a maximum of Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiah, compensation for passengers suffering from permanent disability due to an airplane accident is determined based on the level of disability experienced up to a maximum of Rp.50,000,000, 00 (fifty million) rupiahs; Compensation for delays experienced by passengers due to carrier error is given compensation for losses suffered by prospective passengers up to a maximum of Rp. 1000,000.00 (one million) rupiahs. Further provisions regarding the level of permanent disability and the amount of compensation for compensation for each level of permanent disability are regulated by a decision of the Minister of Transportation.²⁶⁹

The amount of compensation for loss of checked baggage, including losses for delays is limited to a maximum of Rp.100,000.00 (one hundred thousand) rupiah for each kg. The amount of compensation for loss of cabin baggage due to carrier error is limited to a maximum of Rp.100,000.00 (one hundred thousand) rupiah for each passenger, the amount of compensation for cargo including losses is a maximum of Rp.100,000.00 (one hundred thousand) rupiah, compensation cabin losses are given in real terms.²⁷⁰

Every person or legal entity operating an aircraft is responsible for losses suffered by third parties resulting from the operation of the aircraft or an aircraft accident or the fall of other objects from the aircraft being operated in the amount of Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiahs, while compensation for

²⁶⁸ Pasal 42 PP No.40 Tahun 1995

²⁶⁹ Pasal 43 PP No.40 Tahun 1995

²⁷⁰ Pasal 44 PP No.40 Tahun 1995

third parties with permanent disabilities is given a maximum of Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiahs, while those with permanent disabilities are given Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiah. Losses to goods belonging to third parties on the surface of the earth are given in the amount of real losses based on proper valuation.²⁷¹

E. Law Number 1 of 2009.

1. General review

Law Number 1 of 2009,²⁷² which was passed on December 17, 2008 and came into force on January 1, 2009 is very promising for the growth of Indonesia's national and international air transportation, because this law comprehensively regulates the sovereignty of Indonesia's airspace in an extra-territorial manner, violations of territorial sovereignty, aircraft production, aircraft registration and nationality, airworthiness and operation of aircraft, aviation safety and security, aircraft procurement, aircraft insurance, independence of aircraft accident investigation, establishment of aviation profession assembly, public service organization, various types of air transportation both national and international scheduled commercial flights, scheduled and non-scheduled national flights, general aviation, pioneer flights, single majority share capital must still be controlled by Indonesian citizens or Indonesian legal entities, the minimum requirements for establishing a scheduled commercial airline must have 10 (ten) aircraft controlled, 5 (five) owned and 5 (five) controlled, to establish non-scheduled flights it is required to have 5 (five) aircraft 2 (two) owned and 3 (three) mastered, fare calculation based on distance fare components, taxes, accident fund mandatory

²⁷¹ Pasal 45 Ayat (5) PP No.40 Tahun 1995

²⁷² Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembara Negara Republik Indonesia Nomor 4956

contributions and additional fees, services for people with disabilities, transportation of materials and/or dangerous goods, expedition and agency, airport arrangements both national and international affairs, climate change that causes geothermal energy, human resources both technicians, operations and management, flight navigation facilities, airport authorities, flight navigation service providers, law enforcement, application of administrative sanctions that were not previously regulated, aviation safety culture, countermeasures against the law and various previous new provisions yes not regulated to support national or international air transportation.

The soul of Law Number 1 of 2009 intends to separate regulators from operators, so that the duties and responsibilities of each are clear. In addition, Law Number 1 of 2009 also intends to provide opportunities for the private sector and regional governments to participate in the development of aviation in Indonesia. Law Number 1 of 2009 underwent a significant change, because initially only 103 articles were prepared, but in its development it swelled to 466 articles. As far as the responsibility of the carrier is concerned, it is regulated in Chapter X Part Eight of Article 140 to Article 191 of UURI No.1 of 2009 as follows.²⁷³

The carrier's liability points explain the carrier's responsibility for passengers and/or goods; passenger, baggage, and cargo transport documents; air waybills; the amount of compensation; the party entitled to receive compensation; timeframe for filing a claim; lawsuit; compulsory insurance; the responsibility of the carrier towards third parties; and special requirements as follows:

²⁷³ Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009, hal.248-262

2. Carrier Liabilities for Passengers and/or Goods senders

The carrier is responsible for the loss of passengers who die, are permanently disabled, or are injured as a result of air transportation incidents in the aircraft. If the loss arises due to the intentional action or mistake of the carrier or the person employed, the carrier cannot use the provisions in UURI No.1 of 2009 to limit its liability. Heirs or victims as a result of the incident can prosecute to court to obtain additional compensation other than the compensation stipulated by UURI No.1 of 2009.²⁷⁴

The carrier is liable for losses suffered by passengers due to lost, destroyed, or damaged checked baggage caused by air transportation as long as the checked baggage is under the control of the carrier, The carrier is liable for losses suffered by passengers due to lost, destroyed, or damaged checked baggage caused by air transportation as long as the checked baggage is under the control of the carrier,²⁷⁵ however, the carrier is not liable for losses due to lost or damaged cabin baggage; unless the passenger can prove that the loss was caused by the actions of the carrier or the person employed by him. however, the carrier is not liable for losses due to lost or damaged cabin baggage, unless the passenger can prove that the loss was caused by the actions of the carrier or the person employed by him.²⁷⁶

The carrier is responsible for losses suffered due to delays in the transportation of passengers, baggage, or cargo; unless the carrier can prove that the delay is caused by weather and operational technical factors.²⁷⁷ In addition, the carrier is also responsible for passengers not being transported according to the predetermined flight schedule by reason of aircraft capacity, therefore the carrier must provide compensation to the passenger in the form of

²⁷⁴ Pasal 141 UURI No.1 Tahun 2009

²⁷⁵ Pasal 44 UURI No.1 Tahun 2009

²⁷⁶ Pasal 143 UURI No.1 Tahun 2009

²⁷⁷ Pasal 146 UURI No.1 Tahun 2009

diverting other flights without paying additional fees and/or providing consumption, accommodation, and transportation costs if there are no other flights to the destination.²⁷⁸ Provisions regarding the delay limit are further regulated by a Decree of the Minister of Transportation.

The responsibility of the carrier for passengers, checked baggage, delays, non-carrying of the passengers mentioned above, does not apply to postal transportation, passenger and/or goods or cargo carried by state aircraft whether military, police or customs aircraft or air transportation not trade.

3. Documents for Passenger, Baggage and Cargo Transport

Air transport documents consist of airplane passenger tickets, boarding passes, baggage identification/claim tags and air waybills.

a. Aircraft Passengers

According to Article 151 UURI No.1 of 2009, the carrier is required to submit individual and collective passenger tickets containing (a) number, place and date of issue, passenger name and carrier name, place, date, time of departure and landing destination, flight number, the planned landing place between the place of departure and the place of destination (intermediate landing) if any and a statement that the transportation is subject to the provisions of UURI No.1 of 2009; (b) who is entitled to use an airplane ticket is a person whose name is listed on the airplane ticket as evidenced by a valid identity document; (c) in the event that an airplane ticket does not contain information on the number, place and date of issue, name of the passenger and name of the carrier, place, date, time of departure and destination of landing, flight number, planned landing place between the place of departure and the place of destination (intermediate landing) if any and

²⁷⁸ Pasal 147 UURI No.1 Tahun 2009

a statement that the transportation is subject to the provisions of UURI No.1 of 2009 or the carrier does not provide an airplane ticket to the passenger, the carrier is not entitled to use the provisions in UURI No.1 of 2009 which limits the carrier's liability.

b. Enter the Aircraft (Boarding Pass)

The carrier is required to submit the boarding pass to the passenger which contains the passenger's name, flight route, flight number, date and time of departure, seat number, entrance to the boarding gate, and time of entry. aircraft (boarding time).²⁷⁹

c. Registered (checked baggage)

In addition, the carrier is also required to submit checked baggage identification to passengers which must contain the checked baggage identification number and identification, place of departure and destination, weight of baggage, in the event that the baggage ticket does not contain identification numbers, place of departure and destination, weight checked baggage, lost or not given by the carrier, the carrier is not entitled to use the provisions in UURI No.1 of 200 which limits the carrier's liability.²⁸⁰

d. Air Waybill

The air waybill made by the sender must contain the date and place where the air waybill is made; place of departure place of destination; name and address of the first carrier; sender's name and address; name and address of cargo consignee; quantity, packing method, special markings or cargo number; the amount, weight, size or magnitude of the cargo; type or type of cargo sent; and a statement that the transport is subject to UURI No. 1 of 2009 [submission of an air bill of lading by the sender to the carrier proves that the cargo has been well received; in

²⁷⁹ Pasal 152 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸⁰ Pasal 153 UURI No.1 Tahun 2009

the event that the air waybill is not filled with information on the date and place where the air waybill was made; place of departure place of destination; name and address of the first carrier; sender's name and address; name and address of cargo consignee; quantity, packing method, special markings or cargo number; the amount, weight, size or magnitude of the cargo; type or type of cargo sent; and a statement that the transportation is subject to UURI No. 1 of 2009 [or is not handed over to the carrier, the carrier is not entitled to use the provisions in UURI No. 1 of 2009 which limits the carrier's liability.²⁸¹

An air waybill must be made of at least 3 (three) sheets, the original sheet is submitted when the carrier receives the goods to be transported, the carrier must sign the air waybill before the goods are loaded into the aircraft.²⁸² Air waybills cannot be traded or used as collateral to other people and/or other parties.²⁸³ The carrier is obliged to give priority to sending important documents that are urgent in nature and cargo containing perishable goods.²⁸⁴

In the event that the cargo sender states in writing the actual price of the cargo, the cargo carrier and the cargo sender can make special agreements for cargo containing perishable and/or perishable goods by excluding the amount of liability compensation stipulated in UURI No.1 of 2009.²⁸⁵ Shippers of goods can make special agreements or require special treatment or handling and must be accompanied by an agreement in return for insuring cargo whose compensation amount is higher than the compensation stipulated in UUR No.1 of 2009.²⁸⁶

²⁸¹ Pasal 155 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸² Pasal 156 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸³ Pasal 157 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸⁴ Pasal 158 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸⁵ Pasal 159 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸⁶ Pasal 160 UURI no.1 Tahun 2009

The sender is responsible for the correctness of the air waybill, the completeness of other documents required by the relevant competent authority and submits it to the carrier and is responsible for losses suffered by the carrier or other parties as a result of incorrect information in the air cargo document or incomplete transport documents,²⁸⁷ while the carrier is obliged to notify the recipient of the cargo at the first opportunity that the cargo has arrived and is being collected immediately. Costs incurred as a result of the cargo recipient being late or negligent in picking up at the stipulated time are the responsibility of the cargo recipient.²⁸⁸

In the event that the cargo has not been delivered to the recipient of the cargo, the sender may ask the carrier to hand over the cargo to another recipient or send it back to the sender and all at the expense and responsibility of the sender.²⁸⁹ In the event that the cargo recipient, after being notified in accordance with the agreed time does not pick up the cargo, all costs incurred will be the responsibility of the cargo recipient; cargo that has exceeded the deadline, the carrier has the right to sell it and the sales proceeds are used to pay for costs incurred as a result of the cargo not being collected by the cargo receiver; the sale of these cargoes is carried out in the fastest, most appropriate manner and at a reasonable price. The sales proceeds are handed over to those entitled to receive after deducting the costs incurred by the carrier as long as it can be proven. The recipient of the cargo is not entitled to claim compensation for the losses suffered due to the sale of the cargo.²⁹⁰

²⁸⁷ Pasal 161 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸⁸ Pasal 162 UURI No.1 Tahun 2009

²⁸⁹ Pasal 163 UURI No.1 Tahun 2009

²⁹⁰ Pasal 164 UURI No.1 Tahun 2009

4. Amount of Compensation

The amount of compensation for each passenger who dies, is permanently disabled or injured is determined by the Minister of Transportation. The amount of compensation for each passenger who dies, is permanently disabled or injured is provided by air transportation outside of the compensation provided by insurance institutions determined by the Government. The carrier and the passenger can enter into a special agreement to determine a higher amount of compensation than the provisions stipulated by the Minister of Transportation, while compensation for cabin baggage is set at a maximum of a real loss.²⁹¹

The amount of compensation for each checked baggage and cargo is determined by a Decree of the Minister of Transportation, while the amount of compensation for damage or loss of part or all of checked baggage or cargo is calculated based on the weight of the checked baggage or cargo sent which is lost, destroyed or damaged. If the damage or partial loss causes all of the baggage or cargo to become unusable, the carrier is responsible for the entire weight of the unusable baggage or cargo.²⁹²

Passengers with airlines can enter into an agreement that determines a higher amount of compensation compared to the amount of compensation determined by the Minister of Transportation, while compensation caused by delays is further regulated by a decision of the Minister of Transportation. In the event that a person employed by the carrier or a business partner acting for and on behalf of the carrier is sued to pay compensation for losses arising from actions taken beyond the limits of his authority, the responsibility of the person concerned is in accordance with the provisions of the applicable law.²⁹³

²⁹¹ Pasal 167 UURI No.1 Tahun 2009

²⁹² Pasal 168 UURI No.1 Tahun 2009

²⁹³ Pasal 171 UURI No.1 Tahun 2009

The Minister of Transportation at least once a year evaluates the amount of compensation for each passenger who dies, permanently disabled or injured, checked baggage or losses due to delays. The evaluation is based on a decent standard of living for the Indonesian people, the viability of scheduled commercial airlines, the cumulative inflation rate, per capita income and estimated life expectancy. Based on the results of this evaluation, changes to the amount of compensation can be made, after considering financial matters, further provisions shall be stipulated by the Minister of Transportation.²⁹⁴

5. Parties Entitled to Receive Compensation

If an airplane passenger dies who is entitled to receive compensation is the heir of said passenger in accordance with the provisions of the applicable laws and regulations, in the event that there are no heirs who are entitled to receive losses, the airline company hands over the compensation to the state after deducting the cost of burial according to with the provisions of the applicable laws and regulations.²⁹⁵

6. Claim Submission Period

Claims for damage to checked baggage must be submitted when the checked baggage is collected by the passenger, while claims for delay or non-receipt of checked baggage must be filed by the passenger. Checked baggage is declared lost after 14 (fourteen) calendar days from arrival at the destination, while claims for lost checked baggage are filed after the 14 (fourteen) calendar day period has passed. Claims for cargo losses must be filed when the cargo is taken by the cargo receiver, while claims for delays or non-receipt of cargo are filed when the cargo is supposed to be collected by the cargo receiver. Cargo is declared lost after 14 (fourteen)

²⁹⁴ Pasal 172 UURI No.1 Tahun 2009

²⁹⁵ Pasal 173 UURI No.1 Tahun 2009

calendar days from the date of arrival at the destination, while claims for lost cargo are filed after the 14 (fourteen) calendar day period has passed.²⁹⁶

7. Lawsuit

Passengers who own checked cabin baggage, cargo senders and/or heirs of passengers who suffer losses as a result of death, disability or injury caused by air transportation incidents in an airplane and/or boarding an airplane, damaged or lost cabin baggage, loss of baggage registered, destroyed as long as the checked baggage is under the control of the carrier, loss of cargo, destroyed or damaged in whole or in part so that it cannot be used, can file a lawsuit against the carrier in a district court in the territory of Indonesia using Indonesian law.²⁹⁷

8. Compulsory Insurance

The carrier is obliged to insure the liability of passengers who die, are disabled or injured as a result of incidents of air transportation on board the aircraft, for losses due to loss or damage to cabin baggage, losses suffered by passengers due to loss, destruction or damage caused by air transportation activities as long as checked baggage is under the control of the carrier, losses suffered by cargo senders that are lost, destroyed or damaged in whole or in part so that they cannot be used, suffered due to delays.²⁹⁸ The amount of the carrier's liability insurance shall be at least equal to the amount of the carrier's liability stipulated by the Minister of Transportation.²⁹⁹

²⁹⁶ Pasal 175 UURI No.1 Tahun 2009

²⁹⁷ Pasal 176 UURI No. 1 Tahun 2009

²⁹⁸ Pasal 179 UURI No.1 Tahun 2009

²⁹⁹ Pasal 180 UURI No.1 Tahun 2009

9. Carrier Liabilities Towards Third Parties

Everyone who operates an aircraft is responsible for losses suffered by third parties resulting from the operation of the aircraft, an aircraft accident or the fall of other objects from the aircraft being operated. Compensation for the third party is given in accordance with the actual loss suffered by the third party. Further provisions regarding the calculation of the amount of compensation, requirements, and procedures for obtaining such compensation are regulated by the Minister of Transportation.

10. Special Requirements

Carriers are prohibited from making agreements or special conditions that eliminate the responsibility of the carrier or determine a lower limit of liability compared to the limit of liability stipulated in UURI No.1 of 2009. Further provisions are regulated by the Minister of Transportation.

F. PM 77 YEAR 2011

PM 77 of 2011 concerning Responsibilities of Air Transport Carriers as implementers of UURI No.1 of 2009 consists of 10 Chapters and 29 Articles containing the elaboration of compensation due to aircraft accidents,³⁰⁰ each of which regulates general provisions; type of carrier's responsibility and amount of compensation; compulsory liability insurance; liability limits; requirements and procedures for filing a claim for compensation; dispute resolution; evaluation, reporting; and monitoring; penalty; transitional and closing provisions.

1. Type of Carrier's Liability and Amount of Compensation

The carrier operating the aircraft must be responsible for the loss of passengers who die, permanently disabled or

³⁰⁰ Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serious.

injured;³⁰¹ lost or damaged cabin baggage; lost, destroyed, or damaged checked baggage; lost, destroyed, or damaged cargo; air transportation delays;³⁰² and losses suffered by third parties. The amount of compensation for passengers who die, are permanently disabled or injured as a result of an airplane accident or incident solely related to air transportation is given compensation of Rp. 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiah , while a passenger who dies as a result of an incident that is solely related to air transportation during the process of leaving the airport waiting room to the arrival hall at the destination airport and/or transit airport is given compensation in the amount of Rp.55,000. 000.00 (fifty- five million) rupiah per passenger.

Compensation for passengers with total permanent disability based on a doctor's statement within a period of no later than 60 (sixty) working days since the accident occurred is Rp. 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs, while for passengers who are declared partially permanently disabled by a doctor within a period of no later than 60 (sixty) working days since the accident

³⁰¹ Cacat tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempen yang mempengaruhi aktifitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental. Cacat tetap ada dua jenis masing-masing cacat total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari kecelakaan yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan Pendidikan, keahlian, keterampilan dan pengalamannya sebelum cacat, sedangkan cacat tetap sebagian adalah kehilangan sebagian dari salah satu anggota badan, namun tidak mengurangi fungsi dari anggota badan tersebut untuk beraktifitas seperti hilangnya salah satu mata, salah satu lengan mulai dari bahu, salah satu kaki.

³⁰² Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

occurred, compensation will be given depending on the type of disability listed in the list of the types of limbs concerned.

The carrier is not responsible for the loss of cabin baggage due to loss, destruction or damage, unless the passenger can prove that the loss was caused by the actions of the carrier or the person employed. If the passenger can prove the fault of the carrier, the maximum amount of compensation equals to the real loss, while the amount of loss to passengers who experience loss, destruction or damage to checked baggage is set at IDR 200,000.00 (two hundred thousand) rupiah per kg and a maximum 4,000,000.00 (four million) rupiahs. Checked baggage is considered lost if it is not found within 14 (fourteen) calendar days from the date and time of arrival of the passenger at the destination airport. The carrier is required to pay to wait money to passengers for checked baggage that has not been found and cannot be declared lost in the amount of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) rupiahs, per day for a maximum of three calendar days.

The carrier is free from claims for compensation for the loss of valuables or belongings of passengers stored in checked baggage, except when the passenger's departure report has stated and shown that in checked baggage there are items of value to transport them. In the event that the carrier agrees that valuables are in checked baggage for transportation, the carrier asks the passenger to insure the goods.

G. Stb.1939-100 and UURI No.33 of 1964

During the enactment of Stb.1939-100 and UURI No.33 of 1964 an airplane accident occurred involving a Garuda Indonesia aircraft of the Lockheed Electra L-188A type, flight number 7708, registration PK-GLB Manado 1966; Garuda Indonesia type Fokker F-27 Friendship-600, registration PK-GFJ, at Branti 1974; Garuda Indonesian Airways (GIA), type Fokker F-28 Fellowship, flight number GA150, registration PK-GVC in Palembang 1975;

aircraft owned by PT Merpati Nusantara Airlines (MNA), type DHC-6 Twin Otter, registration PK-NUP in 1977; Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft type Fokker F-28 Mk-1000, registration PK-GVE in Palembang 1979, PT Bouraq Indonesia, type Vickers Viscount, registration PK-IVS; Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft type Douglas DC-9-32 aircraft, flight number GA035, registration PK-GNQ in 1987; as follows:

1. Lockheed Electra PK-GLB Manado 1966.

On February 16, 1967, Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft type Lockheed Electra L-188A, flight number 708, PK-KLB registrar, flight route from Jakarta to Manado, transiting in Surabaya and Hasanuddin, in Makassar. The Hasanuddin Manado flight segment, very bad weather forced the flight captain to return to Surabaya and the flight continued the next day, having an accident during landing at Sam Ratulangi airport, Manado.

The aircraft made the approach, but after overcoming a hill 200 meters above runway elevation and 2,720 feet short of the threshold, the pilot realized he was too high and to the left of the runway. The nose is lowered and the aircraft turns to the right to prevent a skid. The descent speed was below the target threshold speed of 125 knots. The aircraft, while making a rightward turn, landed heavily at 156 feet from the runway threshold. The plane skidded and caught fire. The probable causes of the accident are the decision to perform an awkward landing technique resulting in an accident during landing.³⁰³ In addition, the runway is uneven and the weather is marginal during landing. As a result of the accident, 22 of the 84 passengers on the aircraft died while the crew of 8 survived.

³⁰³ https://p2k.unkris.ac.id/en1/3073-2962/Garuda-Indonesia-Penerbangan-708_64950_p2k-unkris.html#:~:text=Garuda%20Indonesia%20Airways%20Penerbangan%20708,dari%20delapan%20kru%20pesawat%20selamat. Diunduh Tanggal 31 Januari 2023

a. Legal Basis of Liability

The legal basis for the responsibility of Garuda Indonesian Airways is Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 including implementing regulations in Government Regulation Number 17 of 1965. Based on Stb.1939-100 the amount of compensation is Rp.12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiah for passengers who died, Rp. 25.00 (twenty-five) rupiah for one kilo of baggage and Rp. 500.00 (five hundred) rupiah per kg of goods.

b. Total Compensation/Compensation

As mentioned above, the amount of compensation or compensation for victims who died is Rp. 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs. Judging from the standard of living, the socio-economic conditions of the Indonesian nation and the inflation rate that existed at that time, the government realized that the government adopted policies in practice that were acceptable to the public. The government advises airline companies to settle compensation through deliberation. The compensation policy for the crash of the Garuda Indonesian Airways aircraft type Lockheed Electra L-188A, flight number 708, PK-KLB registrar in 1967 amounted to Rp. 300,000.00 (three hundred thousand) rupiahs.³⁰⁴ Regarding compensation based on UURI No.33 of 1964 and Government Regulation Number 17 of 1965, the editor has not yet found out how much was paid to the victims, but the editor considers that this amount has been included in the policies carried out by the government mentioned above.³⁰⁵

³⁰⁴ Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut UURI No.15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Angkutan Udara da Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

³⁰⁵ <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19670216-1>
diunduh Tanggal 9 Februari 2023

2. Garuda Indonesia PK-GFJ at Branti 1974

On September 7, 1974, a Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft type Fokker F-27 Friendship-600, registration PK-GFJ, domestic scheduled commercial flight, departed from Kemayoran Airport, Jakarta to Branti airport in Lampung, South Sumatra, had an accident crashing into a building due to very bad weather. The aircraft type Fokker F-27 Friendship-600, engine number 10422 was first made in 1969. The scheduled commercial flight carried 36 passengers including the aircraft crew, killing 3 aircraft crew and 33 passengers.³⁰⁶

a. Legal Basis of Liability

Like the Garuda Indonesian Airways aircraft type Lockheed Electra L-188A, flight number 708, PK-GLB registration, legal basis and compensation for Garuda Indonesian Airways aircraft type Fokker F-27 Friendship-600, PK-GFJ registration is still Stb. 1939-100 and UURI No.33 of 1964 and its implementing regulations, namely government regulation number 17 of 1965.

b. Compensation for Fokker F-27 Accident Victims

According to Stb.1939-100, the amount of compensation is Rp. 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs for passengers who pass away, Rp. 25.00 (twenty five) rupiahs for one kilo of baggage and Rp. 500.00 (five hundred) rupiah per kg of goods, however, based on the policy recommended by the government, the amount of compensation for the victims of the Garuda Indonesian Airways airplane crash of the Fokker F-27 Friendship-600 type, PK-GFJ registration is Rp. 1000,000.00 (one million) rupiah without questioning the source.³⁰⁷

³⁰⁶ <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19740907-0>, diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

³⁰⁷ Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Udara*,

3. Garuda Indonesia PK-GVC in Palembang 1975

On September 24, 1975, a Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft, type Fokker F-28 Fellowship, flight number GA150, registration PK-GVC, scheduled commercial flight from Kemayoran Airport, Jakarta to Sultan Mahmud Badaruddin II Airport in Palembang, crashed at the time of approach due to very bad weather and fog only 4 km from Palembang City. The Fokker F-28 Fellowship aircraft with registration PK-GVC was built in 1971 and had flown more than 1,000 hours before experiencing a fatal accident. The accident killed 25 of the 61 passengers and one on the ground (third party).³⁰⁸

a. PK-GVC Accident Legal Basis

The legal basis for the Garuda Indonesian Airways airplane crash is Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 junto Government Regulation Number 17 of 1965 and the Minister of Finance regulations as its implementation.

b. PK-GVC Accident Victim Compensation

Based on Stb.1939-100 victims of a Garuda Indonesian Airways aircraft accident type Fokker F-28 Fellowship, flight number GA150, PK-GVC registration, the amount of compensation is IDR 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiah for passengers who pass away , Rp. 25.00 (twenty-five) rupiah for one kilo of baggage and Rp. 500.00 (five hundred) rupiah for per kg of goods, however based on government policy Rp. 1,000,000.00 (one million) rupiah.³⁰⁹ It should be noted here that there was a third-party accident victim who died

*Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.*Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

³⁰⁸ https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_150 diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

³⁰⁹ Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.*Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

as a result of a Garuda Indonesian Airways aircraft accident type Fokker F-28 Fellowship, flight number GA150, PK-GVC registration, it is unclear how compensation will be awarded.

4. MNA type DHC-6 Twin Otter Tinombala 1977

On March 29, 1977, an airplane belonging to PT Merpati Nusantara Airlines (MNA), type DHC-6 Twin Otter, registration PK-NUP crashed at an altitude of 2,135 meters in the Tinombala mountain area. The aircraft flew from Palu to Tolitoli before the aircraft departed from Sam Ratulangi airport, Manado to Palu transiting Luwuk and Poso. The aircraft piloted by Capt. Ahmad Anwar and Co-pilot Mochammad Masykoer, flight engineer Abhy Irawan and 20 passengers. The aircraft was blocked by clouds in the mountains and then crashed into the trees around the place before then falling to the ground. At that time, the Tinombala SAR operation was one of the largest SAR operations in Indonesian history involving hundreds of joint personnel from the Indonesian National Armed Forces (TNI), POLRI, BASARNAS, volunteers and local residents obtaining local and foreign mass media coverage.³¹⁰

The location of the plane crash could only be found on the eighth day but evacuation could not be carried out. The SAR team had just succeeded in making a location for the helicopter landing, so that the victims could only be evacuated on the tenth day and it took four days to complete everything, the total time for evacuation was three fifteen days. Kopasgat itself fielded a team in the SAR operation. After finding the crash site, the team from Kopasgat immediately moved to evacuate. They were brought down by helicopters and then felled dozens of trees in just a few hours to make a makeshift helipad. As a reward for their services in

³¹⁰ https://id.wikipedia.org/wiki/Gunung_Tinombala diunduh Tanggal 01 Februari 2023

the Tinombala SAR operation, the Kopasgat and TNI-AU personnel involved in the mission received an Extraordinary Rank Promotion from the KSAU at that time. They are Wendel Jesmer (helicopter pilot), Captain dr. Roby Sumendap (TNI-AU doctor), Serma Hartono, Koptu Dominicus Points, and Private Private Sunardi. As a result of the PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) aircraft accident, type DHC-6 Twin Otter, registration PK-NUP 20 passengers and crew died.³¹¹

a. Legal Basis for Accident DHC-6 Twin Otter Tinombala

The legal basis for the DHC-6 Twin Otter Tinombala accident is Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 junto Government Regulation Number 17 of 1965 as implementing regulations.

b. Compensation for Victims of the Tinombala DHC-6 Twin Otter Accident

Based on Stb.1939-100, the victims of the DHC-6 Twin Otter Tinombala airplane crash were IDR 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs for passengers who died, IDR 25.00 (twenty-five) rupiahs for one kilo baggage and Rp. 500.00 (five hundred) rupiah per kg of goods, however, based on government policy, a compensation of Rp. 2,750,000.00 (two million seven hundred and fifty thousand) rupiah is given.³¹²

5. Garuda Indonesia, PK-GVE Palembang 1979.

On July 11, 1979, a Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft type Fokker F-28 Mk-1000, registration PK-GVE, under the name Mamberamo, a scheduled commercial flight from Sultan Mahmud Badaruddin II Airport Palembang to

³¹¹ Ibid.

³¹² Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

Polonia Airport in Medan which piloted by Captain A.E. Lontoh crashed into the wall of Mount Pertektekan, a subsidiary of Mount Sibayak, while approaching to land at Medan's Polonia airport. The airplane was carrying 58 passengers and 5 crew members, at the time of the accident 61 people died and 2 (two) people survived.³¹³

- a. Compensation for Victims Garuda Indonesia for the Fokker F-28 accident

The legal basis for the Garuda Indonesia Fokker F-28 aircraft accident is Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 and its implementation. Based on Stb.1939-100 victims of an aircraft accident type Fokker F-28 Mk-1000, registration PK-GVE, under the name Mamberamo, compensation is Rp. 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiah for a passenger who dies, Rp. .25.00 (twenty five) rupiah for one kilo of baggage and Rp.500.00 (five hundred) rupiah for per kg of goods, however based on government policy the amount of compensation is Rp.3.400.000,00 (three million four hundred thousand) rupiahs.³¹⁴

6. PT Bouraq Indonesia Aircraft Accident.

On August 26, 1980 an airplane belonging to PT Bouraq Indonesia, Vickers Viscount type, registration PK-IVS made in 1958, had flown for 22 years, made scheduled commercial flights, took off from Syamsudin Nur Airport, Banjarmasin, Kalimantan to Bandar Kemayoran Air Force in Jakarta, at 06:04 WIB broadcast a warning sign "mayday-mayday" because the aircraft experienced vibration.

The "mayday-mayday" warning sign was caught by the Kemayoran air traffic controller (ATC), then the

³¹³ Musibah Fokker F28 Garuda Indonesia 1979
https://id.wikipedia.org/wiki/Musibah_Fokker_F28_Garuda_Indonesia_1979 diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

³¹⁴ *Ibid.*

Kemayoran air traffic controller directed the Fokker F-28 aircraft which happened to be near the PK-IVS aircraft to carry out monitoring. At 06:28 WIB the crew of the Fokker F-28 aircraft informed that the elevator to the right of the PK-IVS aircraft was tilted to the left. The damage to the elevator caused the PT Bouraq Indonesia flight crew to lose control which resulted in the plane crashing upside down and hitting the ground at an angle of 25 degrees.

From the results of the investigation, the cause of the crash of the PK-IVS is thought to be a crack in the Spigot in the elevator assembly. The part was supposed to have been replaced after reaching 21,000 flight hours, however after 33,000 flight hours the part had not been replaced. As a result of the PT Bouraq Indonesia aircraft accident type Vickers Viscount registration PK-IVS, 31 passengers and 6 crew members died.³¹⁵

a. Legal Basis for Aircraft Accident PT Bouraq Indonesia.

The legal basis for the aircraft belonging to PT Bouraq Indonesia, type Vickers Viscount, registration PK-IVS is Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 and its implementing regulations. According to Stb.1939-100, the amount of compensation for the victims of the PT Bouraq Indonesia aircraft accident, type Vickers Viscount, registration PK-IVS is Rp. 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiah for passengers who pass away and Rp. 25.00 (twenty five) rupiah for every kg of checked baggage.

b. PT Bouraq Indonesia Aircraft Accident Compensation.

Based on Stb.1939-100, the amount of compensation for the victims of the PT Bouraq Indonesia aircraft accident, type Vickers Viscount, registration PK-IVS is Rp.12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiah for

³¹⁵ Kecelakaan Pesawat di Karawang 38 Tahun Lalu
<https://gowest.id/kecelakaan-pesawat-di-karawang-38-tahun-lalu/>
diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

passengers who pass away and Rp.25. 00 (twenty five) rupiah for each kg of checked baggage, however based on government policy the amount of compensation is Rp. 3,400,000.00 (three million four hundred thousand) rupiah without regard to the source.³¹⁶

7. Garuda Indonesia Flight 035 accident

On April 4, 1987, a Garuda Indonesian Airways (GIA) aircraft type Douglas DC-9-32, flight number GA035, registration PK-GNQ from Banda Aceh to Polonia International Airport, Medan carrying out a domestic scheduled commercial flight, crashed and hit a towering pylon during landing, 23 of the 45 passengers and crew on board were killed in the accident.³¹⁷

The aircraft made a landing using the instrument landing system (ILS) when landing at Polonia International Airport in Medan, leaving the runway and hitting a power pole, the fuselage was destroyed and the tail section was completely burned. Most of the survivors escaped via the damaged aircraft and 11 other passengers were ejected from the aircraft, four of the eight crew members died and 19 other passengers suffered fatal injuries due to smoke inhalation and burns. Four crew members and 18 passengers were seriously injured, all victims who died from the fire, not from the impact of the ground. The Douglas DC-9-32 aircraft made in 1976 with registration PK-GNQ was removed from the fleet after the accident, the registration was used for other types of Boeing 737-800 aircraft.³¹⁸

a. Legal Basis for Garuda Indonesia Flight 035 Accident

The legal basis for the Garuda Indonesia aircraft accident is the Douglas DC-9-32 aircraft, flight number

³¹⁶ Op.Cit. *supra* note 120.

³¹⁷ Garuda Indonesia Penerbangan 035
https://www.wikiwand.com/id/Garuda_Indonesia_Penerbangan_035
5 diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

³¹⁸ *Ibid.*

GA035, registration PK-GNQ is Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 and its implementing regulations. According to Stb.1939-100 the amount of compensation for those who died is Rp. 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs and Rp. 25.00 (twenty-five) rupiahs for each kg of checked baggage.

b. Garuda Indonesia Flight 035 Accident Compensation

As mentioned above, based on Stb.1939-100, the amount of compensation for victims who died is Rp. 12,500.00 (twelve thousand five hundred) rupiahs, while for checked baggage it is Rp. 25.00 (twenty-five) rupiahs, however Accordingly, based on government policy advice, the amount of compensation is Rp. 13,000,000.00 (thirteen million) rupiahs without questioning the source.

Based on this description, it turns out that from a legal aspect the amount of compensation regulated in Stb.1939-100 and Law Number 33 of 1964 and its implementing regulations, when viewed from the standard of living of the Indonesian people, the socio-economic conditions of the Indonesian people and the inflation rate that exists in at that time, it was very inadequate, because of that the government suggested that airline companies complete the provision of reasonable compensation. Based on the government's suggestion, the aviation company consulted with the victims to determine a reasonable amount of compensation, starting with the Lockheed Electra L-188A accident in 1967, amounting to Rp. 300,000.00 (three hundred thousand) rupiahs; the Fokker 27 accident in Branti Lampung, 1974 amounting to Rp. 1,000,000.00 (one million) rupiahs; Garuda Indonesia accident registration PK-GVC in 1975 amounting to Rp. 1,000,000.00 (one million) rupiahs; DHC-6 Twin Otter Tinombala aircraft accident in 1977 amounting to Rp. 2,750,000.00 (two million five hundred thousand) rupiahs; Garuda Indonesia Fokker F-28 accident in 1979 amounting to Rp.

3,400,000.00 (three million four hundred thousand) rupiahs; PT Bouraq Indonesia aircraft accident in 1980 amounting to Rp. 3,400,000.00 (three million four hundred thousand) rupiahs; Garuda Indonesia Flight 035 accident in 1987 amounting to Rp. 13,000,000.00 (thirteen million) rupiah.

H. UURI No.33 of 1964 and UURI No.15 of 1992

Since 1992 Law Number 33 of 1964 has been in force,³¹⁹ Government Regulation Number 17 of 1965 and the Minister of Finance Decree Number 522/KMK.011/1982 as its implementation, Law Number 15 of 1992,³²⁰ along with Government Regulation Number 40 of 1992,³²¹ has there was an accident experienced by a Garuda Indonesia aircraft type Airbus A300-B4, flight number GA152, in Medan 1997; Garuda Indonesia aircraft type Boeing 737-3Q8 aircraft, flight number GA421, registration PK-GWA in 2002; aircraft belonging to Lion Air type MD-82, flight number JT538, in Addisumarmo Solo 2004; Mandala Airlines aircraft type Boeing 737-200, flight number RI091, in Medan 2005; aircraft owned by Adam Air, type Boeing 737-400, flight number KL574, registration PK-KKW in Majene, 2007; Garuda Indonesia type Boeing B737-400, flight number GA200 in Yogyakarta in 2007, as follows:

1. Garuda Indonesia GA152 Medan 1997

On September 26, 1997, a Garuda Indonesia aircraft type Airbus A300-B4, flight number GA152, crashed and caught fire in Buah Nabar Village, Sibolangit District, Deli Serdang Regency, Medan, North Sumatra. The aircraft

³¹⁹ Undang-Undang tentang Dana Wajib Asuransi Kecelakaan Transportasi (UURI No.33 Tahun 1964), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor... Tahun 1964, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor.....

³²⁰ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 137 Tahun 1992, Tambahan Lebaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720.

³²¹ Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

carrying 222 passengers along with 12 crew members crashed and caught fire, all of them died. The aircraft was piloted by Capt. Rachmo Wiyogo took off from Soekarno-Hatta Airport, Cengkareng at 11.30 WIB. Prior to the accident, the last contact of the pilot was received by airport officials at around 13.18 WIB with the aircraft heading towards Polonia International Airport, Medan and the aircraft was no longer visible on the radar screen.³²²

The location of the plane's crash was on flat and slightly hilly ground, near a village, when the plane was about to land, the visibility was around 600 to 800 meters. Around the area for safety flying with an altitude of 7500 feet. The safe area includes a 25 mile sector. The plane crashed and was destroyed in a state of scorch, even the fire was still visible. The identities of the victims also could not be identified one by one, therefore Garuda Indonesia asked for help from representatives of the victims' families, a maximum of two people, departing from Soekarno-Hatta Airport, Jakarta, Cengkareng terminal at 10.00 WIB on a Boeing 747-200 aircraft.³²³

a. Garuda Indonesia Accident Legal Basis GA152

The legal basis for the crash of Garuda Indonesia aircraft type Airbus A300-B4, flight number GA152 is Law Number 33 of 1964, Government Regulation Number 17 of 1965 and Decree of the Minister of Finance Number 522/KMK.011/1982; UURI No.15 of 1992, government regulation Number 40 of 1995.

b. Compensation for Garuda Indonesia GA152 Accident Victims

Based on Law Number 33 of 1964, Government Regulation Number 17 of 1965 and Decree of the Minister

³²² 26 September 1997: Kecelakaan Garuda Indonesia Airbus A300-B4 <https://elshint.com/news/280279/2022/09/26/26-september-1997-kecelakaan-garuda-indonesia-airbus-a300b4> diunduh Tanggal 1 Februari 2023

³²³ *Ibid.*

of Finance Number 522/KMK.011/1982 each airplane passenger receives compensation of Rp.10,000,000.00 (ten million) rupiah. In addition, based on government regulation Number 40 of 1995 as the implementation of Law No.15 of 1992, each passenger who dies receives compensation of Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiah, permanent disability of Rp.40,000 000.00 (forty million) rupiah and a maximum of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah, checked baggage Rp. 100,000.00 (one hundred thousand) rupiah per kg and a maximum delay of Rp. 1,000. 000.00 (one million) rupiahs, while the responsibility of third parties who pass away is Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiahs and a maximum of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs.

2. Garuda Indonesia GA421 at Bengawan Solo 2002

On January 16, 2002, Garuda Indonesia aircraft type Boeing 737-3Q8, flight number GA421, registration PK-GWA in flight from Selaparang, Mataram to Yogyakarta Adisucipto Airport, carrying 56 (fifty six) passengers and 6 (six) aircraft crew, made an emergency landing in Serenan Village, Juwiring District, Klaten Regency, Central Java, due to the fire of both engines during heavy rain/hail which resulted in a water landing.³²⁴

Garuda Indonesia Flight 421 is a scheduled domestic flight operated by the airline Garuda Indonesia which has covered a distance of about 625 km from Ampanan to Yogyakarta. The accident that occurred was caused by an emergency landing which resulted in a flight attendant dying because he was sucked out of the aircraft due to the opening of the emergency door and 12 other passengers were injured. The aircraft was made in 1988 which was sent to Indonesia in 1989, was the first Boeing 737 type aircraft flown by Garuda

³²⁴ Garuda Indonesia Penerbangan 421
https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_421d_iunduh_Tanggal_22_Januari_2023

Indonesia. At the time of the incident, the aircraft was being flown by Captain Abdul Rozaq (44 years) and co-pilot Harry Gunawan (46 years).³²⁵

Garuda Indonesia flight number GA421 flew from the Indonesian island of Lombok at around 08.00 UTC. According to information during the investigation, the aircraft took off and climbed (climb) and flew cruising (cruise flight) it was reported that the weather was sunny. On the descent from 31,000 feet, they decided to take another flight route because they noticed a thunderstorm visible on radar in flight on the originally planned route.

According to the black box data obtained from the NOAA-12 satellite, the Garuda Indonesia flight entered a storm when it started to change flights from the normal route to Yogyakarta Adisucito Airport, the weather at that time was very bad accompanied by a storm as recorded in the Cockpit Voice Recorder conversation. (CVR). Data from satellite imaging, CVR and FDR as well as pilot statements show that before the plane entered the storm area, the plane headed south and flew towards the gap between the two storms.

The pilots reported that they were trying to fly in the gap between the two storms that could be seen by aircraft radar. After 90 seconds into the storm, both aircraft engines shut down CVR and FDR stopped recording due to loss of power from the generators in both aircraft engines. The pilot tried three times to restart the aircraft engine, but failed and decided to make an emergency landing on the Bengawan Solo river.

Not many local residents witnessed the Garuda Indonesia emergency landing first hand. Most of those who witnessed were anglers on the river, they said there was a roar, then they ran to look down, it turned out that an airplane had crashed, then they believed that an airplane had crashed. Incidentally, the plane crashed in a shallow place, so it was

³²⁵ Ibid.

easy for the public to evacuate the passengers. If it landed a few meters to the west or east, the plane might sink.³²⁶

The condition of the inside of the aircraft looked good, although the tail of the aircraft was lost due to being hit by something, the passengers' belongings were still safe, there was no looting and they were immediately secured at the RT head's place until the police came to secure it so that nothing was lost. At that time it was cloudy and the passengers were panicking, many were crying, the atmosphere was panicky, finally the passengers were taken to Dr. Oen Hospital and transported by pick-up, all passengers were safe, however a flight attendant was missing, but could be found around the river still in his seat and screamed for help.³²⁷

A photojournalist from Solopos also took part in capturing the moments of the evacuation of passengers and aircraft, he appreciated the alertness of the community when evaluating airplane passengers to Dr. Oen Hospital, Solo, who happened to be on duty at Dr. Oen Hospital, only the next day documenting the evacuation of aircraft predicting the conditions the aircraft is physically damaged 35%. The next day the water rose so that it shifted the position of the aircraft.³²⁸

Residents of Serenan Village, Juwiring District, Klaten Regency, Central Java, who were close to the scene of the incident, also helped. The uninjured passengers and their personal belongings were temporarily accommodated in an empty house by a resident, while the injured passengers were

³²⁶ 19 Tahun Lalu, Pesawat Garuda GA421 Mendarat Darurat di Bengawan Solo

<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5336327/19-tahun-lalu-pesawat-garuda-ga421-mendarat-darurat-di-bengawan-solo>
diunduh Tanggal 22 Januari 2023

³²⁷ 19 Tahun Lalu, Pesawat Garuda GA421 Mendarat Darurat di Bengawan Solo

<https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5336327/19-tahun-lalu-pesawat-garuda-ga421-mendarat-darurat-di-bengawan-solo>
diunduh Tanggal 22 Januari 2023

³²⁸ Ibid.

transported by available vehicles to the nearest clinic. After the evacuation was over, Captain Abdul Rozaq contacted Jogja Tower via cell phone and reported the landing and emergency location. Rescue teams arrived about two hours later and all remaining passengers and crew were taken safely to hospital.

a. Legal Basis for GA421 Accident Compensation in Bengawan Solo

The legal basis for compensation for the Garuda Indonesia aircraft accident flight number GA421, aircraft type Boeing 737-3Q8, PK-GWA registration is stipulated in the Decree of the Minister of Finance SK 522/KMK.011/1982 which increases the mandatory contribution for aircraft accident funds from Rp.75 .00 (seventy five) rupiahs to Rp.300.00 (three hundred) rupiahs, so that if a passenger dies he will receive compensation from PT Asuransi Jasa Raharja Losses of Rp.10,000,000.00 (ten million) rupiahs, while passengers aircraft with permanent disabilities will receive compensation of IDR 15,000,000.00 (fifteen million) rupiah or maximum medical expenses of IDR 10,000,000.00 (ten million) rupiah and IDR 50,000.00 (fifty thousand) rupiah for burial costs.

b. GA421 Accident Compensation in Bengawan Solo

Based on the Decree of the Minister of Finance Decree No. of the Minister of Finance SK 522/KMK.011/1982 which increased the mandatory dues for airplane passenger accident funds from Rp.75.00 (seventy five) rupiahs to Rp.300.00 (three hundred) rupiahs, so if a passenger dies, he will receive compensation from PT Asuransi Prestasi Jasa Raharja in the amount of Rp. 10,000,000.00 (ten million) rupiahs, while airplane passengers who experience permanent disability will receive compensation in the amount of Rp. 15,000,000.00 (fifteen million) rupiah or your maximum

medical expenses are Rp. 10,000,000.00 (ten million) rupiah and Rp. 50,000.00 (fifty thousand) rupiah for burial costs.

In addition, based on government regulation Number 40 of 1995 as the implementation of Law No.15 of 1992, each passenger who dies receives compensation of Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiah, permanent disability of Rp.40,000 000.00 (forty million) rupiah and a maximum of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah, checked baggage Rp. 100,000.00 (one hundred thousand) rupiah per kg and a maximum delay of Rp. 1,000. 000.00 (one million) rupiahs, while the responsibility of third parties who pass away is Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiahs and a maximum of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs.

c. Compensation Payment for GA421 Bengawan Solo 2002

Garuda Indonesia aircraft type Boeing 737-300, flight number GA421, registration PK-GWA for the Selaparang-Cengkareng flight route via Yogyakarta on January 16 2002, experienced an engine failure, and was forced to make an emergency landing on the Bengawan Solo river. The aircraft was airworthy and took off at 16.35 WIB. The accident did not disrupt the Selaparang-Cengkareng flight path because Garuda Indonesia passengers to Jakarta were still fully booked. As the responsibility of the company based on Government Regulation Number 40 of 1995, passengers still receive compensation of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah and hospital treatment costs.³²⁹ In addition, as a form of responsibility towards third parties, Garuda Indonesia built a multipurpose hall and reservoir facilities against

³²⁹ Kecelakaan Garuda GA-421 Karena Kerusakan Mesin
<https://www.liputan6.com/news/read/27396/kecelakaan-garuda-ga-421-karena-kerusakan-mesin> diunduh Tanggal 18 Pebruari 2023

losses suffered by third parties as well as gratitude to the public who helped evacuate the airplane passengers.

3. Lion Air JT538 at Adi Sumarmo Solo, 2004

On November 30, 2004, an aircraft belonging to Lion Air type MD-82, flight number JT538, a scheduled commercial flight, took off from Soekarno-Hatta airport in Jakarta to Adi Sumarmo airport in Solo, controlled by captain pilot Dwi M. and co-pilot Steven L. carrying 156 passengers, derailed at Adi Sumarmo Airport, Solo, Central Java, due to very bad weather in the afternoon at 18.15 local time, resulting in the death of 23 passengers including co-pilot Steven L. and former Chairman of the MPR's National Awakening Fraction KH Yusuf Muhammad, 61 other passengers were seriously or lightly injured. The aircraft could not be controlled, then crashed into a fence at the end of the runway, entered a resident's cemetery in Ngesrep Village, Ngemplak District.³³⁰

It is estimated that the aircraft did not crash, but had difficulty landing so it came off the runway and hit a public cemetery. When the aircraft stopped, both aircraft engines were still alive, but all the panels in the cockpit were destroyed. Meanwhile, according to the Main Director of Lion Air, Rusdi Kirana, the MD-82 Lion Air aircraft which had an accident at Adi Airport The Sumarmo is in airworthy condition. The aircraft accident was due to very bad weather when the aircraft was about to land, the aircraft was in the right position to land, however, a strong wind gust from the rear of the aircraft caused it to continue to slide and was

³³⁰ Hari Ini dalam Sejarah: Kecelakaan Lion Air JT 538 di Bandara Adi Sumarmo, 23 Orang Tewas", Klik untuk baca: <https://www.kompas.com/tren/read/2019/11/30/075536165/hari-ini-dalam-sejarah-kecelakaan-lion-air-jt-538-di-bandara-adi-sumarmo-23?page=all>. Diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

pushed out about 100 meters from the runway. known as the runway end safety area (RESA).³³¹

The aircraft landed in stormy weather and lightning, it was suspected that the aircraft could not properly touch the runway, but bounced off to the end of the runway because there was a pool of water called hydro planning on the runway. As a result, the aircraft cannot brake properly. The evacuation was carried out starting at 18.20 WIB in the rain which made the condition of the accident site muddy, full of puddles mixed with aviation turbine (Avtur) oil which spilled from a leaking aircraft fuel tank.³³²

During the evacuation, residents helped hold passengers who were injured and were still able to walk to the side of the road. The distance between the runway and the accident site is approximately 500 meters, which is connected by a walkway from the road below the runway. Most of the victims died from injuries caused by their bodies being pinned by seats and broken pieces of airplane metal.

Meanwhile, many of the injured passengers had broken legs. The passengers and crew of the aircraft were taken to eight hospitals, including the Air Force Hospital, PKU Muhammadiyah Hospital, Dr Oen Hospital in Kandangsapi and Solo Baru, Yarsis Hospital, Kasih Ibu Hospital, Al Amin Islamic Hospital, and Kustati Hospital. Most of the victims were evacuated to Yarsis Hospital, which consisted of 29 injured and 14 dead. The dead and injured victims were also transported in a police truck. A number of police officers and medics immediately took the victim to the hospital for immediate treatment. Some of the victims were participants who were going to take part in the 31st Nahdlatul Ulama Conference in Donohudan, Boyolali, not far from the crash site. One of the victims who died was KH Yusuf Muhammad, former Head of the National Awakening Fraction of the Indonesian Parliament. As mentioned above,

³³¹.*Ibid.*

³³².*Ibid.*

as a result of the Lion Air JT538 accident, passengers and/or aircraft crew members died, and the injured were sent to various hospitals in Solo.³³³

a. Legal Basis for the Lion Air JT538 Accident in Adi Sumarmo Solo

The Lion Air JT538 accident is regulated in the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation number 17 of 1965; Regulation of the Minister of Transportation Number PM 77 of 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009.

b. Compensation for Lion Air JT538 Accident Victims

Based on the decision of the Minister of Finance No.37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965 every passenger who dies receives compensation from PT Auransi Loss Jasa Raharja in the amount of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs, while based on the regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009, passengers who pass away receive compensation of Rp. 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs,³³⁴ passengers who experience permanent disability based on a doctor's decision receive compensation of IDR 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs, compensation for checked baggage of IDR 200,000.00 (two hundred thousand) rupiahs per kg, your maximum is IDR 4,000 000.00 (four million) rupiah,³³⁵ compensation for lost, destroyed or damaged cargo is Rp. 100,000.00 (one hundred thousand) rupiah per kg, while partially

³³³.Ibid.

³³⁴ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

³³⁵ Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

damaged cargo is Rp. 50,000.00 (fifty thousand) rupiah per kg.³³⁶

In addition, Lion Air as the carrier is also obliged to be responsible for paying compensation for losses suffered by third parties in the amount of IDR 500,000,000.00 (five hundred million) rupiah for those who pass away and IDR 750,000,000.00 (seven hundred fifty million) rupiah for a third party with a permanent disability.³³⁷ Compensation for third parties for injuries that require treatment at a hospital or clinic or clinic is Rp. 100,000,000.00 (one hundred million) rupiahs, while losses for third parties amount to real losses based on an appropriate assessment calculated based on the seat aircraft with a maximum capacity of up to 70 seats in the amount of Rp. 100,000,000.00 (one hundred million) rupiahs.

c. Payment of compensation for Lion Air JT538

In field practice, victims of a Lion Air aircraft accident type MD-82, flight number JT530 who died in an accident at Adisumarmo airport, Solo in 2004, received compensation of Rp. 450,000,000.00 (four hundred and fifty million) rupiah consisting of PT Lion Air Rp.400,000,000.00 (four hundred million) as the implementation of the Minister of Transportation Regulation Number PM77 of 2011 and from PT Asuransi Jasa Raharjo based on the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the executor of the Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965. The victims who died were 25 (twenty five), while those who were injured were 37 people whose compensation on December 6, 2004 is still being counted. In addition, PT Lion Air will fulfill the rights of passengers, even for victims who are the backbone of the family, all of their children from elementary, junior high,

³³⁶ Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011

³³⁷ Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

high school and college, will be borne by Lion Air and will also bear all the costs of caring for the victim at home. sick (RS). According to PT Lion Air, passengers who use fake identities do not deserve compensation.³³⁸

4. Mandala Airlines RI091 in Medan 2005

On the morning of September 5, 2005, a Mandala Airlines Boeing 737-200 aircraft, flight number RI091, crashed and exploded on Jalan Jamin Ginting, Padang Bulan area, Medan, North Sumatra (North Sumatra), killing 149 people consisting of 94 passengers, 5 crew members and 50 residents around the crash site. Residents around the accident who also became victims included house residents, shop owners, pedicab drivers and pedestrians. Meanwhile, one of the passengers on the ill-fated Boeing 737-200 aircraft that died was the Governor of North Sumatra, Tengku Rizal Nurdin who planned to fly to Jakarta and attend a meeting of the governors with President Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), apart from Tengku Rizal Nurdin, there was also two members of the North Sumatra Regional Representative Council (DPD) Abdul Halim Harahap and Raja Inal Siregar who were also former North Sumatra governors for the 1988-1998 period.³³⁹

The 1981-made aircraft was planned to fly to Jakarta via Padang from Medan's Polonia Airport with a scheduled departure at 09.40 local time, however, just as it took off, the aircraft hit the runway fence, jumped into the Babura tributary, hit residential areas and exploded into pieces. chip. Fragments of the fuselage flew along with the explosion and

³³⁸ Lion Air Santuni Korban Tewas Rp 400 Juta/Orang.

<https://news.detik.com/berita/d-250853/lion-air-santuni-korban-tewas-rp-400-jutaorang> diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023

³³⁹ Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Mandala Jatuh dan Meledak di Medan, 149 Tewas.

baca: <https://www.kompas.com/tren/read/2021/09/05/074500165/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-mandala-jatuh-dan-meledak-di-medan-149?page=all> diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

scattered on Jalan Jamin Ginting 100 meters from the Padang Bulan Morning Market. The airplane explosion destroyed seven people's houses on fire.³⁴⁰

The debris from the plane hit seven cars and at least 10 motorcycles that were passing and parked on Jalan Jamin Ginting. Firefighters who came to the crash site found 10 dead in three burnt shop houses. At least 10 houses and shops on one of the main streets in Medan were burnt. Four private cars and two city transportation vehicles were also destroyed by the plane crash. At first, there was a very loud roar of airplanes, a moment later, suddenly there was a loud explosion from the direction of the airport. Before I could think about what was happening, I saw that the Mandala Airlines airplane was covered in sparks that rushed down from the runway and fell right on the right side of the track. Jalan Jamin Ginting. Flakes accompanied by sparks flew everywhere, a number of people ran to save themselves for fear that the plane would explode even more violently.³⁴¹

One of the passengers who survived said that before the plane crashed there were explosions of up to four times, he was sitting in the back seat, recounting the last explosion which was followed by flames from the front causing the fuselage to be destroyed. Witnesses who saw the plane crash directly said, the tail of the aircraft had hit a light pole at the end of the runway, then an explosion was heard. The airplane continued to speed up the road and hit the houses on the side of the road. The plane just stopped after it hit a power pole, exploded again, and broke. The tail was caught near a utility pole, while the front was smashed into the house. Another eyewitness said that initially there was a loud explosion sound like lightning from the end of the runway which is adjacent to a public road. The traders and buyers who thronged the market scattered into the street.³⁴²

³⁴⁰ *Ibid.*

³⁴¹ *Ibid.*

³⁴² *Ibid.*

The results of the final investigation by the National Transportation Safety Commission (KNKT) revealed the fact that the main cause of the RI-091 accident was the flaps and slats of the aircraft that did not stick out. While the aircraft captain and co-pilot did not know about it due to technical problems which were also not realized by the aircraft crew. Flaps are additional fins on aircraft wings. While the slats are on the leading edge of the wing. As mentioned above, the result of the accident killed 149 people consisting of 94 passengers, 5 crew members, and 50 residents around the crash site.

a. Legal Basis for Mandala Airlines Aircraft Accident RI091

The legal basis for the Mandala Airlines Boeing 737-200 aircraft accident, flight number RI091 is Law Number 33 of 1964, Government Regulation Number 17 of 1965 and Minister of Finance Decree Number 522/KMK.011/1982 as its implementation and Law Number 15 of 1992 and Government Regulation Number 40 of 1995 as its implementation.

b. Mandala Airlines RI091 Aircraft Accident Compensation.

Based on the decision of the Minister of Finance No.522/KMK.011/1982 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and Government Regulation Number 17 of 1965 every airplane passenger receives compensation from PT Auransi Loss Services Raharja in the amount of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs for each airplane passenger who dies, while passengers who need care and treatment are replaced with a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiahs for each passenger who experiences permanent disability calculated based on the percentage stipulated in the PP No. 17 of 1965.

In addition, based on Government Regulation Number 40 of 1995 as the implementation of Law Number 15 of 1992 each passenger who dies receives compensation

of Rp. 40,000,000.00 (forty million) rupiah, permanent disability of Rp. 40,000,000.00 (forty million) rupiah and a maximum of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah, checked baggage Rp. 100,000.00 (one hundred thousand) rupiah per kg and a maximum delay of Rp. 1,000 000.00 (one million) rupiahs, while the responsibility of third parties who pass away is Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiahs and a maximum of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs.

5. 2007 Adam Air KL574 Majene accident

On January 1, 2007 an aircraft belonging to Adam Air, type Boeing 737-400, flight number KL574, registration PK-KKW, was on a flight from Jakarta to Sam Ratulangi, Manado transiting in Surabaya carrying 102 people consisting of 96 passengers and 6 crew members. air, cargo weighing 55.5 tons with enough fuel capacity for a flight of 4 hours 10 minutes, lost contact in flight after transiting in Surabaya.

The aircraft crashed on the seabed, due to bad weather and damage to the inertial navigation system (IRS) aids as well as the failure of the pilot's performance to cope with the emergency situation. The black box was found at a depth of 2,000 meters in August 2007 in Majene waters. The Adam Air plane crash was Adam Air's first worst accident in 3 years of the company's history. The Adam Air plane crash was one of the large-scale air transportation accidents in Indonesia so that the United States downgraded Indonesia's aviation safety rating, and all airlines registered in Indonesia were banned from flying to the European Union, then Adam Air was banned from flying by the Indonesian government and finally declared bankruptcy.³⁴³

The aircraft made in 1990 has flown for 45,371 hours with 26,725 landings, the last C-Check examination was in

³⁴³ https://id.wikipedia.org/wiki/Adam_Air_Penerbangan_574, diunduh Tanggal 17 Februari 2023

December 2005, before departure the condition of the aircraft was in good condition and there were no disturbances and the certificate of eligibility for the aircraft would expire on January 17, 2007. As a result of the accident aircraft type Boeing 737-400 flight number KL-574 registration PK-KKW all passengers and crew members died.³⁴⁴

a. Adam Air Accident Legal Basis KL574

The legal basis for the airplane accident belonging to Adam Air, Boeing 737-400 type, flight number KL574, registration PK-KKW, is Law Number 33 of 1964, Government Regulation Number 17 of 1965 and Decree of the Minister of Finance Number 522/KMK. 011/1982 as the implementation and Law Number 15 of 1992 and Government Regulation Number 40 of 1995 as the implementation.

b. Adam Air Accident Compensation KL574

Based on the decision of the Minister of Finance No.522/KMK.011/1982 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and Government Regulation Number 17 of 1965 every airplane passenger receives compensation from PT Auransi Loss Services Raharja in the amount of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs for each airplane passenger who dies, while passengers who need care and treatment are replaced with a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiahs for each passenger who experiences permanent disability calculated based on the percentage stipulated in the PP No. 17 of 1965.

In addition, based on Government Regulation Number 40 of 1995 as the implementation of Law Number 15 of 1992 each passenger who dies receives compensation of Rp. 40,000,000.00 (forty million) rupiah, permanent disability of Rp. 40,000,000.00 (forty million) rupiah and a maximum of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah,

³⁴⁴ .*Ibid.*

checked baggage Rp. 100,000.00 (one hundred thousand) rupiah per kg and a maximum delay of Rp. 1,000 000.00 (one million) rupiahs, while the responsibility of third parties who pass away is Rp.40,000,000.00 (forty million) rupiahs and a maximum of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiahs.

c. Compensation Payment for Adam Air KL574

On March 26, 2007 PT Asuransi Jasa Raharja handed over compensation to the victims of the Adam Air airplane crash of the Boeing 737-400 type, flight number KL574, registration PK-KKW which had an accident in Majene, South Sulawesi, to 27 victims each 1,350,000,000.00 (one billion three hundred and fifty million) rupiah each. The compensation was handed over not only to the heirs of the passengers from Manado, Minahasa, Tomohon, South Minahasa and Bitung, but also to the three heirs of the three passengers from Gorontalo. According to the manifest, actually 37 passengers from these areas were victims in the accident, but only Of the 27 heirs whose compensation could be given on March 26 2007, the others had not been able to prove their legal status as heirs, so their compensation could not be processed, Government Regulation No. 17 of 1965 concerning Passenger Compulsory Accident Coverage Fund, insurance claims can only be paid to those who have legal heirs, each passenger heir will receive compensation of IDR 50,000,000.00 (fifty million) rupiah, so that the total claim paid up to Rp. 1,350,000,000.00 (one billion three hundred and fifty million) rupiahs.³⁴⁵

³⁴⁵ Santunan Korban AdamAir KI 574 Diserahkan 26 Maret.
<https://news.detik.com/berita/d-758079/santunan-korban-adamair-ki-574-diserahkan-26-maret>. Diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

6. Garuda Indonesia GA200 in Yogyakarta 2007

On March 7, 2007, a Garuda Indonesia aircraft type Boeing B737-400, flight number GA200, took off from Soekarno-Hatta International Airport to Adisucipto airport carrying 133 passengers and seven crew members experienced an accident in Yogyakarta. The aircraft experienced two severe shocks during landing, these shocks were followed by sparks and smoke on the front wheels. The aircraft spiraled out of control, slid over the runway where it shot into the grass and down a three-metre-deep embankment, over the road divider and down onto a two-way highway. The plane stopped in a bean orchard that was already on fire, with two left and right engines having been released, then suddenly there was a big explosion, dozens of rescue teams, including a number of fire engines and ambulances, responded.³⁴⁶

The National Transportation Safety Commission (KNKT) reported that the aircraft made an approach that was too sharp when the aircraft was about to land on the runway. The approach is correct when the altitude, speed and glideslope limits are below the tolerance limits. Under these conditions the GA200 accident caused the aircraft to touch the runway late. The pilot tried to make up for the delay, but failed because the vertical speed was too high. When the wheels of the aircraft touch the runway, the aircraft is difficult to control, then there is a violent collision, the aircraft is thrown off the runway.

The pilot of the GA200 aircraft, M Marwoto Komar, was sentenced to two years in prison for this accident. The verdict was handed down by the panel of judges at the Sleman District Court after undergoing trials for nearly six

³⁴⁶ 7 Maret dalam Sejarah: 21 Tewas dalam Kecelakaan Garuda Indonesia di Bandara Adisutjipto:
www.kompas.com/tren/read/2021/03/07/091453165/hari-ini-dalam-sejarah-pesawat-garuda-terbakar-di-yogyakarta-21-orang-tewas?page=all diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

months. The sentence was two years less than the prosecutor's demand. Marwoto is considered to have committed a crime related to negligence which resulted in the aircraft not being able to be used, or being damaged, resulting in the death of people and causing danger to other people in accordance with Articles 479 G (b) and 479 G (a) of the Criminal Code. The mistake meant was that Marwoto did not communicate the problems he was facing during the landing preparations to Gagam's co-pilot. According to the judge, the lack of coordination resulted in the impact of the plane crash not being minimized. As a result of the crash of the Garuda Indonesia aircraft type Boeing 737-400, flight number GA200, 21 passengers died and the aircraft could no longer be used.³⁴⁷

I. UURI No.33 Tahun 1964 dan UURI No.1 Tahun 2009.

Since the enactment of UURI No. 33 of 1964 and UURI No. 1 of 2009, an accident has occurred with Mimika Air, registration PK-LTJ, 2009; PT Merpati Nusantara Airlines, registration PK-NVC, Oksibil, West Papua, 2009; Sukhoi Superjet (SSJ) 100, in Bogor, 2012; Lion Air type Boeing 737-800NG, 2013; MNA, flight number MA 60 at El Tari Kupang in 2013; Hercules C-130, in Medan in 2015; Lion Air, PK-LQP registration in Krawang, West Java in 2018; and Sriwijaya Air SJ182 Year 2021 as follows:

1. Mimika Water Type Pilatus PC-6 Mount Saw Papua 2009

On April 17, 2009, an airplane belonging to the Mimika Air airline, type Pilatus PC-6, flight number 514, registration PK-LTJ, made a domestic commercial flight carrying 8 passengers and two crew members. accident on Mount Saw, West Papua. On April 18, 2009, an Indonesian search team located the crash site in West Papua's Saw Mountain. The wreckage of aircraft flight number 514 still contained smoke from aircraft fires when it was found. As a result of the Mimika Air Mimika Air aircraft accident, type Pilatus PC-6,

³⁴⁷.Ibid.

flight number 514, registration PK-LTJ, all passengers and crew members of the aircraft died. Aircraft flight number 514 was carrying ten people, eight passengers and two pilots. Among the passengers were the Puncak Jaya regional secretary, Martin Jitmau and Puncak Jaya KPUD leader Herman Senanfi.³⁴⁸

a. Legal Basis for Accidents Mimika Air Type Pilatus PC-6

The legal basis for accident compensation for Mimika Air Pilatus PC-6 type, flight number 514, PK-LTJ registration is regulated in the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965 and in the regulation of the Minister of Transportation Number PM 77 of 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009 concerning Loss Insurance Businesses.

b. (2). Mimika Air Accident Compensation Type Pilatus PC-6

Based on the decision of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965, every passenger who dies receives compensation from PT Asuransi Jasa Raharja in the amount of IDR 50,000,000.00 (fifty million) rupiah and the cost of hospital treatment is a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiah, while passengers with disabilities are calculated based on the level of disability. In addition, passengers also receive compensation based on the Minister of Transportation Regulation Number PM77 of 2011 as the executor of Law Number 1 of 2009.

³⁴⁸ Mimika Air Penerbangan 514

https://id.wikipedia.org/wiki/Mimika_Air_Penerbangan_514
diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

According to the regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011, passengers who died received compensation of IDR 1,250,000,000.00 (one billion two hundred fifty million) rupiahs, IDR 500,000,000.00 (five hundred million) rupiahs who died during the process from the waiting room, embarkation, debarkation to the place where goods are picked up, compensation of Rp. 750,000,000.00 (seven hundred and fifty million) rupiah for passengers who experience permanent disability within a period of at least 60 (sixty) working days, baggage allowance Lost, destroyed or damaged checked baggage is Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) rupiah per kg with a maximum of Rp. 4,000,000.00 (four million) rupiah, compensation for waiting money to find lost checked baggage of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) per day no later than 3 (three) calendar days.

c. Pilatus PC-6 Mimika Air Compensation Payment

Passengers of Mimika Air aircraft filed a lawsuit at the Central Jakarta District Court, Jalan Gajah Mada, Jakarta, because the airline Mimika Air only offered compensation in the amount of Rp. who must pay compensation of Rp. 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs. The Pilatus FC-6 aircraft crashed on April 17, 2009 while flying from Laga to Mulia, West Papua, which killed nine people.³⁴⁹

The four victims' families who sued were Wiliem Tabuni, Agustinus Wetipo, Mikal Numang and Menas Mayau. In addition to suing the Mimika Air airline, they are also suing Pilatus Air Craft Limited as the manufacturer of the aircraft used by the Mimika Airline airline as the second defendant, while the third defendant

³⁴⁹ <https://www.gresnews.com/berita/hukum/74609-tak-mau-bayar-kompensasi-penumpang-gugat-papua-mimika-air/> diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

is United Technologies Corporation as the manufacturer of the aircraft used by the Mimika Air airline and the fourth defendant Garmin Usa INC as GPS operations in aircraft. Mimika Air as the first operational defendant. They asked for compensation of US\$ 150,000.00 (one hundred and fifty thousand) United States dollars, to the four defendants for the negligence of each party.³⁵⁰

2. MNA 9760 Oksibil West Papua 2009

On August 2, 2009, the aircraft belonged to PT Merpati Nusantara Airlines, type de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, flight number 9760, registration PK-NVC, which was a commercial flight from Sentani Jayapura Airport to Oksibel Airport carrying 13 person and 3 aircraft crew, crashed into a mountain so that all passengers and crew of the aircraft died. All passengers and crew of the aircraft are Indonesian citizens. The wreckage of the airplane was found a few miles from Oksibil a few days after the crash. The aircraft is 30 years old and is not equipped with a flight data recorder (FDR) or cockpit data recorder (CDR). It is possible that the accident was caused by the negligence of the aircraft crew, while PT Merpati Nusantara Airline also did not provide complete data to the investigating officers.³⁵¹

a. MNA Aviation Accident Legal Basis 9760

The legal basis for compensation for an airplane accident belonging to Merpati Nusantara Airlines, type de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, flight number 9760, registration PK-NVC, is regulated in the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965, regulation of

³⁵⁰ Ibid.

³⁵¹ https://p2k.unkris.ac.id/en3/2-3073-2962/Merpati-Nusantara-Airlines-Penerbangan-9760_124522_p2k-unkris.html diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

the Minister of Transportation Number PM 77 of 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009 concerning Loss Insurance Business.

b. MNA Flight Accident Compensation 9760

Based on the decision of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965, every passenger who dies receives compensation from PT Asuransi Jasa Raharja in the amount of IDR 50,000,000.00 (fifty million) rupiah and the cost of hospital treatment is a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiah, while passengers with disabilities are calculated based on the level of disability. In addition, passengers also receive compensation based on the Minister of Transportation Regulation Number PM77 of 2011 as the executor of Law Number 1 of 2009.

According to the regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011, passengers who died received compensation of IDR 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs, IDR 500,000,000.00 (five hundred million) rupiahs who died during the process from the waiting room, embarkation, debarkation to the place where goods are picked up, compensation of Rp. 750,000,000.00 (seven hundred and fifty million) rupiah for passengers who experience permanent disability within a period of at least 60 (sixty) working days,³⁵² baggage allowance lost, destroyed or damaged checked baggage is IDR 200,000.00 (two hundred thousand) rupiah per kg with a maximum of IDR 4,000,000.00 (four million) rupiah, compensation for waiting money to find lost checked baggage of IDR 200,000.00 (two hundred thousand) per day no later than 3 (three) calendar days.

³⁵² Pasal 3 peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

3. Sukhoi Superjet 100 at Mount Salak, Bogor 2012

On May 9, 2012, a Sukhoi Superjet (SSJ) 100 aircraft, flight number RA 36801, on a "promotional" flight carrying 45 people, crashed after crashing into the cliffs of Mount Salak, in the Bogor area, West Java. The Sukhoi Superjet 100 aircraft was found in a destroyed condition. Actually the aircraft was in good condition without any system disturbances, but in the last seconds before the aircraft crashed into the cliffs of Mount Salak, the airplane lost contact with the air traffic control tower, it turned out that the airplane had crashed into the cliffs of Mount Salak in Bogor.

The Sukhoi Super 100 type aircraft, flight number RA 36801, was operated by the Sukhoi Civil Aircraft Company for a "promotional" flight from Halim Perdanakusuma International Airport, which was planned for an instrument flight rules (IFR) flight at an altitude of 10,000 feet above sea level for 30 minutes. in the Bogor area of West Java. c. Sukhoi Superjet 100 at Mount Salak, Bogor 2012

On May 9, 2012, a Sukhoi Superjet (SSJ) 100 aircraft, flight number RA 36801, on a "promotional" flight carrying 45 people, crashed after crashing into the cliffs of Mount Salak, in the Bogor area, West Java. The Sukhoi Superjet 100 aircraft was found in a destroyed condition. Actually the aircraft was in good condition without any system disturbances, but in the last seconds before the aircraft crashed into the cliffs of Mount Salak, the airplane lost contact with the air traffic control tower, it turned out that the airplane had crashed into the cliffs of Mount Salak in Bogor.

The Sukhoi Super 100 type aircraft, flight number RA 36801, was operated by the Sukhoi Civil Aircraft Company for a "promotional" flight from Halim Perdanakusuma International Airport, which was planned for an instrument

flight rules (IFR) flight at an altitude of 10,000 feet above sea level for 30 minutes. in the Bogor area of West Java.³⁵³

Capt.pilot, Aleksandr Yablontsev considered that the flight had been approved to fly towards radial 200 HLM VOR for 20 nautical miles, the aircraft took off from runway 06 Halim PK Airport, then turned right until it followed radial 200 HLM VOR, and continued climb to an altitude of 10,000 feet. Four minutes later, Capt.pilot Aleksandr Yablontsev communicated with Jakarta Approach Control (APP) and informed him that the aircraft was on radial 200 HLM and had reached an altitude of 10,000 feet. Two minutes later, Cspt. Pilot Aleksandr Yablontsev returned to communication and asked for clearance ³⁵⁴to descend to 6,000 feet and to make an orbit (circular trajectory) to the right. Clearance was given by Jakarta Approach Control (APP) officers so that the aircraft would not fly too high for the landing process at Halim PK Airport using runway 06. ³⁵⁵

Based on the Flight Data Recorder (FDR) the aircraft crashed into the cliffs of Mount Salak at 14.32 past 26 seconds WIB, on radials 198 and 28 nautical miles HLM VOR at an altitude of 6,000 feet above sea level, 38 seconds before the impact with the cliffs of Mount Salak Terrain Awareness Warning The System (TAWS) gave a warning in the form of a voice that said "Terrain ahead, pull up" and was followed by six times "Avoid terrain", however, the Pilot in Command (PIC) turned off the TAWS because it considered that the warnings were due to a problematic database. Seven seconds

³⁵³ <https://www.kompas.com/tren/read/2021/05/09/080600365/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-sukhoi-superjet-100-jatuh-usai-tabrak?page=all> diunduh Tanggal 11 Pebruari 2023

³⁵⁴ Dari aspek hukum perkataan "clearance" bukan berarti "izin" tetapi kondisi memungkinkan untuk melakukan tindakan, apakah ada tindakan atau tidak ada tindakan adalah tergantung capt pilot, karena itu merupakan kewenangan pilot, oleh karena itu perkataan "clear" harus ditambah dengan kata kerja lainnya, misalnya *clear to take off* atau *clear to descend* dll.

³⁵⁵.Op.cit.*supra* note 130

before the collision, a warning sounded in the form of a "Landing gear not down" sound coming from the aircraft's warning system. The "Landing gear not down" warning will activate if the aircraft is less than 800 feet above the ground and the landing gear has not been lowered.

When the accident occurred, the aircraft was in the vicinity of Mount Salak which has a height of about 2,000 meters above sea level. At 14.50 WIB, Jakarta Approach Control (APP) officers realized that the Sukhoi SSJ 100 aircraft had disappeared from the radar screen. There was no warning sound before the aircraft's target point disappeared from the radar screen. One day later, on May 10 2012, National Search and Rescue Agency found the crash site, all crew members and passengers died in the accident and the aircraft was destroyed. As a result of the crash, the Sukhoi Superjet 100 aircraft crashed on May 9, 2012. As many as 45 passengers on the promotional flight died instantly. The Sukhoi victims consisted of 35 Indonesian citizens, eight aircraft crew members from Russia, and two foreign nationals consisting of citizens from France and the United States. One of the victims of the Sukhoi Superjet 100 accident, Femi Adi Soempeno, received insurance in the form of funeral expenses because he did not have heirs.³⁵⁶

Based on the KNKT's investigative data, there were at least three fatal errors for Capt.pilot SSJ 100 who was carrying 45 passengers. First, the map on the SSJ 100 aircraft does not contain information about the area traversed (Bogor), which is nothing but an imaginary area that spans 50 kilometers from Tangerang to Cikeas, with a width of about 20 kilometers. It is located 20 nautical miles or 37 kilometers from Halim Perdanakusuma Airport. The condition of the pilots who did not control the terrain and the contours of the

³⁵⁶ Perusahaan Harus Bayar Santunan Direktur Korban Sukhoi
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perusahaan-harus-bayar-santunan-direktur-korban-sukhoi-lt4fb9bc38f2445>
diunduh Tanggal 21 Februari 2023

Salak mountains was further exacerbated by the sky conditions where at the time of the incident the clouds were very thick, thus narrowing visibility. Second, during the flight, Pilot In Command (PIC) Aleksandr Yablontsev served as the pilot driving the aircraft and Second In Command (SIC) served as pilot monitoring. At that time, in the cockpit there was a representative from the prospective buyer who occupied the observer seat (jump seat). It is this representative from the prospective buyer who is strongly suspected of causing the pilot to lose concentration in piloting the ill-fated aircraft. The reason is, based on the recordings at the last minute, Yablonstev communicated a lot outside the context of his flight. It is strongly suspected that the Capt.pilot was promoting the SSJ 100's prowess to representatives of potential buyers moments before it crashed into the cliffs of Mount Salak. Third, the flight data carried on the aircraft made the evacuation process sluggish and the output of victim data was confusing.³⁵⁷

a. Legal Basis for Sukhoi Superjet 100 on Mount Salak, Bogor 2012

Stb.1939-100 concerning the Air Transport Ordinance does not apply to the Sukhoi Superjet 100 at Mount Salak, Bogor 2012 because the flight was a trial (promotion) flight. Stb.1939-100 applies to commercial flights, does not apply to promotional flights or flights using state aircraft, namely military, police and customs aircraft, as well as Law Number 33 of 1964 and regulations government number 17 of 1965 also does not apply to Sukhoi Superjet-100 flights because none of the passengers did not pay the mandatory insurance contributions for air transportation accident funds required by the Act.

In addition, Law Number 15 of 1995 and Minister of Transportation Regulation Number PM 77 of 2011 as executors of Law Number 1 of 2009 also do not apply to

³⁵⁷.*Ibid.*

Sukhoi Superjet 100 flights, because passengers are not bound as in a transportation agreement in which passengers must pay transportation costs and vice versa the carrier is not liable for the loss suffered by the passenger.

b. Sukhoi Superjet 100 Accident Compensation in Bogor

As mentioned above, that Stb.1939-100, UURI No.33 of 1964 and its implementing regulations and Law Number 1 of 2009 and its implementing regulations do not legally apply to the Sukhoi Superjet 100 accident, does not mean that the victims of the Sukhoi Superjet accident 100 do not receive compensation, because the Minister of Transportation has the right to regulate, order and supervise the implementation of Law Number 1 of 2009, below is explained regarding compensation for the Sukhoi Superjet 100 accident as follows:

1) Labor Compensation (Social Security)

The airline company must be fully responsible for paying work accident compensation for the victims of the Sukhoi Superjet 100 airplane crash on Mount Salak, Bogor, West Java, in accordance with the applicable laws and regulations. The president director of PT Jamsostek Hotbonar Sinaga stated that he would not pay compensation on behalf of the director who was a victim of the Sukhoi Superjet 100 accident because the airline company had only registered one day after the accident via cyberspace (online).³⁵⁸

2) PM No. 77 of 2011

Business consultant PT Trimarga Rekatama, has recorded the heirs of the victims of the Sukhoi Superjet 100 accident on Mount Salak, Bogor, West Java and

³⁵⁸ Perusahaan Harus Bayar Santunan Direktur Korban Sukhoi
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perusahaan-harus-bayar-santunan-direktur-korban-sukhoi-lt4fb9bc38f2445>
diunduh Tanggal 21 Februari 2023

completed the administration since June 4 2012. The process of obtaining insurance for the victims of the Sukhoi Suerperjet 100 accident, was completed in Russia by the Kapital Insurance Group, the amount of compensation the same as the policy of the Minister of Transportation, Evert Erenst Mangindaan. The government through the Ministry of Transportation has sent an official letter to the Sukhoi manufacturing company so that the victim's family will receive insurance worth Rp. 1.25 billion and has received a letter from a representative of the Sukhoi Civil Aircraft Company Sukhoi Russia that the Sukhoi Civil Aircraft Company is ready to pay insurance worth Rp. 1.25 billion in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 77 of 2011, however, the realization of the insurance payment at that time was still in the stage of verifying the victim's and heirs' data. Insurance is provided through the Ex Gratia et Sans Prejudice mechanism, namely compensation payments that are not listed in Law Number 33 of 1964 concerning Compulsory Accident Coverage Fund for Passengers and Government Regulation Number 17 of 1965.³⁵⁹

4. Lion Air JT 904 accident at BNRRIA 2013

On April 13, 2013, an aircraft belonging to Lion Air, a Boeing 737-800NG, flight number JT904 during its flight from Bandung to Bali Ngurah Rai International Airport (BNRRIA) crashed in shallow seas before aircraft touched the BNRRIA runway. The plane flies from Bandung at 12.30 WIB and arrives in Bali at 15.00 WIB with very bad weather due to rain and fog. The aircraft was under the control of pilot Mahlup Ghazali and a co-pilot from India Chirag Kalra carrying 101

³⁵⁹ Santunan Keluarga Korban Sukhoi Cair Bulan Ini
<https://nasional.tempo.co/read/414205/santunan-keluarga-korban-sukhoi-cair-bulan-ini> diunduh Tanggal 21 Pebruari 2023

passengers consisting of 95 adults, 5 children, and one baby, and 7 crew members. All the passengers survived, although 44 of them were treated at two hospitals, namely the Kasih Ibu Hospital, and Sanglah Hospital. The aircraft made by a US factory was just received by PT Lion Air in March 2013 and has only been operated for one week, so it is still relatively good and airworthy, especially since there has been no replacement of spare parts and damage.³⁶⁰ After failing to land the aircraft at Ngurah Rai Airport, in accordance with the standard operation procedure (SOP), the pilot and co-pilot were grounded for two weeks and had to undergo training again, after the process of being relieved of duty, the Director General of Civil Aviation handed back the pilot to Lion Air.

a. Legal Basis for Lion Air JT904 Accident Compensation

The legal basis for compensation for the Lion Air JT904 accident is regulated in Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965 and the Minister of Finance Decree Number 37/KMK.011/2008 as its implementation, Law Number 1 of 2009 along with the Minister of Transportation regulations PM Number 77 of 2011 as its implementation and Law Number 2 of 2009.

b. Compensation for Lion Air JT904 Accident Victims

As stated above, based on the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008, as the implementation of UURI No.33 of 1964 and Government Regulation Number 17 of 1965, every aircraft passenger who dies as a result of an airplane accident on a national flight will receive 50,000,000.00 (fifty million) rupiahs from PT Auransi Loss Jasa Raharja, while passengers who need treatment and medication are reimbursed for a

³⁶⁰ Pesawat Lion Air JT 904 Jatuh di Laut Bali
<https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all>,
diunduh Tanggal 6 Pebruari 2023

maximum of Rp.25,000,000.00 (twenty-five million) rupiahs for each passenger who experiences permanent disability is calculated based on the percentage stipulated in Government Regulation No. 17 of 1965.

In addition, based on the regulation of the Minister of Transportation Number 77 of 2011, as an implementation of Law Number 1 of 2009, each passenger who dies receives compensation of Rp. 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs. Passengers who die during the process from the waiting room to boarding the aircraft or in the process of transit or the process of debarkation to the waiting room for picking up goods receive compensation of IDR 500,000,000.00 (five hundred million) rupiah, while a passenger who suffers from permanent disability based on a doctor's decision receives compensation of Rp. 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiahs.³⁶¹

Compensation for lost, destroyed, completely damaged, or part of the checked baggage so that it cannot be used to obtain compensation of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) rupiah per kg with a maximum of Rp. 4,000,000.00 (four million) rupiah. The carrier is required to pay a waiting fee as long as the checked baggage has not been found within 14 (fourteen) calendar days. Cabin baggage applies the concept of liability on the basis of fault, therefore the carrier is not responsible for lost, destroyed, or damaged cabin baggage; unless the passenger proves the carrier's mistakes including employees, employees, agents, or representatives acting for and on behalf of the carrier; if the passenger can prove then the carrier's responsibility is equal to the real loss.³⁶²

The amount of compensation for cargo that is lost, or destroyed, is Rp. 100,000.00 per kg, while if it is partially or completely damaged, the carrier is required to pay

³⁶¹ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

³⁶² Passl 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

compensation of Rp. 50,000.00 (fifty thousand) rupiah per kg.³⁶³ The carrier is not responsible for the loss of valuables stored in checked baggage, unless when the checked baggage is handed over the passenger informs the price of these valuables. In the event that the passenger informs the valuables at the check-in baggage delivery, the passenger is asked to insure the item, if it turns out that the item has been lost and does not reach its destination, it will receive compensation of Rp. 100,000.00 (one hundred thousand) rupiah plus insurance.³⁶⁴

Minister of Transportation Regulation Number PM 77 of 2011, in addition to regulating responsibility for passengers and/or freight forwarders, also regulates legal responsibility for third parties. According to Article 14 of the Regulation of the Minister of Transportation Number 77 of 2011 as the executor of Law Number 1 of 2009 it states that the carrier is responsible for paying compensation to third parties who pass away in the amount of Rp.500,000,000.00 (five hundred million) rupiahs, while for third parties who experience permanent disability receive compensation of Rp. 750,000,000.00 (seven hundred and fifty million) rupiahs, third parties who require treatment receive compensation of Rp. 100,000,000.00 (one hundred million) rupiahs.

On this occasion, it should be noted that the issue of immaterial compensation has not been expressly regulated in the Minister of Transportation Regulation Number 77 of 2011, bearing in mind that there was an incident with the Lion Air JT904 aircraft accident, according to Risa Suseanty, a downhill bicycle racer who was a passenger on Lion Air JT904, stated that the losses suffered not only from a material perspective, but also from a psychological and mental perspective, because his losses included mental and psychological losses, his

³⁶³ Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

³⁶⁴ Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011

baggage was indeed lost, many of his belongings were lost, but these items had lost and damaged sentimental value. Risa Suseanty is not a replacement in the form of material needed, but professional responsibility and clarity for Lion Air.³⁶⁵

In addition to compensation based on the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.001/2008 as the executor of UURI No.33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965 and Minister of Transportation regulation Number PM 77 of 2011, passengers also still receive compensation based on Law Number 2 of 2009 when they buy voluntary insurance that is marketed at every airport.

c. Payment of compensation for Lion Air JT-904

PT Lion Air has provided compensation for victims of a Boeing 737-800 NG aircraft accident, flight number JT904 which had an accident at BNRJA on April 13 2013 for each passenger in the amount of IDR 55,000,000.00 (fifty five million) rupiahs, with details of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah for injured passengers, Rp. 5,000,000.00 (five million) rupiah for checked baggage which is the rounding off of Rp. 4,600,000.00 (four million six hundred thousand) rupiah in accordance with Ministry of Transportation regulation Number PM 77 of 2011. One of the passengers, Risa Duseanty, a downhill bicycle racer refused to provide compensation on the grounds that she still wanted to get an explanation from Lion Air, the purpose of giving this compensation.³⁶⁶

³⁶⁵.*Ibid.*

³⁶⁶ Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Lion Air JT 904 Jatuh di Laut Bali.
[https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-
ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all](https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all),
diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

5. MNA Xian-60 El Tari Kupang 2013

On June 10, 2013, an aircraft belonging to Merpati Nusantara Airlines (MNA), type Xian-60, flight number MA 60 on the Bajawa-Kupang route, at 09.45 WITA skidded off at El Tari Kupang Airport, East Nusa Tenggara. The accident was suspected because the aircraft engine was damaged. As a result, during landing at the end of the runway, the plane fell 100 meters off the runway, west of El Tari Airport. As a result, the aircraft's propeller broke, the front tire of the aircraft burst and the fuselage appeared to be broken in the middle. The airplane carried 50 passengers, including 45 adult passengers, 1 (one) baby, and 4 (four) crew members and the pilot captain on behalf of Aditya. There were no casualties in the incident. All passengers have been evacuated to the El Tari Kupang Air Force Hospital.³⁶⁷

a. Xian-60 Accident Legal Basis

The MNA accident of the Xian-60 aircraft type, flight number MA-60 which had an accident at El Tari Kupang applies the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the executor of Law Number 33 of 1964 and government regulation number 17 of 2008 1965. In addition, the Regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011 applies as the executor of Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009.

b. Compensation for the MNA Xian-60 Accident Victims

Based on the decision of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 no passengers died, therefore they did not receive compensation from PT Asuransi Jasa Raharja, however, passengers have the right to receive treatment costs for passengers who were injured and had

³⁶⁷ Merpati Tergelincir di Bandara El Tari Kupang
<https://nasional.tempo.co/read/486995/merpati-tergelincir-di-bandara-el-tari-kupang>
diudah Tanggal 7 Pebruari 2023

to undergo treatment. hospitals, clinics or treatment centers as inpatients and/or outpatients, receive compensation in the amount of actual costs of a maximum of Rp. 200,000,000.00 (two hundred million) rupiahs. Besides that, it is also possible to obtain compensation for said checked baggage that is lost, destroyed or partially or completely damaged.

c. Payment of Compensation for MNA MA-60 El Tari

The victims of the Merpati Nusantara Airlines (MNA) airplane crash, Xian-60 aircraft type, flight number MA-60 which crashed at El Tari Kupang Airport on 10 July 2013 have been paid to 40 passengers each Rp.30,000,000, 00 (thirty million) rupiah in addition to the cost of hospital treatment fully funded by PT Asurans Jasa Raharja. Compensation was given in stages to 46 passengers, treated the same for both those who died and those who were injured. Compensation for passengers who have not been paid due to administrative completeness and there are two people from Germany who have not been paid compensation at the time of payment on 10 July 2013.³⁶⁸

6. Hercules C-130 TNI-AU Medan 2015

On June 30 2015, an aircraft belonging to the TNI-AU Hercules C-130 type, hull number A-1310 on its flight to Tanjung Pinang in the Riau Islands Province and Pontianak, West Kalimantan Province piloted by Captain (Pnb) Sandy Permana, crashed onto residential area on Jalan Jamin Ginting, in Medan, North Sumatra around 11.50 local time carrying 101 passengers and 12 crew members. The evacuation was rather slow because many victims were buried under rocks from buildings that were crushed by

³⁶⁸ [https://investor.id/infrastructure/64435/mna-bayarkan-asuransi-korban-kecelakaan-diunduh Tanggal 15 Februari 2023](https://investor.id/infrastructure/64435/mna-bayarkan-asuransi-korban-kecelakaan-diunduh-Tanggal-15-Februari-2023)

planes. The TNI-AU is also focusing on searching for weapons that were buried in the accident.³⁶⁹

The passengers who took part in the Hercules C-130 flight were generally TNI-AU soldiers and TNI-AU families who wanted to go to Ranai, Natuna. They departed from Halim Perdanakusuma Airport in Jakarta, Pekanbaru, Dumai and Medan, because there are rarely commercial airplanes serving flights to Natuna from these cities. As of July 1 2015, early in the morning at 00.12, 102 bodies had been evacuated from the scene of the incident and 32 of them had been identified. This number continues to grow every day, the victims were taken to Adam Malik Hospital, Medan.³⁷⁰

The plane crashed two minutes after taking off from Soewondo Air Base at 12.08 when it was going to Tanjung Pinang. Aircraft crashes and catches fire or explodes when it crashes at the crash site, aircraft dives, crashes and explodes. The aircraft that was made in 1964 experienced engine problems. there is a problem in the engine or in engine number four, far right, outermost, the airplane crashes into the building where the steam bath is being built. As a result of the crash of the TNI-AU aircraft type Hercules C-130, hull number A-1310, all 101 passengers and crew died.³⁷¹

a. The Legal Basis for the C-130 Hercules Accident

Compensation based on the decision of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965 does not apply as a legal basis for the Hercules C-130 aircraft accident because, passengers are not required to pay Compulsory

³⁶⁹ Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Hercules C-130 Jatuh di Medan, 113 Penumpang Meninggal. <https://www.kompas.com/tren/read/2021/06/30/093000965/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-hercules-c-130-jatuh-di-medan-113-penumpang?page=all>, diunduh Tanggal 15 Februari 2023.

³⁷⁰ Ibid.

³⁷¹ Ibid.

insurance for transportation accident funds in accordance with applicable laws and regulations, as well as Minister of Transportation Regulation Number 77 of 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009 also does not apply to TNI-AU aircraft accidents of the Hercules C-130 type because the passengers there is no agreement between the carrier and the passengers stating that the TNI-AU is responsible for providing compensation. Usually there is notification to passengers who take part in TNI-AU aircraft flights that they cannot claim compensation.

b. Compensation for Victims of the Indonesian Air Force Hercules C-130 Accident

As mentioned above, that there is no legal basis for passengers of TNI-AU aircraft to provide compensation for accident victims of TNI-AU aircraft passengers, however this depends on the policies of the central government or regional governments in accordance with available funds. On May 21, 2009, an Indonesian Air Force Hercules C-130 aircraft crashed in Magetan, East Java, which killed 100 people including the aircraft crew. The Governor of East Java, Soekarwo, gave compensation to civilians who came from East Java in the amount of Rp. 5.000.000,00 (five million) rupiah for the deceased and Rp.2.000.000,00 (two million) rupiah injured. The amount of compensation for the injured victims does not include the waiver of medical expenses and care while in hospital. In principle, the costs are borne by the government, while Geplak villagers whose homes were destroyed receive compensation of Rp. 10.000.000,00 (ten million) rupiah to repair their house.³⁷²

³⁷² <https://nasional.tempo.co/read/177460/kasus-hercules-jatuh-warga-desa-geplak-dapat-santunan-rp-10-juta>, diunduh Tanggal 15 Februari 2023

7. Lion Air JT610 in Krawang, West Java 2018

On October 29 2018, an aircraft belonging to Lion Air, type Boeing 737-MAX-8, flight number JT610 registration PK-LQP took off from Soekarno-Hatta International Airport to Depati Amir Pangkalpinang airport piloted by Bhavye Suneja and co-pilot Harvino fell in the Java Sea north of Karawang, West Java. Aircraft flight number JT610 took off from Soekarno-Hatta at 06.20 WIB carrying 189 people, including the pilot, co-pilot, five flight attendants. Among the passengers were 20 employees of the Ministry of Finance, six members of the Bangka Belitung Provincial DPRD, three prosecutors and an administrative staff of the Bangka Belitung High Prosecutor's Office and football fans and people who are very much loved by their respective families.³⁷³

At 06.22 WIB, the aircraft informed that there was a problem with aircraft control (flight control). The aircraft had requested a return to based (RTB) return, Air Nav gave way, however at 06.32 WIB it lost contact with JT610, and crashed at an altitude of 3,000 feet in the Krawang area, West Java, then the traffic controller air report to SAR. Upon learning that there was a report that the JT610 plane had crashed, BASARNAS launched into the waters of Karawang, West Java by deploying three ships and 1 helicopter. At around 09.40 WIB, BASARNAS informed them that they had confirmed the location of the crash of the JT610 aircraft at a depth of 30-35 meters above sea level.³⁷⁴

When the plane crash site was visited for the first time, what was found were debris on the surface of the sea, then three helicopters and four ships belonging to the National Police were deployed to assist in the search. Dozens of fishermen from Karawang, West Java, are helping with the

³⁷³ Tragedi Oktober 2018: Lion Air Jatuh di Laut Karawang.

<https://news.detik.com/berita/d-4362475/tragedi-oktober-2018-lion-air-jatuh-di-laut-karawang>, diunduh Tanggal 2 Februari 2023

³⁷⁴ *Ibid.*

search, while dozens of ambulances have been alerted on land. The search for victims of Lion Air JT610 began on the first day and was set for seven days to find victims of an airplane crash. One can feel how anxious the families are, however, it is hoped that the families can calm down waiting for the SAR team who are working hard to find the victims at the location of the JT610 plane crash. Black Box Search The Agency for the Assessment and Application of Technology (BPPT) deployed the Baruna Jaya I Research Ship which has tools to search for black boxes, both the cockpit voice recorder (CVR) and the flight data recorder (FDR). There is a Multi Beam Echo Sounder whose function is to carry out biometric mapping in the sea. This tool is similar in principle to the Multi Beam Echo Sonar, but has a range and functions to carry out a sharper mapping and uses a Megato Meter or metal detection device.³⁷⁵

The search for bodies, CVR and FDR also uses a Remote Operated Vehicle (ROV). The tool is in the form of a remotely controlled underwater vehicle, to display video images directly from the seabed. With this tool, the search for an object on the seabed is faster. On October 30 2018, the search was extended to Indramayu because the sea current was moving east. A total of 854 joint personnel from BASARNAS, TNI/Polri, and community volunteers were deployed from the Tanjungpakis Beach Post, Karawang, West Java. FDR was found on 1 November 2018 at around 10.30 WIB, the ping detector managed to capture a black box signal around 400 meters from the last contact of the aircraft at coordinates 05 degrees 46 minutes 15 seconds south-107 degrees 07 minutes 16 seconds east with a depth of 32 meters. The ROV tool was lowered to confirm the object on the seabed. The airline company Lion Air spent Rp 38 billion to search for the bodies, CVR and FDR of aircraft registered PK-LQP.³⁷⁶

³⁷⁵ *Ibid.*

³⁷⁶ *Ibid.*

In addition to using the ROV search tool, the Indonesian Navy's Amphibious Reconnaissance Divers Battalion is also used. Sertu Hendra confirmed that FDR had been found. The device containing flight data records was carried by divers and transferred to BPPT's Baruna Jaya ship to be taken to Tanjung Priok. The SAR team continues to use the ROV to search for objects that record the conversation data of the pilot and his crew.

As of November 4 2018, the main body of the aircraft had not been found. There were only debris, wheels, two aircraft turbines and other scattered parts. A diver died while searching for Lion Air JT610. The diver named Syachrul Anto, died on November 2 2018. Syachrul's life was saved when he was rushed to the Koja Hospital. It turned out that Syachrul Anto was not the only diver who participated in the evacuation this time, but had already participated in an Air Asia search mission, and this time had just returned from Palu which was hit by an earthquake-tsunami. However, during a mission in the Karawang sea, West Java, he was decompressed.³⁷⁷

As with other aircraft accidents, the crash of the Lion Air aircraft type Boeing 737-MAX-8, flight number JT610, registration PK-LPQ also caused 189 victims, passengers including the pilot, co-pilot, five flight attendants from various government agencies and even a volunteer. those who participated in the search for the CDR, FDR and the bodies also died due to compression. Therefore, it is necessary to be responsible for the airline company in its capacity as carrier, not only being responsible to passengers but also being responsible to third parties in accordance with applicable laws and regulations.³⁷⁸

³⁷⁷ *Ibid.*

³⁷⁸ *Ibid.*

a. Legal Basis for Lion Air JT610 Accident Compensation.

The legal basis for compensation for the Lion Air JT610 accident is regulated in the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965, besides that it is also regulated in the Minister of Transportation Regulation Number PM 77 of the year 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009 concerning Loss Insurance Businesses.

b. Compensation for Lion Air JT610 Accident Victims

Based on the decision of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965, every passenger who dies receives compensation from PT Asuransi Jasa Raharja in the amount of IDR 50,000,000.00 (fifty million) rupiah and the cost of hospital treatment is a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiah, while passengers with disabilities are calculated based on the level of disability. In addition, passengers also receive compensation based on the Minister of Transportation Regulation Number PM77 of 2011 as the executor of Law Number 1 of 2009.

According to the regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011, passengers who died received compensation of IDR 1,250,000,000.00 (one billion two hundred fifty million) rupiahs, IDR 500,000,000.00 (five hundred million) rupiahs who died during the process from the waiting room, embarkation, debarkation to the place where goods are picked up, compensation of Rp. 750,000,000.00 (seven hundred and fifty million) rupiah for passengers who experience permanent disability within a period of at least 60 (sixty) working days, baggage allowance Lost, destroyed or damaged checked baggage is Rp. 200,000.00 (two hundred

thousand) rupiah per kg with a maximum of Rp. 4,000,000.00 (four million) rupiah, compensation for waiting money to find lost checked baggage of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) per day no longer than 3 (three) calendar days.

In addition to being responsible for passengers and/or freight forwarders, PT Lion Air must also be responsible for losses suffered by third parties on the surface of the earth. Compensation for third parties who died received Rp. 500,000,000.00 (five hundred million) rupiahs, while third parties who experienced permanent disability received compensation of Rp. 750,000,000.00 (seven hundred and fifty million) rupiahs.³⁷⁹

c. Payment of compensation for Lion Air JT610

PT Jasa Raharja DKI Jakarta will provide compensation for the victims of the Lion Air JT-610 plane crash that crashed in Tanjung Karawang, West Java. Each victim will receive compensation of up to Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah. All victims receive compensation of Rp. 50,000,000.00 (fifty million) rupiah per person. As of October 30 2018, 110 families have been registered as potential recipients of compensation. In the process of arranging the receipt of compensation, data is in the process of matching, such as from the National Identity Card and Family Card (KK), which contain the name of the victim, as well as a telephone number where they can be contacted. The compensation from Jasa Raharja DKI Jakarta will be disbursed immediately, it is hoped that on 31 October 2018 it can be disbursed.³⁸⁰

³⁷⁹ Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

³⁸⁰ Korban Lion Air JT-610 Dapat Santunan Rp50 Juta.

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181030153445-20-342634/korban-lion-air-jt-610-dapat-santunan-rp50-juta>, diunduh Tanggal 16 Februari 2023

d. Other Lion Air JT610 Compensation Payments

On Lion Air flights there are passengers of the State Civil Apparatus (ASN) whose rights are guaranteed as employees when these employees carry out their duties. They receive benefits, official promotions and guaranteed insurance paid by the government as follows:

1) Compensation from the Government

The Ministry of Finance (Kemenkeu) provided seven types of compensation to the families of 21 State Civil Apparatus (ASN) who were victims of the Lion Air JT610 disaster which crashed in Karawang waters, West Java. Seven types of work death benefits: 60% x last salary paid in one lump sum; funeral money 6X last salary; funeral expenses; scholarship assistance for children with details of not yet going to school and SD 45 million, SMP 35 million, SMA 25 million, and Higher Education 15 million. Requirements for obtaining a scholarship are children not yet of school age, still in school, in college, 25 years old, never married and not working; continuing salary 6X the last salary; widow/widower/child pension 72% of last salary; if the victim only leaves their parents, they will get a parent's pension of 20% of their last salary.³⁸¹

In addition, the Ministry of Finance has also prepared a team of psychologists for victims' families to manage post-disaster psychological recovery and continue to accelerate the process of obtaining employment rights for employees affected by the disaster. These rights are compensation and benefits for the death of ASN and posthumous promotion

³⁸¹ Inilah Santunan Yang Diterima Keluarga ASN Kemenkeu Korban Musibah Lion Air JT610
<https://setkab.go.id/inilah-santunan-yang-diterima-keluarga-asn-kemenkeu-korban-musibah-lion-air-jt610/>, diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

process. The process was proposed to the National Civil Service Agency (BKN) to obtain a death status determination and a posthumous rank, namely awarding one level higher than the previous rank. The Ministry of Finance also coordinates that its citizens are affected by a disaster while carrying out their duties at work, all to speed up the process of compensation and benefits for the victims' families.³⁸²

The Ministry of Finance also coordinates with when a family suffers a disaster, for example with the Supreme Audit Agency (BPK). With the belief that the employee died while carrying out his duties at work, Taspen and Bapertarum will also speed up the process of disbursing compensation and benefits for the victim's family. It is known that among the passengers who were victims of the Ministry of Finance there were 21 employees consisting of 12 people from the Directorate General of Taxes (DJP), 6 people from the Directorate General of Treasury (DJPB), and 3 people from the Directorate General of State Assets (DJKN).³⁸³

2) Taspen compensation of IDR 136 million

PT Taspen (Persero) provided compensation for work accidents and death benefits worth IDR 6.12 billion to 47 Civil Servants (PNS) who were victims of the crash of the Lion Air JT-610 on the Jakarta-Pangkal Pinang route. This compensation can still be increased if there is an attachment to an Official Travel Letter (SPD) from each Ministry/Agency stating that the civil servant who died was on duty. What determines whether a person dies or not is a staff official, if the status already exists, the amount of compensation can be increased. On average, victims receive compensation of Rp. 136 million per person, however,

³⁸² *Ibid.*

³⁸³ *Ibid.*

if a statement of death has been issued from a Ministry/Institution official, the amount of compensation received can reach Rp. 180 million per person. In addition to receiving personal compensation, civil servants who are victims will also receive education compensation if they have children with a total of 2 dependents. The dependents will be provided in the form of educational scholarships worth IDR 15 million per child or IDR 30 million per 2 children, but the scholarships are not cash, but are paid in the form of PT Taspen Life education insurance premiums, paid through the school.³⁸⁴

The victims of the Lion Air JT610 accident were 47 civil servants, 21 civil servants from the Ministry of Finance, 10 from the Supreme Audit Agency (BPK), 5 people from the Attorney General's Office, 4 people from the Supreme Court, and 3 people from the Ministry of Energy and Mineral Resources (ESDM).), 2 people from the Finance and Development Supervisory Agency (BPKP), 1 person from the Ministry of Health, and 1 person from the Ministry of Environment and Forestry (KLHK). When all administrative and checking processes have been completed, Taspen will disburse compensation funds as soon as possible, but until November 5 2018, the disbursement cannot be carried out because they are still waiting for an official statement on the search for victims from BASARNAS. If there is a request from the family to put it in a cash account, Taspen will make sure it arrives in the afternoon, as long as they have signed it. The compensation was given by Taspen because civil servants are entitled to compensation for

³⁸⁴ PNS Korban Lion Air Jatuh Dapat Santunan Taspen Rp136 Juta
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20181105153317-78-344121/pns-korban-lion-air-jatuh-dapat-santunan-taspen-rp136-juta>
diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

premiums that have been paid by the central government since 2015. The premium is around IDR 30-40 thousand per person every month.³⁸⁵

8. Sriwijaya Air SJ182 Pulau Seribu Jakarta 2021

On January 9, 2021, an aircraft belonging to Sriwijaya Air type Boeing 737-500 flight number SJ182, registration PK-PLC, flight route Jakarta to Pontianak carried 62 passengers consisting of 12 cabin crew, 40 adult passengers, 7 child passengers and 3 infants. , had an accident in the Thousand Islands, North Jakarta, none of them survived.

The Sriwijaya Air aircraft with flight number SJ182 took off at 14.40 WIB from Soekarno-Hatta International Airport, was declared lost contact by air traffic controllers (ATC) at 14.36 WIB, at that time it was estimated to have crashed in the waters of the Thousand Islands, North Jakarta at an altitude of 1,700 feet and make contact with the Jakarta Approach Terminal Control Area. At 14.37 WIB the aircraft was allowed to climb to a height of 29,000 feet, however, the aircraft went off the route to the northwest, a path that did not lead to its intended destination. The air traffic controller asked the pilot about the direction the plane was flying, but within seconds, the plane disappeared from the RADAR, then coordination was held with BASARNAS, the destination airport and related agencies.

It is estimated that Sriwijaya Air flight number SJ182 fell to 10,000 feet within four minutes of taking off from Soekarno-Hatta International Airport. The last contact with the control tower was at 14.40 WIB, the aircraft was reported to have dived into the Java Sea. A number of items were found around Laki Island and Lancang Island, Thousand Islands, North Jakarta. Items found included aircraft debris, pieces of clothing, electronics and cables. In the context of searching for victims, the Government is collaborating with a

³⁸⁵.Ibid.

number of parties, such as National Search and Rescue Agency, TNI, Polri, and the National Transportation Safety Committee (NTSC). Assistance from the National Transportation Safety Board (NTSB) also assisted in the search for victims.

a. Legal Basis for Sriwijaya Air Accident Compensation SJ182

The legal basis for compensation for an airplane accident belonging to Sriwijaya Air type Boeing 737-500 flight number SJ182, PK-PLC registration is regulated in the Decree of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 2008. 1965, regulation of the Minister of Transportation Number PM 77 of 2011 as the implementation of Law Number 1 of 2009 and Law Number 2 of 2009 concerning Loss Insurance Business.

b. Sriwijaya Air Accident Compensation SJ182

Based on the decision of the Minister of Finance Number 37/KMK.011/2008 as the implementation of Law Number 33 of 1964 and government regulation Number 17 of 1965, every passenger who dies receives compensation from PT Asuransi Jasa Raharja in the amount of Rp.50,000,000.00 (fifty million) rupiah and the cost of hospital treatment is a maximum of Rp. 25,000,000.00 (twenty-five million) rupiah, while passengers with disabilities are calculated based on the level of disability.

In addition, passengers also receive compensation based on the regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011 as the executor of Law Number 1 of 2009. According to the regulation of the Minister of Transportation Number PM77 of 2011, passengers who die receive compensation of IDR 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiah, Rp.

500,000,000.00 (five hundred million) rupiah who died during the process from the waiting room, embarkation, disembarkation to the place of collection of goods, compensation of Rp. 750,000,000.00 (seven hundred fifty million) rupiah for passengers who experience permanent disability within a period of at least 60 (sixty) working days,³⁸⁶ compensation for checked baggage that is lost, destroyed or damaged is Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) rupiah per kg with a maximum of Rp. 4,000,000.00 (four million) rupiah, compensation for waiting money to search for lost checked baggage in the amount of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) per day no later than 3 (three) calendar days.

c. SJ182 Sriwijaya Air Compensation Payment

Sriwijaya Air has provided compensation to 35 heirs of a total of 62 victims of the Sriwijaya Air SJ182 accident, amounting to Rp. 1,500,000,000.00 (one and a half billion) rupiah, including money from Sriwijaya Air and compensation for Jasa Raharja, however there are still as many as 27 family members of the Sriwijaya Air SJ 182 airplane accident as of the time the writing in this book was prepared, had not yet received compensation in accordance with PM 77 of 2011. Compensation for compensation received by the heirs amounted to Rp. 1.25 billion plus Rp. 250 million in spiritual money from Sriwijaya Air . During the meeting with the opinion (RDP) Chairman of Commission V DPR RI Lasarus asked the Minister of Transportation Budi Karya Sumadi to immediately resolve the issue of compensation for the victims of the Sriwijaya Air SJ182 accident.³⁸⁷

³⁸⁶ Pasal 3 peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011

³⁸⁷ DPR Duga 'Preman Asuransi' Permainkan Keluarga Korban Sriwijaya SJ 182. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230118170755-92-902151/dpr-duga-preman-asuransi-permainkan-keluarga-korban-sriwijaya-sj-182> diunduh Tanggal 7 Februari 2023

BAB 3

REGULASI DAN KASUS PENERBANGAN INTERNASIONAL

Dalam Bab III ini menjelaskan regulasi tanggung jawab penerbangan internasional yakni sistem Warsawa 1929; Montreal Convention of 1999, Rome Convention of 1952; dilengkapi dengan ganti kerugian yang dialami oleh kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* di India tahun 1968; kecelakaan *Martin Air* di Srilanka, Colombo tahun 1974; penembakan pesawat udara *Korean Airlines KAL007* oleh *Sukhoi-SU 15* di *Uni Soiveit* 1983; kecelakaan pesawat udara *Singapore Airlines SQ006* tahun 2000 *Taipeh*; kecelakaan Penerbangan *GA-974* tahun 2004; kecelakaan *Air Asia Indonesia* tahun 2014; kecelakaan *Yeti Airlines ATR72-500* di *Pokhara, Nepal* tahun 2023; penerbangan Embarkasi *BIJB Kertajati* sebagai berikut:

A. Konvensi Warawa 1929

Dengan perjalanan waktu dan transportasi udara mulai berkembang dalam skala luas, Konvensi Warsawa 1929 diubah dan ditambah agar dapat mengikuti perkembangan teknologi penerbangan. Perubahan dan/atau penambahan tersebut terdapat dalam Protokol Den Haag 1955 dengan tujuan agar Konvensi Warsawa 1929 sesuai dengan ketutuhan masyarakat pada saat itu. Protokol The Hague 1955 baru mulai berlaku pada

tanggal 1 Agustus 1963 setelah diratifikasi oleh 30 negara;³⁸⁸ Konvensi Guadalajara 1961 tentang Unifikasi Peraturan-peraturan Tertentu berkaitan dengan Pengangkutan Internasional melalui Udara yang dilakukan oleh orang atau badan hukum selain dari orang atau pengangkut yang membuat perjanjian yang biasa disebut sebagai pengangkut sebenarnya (*actual air carrier*) yang mulai berlaku pada tanggal 1 Mei 1964;³⁸⁹ Protokol Guatemala City 1971 dimaksudkan untuk menyempurnakan Konvensi Warsawa 1929, namun demikian Protokol Guatemala City 1971 tidak sempat berlaku karena salah satu syarat tidak terpenuhi;³⁹⁰ Protokol Montreal tahun 1975 ada 4 nomor masing-masing nomor 1, 2, 3 dan 4 yang merubah mata uang dari *gold francs* atau dollar Amerika Serikat menjadi SDR suatu sistem perhitungan nilai uang berdasarkan IMF; *Montreal Agreement of 1966* suatu persetujuan antara IATA dengan Amerika Serikat yang menyatakan bahwa penerbangan internasional dari atau ke atau melewati Amerika Serikat harus mau membayar biaya ganti rugi sebesar US\$ 50,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara. Semua ketentuan dari Konvensi Warsawa 1929 sampai dengan Protokol Montreal 1975 No.1, 2, 3 dan 4 disebut sebagai Sistem Warsawa 1929.³⁹¹

³⁸⁸ ICAO Doc.7632 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Internasional Carriage by Air, signed on 12 October 1929, Done at The Hague, 28 October 1955; teks dapat dilihat Dempsey P.S.Ed, *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I.Toronto:The Carswell Company Ltd, 2005, pages 351-372.

³⁸⁹ ICAO Doc.8181 Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, Singed at Gaudajara on 18 September 1961.

³⁹⁰ ICAO Doc.8932 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Internasional Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City on 8 March 1971

³⁹¹ Tanggung jawab Pengangkut berdasarkan "Sistem Warsawa" <https://supardanmansyur.blogspot.com/2011/09/tanggung-jawab-pengangkut-berdasarkan.html> diunduh Tanggal 3 Januari 2023

Sebagai perbandingan antara sistem Warsawa 1929³⁹² dengan Konvensi Montreal 1999,³⁹³ dibawah ini diuraikan perbedaan dan persamaan antara kedua konvensi tersebut terutama berkenaan dengan³⁹⁴ dokumen transportasi udara internasional yang meliputi tiket pesawat udara (*passenger ticket*), bagasi tercatat (*check baggage*), surat muatan udara (*air waybill*), tanggung jawab pengangkut (*air carrier liability*) yakni besaran ganti rugi (*amount of liability*), pengaduan; yurisdiksi (*jurisdiction*); namun demikian sebelum menguraikan hal tersebut dijelaskan kronologi perkembangan Konvensi Warsawa 1929 sebagai berikut.

1. Perkembangan Konvensi Warsawa 1929

Pengaturan tanggung jawab hukum dalam penerbangan internasional diawali dalam tahun 1920.³⁹⁵ Pada saat itu penerbangan komersial relatif masih sangat muda (*infant*) untuk menciptakan keseragaman tanggung jawab hukum terhadap penumpang penerbangan internasional yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara. Tanpa adanya regim hukum dalam hukum penerbangan internasional akan menyulitkan pelaksanaan penerbangan internasional karena akan berlaku tanggung jawab hukum berdasarkan hukum nasional masing-masing negara yang berbeda-beda, oleh karena itu sepantasnya mengucapkan

³⁹² Sistem warsawa 1929 terdiri dari Konvensi Warsawa 1929, Protokol The Hague 1955, *Montreal Agreement of 1966*, Guadajara Convention of 1961, Guatemala City Protocol of 1971 dan Montreal Protokol No.1, 2. 3 dan 4.

³⁹³ *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999*

³⁹⁴ *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929*, diuraikan secara rinci oleh Mankiewicz R.H., *The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. Kluwer, Law and Taxation Publisher: The Netherlands, 1981.

³⁹⁵ Perkembangan Konvensi Warsawa 1929 dapat dibaca : "Andreas F. Lowenfeld and Allan I. Mendelsohn." *the United States and the Warsaw Convention*, Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

apresiasi kepada para senior hukum udara internasional yang telah menciptakan Konvensi Warsawa 1929.

Dalam tahun 1923 Perancis mengajukan konsep pengaturan tanggung jawab hukum penerbangan internasional kepada parlemen, tetapi tanggung jawab tersebut belum disepakati secara internasional. Tanggung jawab hukum secara internasional yang pertama kali disepakati secara internasional dalam Konperensi internasional di Perancis tanggal 27 Oktober 1925 di Paris. Dalam konperensi tersebut dibentuk *Committee Internationale Technique de'Experts Juridiques Aeriens (CITEJA)* untuk mengevaluasi perlunya pembentukan keseragaman regime tanggung jawab hukum udara internasional atau tidak, mengidentifikasi komponen-komponen dan menyusun konsep yang diajukan kepada negara-negara yang berkepentingan.

Sidang CITEJA kedua berlangsung pada bulan Mei 1926 dilanjutkan bulan April 1927 untuk menyempurnakan konsep tanggung jawab hukum pengangkut dengan menambah dokumen pengangkutan, yurisdiksi pengangkut berikutnya dan pengangkutan campuran, sedangkan dalam sidang CITEJA berikutnya tahun 1928 di Madrid menyetujui konsep yang dikirim oleh pemerintah Perancis untuk disampaikan kepada negara-negara lain guna menyelenggarakan konperensi hukum udara perdata internasional. Konperensi hukum udara internasional perdata tersebut diselenggarakan di Warsawa, Polandia tanggal 4 Oktober 1929 atas undangan pemerintah Polandia untuk mempertimbangkan konsep hukum perdata internasional atas usul CITEJA.

Dalam konperensi tersebut dihadiri oleh 33 delegasi, dua pertiga dari jumlah yang hadir mewakili negara mereka, sedangkan Amerika Serikat sebagai peninjau. Konperensi di Warsawa 1929 membahas konsep CITEJA yang disiapkan dalam Konperensi Madrid yang terdiri atas 31 pasal yang akhirnya disetujui sebagai Konvensi Warsawa 1929 yang

mengatur Ketentuan-Ketentuan Mengenai Pengangkutan Udara Internasional yang kemudian dikenal sebagai “ *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, ditanda tangani pada tanggal 12 Oktober 1929.

Konvensi Warsawa 1929 ditanda tangani oleh 23 negara yang pada umumnya negara-negara di Eropa, kemudian diikuti oleh 128 negara yang menjadikan Konvensi Warsawa 1929 dapat diterima sebagai konvensi internasional yang mengatur unifikasi hukum internasional tentang tanggung jawab pengangkut dalam penerbangan internasional, Amerika Serikat sendiri yang berlaku *common law system* ikut menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929.

Konvensi Warsawa 1929 merupakan Konvensi internasional yang merubah konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*) menjadi tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) yang sampai sekarang masih tetap berlaku dan diterima oleh masyarakat dunia, akibat kecelakaan pesawat udara³⁹⁶ selama penumpang berada dalam proses embarkasi sampai dengan debarkasi, perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

2. Berlakunya Konvensi Warsawa 1929.

Pasal 1 mengatur berlakunya Konvensi Warsawa 1929. Menurut pasal tersebut berlaku untuk pengangkutan orang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan penerbangan yang melakukan pengangkutan udara internasional dengan pembayaran. Yang dimaksud dengan pengangkutan internasional adalah pengangkutan udara yang dilakukan dari negara anggota ke negara anggota

³⁹⁶ Tanggung jawab hukum (*legal liability*) perusahaan penerbangan terhadap penumpang sebagai akibat dari pembajakan udara dapat dibaca Abraham Abramovsky: *Compensation For Passengers of Hijacked Aircraft*, Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

Konvensi Warsawa 1929 lainnya atau pengangkutan dalam satu negara anggota tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di negara lain walaupun negara tersebut tidak menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929. Konvensi Warsawa 1929 tidak berlaku untuk pengangkutan udara yang dilakukan oleh pesawat udara negara (*state aircraft*) yaitu pesawat udara militer, bea cukai dan polisi.

3. Dokumen Transportasi Udara Internasional

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Warswa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional.³⁹⁷ Dokumen pengangkutan udara internasional diatur dalam Bab II Pasal 3 sampai dengan Pasal 15 Konvensi Warsawa 1929, dokumen tersebut terdiri dari tiket penumpang (*passengers ticket*), tiket bagasi tercatat (*check baggage*), tiket bagasi kabin (*cabin baggage*) dan surat muatan udara (*air waybill*) sebagai berikut:

1. Tiket Penumpang Pesawat Udara (*Passenger's ticket*)

Menurut Pasal 3 Konvensi Warsawa 1929, setiap perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut wajib menyerahkan tiket pesawat udara kepada penumpang. Tiket penumpang pesawat udara tersebut harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan, tempat keberangkatan dan tempat tujuan, tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) dengan catatan perusahaan penerbangan berhak mengganti tempat pendaratan antara (*intermediate landing*) sepanjang tidak berpengaruh terhadap sifat internasional, nama dan alamat perusahaan penerbangan, suatu pernyataan bahwa dalam transportasi udara tersebut berlaku ketentuan Konvensi Warsawa 1929. Tanpa adanya atau

³⁹⁷ Keseragaman dokumen transportasi udara internasional dapat dibaca pada J. G. Gazdik, *Uniform Air Transport Documents and condition of contract*. Vol.XIX The Journal of Air Law and Commerce 184-209 (1952).

tiket hilang atau tiket rusak, tidak berarti tidak ada perjanjian transportasi udara, namun demikian bilamana perusahaan penerbangan mengangkut penumpang tanpa memberi tiket kepada penumpang, maka perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 artinya perusahaan penerbangan bertanggung tidak terbatas (*unlimited liability*). Tulisan dalam tiket harus jelas dibaca, tiket yang tulisannya kecil sehingga sulit dibaca berarti bukan tiket, karena itu perusahaan penerbangan berarti tidak memberi tiket, konsekuensinya perusahaan penerbangan juga tidak berhak menikmati batas jumlah ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

Tiket pesawat udara merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, tanpa adanya tiket bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi udara antara penumpang dengan perusahaan penerbangan, karena masih dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain, misalnya kwitansi tanda penerimaan uang. Dalam perjanjian tersebut berisi penumpang mempunyai kewajiban untuk membayar biaya pengangkutan yang merupakan hak bagi pengangkut, sebaliknya pengangkut mempunyai kewajiban mengangkut penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat, oleh karena itu bilamana penumpang tidak sampai ditempat tujuan dengan selamat maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang.

2. Tiket Bagasi Tercatat (*Check baggage*)

Tiket bagasi tercatat diatur dalam Pasal 4 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 4 Konvensi Warsawa 1929 perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut wajib menyerahkan tiket bagasi tercatat

kepada penumpang.³⁹⁸ Tiket bagasi tercatat tersebut harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan tiket bagasi tercatat, bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, nomor tiket penumpang pesawat udara (*passenger ticket*), suatu pernyataan bahwa bagasi tercatat akan diserahkan kepada pembawa tiket bagasi tercatat, nomor paket dan berat masing-masing paket, suatu pernyataan bahwa bagasi tercatat tersebut berlaku Konvensi Warsawa 1929; nomor dan berat bagasi tercatat, jumlah nilai barang yang diberi tahukan.

Tidak adanya tiket bagasi tercatat atau tiket bagasi hilang atau rusak, tidak berarti bahwa tidak ada perjanjian transportasi udara internasional,³⁹⁹ namun demikian bilamana perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut menerima bagasi tercatat atau tiket bagasi tercatat atau tiket bagasi tidak berisikan keterangan-keterangan mengenai tempat dan tanggal penerbitan tiket bagasi tercatat, tempat bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan, nomor tiket penumpang pesawat udara,⁴⁰⁰ suatu pernyataan bahwa bagasi tercatat akan diserahkan kepada pembawa tiket bagasi tercatat; nomor paket (coli) dan berat masing-masing paket,⁴⁰¹ suatu pernyataan bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut berlaku ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa 1929,⁴⁰² nomor dan berat

³⁹⁸ Barang-barang yang dibawa sendiri oleh penumpang dalam pengawasan penumpang sendiri, tidak perlu ada tiket bagasi. Lihat Pasal 4 ayat (1)other than small personel objects of which the passenger takes charge himself.....

³⁹⁹ Pada dasarnya perjanjian telah berlangsung pada saat ada kesepakatan, sehingga tanpa adanya tiket bagasi tercatat bukan berarti tidak ada perjanjian.

⁴⁰⁰ Pasal 4 huruf (d), *the number of passenger ticket.*

⁴⁰¹ Pasal 4 huruf (f), *The number and weight of the packages*

⁴⁰² Pasal 4 huruf (h) *a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established bay this Convention.*

masing-masing bagasi tercatat; jumlah nilai barang yang diberi tahukan, perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti kerugian,⁴⁰³ artinya perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). Tiket bagasi tercatat bukan surat berharga, tiket bagasi atas unjuk artinya tiket bagasi dapat diserahkan kepada siapa saja dengan menunjukkan tiket bagasi, sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Ayat (3) huruf (c).

3. Surat Muatan Udara (*Air Waybill*)

Surat muatan udara (*air waybill*) diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 18 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 5 Konvensi Warsawa 1929, setiap perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut berhak minta kepada pengirim dan menyerahkan kepadanya dokumen pengangkutan udara internasional yang disebut "*air consignment note*", sebaliknya pengirim barang berhak minta kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut menerima dokumen pengangkutan udara internasional tersebut, namun demikian tanpa adanya dokumen transportasi udara tersebut atau dokumen rusak atau hilang, musnah tidak berpengaruh kepada sahnya perjanjian pengangkutan udara internasional yang tetap akan berlaku ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa 1929.

Tata cara pembuatan surat muatan udara internasional diatur dalam Pasal 6 dan Pasal 7 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 6 Konvensi Warsawa 1929 surat muatan udara (*air waybill*) dibuat oleh pengirim dalam rangkap 3 (tiga) diserahkan kepada perusahaan

⁴⁰³ Jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 22 Ayat (2), *In the carriage of registered baggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In the case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.*

penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut. Lembar pertama ditandai dengan perkataan "*air carrier*" ditanda tangani oleh pengirim (*consignor*), lembar kedua ditandai dengan perkataan "*consignee*" ditanda tangani oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dan pengirim barang, sedangkan lembar ketiga ditandai dengan perkataan "*consignor*" yang ditanda tangani oleh perusahaan penerbangan. Penanda tangan oleh perusahaan penerbangan membuktikan bahwa barang atau kargo telah diterima dengan baik.

Perusahaan penerbangan harus tanda tangan pada dokumen penerimaan barang. Penanda tangan oleh pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya dengan tanda tangan basah (asli) atau stempel perusahaan penerbangan. Apabila atas permintaan pengirim, perusahaan penerbangan membuat *air consignment note*, hal itu dianggap dibuat oleh pengirim sepanjang tidak dibuktikan sebaliknya, pembuatan oleh perusahaan penerbangan tersebut dengan menanda tangani *air consignment note* tersebut membuktikan bahwa barang telah diterima dengan baik oleh perusahaan penerbangan. Perusahaan penerbangan dapat pula minta kepada pengirim untuk membuat lebih dari satu *air consignment note* bilamana barang yang dikirim lebih dari satu paket (coli).⁴⁰⁴

Pasal 8 Konvensi Warsawa 1929 mengatur isi surat muatan udara (*air waybill*). Menurut Pasal 8 Konvensi Warsawa 1929 tersebut surat muatan udara (*air waybill*) harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan, bandar udara keberangkatan dengan bandar udara tujuan, bandar udara-bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) yang disetujui dengan catatan perusahaan penerbangan boleh merubah bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) asal tidak

⁴⁰⁴ Pasal 7 Konvensi Warsawa 1929

berpengaruh kepada sifat penerbangan internasional; nama dan alamat penerima barang, nama dan alamat perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, nama dan alamat penerima barang bilamana transportasi udara dilakukan oleh beberapa perusahaan penerbangan, nama dan alamat penerima bilamana diperlukan, sifat barang yang diangkut, jumlah paket, cara bungkusannya dan terutama penandaan atau nomornya, berat barang, jumlah volume atau dimensi barang-barang, kondisi barang yang tampak dari luar dan pakatnya, berat pakatnya, bilamana disetujui, tanggal dan tempat pembayaran dan orang yang harus membayar biaya transportasi bilamana barang dikirim untuk pembayarannya ditempat penerimaan barang, harga barang bilamana diperlukan, jumlah pengeluaran yang terjadi, jumlah nilai barang yang diberi tahukan kepada perusahaan penerbangan untuk pembayaran ganti rugi, nomor bagian-bagian dari surat muatan udara, dokumen-dokumen pelengkap surat muatan udara yang diserahkan kepada perusahaan penerbangan, waktu yang disepakati untuk pengangkutan barang, secara garis besar rute penerbangan yang disepakati oleh para pihak dan suatu pernyataan bahwa pengangkutan tersebut tunduk pada ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa 1929.⁴⁰⁵

Pasal 9 Konvensi Warsawa 1929 mengatur pengiriman barang tanpa disertai surat muatan udara (*air waybill*). Menurut Pasal 9 Konvensi Warsawa 1929 tersebut apabila perusahaan penerbangan telah menerima kiriman tanpa disertai dengan surat muatan udara (*air waybill*) atau apabila surat muatan udara rusak atau hilang atau surat muatan udara (*air waybill*) tidak memuat keterangan-keterangan tanggal dan tempat penerbitan, bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan,

⁴⁰⁵ Lihat Mankiewicz R.H., *The Liability of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. The Netherlands: Kluwer and Taxation Publisher, 1981, hal.68

bandar udara-bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*), nama dan alamat penerima barang, nama dan alamat perusahaan penerbangan, nama dan alamat penerima barang, nama dan alamat perusahaan pertama bilamana pengangkutan dilakukan dengan beberapa perusahaan penerbangan, nama dan alamat penerima barang, sifat barang, jumlah paket, cara bungkusannya dan terutama penandaannya atau nomornya, berat barang, jumlah dan volume atau dimensi barang-barang,⁴⁰⁶ suatu pernyataan bahwa pengangkutan tersebut tunduk pada ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929,⁴⁰⁷ maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut tidak berhak menikmati batas ganti rugi yang menjadi tanggung jawabnya yang ditetapkan sebesar 250 francs setiap kg, dengan demikian perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).⁴⁰⁸

Pasal 10 Konvensi Warsawa 1929 mengatur kebenaran keterangan-keterangan yang dibuat oleh pengirim barang. Menurut Pasal 10 Konvensi Warsawa 1929, pengirim barang bertanggung jawab terhadap kebenaran keterangan barang-barang yang ada di dalam paket, oleh karena itu bilamana isi barang tidak sesuai dengan keterangan yang dibuat oleh pengirim barang menjadi tanggung jawab pengirim barang, demikian pula kelengkapan surat-surat harus menjadi tanggung jawab pengirim barang. Pengirim harus bertanggung jawab atas kerugian, kemusnahan, kerusakan yang diderita oleh perusahaan penerbangan atau setiap orang yang disebabkan oleh kecerobohan atau kelalaian atau ketidak cermatan atau kurang hati-hatian atau kesalahan

⁴⁰⁶ Pasal 8 huruf (1a) sampai huruf (i) Konvensi Warsawa 1929

⁴⁰⁷ Pasal 8 huruf (q) Konvensi Warsawa 1929; " ... a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

⁴⁰⁸ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Radjagrafindo, 2013 halaman 36.

pengirim terutama sekali yang berkaitan dengan pernyataan yang dibuat dalam surat muatan udara (*air waybill*). Pengirim mempunyai kewajiban melengkapi semua dokumen transportasi udara yang diperlukan untuk menyertai pengiriman barang seperti surat-surat yang dikeluarkan oleh pejabat umum yang berwenang misalnya surat keterangan polisi, bea cukai, karantina dan lain-lain.

Menurut Pasal 11 Konvensi Warsawa 1929, surat muatan udara (*air waybill*) *prima facie* merupakan alat bukti kuat adanya perjanjian transportasi udara antara pengirim barang dengan perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut, merupakan alat bukti bahwa barang telah diterima dengan baik serta persyaratan pengangkutan barang. Pernyataan-pernyataan dalam surat muatan udara mengenai berat, ukuran, dimensi, besarnya paket, *prima facie* merupakan alat bukti kuat kenyataan yang disebutkan dalam surat muatan udara mengenai kuantitas, volume dan kondisi tidak merupakan bukti bagi perusahaan penerbangan, kecuali sebegitu jauh perusahaan penerbangan dengan pengirim barang bersama-sama mengecek barang-barang pada saat paket tersebut dibuat.

Berdasarkan kewajiban dari perusahaan penerbangan, pengirim barang berhak untuk menggunakan barang, dengan menarik kembali pengiriman barang dari bandar udara keberangkatan, bandar udara tujuan atau menghentikan pengiriman barang yang dikirim selama masih dalam penerbangan atau setiap pendaratan atau dengan minta agar barang diserahkan kepada orang di tempat tujuan atau selama penerbangan berlangsung diserahkan kepada orang atau badan hukum selain orang yang nama penerima barang yang disebutkan dalam surat muatan udara atau minta mereka untuk mengembalikan barang yang dikirim kebandar udara keberangkatan. Pengirim bertanggung

jawab atas semua biaya yang timbul karena permintaan mereka. Apabila permintaan pengirim tidak dapat dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan, maka perusahaan penerbangan tersebut segera memberi tahu kepada pengirim. Hak penggunaan barang oleh pengirim tersebut berakhir pada saat penerima barang mulai menerima barang kiriman, namun demikian apabila penerima menolak penerimaan surat muatan udara atau barang atau tidak dapat menghubungi pengirim berakhir haknya.

Penerima barang berhak, pada saat barang tiba ditempat bandar udara tujuan, minta perusahaan penerbangan menyerahkan kepadanya surat muatan udara dan menyerahkan barang kepadanya, setelah dilakukan pembayaran sisanya dan memenuhi persyaratan pengangkutan udara internasional sebagaimana disebutkan dalam surat muatan udara. Kecuali disepakati lain, perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban untuk segera memberi tahu kepada penerima barang, pada saat tiba di bandar udara tujuan. Bilamana perusahaan penerbangan mengizinkan atau barang tidak tiba dalam waktu 7 (tujuh) hari sejak tanggal seharusnya barang tiba, penerima barang berhak menggugat perusahaan penerbangan berdasarkan perjanjian transportasi udara internasional sebagaimana disebutkan dalam surat muatan udara.

Pengirim barang mempunyai kewajiban untuk melengkapi semua persyaratan administrasi seperti persyaratan bea cukai, karantina tumbuh2an atau karantina kesehatan atau karantina hewan dan instansi-instansi lain yang berwenang sebelum barang diserahkan kepada perusahaan penerbangan yang harus diserahkan kepada penerima barang. Pengirim barang bertanggung jawab untuk semua kerugian yang terjadi disebabkan oleh tidak lengkapnya atau tidak cukupnya atau kelalaian terhadap informasi yang diperlukan atau dokumen-

dokumen yang diperlukan, kecuali kerugian tersebut disebabkan oleh perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan.

4. Tanggung Jawab Pengangkut (*Air Carrier Liability*)

Perusahaan penerbangan bertanggung jawab, ⁴⁰⁹ terhadap kematian atau cedera atau luka badan (*bodily injured*), ⁴¹⁰ akibat kecelakaan pesawat udara, ⁴¹¹ yang berlangsung selama dalam proses embarkasi dan debarkasi pesawat udara. Perusahaan penerbangan juga bertanggung jawab atas kerugian terhadap bagasi tercatat (*check baggage*) atau kerugian kargo. Tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut dimaksudkan selama waktu bagasi tercatat (*check baggage*) atau kargo dalam pengawasan perusahaan penerbangan atau dalam hal-hal tertentu dalam keadaan pendaratan darurat di luar bandar udara dimanapun terjadi.

1. Besaran Ganti Rugi Terhadap Penumpang

Besaran ganti rugi penumpang yang meninggal dunia juga diatur dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929.

⁴⁰⁹ Tanggung Jawab hukum akibat pembajakan udara dapat dibaca Ronald L.Fick, John I., Gordon C. Person; *Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects*. 22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

⁴¹⁰ Instilah "*bodily injured*" menjadi sumber perbedaan pendapat, apakah perkataan "*bodily injured*" tersebut termasuk kerugian mental, emosi, trauma, kaget dan lain-lain. Uraian masalah tersebut dapat dibaca Caroline Desbiens; *Air Carrier Liability For Emotional Distress Under Article 17 of Warsaw Convention of 1929: it is still be Invoked?* Dalam Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*, (1992) Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd, 153-194.

⁴¹¹ Kecelakaan pesawat udara adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan di mana terjadi kerugian akibat benturan dengan badan pesawat udara, kecuali disebabkan oleh orang lain atau orang itu sendiri yang semestinya tidak berada ditempat tersebut atau ada kerusakan struktur pesawat udara atau ada penggantian spare part pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali.

Menurut Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 jumlah ganti rugi penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara sebesar 125.000 francs atau dikonversi US\$ 10.000, kecuali ada persetujuan antara perusahaan penerbangan dengan penumpang yang memberi ganti rugi lebih tinggi dari jumlah tersebut. Konvensi Warsawa 1929 melarang adanya perjanjian antara perusahaan penerbangan dengan penumpang yang memberi ganti rugi lebih rendah dari 125.000 francs.

Perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab membayar ganti rugi kepada penumpang bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan tidak bersalah berdasarkan azas praduga bersalah (*presumption of liability*) sebagaimana disebutkan di atas, sebaliknya perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi US\$ 10,000 bilamana penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya melakukan tindakan hukum yang disengaja (*wilful misconduct*).⁴¹² Dalam hal perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya bertindak kesengajaan bersalah, maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). Kesalahan yang disengaja misalnya pengoperasian pesawat udara tidak menyediakan jaket pelampung atau oksigen yang cukup dalam penerbangan.

Perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya juga dapat membuktikan bahwa penumpang juga kontribusi terhadap kesalahan, dalam hal perusahaan penerbangan

⁴¹² Wilful Misconduct, secara rinci dan jelas dapat dibaca dalam Willian J.Kickey Jr., Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol. 42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).

termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya dapat membuktikan penumpang juga ikut bersalah (*contributory negligent*), maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab sepenuhnya, misalnya dalam penerbangan kapten penerbang sudah mengingatkan agar jangan di toilet, kembali ketempat duduk, kecangkan ikat pinggang, lipat meja didepannya, karena pesawat udara mau terbang dalam cuaca jelek, tetapi penumpang tidak mengindahkan instruksi tersebut, kemudian mengalami luka parah karena terbentur dengan badan pesawat udara, maka penumpang juga bersalah, karena itu tanggung jawab hukumnya secara proporsional sesuai dengan tingkat kesalahannya.

2. Ganti Rugi Tanggung Jawab Bagasi Tercatat

Ganti rugi terhadap bagasi tercatat diatur juga dalam Pasal 22 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 22 Ayat (2) jumlah ganti rugi bagasi tercatat dan kargo dibatasi 250 francs setiap kg, kecuali pada saat menyerahkan bagasi tercatat atau kargo tersebut menyatakan bahwa harga barang dalam bagasi tercatat atau kargo lebih tinggi dari 250 francs dan penumpang atau pengirim barang telah membayar biaya tambahan untuk mengasuransikan bagasi tercatat atau kargo. Dalam hal pengirim barang telah membayar biaya asuransi, maka penumpang atau pengirim barang akan memperoleh ganti rugi sebesar 250 francs perkg ditambah dengan asuransi terhadap barang tersebut.

Barang-barang menjadi pengawasan penumpang sendiri misalnya bagasi kabin yang menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan dibagasi senilai 5.000 francs setiap penumpang pesawat udara. Nilai tersebut sebesar 65 ½ (enam puluh dua setengah) harga emas murni kadar 900 miligram, nilai-nilai tersebut dapat dikonversi dengan nilai uang nasional yang berlaku.

3. Batas Minimum Ganti Rugi

Konvensi Warsawa 1929 sebenarnya termasuk hukum perdata internasional. Tetapi walaupun demikian Konvensi Warsawa 1929 disebutkan dalam Pasal 23 Konvensi Warsawa 1929 menetapkan batas minimum tanggung jawab perusahaan penerbangan yang bersifat memaksa. Menurut Pasal 23 Konvensi Warsawa 1929 tersebut menetapkan setiap perjanjian yang bermaksud menghilangkan tanggung jawab atau mengatur tanggung jawab perusahaan penerbangan yang memberi ganti lebih rendah dari ketentuan yang disebutkan dalam Konvensi Warsawa 1929 batal demi hukum, namun demikian kebatalan tersebut tidak berlaku terhadap berlakunya perjanjian internasional antara penumpang dengan perusahaan penerbangan yang bersangkutan.⁴¹³

5. Pengaduan (*complaint*).

Pengaduan penerimaan barang diatur dalam Pasal 26 Konvensi Warsawa 1929. Menurut Pasal 26 Konvensi Warsawa 1929 tersebut, tanda terima penyerahan bagasi atau kargo *prima facie* merupakan alat bukti kuat bahwa bagasi atau kargo telah diterima dengan baik oleh yang berhak menerima, sesuai dengan ketentuan dalam dokumen pengangkutan transportasi udara internasional. Dalam hal terjadi kerusakan bagasi tercatat atau kargo, pengaduan harus diajukan oleh penerima bagasi atau penerima kargo kepada perusahaan penerbangan segera setelah diketahui adanya kerusakan dan paling lambat dalam kurun waktu tiga hari terhitung sejak bagasi diterima atau 7 hari sejak kargo diterima. Paling lambat pengaduan untuk bagasi adalah 7 hari sejak bagasi diterima dan 14 hari sejak kargo diterima oleh penerima barang.

⁴¹³ *Any provision tending to relieve the carrier of liability or fix a lower limit that which is laid down in this Convention shall be null and void but the nullity of any such provisions does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subjects to the provision of this Convention.*

Dalam hal penumpang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara, maka gugatan dapat diajukan kepada pengadilan negara tujuan penerbangan, atau pengadilan dari negara keberangkatan pesawat udara atau pengadilan negara di mana kantor pusat perusahaan penerbangan atau tempat membeli tiket pesawat udara. Hak untuk mengajukan gugatan hangus dalam kurun waktu 2 (dua) tahun terhitung sejak kecelakaan pesawat udara yang bersangkutan.

6. Yurisdiksi

Dalam hal penumpang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara, maka gugatan dapat diajukan kepada pengadilan negara tujuan penerbangan, atau pengadilan dari negara keberangkatan pesawat udara atau pengadilan negara di mana kantor pusat perusahaan penerbangan berada atau tempat membeli tiket pesawat udara. Hak untuk mengajukan gugatan hangus dalam kurun waktu 2(dua) tahun terhitung sejak kecelakaan pesawat udara yang bersangkutan.

B. Protokol The Hague 1955

Sejak lahirnya Konvensi Warsawa 1929, dunia penerbangan berkembang dengan pesat, ekonomi dunia menikmati perkembangan teknologi penerbangan, tarif hidup nasional maupun internasional meningkat, sementara itu jumlah santuan korban kecelakaan pesawat udara tetap saja, karena itu dalam tahun 1953 diadakan konferensi di Rio de Janeiro diselenggarakan konferensi yang membahas jumlah ganti kerugian akibat kecelakaan pesawat udara sebesar US\$ 20,000,00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat yang disahkan dalam Konferensi The Hague tahun 1955.

Protokol The Hague 1955 di samping menaikkan jumlah santunan dari US\$,000,00 (sepuluh ribu) dollar Amerika Serikat menjadi US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) rupiah, juga

menyederhanakan dokumen tiket penumpang, bagasi, dan surat muatan udara tanpa merubah konsep tanggung jawab hukum yang tetap menggunakan konsep praduga bersalah (*presumption of liability*).

Di samping itu, Protokol The Hague 1955 juga merubah istilah-istilah yang disesuaikan pada saat tahun 1955, seperti perkataan "contract" yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 diganti dengan perkataan "agreement" sebagaimana diatur dalam Protokol The Hague 1955, kalimat "territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate authority of another Power" yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929, diganti dengan kalimat "sebuah tempat pemberhentian yang disetujui berada di negara lain" sebagaimana diatur dalam Protokol The Hague 1955, perkataan "sovereignty, suzerainty, mandate of another Power" yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 diganti dengan perkataan "another state" yang mempunyai makna penting setelah perang dunia kedua.

Protokol The Hague 1955 tidak merubah semau substansi Konvensi Warsawa 1929, karena itu berlakunya Protokol The Hague 1955 tidak lepas dari berlakunya Konvensi Warsawa 1929, negara yang meratifikasi Konvensi Warsawa 1929 dan Protokol The Hague 1955, akan berlaku Protokol The Hague 1955, negara yang meratifikasi The Hague Protocol tetapi tidak meratifikasi Konvensi Warsawa 1929, secara otomatis berlaku juga Konvensi Warsawa 1929, tetapi negara yang tidak meratifikasi Protokol The Hague 1955 tidak otomatis berlaku Protokol The Hague 1955.⁴¹⁴

C. Montreal Agreement of 1966

Pada saat konferensi yang membahas protokol The Hague 1955, Amerika Serikat mengumumkan akan mengundurkan diri keanggotaannya IATA, karena menganggap

⁴¹⁴ Martono K, Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: International Law & National Law*. Jakarta: Penerbit Rajagrafino, Divisi Perguruan Tinggi, 2013 hal.77

jumlah ganti rugi hanya US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat. Mengingat peran perusahaan penerbangan Amerika Serikat begitu penting, Direktur IATA melakukan pertemuan dengan perusahaan penerbangan dan CAB Amerika Serikat agar tidak keluar dari IATA, dan disepakati bahwa penerbangan dari atau ke atau melewati Amerika Serikat, perusahaan penerbangan bersedia memberi ganti kerugian sebesar US\$ 58,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara.⁴¹⁵

D. Konvensi Guadalajara 1961

Pasal III Paragraf 1 Konvensi Guadalajara 1961 mengatur tanggung jawab pegawai, karyawan, agen atau perwakilan perusahaan penerbangan. Apabila kelalaian pegawai, karyawan, agen atau perwakilan dari *actual air carrier* menimbulkan kerugian kepada penumpang dan/atau pengirim barang, maka *contracting air carrier* bertanggung jawab rentenng sepanjang tidak ada deklarasi yang membebaskan tanggung jawab *contracting air carriers*.⁴¹⁶

E. Guatemala City Protokol 1971.

Guatemala City Protocol 1971⁴¹⁷ mengatur perubahan dokumen angkutan udara baik tiket penumpang, bagasi maupun surat muatan udara yang dapat digantikan dengan proses elektronik, di samping itu menaikkan jumlah kerugian menjadi US\$ 100,000.00 (seratus ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 125,000.00 (seratus dua puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara,

⁴¹⁵ Mankiewicz R.H., *The Liability Regime of the International Air Carrirs: A Commentary on the Present Warsaw System: The Netherlands: Kluwer and Taxation Publisher*, 1981, page 11.

⁴¹⁶ Martono K, Agus Pramono, op.cit.*supra* note 224,hal.79

⁴¹⁷ Rene H.Mankivicz.,*The 1971 Protocol of Guatemala City To Furhter Amend The 1929 Warsaw Covnention*, Vol.38 JALC 519-545 (1972).

namun demikian Protocol Guatemala City tidak dapat berlaku karena salah satu syarat tidak dipenuhi.

F. Montreal Protokol No.1, 2, 3 dan 4.

Protokol Montreal tahun 1975 nomor 1, 2,3 dan 4 menggantikan nilai uang yang semula dihitung berdasarkan nilai dollar Amerika Serikat atau nilai gold francs, karena pada tahun 1975 nilai gold francs maupun dollar Amerika Serikat tidak stabil, maka cara perhitungan nilai uang diganti dengan Special Drawing Right (SDR) sebagaimana digunakan oleh IMF.

Sistem Warsawa 1929 mempunyai hubungan yang erat sekali dengan Konvensi Montreal 1999.⁴¹⁸ Latar belakang sistem Warsawa 1929 untuk melindungi perusahaan penerbangan yang pada saat itu masih memerlukan perlindungan terhadap gugatan tanggung jawab tanpa batas (*unlimited liability*), sedangkan Konvensi Montreal 1999 untuk melindungi penumpang dan/atau pengirim barang, karena moda transportasi udara telah berkembang dengan pesat.

Persyaratan-persyaratan dan formalitas dalam sistem Warsawa 1929 disederhanakan oleh Konvensi Montreal 1999 tanpa mengurangi substansi pengaturannya. Konvensi Montreal 1999 mengatur lebih modern dengan memperbaiki kenaikan jumlah ganti rugi secara otomatis, pembayaran dimuka untuk korban kerugian, keharusan asuransi, kemudahan untuk mengajukan gugatan dll, namun demikian ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol dan suplemennya tetap dipertahankan, demikian pula konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) yang digunakan dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol dan suplemennya tetap dipertahankan berlaku dalam Konvensi Montreal 1999.

⁴¹⁸ ICAO Doc.9740, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Signed at Montreal on 28 March 1999.

G. Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal 1999 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Untuk Angkutan Udara Internasional) yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999 berlaku untuk transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi Jeddah, Saudi Arabia, karena pada tanggal 20 Maret 2017 Indonesia menyerahkan piagam *adherence* kepada Sekretaris Jenderal ICAO, Dr Fang Liu di Kantor Pusat ICAO, Montreal, Canada.⁴¹⁹

Konvensi Montreal 1999 mengatur rezim hukum internasional mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkut. Baik itu pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo dalam penerbangan internasional dengan pesawat udara. Konvensi Montreal 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan sistem Warsawa 1929 dalam satu dokumen secara lebih sederhana, namun lengkap.⁴²⁰

1. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum sebagaimana diuraikan di atas, maka Konvensi Montreal 1999 juga berlaku terhadap pengangkutan jemaah haji/umrah, bagasi, kargo yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi Jeddah di Saudi Arabia. Menurut Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 yang dimaksud dengan pengangkutan udara internasional adalah pengangkutan

⁴¹⁹ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Untuk Angkutan Udara Internasional) yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999.

⁴²⁰ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit : Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafinco Persada, 2013, hal248 -267

yang sesuai dengan persetujuan antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jemaah haji/umrah dari bandar udara embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi bandar udara di Arab Saudi apakah dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) atau tidak dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) berada dalam wilayah dua negara anggota Konvensi Montreal 1999,⁴²¹ atau dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 tetapi melakukan pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun negara tersebut tidak menjadi anggota Konvensi Montreal 1999, misalnya transportasi embarkasi Montreal, di Canada ke Vancouver di Canada dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago sehingga rute penerbangan Montreal-Chicago-Vancouver termasuk berlaku Konvensi Montreal 1999 walaupun sebenarnya penerbangan tersebut penerbangan dalam negeri Canada, tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago.⁴²²

⁴²¹ Negara bandar udara keberangkatan (*embarkation airport*) dengan negara pendaratan (*debarcation airport*), lihat Martono K. Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaan Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.246 cat.kaki no.93

⁴²² Pasal 1 Konvensi Montreal 1999: " *Carriage* This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. For the purpose of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two states or within the territory of a single state Party if there is an agreed to stop place within the territory of another state; if that state is not a State Party. The carriage between two points within a single state is not international carriage for the purpose of this Convention. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or of a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State. This Convention applies also to the carriage as set out in Chapter V, subject to the term contained therein.

Sebagaimana diketahui bahwa dasar hukum transportasi udara embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi Arab Saudi mengacu perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jemaah haji/umrah, di mana jemaah haji/umrah harus membayar biaya transportasi yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan, sebaliknya perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban mengangkut jemaah haji/umrah dengan selamat yang merupakan hak bagi jemaah haji/umrah, oleh karena itu bilamana jemaah haji/umrah tidak selamat⁴²³ sampai bandar udara embarkasi di Saudi Arabia, perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab memberi ganti rugi atas kematian, luka parah atau sementara, kerusakan bagasi tercatat atau kabin bagasi dalam kapasitasnya sebagai pengangkut. Transportasi udara dari embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi dibandar udara di Jeddah, Saudi Arabia dibuktikan dengan tiket pesawat udara (*passenger's ticket*), tiket bagasi tercatat (*luggage baggage*) maupun bagasi tidak tercatat (*cabin baggage*) dan surat muatan udara (*airwaybill*).

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999, maka perlu jelaskan yang meliputi tiket penumpang dan bagasi tercatat, surat muatan pesawat udara (*air waybill*), dokumen bukti transportasi udara, tanggung jawab kargo udara, tanggung jawab terhadap jemaah haji/umrah, batal demi hukum (*null and void*), pembayaran dimuka (*advance payment*), satuan mata uang (*conversion of monetary unit*), yurisdiksi pengadilan, arbitrase dan kedaluwarsa, gugatan perdata dan tuntutan pidana, gugatan ganti rugi dan asuransi tanggung jawab hukum sebagai berikut:

⁴²³ Yang dimaksud "tidak selamat" misalnya penumpang umroh meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan atau kerusakan bagasi tercatat atau bagasi kabin atau kargo dll

2. Tiket Penumpang dan Bagasi Tercatat.

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999. Konvensi Montreal 1999 tersebut mengatur dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*) dan idintifikasi bagasi tercatat (*check baggage*) milik jemaah haji/umrah,⁴²⁴ sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian transportasi udara antara jemaah haji/umrah dengan perusahaan penerbangan.

Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 perusahaan penerbangan wajib menyerahkan tiket pesawat udara (*passenger ticket*), tiket bagasi tercatat (*check baggage*), surat muatan udara (*air waybill*) kepada jemaah haji/umrah. Tiket pesawat udara (*passenger ticket*) tersebut harus berisi indikasi bandar udara embarkasi dan bandar udara debarkasi, bilamana bandar udara embarkasi dan bandar udara debarkasi berada dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada satu atau lebih pendaratan antara (*intermediate landing*), walaupun negara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut bukan menjadi anggota Konvensi Montreal 1999. Tiket jemaah haji/umrah tersebut dapat diganti dengan sarana lain untuk memberi informasi bandar udara embarkasi maupun bandar udara debarkasi, namun demikian jemaah haji/umrah harus diberi tahu secara tertulis.

Jemaah haji/umrah juga harus diberi tahu jumlah ganti rugi apabila jemaah haji/umrah meninggal dunia, luka parah maupun luka ringan bahwa tanggung jawab perusahaan terbatas sesuai dengan ketentuan Konvensi Montreal 1999. Hal ini diperlukan agar jemaah haji/umrah mengetahui batas tanggung jawab perusahaan penerbangan, sehingga apabila mereka merasa ganti rugi terlalu rendah jemaah haji/umrah dapat mengasuransikan dirinya.

⁴²⁴ Pasal 3 Konvensi Montreal 1999

Bilamana perusahaan penerbangan tidak menyerahkan tiket penumpang (*passenger ticket*) kepada jamaah haji/umrah, tidak mengurangi sahnya perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jamaah haji/umrah, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab perusahaan penerbangan, dengan kata lain perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*), berapapun kerugian harus dibayar oleh perusahaan penerbangan.

Di samping itu perusahaan penerbangan sebagai pengangkut juga harus memberi tiket bagasi tercatat untuk setiap paket bagasi tercatat kepada jamaah haji/umrah untuk setiap paket bagasi tercatat atau pemberi tauhan secara tertulis besaran ganti rugi bilamana terjadi bagasi tercatat tersebut hilang, musnah atau rusak seluruh maupun sebagian sehingga tidak dapat digunakan lagi. Dalam hal perusahaan penerbangan menerima bagasi tercatat tanpa diberi tanda terima bagasi, tidak mengurangi sahnya perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jamaah haji/umrah yang tetap berlaku Konvensi Montreal 1999, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi yang diderita oleh jamaah haji/umrah yang berarti perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).

3. Surat Muatan Pesawat Udara (*Air Waybill*)

Di samping tiket penumpang (*passenger ticket*) dan tiket bagasi tercatat (*check baggage*), perusahaan penerbangan sebagai pengangkut transportasi udara internasional juga wajib menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lainnya yang dapat menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) kepada jamaah haji/umrah yang mempunyai kargo.⁴²⁵

⁴²⁵ Kargo adalah barang atau hewan atau animal product yang dikemas sesuai dengan pengangkutan udara dan dilengkapi dengan dokumen penerbangan dan diangkut dengan pesawat udara.

Bilamana terdapat sarana lain yang digunakan untuk menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) harus, bilamana diminta oleh jamaah haji/umrah, menyerahkan tanda terima yang dapat menggantikan sebagai surat muatan udara (*air waybill*). Surat tanda terima atau yang dapat menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) tersebut harus berisikan indikasi bandar udara embarkasi dengan indikasi bandar udara debarkasi, bilamana indikasi bandar udara embarkasi dan indikasi bandar udara debarkasi tersebut berada dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut terletak di negara bukan menjadi anggota Konvensi Montreal 1999. Hal ini penting untuk mengetahui bahwa transportasi udara tersebut merupakan transportasi udara internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 dan indikasi berat kargo.⁴²⁶

Jamaah haji/umrah, pemilik kargo wajib melengkapi dokumen bea cukai, dokumen polisi atau dokumen pejabat umum lainnya yang mengindikasikan sifat kargo yang bersangkutan. Ketentuan tersebut tidak menimbulkan tugas, kewajiban dan tanggung jawab kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkutan udara internasional.⁴²⁷

Surat muatan udara (*air waybill*) dibuat oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo dalam rangkap 3 (tiga) bagian pertama ditandai dengan perkataan "*for carrier*" ditanda tangani oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo, bagian kedua ditandai dengan perkataan "*the consignee*" ditanda tangan oleh jamaah haji/umrah bersama dengan perusahaan penerbangan, sedangkan bagian ketiga

⁴²⁶ Pasal 5 Konvensi Montreal 1999

⁴²⁷ Pasal 6 Konvensi Montreal 1999: "*The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, policies and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carriers no duty, obligation or liability resulting therefrom.*"

harus ditandai dengan perkataan "*for air carrier*" yang ditanda tangani oleh jemaah haji/umrah diserahkan kepada perusahaan penerbangan. Penerimaan surat muatan udara (*air waybill*) oleh perusahaan penerbangan merupakan bukti bahwa kargo telah diterima dengan baik oleh perusahaan penerbangan. Penanda tanganan tersebut dapat dilakukan dengan tanda tangan basah atau tanda tangan cap atau stempel. Apabila atas permintaan jemaah haji/umrah sebagai pemilik kargo, perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut membuat surat muatan udara (*air waybill*), sepanjang tidak dibuktikan sebaliknya, surat muatan udara (*air waybill*) dianggap dibuat oleh jemaah haji/umrah sebagai pemilik kargo sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Konvensi Montreal 1999.

Apabila kargo terdiri dari beberapa paket, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut berhak minta kepada jemaah haji/umrah sebagai pemilik kargo untuk membuat surat muatan udara (*air waybill*) secara terpisah, sebaliknya jemaah haji/umrah sebagai pemilik kargo berhak minta kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut memberi tanda terima kargo secara terpisah juga apabila menggunakan sarana lain selain surat muatan udara (*air waybill*).

Apabila perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tidak menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lainnya sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*) yang memuat indikasi bandar udara embarkasi dan indikasi bandar udara debarkasi, indikasi bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*), berat kargo, persyaratan administrasi berkenaan dengan bea cukai, polisi atau pejabat umum lainnya, bagian-bagian surat muatan udara untuk pemilik kargo, penerima kargo dan pengangkut, surat muatan kargo secara terpisah, maka tidak akan berpengaruh kepada sahnya perjanjian transportasi udara internasional antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jemaah haji/umrah, tetapi perusahaan

penerbangan tidak berhak menikmati pembatasan tanggung jawab (*limited liability*) artinya perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tanggung jawab tidak terbatas.

Jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo bertanggung jawab atas kebenaran keterangan yang dijelaskan di dalam surat muatan udara (*air waybill*) atau tanda terima sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*), termasuk semua keterangan yang dibuat oleh pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya, harus memberi ganti kerugian yang diderita oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut akibat kerugian yang ditimbulkan oleh semua keterangan yang tidak benar dalam surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lain sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*).

4. Dokumen Bukti Transportasi Udara

Perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah dibuktikan dengan tiket pesawat udara (*passenger's ticket*) dan/atau surat muatan udara (*air waybill*), namun demikian walaupun tidak diberikan tiket pesawat udara atau surat muatan udara (*air waybill*) bukan berarti bahwa tidak ada perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah, sebab dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain. Tiket pesawat udara dan surat muatan udara atau sarana pengganti lainnya sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah harus berisikan indikasi bandar embarkasi dengan indikasi bandar udara debarkasi. Apabila indikasi bandar udara embarkasi dengan bandar udara debarkasi berada dalam satu negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada satu atau lebih bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*)

tersebut berada di negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Monteval 1999.

Jamaah haji/umrah dalam kapasitasnya sebagai pengirim kargo berhak untuk menarik kembali kargo tersebut atau memindahkan pengiriman kargo kepada bandar udara yang lain atau memindahkan kepada orang selain yang ditunjuk sebagai penerima selama dalam proses pengiriman. Dalam hal jamaah haji/umrah melaksanakan hak tersebut harus sedemikian rupa tidak akan merugikan perusahaan penerbangan maupun orang yang semula ditunjuk sebagai penerima dan harus membayar semua biaya sebagai akibat melaksanakan hak tersebut.

Apabila tidak mungkin untuk melaksanakan instruksi jamaah haji/umrah sebagai pengirim, perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus segera memberi tahu pengirim. Jika pengangkut melaksanakan instruksi pengirim untuk disposisi kargo tanpa memerlukan pembuatan bagian dari *air waybill* atau tanda terima kargo yang dikirimkan kepada yang terakhir, pengangkut akan bertanggung jawab, tanpa mengurangi haknya untuk mendapatkan kembali dari pengirim, untuk setiap kerusakan yang mungkin terjadi pada seseorang yang secara sah memiliki bagian dari *air waybill* atau tanda terima kargo tersebut. Hak yang diberikan kepada pengirim berakhir pada saat hak penerima barang dimulai sesuai dengan Pasal 13. Namun demikian, jika penerima barang menolak untuk menerima kargo, atau tidak dapat dihubungi, pengirim melanjutkan hak disposisinya.

5. Tanggung Jawab Kargo Udara

Sebagaimana diuraikan di atas bahwa Konvensi Montreal 1999 juga menerapkan konsep praduga bersalah seperti dilakukan dalam sistem Warsawa 1929 termasuk protokol dan suplemennya, oleh karena itu jumlah tanggung jawab pengangkut juga dibatasi. Menurut Konvensi Montreal 1999 jumlah tanggung jawab perusahaan

penerbangan sebagai pengangkut dibatasi sebesar 17 SDR setiap kg kargo, kecuali jamaah haji/umrah telah memberi tahu, pada saat menyerahkan kargo, nilainya perkg lebih tinggi dari 17 SDR, dalam hal demikian, jamaah haji/umrah harus membayar biaya tambahan untuk asuransi sebesar pemberi tahuan tersebut. Dalam hal demikian, bilamana terdapat kerugian kargo, perusahaan penerbangan akan memberi ganti kerugian sebesar 17 SDR perkg ditambah dengan biaya asuransi dari perusahaan asuransi tersebut.⁴²⁸

6. Tanggung Jawab Terhadap Jamaah Haji/Umrah

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh jamaah haji/umrah yang disebabkan karena meninggal dunia, luka parah atau luka ringan akibat kecelakaan pesawat udara selama waktu penerbangan atau selama dalam proses embarkasi dari BIJB Kertajati sampai saat jamaah haji/umrah debarkasi di bandar udara Jeddah.⁴²⁹

Konvensi Montreal 1999 tidak menjelaskan perkataan :....."in course of any of the operation of embarking and disembarking," karena itu penafsirannya diserahkan kepada hakim yang memeriksa sesuai dengan hukum nasional yang berlaku. Dalam praktek, ada hakim yang menafsirkan tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut saat penumpang jamaah haji/umrah melaporkan keberangkatan (*check-in*) sampai saat penumpang turun dari pesawat udara (debarkasi) atau keluar dari gedung terminal.⁴³⁰

⁴²⁸ Pasal 22 paragraf (3) Konvensi Montreal 1999

⁴²⁹ Pasal 17 Konvensi Montreal 1999.....," or in the course of any of the operation of embarkation and disembarking

⁴³⁰ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada. 2013 hal.253

Apabila gugatan oleh jemaah haji/umrah terhadap perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tersebut diajukan kepada hakim Indonesia, maka tanggung jawab hukum pengangkut sejak dari ruang tunggu (*waiting room*) sampai embarkasi (*boarding*) ke dalam pesawat udara, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,⁴³¹ atau sebaliknya sejak jemaah haji/umrah turun dari pesawat udara (debarkasi) sampai diruang tunggu mengambil bagasi. Apabila kecelakaan jemaah haji/umrah terjadi antara ruang tunggu (*waiting room*) sampai embarkasi (*boarding*) sampai ruang tunggu mengambil bagasi,⁴³² maka perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dan BIJB Kertajati sebagai operator bandar udara bertanggung jawab memberi ganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah.⁴³³

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Montreal 1999 menerapkan konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) maka jemaah haji/umrah tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, jemaah haji/umrah cukup memberi tahu bahwa terdapat kerugian yang diderita akibat kecelakaan pesawat udara, namun demikian jumlah tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sebesar 100.000 SDR.⁴³⁴ Nilai SDR kedalam mata uang nasional dengan mengacu kepada tata cara konversi nilai uang yang digunakan oleh *International Monetary Fund (IMF)*.⁴³⁵

Perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut jemaah haji/umrah, bebas dari tanggung jawab membayar ganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah, bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya yang

⁴³¹ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁴³² Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta penjelasannya.

⁴³³ Pasal 240 paragraf (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

⁴³⁴ Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

⁴³⁵ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

bekerja untuk dan atas nama pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan jemaah haji/umrah sendiri atau disebabkan oleh pihak ketiga.⁴³⁶

7. Batal Demi Hukum (Null and Void)

Berbeda latar belakang sistem Warsawa 1929 dengan latar belakang Konvensi Montreal 1999. Sistem Warsawa 1929 latar belakangnya adalah melindungi perusahaan penerbangan pada waktu itu yang masih memerlukan perlindungan terhadap gugatan perdata tidak terbatas (*unlimited liability*) karena pada saat itu perusahaan penerbangan masih bayi (*infant*), sedangkan Konvensi Montreal 1999 bermaksud melindungi penumpang dan/atau pengirim barang, karena perusahaan penerbangan sudah berkembang dengan pesat, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang kurang memperoleh perlindungan, oleh karena itu ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 lebih besar dibandingkan dengan ganti rugi yang diatur dalam sistem Warsawa 1929.

Jumlah ganti rugi yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 adalah 100.000 SDR untuk jemaah haji/umrah yang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, 4.150 SDR setiap jemaah haji/umrah dalam hal terjadi keterlambatan, 1.000 SDR setiap keterlambatan bagasi tercatat (*check baggage*) perkg dan 17 SDR perkg untuk setiap keterlambatan kargo, sebaliknya suatu perjanjian yang memberi ganti rugi lebih rendah dari 100.000 SDR untuk jemaah haji/umrah yang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, 4.150 SDR setiap jemaah haji/umrah dalam hal terjadi keterlambatan, 1.000 SDR setiap keterlambatan

⁴³⁶ Pasal 21 paragraf (2) Konvensi Montreal 1999 yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*).

bagasi tercatat (*check baggage*) perkg dan 17 SDR perkg untuk keterlambatan kargo batal demi hukum (*null and void*).⁴³⁷

8. Pembayaran Dimuka (*Advance Payment*)

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa maksud dan tujuan Konvensi Montreal 1999 adalah untuk melindungi kepentingan penumpang dan/atau pengirim barang, oleh karena itu dalam hal terjadi kerugian jemaah haji/umrah yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara, maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut segera membayar uang muka (*advance payment*) kepada jemaah haji/umrah yang meninggal dunia untuk meringankan beban penderitaan mereka. Pembayaran uang muka (*advance payment*) tersebut akan diperhitungkan dengan batas ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut.⁴³⁸

9. Satuan Mata Uang (*Conversion of Monetary Unit*)

Satuan mata uang yang digunakan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah *Special Drawing Rights (SDR)* sebagaimana digunakan oleh Dana Moneter Internasional (IMF). Konversi satuan uang ke dalam mata uang nasional harus,⁴³⁹ dalam proses pengadilan, dilakukan sesuai dengan nilai satuan moneter pada saat keputusan hakim ditetapkan.

⁴³⁷ Pasal 26 Konvensi Montreal 1999: "Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

⁴³⁸ Pasal 28 Konvensi Montreal 1999: "In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

⁴³⁹ Mata uang nasional dimaksudkan mata uang dari negara hakim yang memeriksa perkara gugatan.

Nilai SDR ke dalam mata uang nasional bagi negara yang menjadi anggota IMF harus dihitung sesuai dengan tata cara perhitungan yang dilakukan oleh IMF pada saat keputusan pengadilan ditetapkan, sedangkan bagi negara yang tidak menjadi anggota IMF nilai SDR yang dikonversikan sedemikian rupa oleh negara tersebut. Negara yang tidak menjadi anggota IMF yang hukum nasionalnya tidak mengizinkan penggunaan satuan SDR, pada saat ratifikasi Konvensi Montreal 1999 atau setiap saat dapat menyatakan bahwa batas tanggung jawab pengangkut jemaah haji/umrah ditetapkan 1,500.000 satuan uang setiap jemaah haji/umrah yang meninggalkan dunia atau 62,500 satuan uang untuk setiap keterlambatan jemaah umrah atau 15,000 satuan uang untuk setiap bagasi tercatat milik jemaah haji/umrah yang hancur atau rusak sebagian sehingga tidak dapat dipakai seluruhnya atau hilang atau musnah, 250 satuan uang untuk kargo perkg milik jemaah haji/umrah. Satuan uang tersebut senilai 65,5% emas murni kadar 900 miligram. Perhitungan tersebut dapat dikonversi menjadi mata uang nasional sekitar angka tersebut.⁴⁴⁰

10. Yurisdiksi Pengadilan

Berbicara soal yurisdiksi pada umumnya dikenal 3 (tiga) macam jenis yurisdiksi masing-masing *territorial jurisdiction principles*, *active national jurisdiction principles* dan *passive national jurisdiction principles*. Dalam hukum udara biasanya berlaku yurisdiksi teritorial, karena pesawat udara didaftarkan di Indonesia maka yurisdiksi yang berlaku dalam transportasi jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati, maka dalam kasus tersebut bilamana terjadi gugatan akan diajukan kepada hakim pengadilan negeri di Indonesia.

Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 gugatan atas kerugian jemaah haji/umrah akibat kecelakaan pesawat udara kepada pengadilan salah satu negara anggota

⁴⁴⁰ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal 1999 atau negara embarkasi jemaah haji/umrah (Indonesia) atau negara debarkasi jemaah haji/umrah atau negara tempat membeli tiket penumpang atau negara tempat jemaah haji/umrah mempunyai tempat tinggal tetap (*permanent residence*) atau negara tempat perusahaan penerbangan mempunyai kegiatan utama (kantor pusat) perusahaan penerbangan atau kantor perwakilan perusahaan penerbangan. Kebangsaan dari jemaah haji/umrah tidak menjadi masalah untuk mengajukan gugatan atas kerugian yang diderita oleh jemaah umrah.

11. Arbitrase dan Kedaluwarsa

Arbitrase merupakan penyelesaian sengketa perdata di luar peradilan antara pihak yang bersengketa, sebagaimana tertuang dalam Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Penyelesaian sengketa melalui arbitrase dapat dilakukan jika kedua belah pihak sepakat untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase. Terdapat beberapa badan khusus sebagai pilihan bagi para pihak jika ingin menyelesaikan sengketa melalui arbitrase, antara lain Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI), Badan Arbitrase Pasar Modal Indonesia (BAPMI).

12. Gugatan Perdata dan Tuntutan Pidana

Sebagaimana disebutkan di atas, yang dimaksud dalam penerbangan (*in flight*) adalah sejak pesawat udara penuh tenaga siap untuk tinggal landas sampai pesawat udara selesai mendarat diujung landas pacu⁴⁴¹ atau pada saat semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi menuju ke ujung landas pacu sampai semua pintu luar dibuka

⁴⁴¹ ICAO Doc 8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 23 September 1963

kembali diikuti dengan debarkasi para penumpang,⁴⁴² maka berlaku Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 karena Indonesia telah meratifikasi kedua konvensi tersebut.⁴⁴³ Menurut Konvensi Tokyo 1963 kapten penerbang berhak menurunkan jemaah haji/umrah yang melakukan pelanggaran atau tindakan-tindakan yang mengganggu ketertiban dalam penerbangan (*unrully passenger*) di bandar udara. Dalam hal kapten penerbang tidak dapat melakukan pencegahan atau menurunkan jemaah haji/umrah yang melakukan pelanggaran atau mengganggu ketertiban dapat dilakukan oleh awak pesawat udara yang lain untuk dan atas nama kapten penerbang, bahkan penumpang lain juga dapat melakukan pencegahan pelanggaran jemaah haji/umrah atau mengganggu ketertiban dalam penerbangan untuk dan atas nama kapten penerbang.

Berdasarkan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963 kapten penerbang atau awak pesawat udara lainnya bahkan perusahaan penerbangan tidak dapat digugat perdata oleh jemaah haji/umrah di depan pengadilan atau dituntut pidana oleh penegak hukum akibat tindakan yang dilakukan kapten penerbang atau awak pesawat udara atau penumpang umrah yang melakukan pencegahan tindakan pelanggaran atau ketertiban yang dilakukan oleh jemaah haji/umrah dalam penerbangan.⁴⁴⁴ Ketentuan demikian juga berlaku terhadap perusahaan penerbangan

⁴⁴² ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft, Signe the Hague on 16 December 1970

⁴⁴³ Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

⁴⁴⁴ Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963" for the action taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

Saudi *Arabian Airlines* karena Saudi Arabia juga sudah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan The Hague 1970.⁴⁴⁵

13. Gugatan Ganti Kerugian

Berdasarkan Pasal 33 Konvensi Montreal 1999 gugatan ganti kerugian, atas pilihan penggugat, dapat diajukan melalui pengadilan tempat negara anggota Konvensi Montreal 1999 atau negara tujuan penerbangan atau tempat kantor pusat perusahaan penerbangan atau tempat membeli tiket atau tempat alamat tetap penggugat sehingga dapat mempermudah bagi penggugat.

14. Asuransi Tanggung Jawab Hukum

Berdasarkan Pasal 50 Konvensi Montreal 1999 pemerintah Indonesia dalam kapasitasnya sebagai negara anggota Konvensi Montreal 1999 berhak menginstruksikan agar perusahaan penerbangan menyediakan asuransi tanggung jawab penumpang (*legal liability insurance*) jemaah haji/umrah, sedangkan perusahaan penerbangan tersebut harus membawa bukti asuransi untuk tanggung jawabnya terhadap kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah.

15. Lain-Lain Garuda Indonesia

Program tanggung jawab sosial perusahaan (*Corporate Social Responsibility/CSR*) telah menjadi pendekatan yang tepat bagi entitas bisnis untuk mengakar dan tumbuh kembang bersama masyarakat. Kewajiban penerapan CSR bagi perseroan dengan kegiatan usaha yang berdampak pada fungsi kemampuan sumber daya alam, diatur dalam Pasal 74 ayat 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. CSR dapat memitigasi risiko dan mempertahankan hubungan perseroan yang serasi, seimbang, dan sesuai dengan lingkungan, nilai, norma, dan budaya masyarakat

⁴⁴⁵ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2205) Vol.XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005, Pages 196-212.

CSR menjadi sarana pengikat antara perusahaan dengan konsumen atau pelanggan, sebagai upaya menumbuhkan rasa memiliki masyarakat terhadap perusahaan sekaligus menjadi alat untuk menyelaraskan dinamika bisnis dengan kelestarian lingkungan. Garuda Indonesia menyadari bahwa setiap kemajuan yang diraih perusahaan sudah selayaknya dinikmati pula oleh masyarakat, antara lain melalui berbagai program kerja sama yang dapat meningkatkan pemberdayaan masyarakat dan lingkungan. Melalui program-program CSR yang disebut Garuda Indonesia Cares (Garuda Indonesia Peduli), upaya memberdayakan masyarakat dan menjaga lingkungan itu akan terus menjadi bagian dari kerja keras untuk memajukan perusahaan.⁴⁴⁶

Salah satu komitmen Garuda Indonesia tersebut tertuang dalam konsep Garuda *Indonesia Green Airline*, bertujuan menjadikan maskapai penerbangan selaras dengan masyarakat dan alam itu diwujudkan dengan keterlibatan Garuda Indonesia sebagai salah satu *founding member* dalam *Indonesia Business Council for Sustainable Development (IBCSD)*. Sebuah forum untuk perusahaan-perusahaan di Indonesia yang fokus pada upaya-upaya sektor bisnis untuk menciptakan pembangunan Indonesia yang berkelanjutan. Garuda Indonesia juga aktif berpartisipasi dalam Program Indonesia Vision 2050 yang merupakan program inisiatif dengan tujuan menyusun kerangka kerja sektor bisnis agar berpaling dari praktik “Business As Usual” menjadi “sustainable.”⁴⁴⁷

Melalui Garuda Indonesia Peduli, Garuda Indonesia telah menjalankan program CSR yang dirancang untuk mendukung perkembangan masyarakat dan pembangunan berwawasan lingkungan yang berkelanjutan. Program-

⁴⁴⁶ GARUDA INDONESIA PEDULI

<https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

⁴⁴⁷ Ibid.

program yang dijalankan juga kerap disinergikan dengan upaya Pemerintah, dan institusi lainnya baik domestik maupun internasional yang menyentuh 3 aspek CSR yakni Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan secara konsisten dan berkesinambungan.⁴⁴⁸

H. Konvensi Roma 1952⁴⁴⁹

Perusahaan yang melakukan penerbangan internasional, tidak hanya bertanggung jawab kepada penumpang dan/atau pengirim barang, tetapi juga bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi sebagaimana diatur dalam Konvensi Roma 1952. Sebelum membahas Konvensi Roma 1952, lebih dahulu dikemukakan konsep tanggung jawab yang berlaku terhadap perusahaan tanggung jawab terhadap pihak ketiga dipermukaan bumi sebagai berikut.

1. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability*⁴⁵⁰ digunakan dalam konvensi internasional terdapat dalam Konvensi Roma 1952,⁴⁵¹ Protocol Guatemala City of 1971,⁴⁵² *International Liability*

⁴⁴⁸ Ibid.

⁴⁴⁹ Konvensi Tentang: TANGGUNG JAWAB KERUGIAN PIHAK KETIGA DIPERMUKAAN BUMI DISEBABKAN OLEH KECELAKAAN PESAWAT UDARA ASING Ditanda Tangani di Roma tanggal 7 Oktober 1952

⁴⁵⁰ Istilah yang diggunakan berbeda-beda ada yang mengatakan *liability without fault*, *absoulte liability* atau *strict liabiliyt*, sebenarnya ada sedikit perbedaan, tetapi dalam tulisan ini digunakan istilah *liability without fault*.

⁴⁵¹ ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952;

⁴⁵² ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

*Convention of 1972*⁴⁵³ dan *Aircraft Product Liability*.⁴⁵⁴ Menurut konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*) perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak terhadap yang diderita oleh pihak ketiga⁴⁵⁵ yang timbul akibat pengoperasian kecelakaan pesawat udara tanpa memerlukan pembuktian lebih dahulu.

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* diterapkan kepada operator.⁴⁵⁶ Dalam konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*), operator tidak dapat membebaskan dari bertanggung jawab berdasarkan ajaran hukum sebagai berikut.

⁴⁵³ *Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects*, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Michal Milde Ed, *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVII-Part II, 1993. Toronto: The Carswell Company Ltd, 1993 hal.653-670. Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987.

⁴⁵⁴ Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994 hal.45-52

⁴⁵⁵ Yang dimaksud pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat pengoperasian pesawat udara, contoh konkritnya adalah korban penduduk dan harta benda mereka yang menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesawat udara Mandala Airlines tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara Silk Air yang mencemari Sungai Musi, Kecelakaan pesawat udara Garuda 421 di Sungai Bengawan Solo yang mencemari sungai dan merusak kacang tanah milik penduduk.

⁴⁵⁶ Yang dimaksud dengan "operator" adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara baik secara komersial (airlines) maupun non-komersial (general aviation). Uraian lebih lanjut tentang tanggung jawab operator dapat dibaca gerlad G.F.F., *Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface* (Rome 1952) dalam Nicolas Mateesco Matte., Ed., *Annals of Air and Space Law*. IV-19790 1-28 (1979).

2. Ajaran Hukum (*doctrine*)

Tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*), atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* lahir dari ajaran hukum (*doctrine*) pada abad ke-19. Pada abad ke-19 terjadi revolusi industri, tenaga manusia digantikan dengan tenaga mesin, sehingga ekonomi berkembang dengan pesat, di samping perkembangan tersebut juga tidak lepas dari dampak negatif. Akibat revolusi industri, dalam masyarakat terdapat dua lapisan atas dan lapisan bawah. Lapisan atas dikuasai oleh para industriawan, pemodal yang dapat akses keberbagai kegiatan politik, ekonomi, hukum, sosial dll, sebaliknya lapisan bawah yang terdiri dari rakyat jelata, proletar, banyak penderitaan akibat revolusi industri, gajinya kecil, korban pencemaran dll berbagai penderitaan sebagai akibat revolusi industri dalam abad ke-19. Dalam masyarakat timbul pertanyaan siapa yang bertanggung jawab kondisi masyarakat akibat revolusi industri tersebut. Hukum harus menjamin rasa keadilan dalam masyarakat.

Sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) para industriawan harus bertanggung jawab terhadap dampak negatif yang timbul akibat revolusi industri tanpa harus membuktikan kesalahan para industriawan. Rasanya ada ketidak-adilan bilamana masyarakat banyak dibebani untuk membuktikan kesalahan industriawan. Sebaliknya adil bilamana risiko tersebut dibebankan kepada para industriawan sebab mereka dapat membagi beban resiko tersebut dengan para industriawan yang menikmati hasil revolusi industri, karena itu industriawan bertanggung jawab atas dampak negatif revolusi industri tanpa harus dibuktikan lebih dahulu kesalahan mereka. Dalam kasus *Rylands vs Fletcher* (1868) dinyatakan:

...the doctrine of strict (or absolute liability) has evolved in modern time in certain kinds of situation, that is not wrongful but give rise to liability even in the absence of the new technique of atomic energy or fault...."

Dalam perkembangannya lebih lanjut, ajaran hukum (*doctrine*) tersebut diterapkan dalam Konvensi Paris 1960 yang mengatur kapal laut tenaga nuklir. Dalam Konvensi Paris 1960 tersebut antara lain dikatakan bahwa :

.....*Because of special damages involves in the activities within the scope of difficulty of establishing negligence in view of the new technique of atomic energy.*⁴⁵⁷

Dalam *American-Common Law System* juga dikenalkan konsep pergeseran tanggung jawab hukum (*transfer of liability*) dari penumpang (*injured people*) kepada pelaku (*actor*) yang menimbulkan kerugian sehingga pelaku sebagai perusahaan penerbangan bertanggung jawab. Hal ini merupakan perkembangan dari kasus *Rylands vs Fletcher* (1868) tersebut di atas. Menurut *American Common Law System* pelaku (*actor*) bertanggung jawab mutlak (*absolute liability*) tanpa kesalahan, karena masyarakat menghendaki hukum harus melindungi masyarakat banyak untuk mencapai kesejahteraan bersama. Secara yuridis adil sebab para pelaku (*actor*) dapat membagi risiko tersebut kepada masyarakat yang menikmati kegiatan yang membahayakan tersebut.

Ajaran hukum (*doctrine*) pergeseran tanggung jawab (*transfer of liability*) dalam perkembangannya konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault*) atau tanggung jawab hukum mutlak (*absolute legal liability*) atau *strict liability*,⁴⁵⁸ diterapkam pada Konvensi

⁴⁵⁷ Nicolas Mateesco Matte., *Aeropace Law: from Scientific Exploration to Commercial Unutilization*. Toronto: The Carswell Company Limited, 1977 hl.159

⁴⁵⁸ Perkataan "*absolute liability*" sering digunakan bergantian dengan istilah *strict liability*, sebenarnya ada sedikit perbedaan. Dalam *strict liability* batas tanggung jawabnya tidak boleh dilampaui (*unbreaking limit*) seperti diatur dalam *Guatemala City Protocol of 1971*. Lihat Rene H. Mankiewicz., *The Protocol of Guatemala City to Further Amend the Warsaw Convention*. Vol.38 JALC 519-545 (1972).

Roma 1952 beserta Protocol Montreal 1978,⁴⁵⁹ Protocol Guatemala City of 1971,⁴⁶⁰ *the International Liability Convention of 1972*,⁴⁶¹ *aircraft product liability*,⁴⁶² Konvensi Paris 1960,⁴⁶³ Konvensi Wina 1963,⁴⁶⁴ Konvensi Brussel 1969,⁴⁶⁵ Konvensi Lugano 1993.⁴⁶⁶ Tanggung jawab hukum tanpa bersalah dalam hukum nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992,⁴⁶⁷ dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.⁴⁶⁸ Menurut konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault*), perusahaan

⁴⁵⁹.ICAO Doc.7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome, on 7 October 1952 dan ICAO Doc.9257 *Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Montreal on 23 September 1978;

⁴⁶⁰ ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw in 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City on 8 March 1971.

⁴⁶¹ *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*, Opened for signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972, teks dapat dilihat pada Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*, Vol.XVIII-Part II, 1993.Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd,1993, hlm.653-670; *Teks Liability Convention of 1972* dapat ditemui juga pada Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Antariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987, hlm118-129.

⁴⁶² Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994, hlm.45-52

⁴⁶³ *Convention on the third Parties Liability in the Field of Nuclear Energy*, Signed at Paris on 29 July 1960.

⁴⁶⁴ *Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*, Signed t Vienna, on 21 May 1963.

⁴⁶⁵ *Convention on Liability for Oil Polution Damage*, Signed at Brussel on 29 November 1969.

⁴⁶⁶ *Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environmental*, Signed at Lugano on 21 June 1993

⁴⁶⁷ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor....

⁴⁶⁸ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahu n2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

penerbangan (*air carriers*) bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga⁴⁶⁹

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa Konvensi Roma 1952 menggunakan konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault*). Konvensi yang ditandatangani di Roma tanggal 7 Oktober 1952 tersebut terdiri dari 6 Bab dan 39 Pasal masing-masing mengatur sebagai berikut:

Bab Pertama mengatur prinsip-prinsip tanggung jawab hukum. Dikatakan bahwa setiap orang⁴⁷⁰ yang menderita kerugian di permukaan bumi, hanya memberi tahu adanya kerugian yang disebabkan oleh pesawat udara asing yang terbang atau benda-benda yang jatuh dari pesawat udara, berhak memperoleh kompensasi berdasarkan Konvensi Roma 1952, namun demikian tidak mendapat kompensasi bilamana kerugian tersebut tidak disebabkan langsung dari kejadian yang mengakibatkan kerugian atau kerugian tersebut sebagai akibat lewatnya pesawat udara sesuai dengan jalur lalu lintas udara yang berlaku.

Perkataan "diper permukaan bumi" mempunyai arti penting dalam Konvensi Roma 1952, karena bilamana terjadi kerugian akibat tabrakan pesawat udara dengan pesawat udara yang lain, di manapun terjadi yang tidak terjadi diper permukaan bumi, maka Konvensi Roma 1952 tidak berlaku sebab mereka saling dapat membuktikan kesalahan masing-

⁴⁶⁹ Pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat dampak negative penggunaan pesawat udara, seperti contoh konkritnya adalah korban kecelakaan penduduk dan harta benda mereka yang juga menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesaawat udara *Mandala Airlines* tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara juga menimbulkan pencemaran lingkungan dadalam kasus kecelakaan pesawat udara *Silk Air* di Palembang yang mencemarkan Sungai Musi, yang terpaksa mengadakan sanitasi atau disinfektan untuk mencegah wabah penyakit akibat korban yang meninggal dunia.

⁴⁷⁰ Yang dimaksud "orang" adalah orang secara almhiah (natural person) atau orang sebagai badan hukum ternasuk negara sesuai Pasal 30 Konvensi Roma 1952, sedangkan negara anggota (*contracting State*) adalah negara yang telah meratifikasi Konvensi Roma 1952

masing dan berlaku konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*). Di samping itu, Konvensi Roma 1952 berlaku terhadap pesawat yang didaftarkan dinegara lain (*foreign aircraft*),⁴⁷¹ yakni pesawat udara yang didaftarkan di negara lain, tidak berlaku terhadap pesawat udara sipil nasional yang didaftarkan dalam negeri, dalam hal demikian berlaku hukum nasional masing-masing negara.⁴⁷²

Apabila orang yang menggunakan pesawat udara tidak memperoleh persetujuan dari orang yang berhak terhadap pesawat udara, orang yang berhak, kecuali membuktikan telah mencegah penggunaan pesawat udara, harus bertanggung jawab tanggung renteng, masing-masing bertanggung jawab berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Roma 1952.⁴⁷³ Setiap orang tidak dapat menggugat kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau pemberontakan akibat penggunaan pesawat udara negara yang mempunyai wewenang.⁴⁷⁴ Demikian pula tanggung jawab tidak dapat dilakukan bilamana kerugian tersebut semata-mata kesalahan mereka, termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya yang bertindak untuk dan atas namanya.⁴⁷⁵

Konvensi Roma 1952 juga tidak berlaku untuk kerugian terhadap pengumpang dan/atau barang dalam penerbangan, ⁴⁷⁶ kerugian dipermukaan bumi bilamana tanggung jawab tersebut telah diatur berbasarkan perjanjian antara korban dengan perusahaan penerbangan yang bersangkutan,⁴⁷⁷ kerugian yang disebabkan oleh pesawat

⁴⁷¹ Pasal 23 Konvensi Roma 1952

⁴⁷² Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952

⁴⁷³ Pasal 4 Konvensi Roma 1952

⁴⁷⁴ Pasal 5 Konvensi Roma 1952

⁴⁷⁵ Pasal 6 Konvensi Roma 1952

⁴⁷⁶ Pasal 24 Konvensi Roma 1952

⁴⁷⁷ Pasal 25 Konvensi Roma 1952

udara militer, polisi dan bea cukai,⁴⁷⁸ juga tidak berlaku Konvensi Roma 1952.

Apabila dua pesawat udara atau lebih tabrakan di udara yang mengakibatkan kerugian dipermukaan bumi, maka kedua operator yang mengoperasikan pesawat udara tersebut bersama-sama bertanggung jawab terhadap kerugian dipermukaan bumi sesuai dengan ketentuan batas tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Roma 1952.

Dalam Bab dua Konvensi Roma 1952 diatur jumlah kompensasi. Kecuali harus membayar jumlah kompensasi tidak terbatas (*unlimited liability*), setiap kecelakaan pesawat udara, semua orang yang menderita kerugian akan memperoleh kompensasi tidak akan lebih dari 500.000 *gold Francs* untuk berat pesawat udara maksimum 1000 kg; 500.000 *gold francs* + 400 *gold francs* setiap kg untuk berat pesawat udara antara 1.000 - 6.000 kg; 2.500.000 *gold francs* + 250 *gold francs* setiap kg untuk berat pesawat udara 6.000 kg sd 20.000 kg; 6.000.000 + 150 *gold francs* setiap kg untuk pesawat udara berat 20.000 kg sd 50.000 kg; 10.500.000 *gold francs* + 100 *gold francs* setiap kg untuk berat pesawat udara di atas 50.000 kg.

Jumlah kompensasi tidak akan lebih dari 500.000 *gold francs* untuk setiap orang yang meninggal dunia atau luka parah atau ringan. Yang dimaksud dengan perkataan " berat pesawat udara " adalah berat pesawat udara tinggal landas sesuai dengan berat yang tertera dalam sertifikat pesawat udara yang bersangkutan, sedangkan nilai *gold francs* sama dengan 65,5% nilai emas murni kadar 900 miligram, nilai tersebut dapat dikonversi dengan nilai uang lokal sekitar harga tersebut.

Jumlah kompensasi tersebut tidak berlaku bilamana perusahaan penerbangan, termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan melakukan kesengajaan

⁴⁷⁸ Pasal 26 Konvensi Roma 1952

membuat kerugian atau melakukan kelalaian atau kesalahan berdasarkan hukum nasional yang memeriksa perkara, sehingga tanggung jawab perusahaan penerbangan dapat tidak terbatas jumlahnya (*unlimited liability*).

Bab ketiga mengatur pengamanan tanggung jawab perusahaan penerbangan harus mengasuransikan tanggung jawab mereka sebesar tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Roma 1952. Negara anggota Konvensi Roma 1952 berhak minta kepada operator yang didaftarkan di negara anggota lainnya minta agar perusahaan penerbangan mengasuransikan tanggung jawab hukum mereka sebesar tanggung jawab yang diatur dalam Konvensi Roma 1952. Perusahaan asuransi yang ditunjuk harus diakui sah dan mampu untuk membayar tanggung jawab asuransi. Perusahaan penerbangan yang bersangkutan harus membawa bukti premi asuransi dalam penerbangan.

Bab keempat mengatur prosedur dan tindakan gugatan. Gugatan harus diajukan dalam kurun waktu 6 (enam bulan) terhitung sejak kejadian, dalam hal dalam waktu tersebut belum diajukan gugatan, maka hak kompensasi baru diberikan setelah semua ganti rugi diselesaikan. Gugatan dapat diajukan kepada pengadilan negara anggota Konvensi Roma 1952 di mana kecelakaan terjadi dan Bab kelima mengatur berlakunya Konvensi Roma 1952. Konvensi tersebut berlaku untuk pesawat udara yang didaftarkan di negara lain dan tidak berlaku untuk kerugian penumpang dan/atau pengirim barang pada penerbangan komersial.

Dalam kasus ganti kerugian kecelakaan penerbangan internasional dijelaskan kerugian ganti rugi yang dialami oleh kecelakaan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* di India tahun 1968; kecelakaan *Martin Air* di Srilanka, Colombo tahun 1974; penembakan pesawat udara *Korean Airlines KAL007* oleh Sukhoi-SU 15 di Uni Soiveit 1983; kecelakaan pesawat udara *Singapore Airlines SQ006* tahun 2000 *Taipeh*; kecelakaan Penerbangan *GA-974* tahun 2004; kecelakaan *Air*

Asia Indonesia tahun 2014, kecelakaan Yeti Airlines ATR72-500 di Pokhara, Nepal tahun 2023; penerbangan Embarkasi BIJB Kertajati sebagai berikut:

I. Kecelakaan Garuda Indonesia di India

Kecelakaan transportasi udara internasional dialami oleh pesawat udara jenis Convair-990A di India tanggal 28 Mei 1968. Pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Garuda Indonesian Airways (GIA)* jenis Convair CV-990A tersebut jatuh 4,5 menit setelah *take off* dari Bandara Internasional Mumbai (BOM). Seluruh penumpang dan awak pesawat udara tewas ditambah satu orang di darat. Jatuhnya pesawat udara tersebut akibat kesalahan pengisian bahan bakar. Dari hasil investigasi disebutkan bahwa kecelakaan pesawat udara GIA di Mumbai terjadi akibat kesalahan pengisian bahan bakar ketika transit di Mumbai. Pesawat udara Convair CV-990A merupakan jenis pesawat jet yang seharusnya diisi bahan bakar kerosine, namun demikian diketahui bahwa pihak bandara justru mengisinya dengan bahan bakar biasa. Kecelakaan tersebut terlupakan oleh masyarakat karena minimnya informasi, pada hal pesawat udara tersebut sedang melayani rute penerbangan legendaris dan mempunyai sejarah panjang sejak era kolonial.⁴⁷⁹

Kecelakaan pesawat udara dalam tahun 1968 di India, dalam penerbangan menuju Amsterdam (AMS) tersebut dilakukan dengan pesawat jenis Convair CV-990A yang merupakan armada jet pertama dimiliki oleh GIA pada saat itu. Pada waktu itu GIA memiliki 3 buah pesawat udara jenis CV-990A dengan nomor registrasi PK-GJA, PK-GJB dan PK-GJC. Pesawat udara tersebut merupakan produksi terakhir dari pabrikan CV-990A dan mulai mendarat di Bandara Kemayoran Jakarta pada tanggal 3 September 1963.

⁴⁷⁹ Kecelakaan Garuda di Mumbai 28 Mei 1968

<https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/>
diunduh Tanggal 19 Nopember 2022

<https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/>

Pesawat udara registrasi PK-GJA tersebut dinamai “Padjadjaran”, sebelumnya pernah digunakan untuk membawa pulang Warga Negara Indonesia (WNI) keturunan Ambon dari Amsterdam menuju Jakarta. Hingga akhirnya PK-GJA menjadi armada yang melayani rute penerbangan legendaris dari Bandara Kemayoran Jakarta (KMO) ke Bandara Schiphol Amsterdam (AMS) dengan singgah di sejumlah kota seperti Mumbai, Karachi, Kairo dan Roma. Armada Convair-990A juga melayani penerbangan haji ke Jeddah, Saudi Arabia.⁴⁸⁰

Hari kelabu 28 Mei 1968 ketika pesawat udara jenis Convair-990A, registrasi PK-GJA sedang dalam perjalanan dari Jakarta menuju Amsterdam. Penerbangan tersebut dijadwalkan akan transit di 4 kota Mumbai, Karachi, Cairo dan Roma. Sebelum tiba di tujuan akhir Bandara Schiphol Amsterdam, pesawat udara baru menjalani tahap pertama dari keseluruhan penerbangan yakni Jakarta ke Mumbai.

Sekitar jam 02.39 waktu setempat, pesawat udara *take-off* dari Bandara Internasional Mumbai untuk menjalankan tahap kedua penerbangan panjang tersebut menuju Karachi Pakistan. Kemudian, 4,5 menit setelah *take off* pesawat udara mengalami mati mesin pada saat terbang menuju ketinggian. Alhasil pesawat udara akhirnya menukik tajam nyaris vertikal dan hancur setelah menghantam pedesaan di Bilalpada, Maharashtra, Mumbai, tepatnya 32 km sebelah utara Bandara Mumbai. Kecelakaan tersebut menewaskan seluruh penumpang dan awak pesawat udara, ditambah seorang penduduk dan sebagian lainnya mengalami cedera.⁴⁸¹

J. Kecelakaan Martin Air 1974

Pada tanggal 4 Desember 1974, pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Martin Air*, jenis Douglas DC-8, registrasi PH-MBH, nomor penerbangan 138 yang carter oleh *Garuda Indonesian Airways* (GIA) untuk melayani jemaah haji

⁴⁸⁰.Ibid.

⁴⁸¹.Ibid.

Jawa Timur Kabupaten Blitar, Lamongan, Surabaya, Kalimantan Timur dan Sulawesi Selatan mengalami kecelakaan di Colombo, Sri Lanka.⁴⁸²

Pesawat udara buatan tahun 1966 tersebut didaftarkan di negara Belanda dalam tahun 1974, *take off* pada pukul 19.03 WIB dari Surabaya menuju *transit point* Colombo, Sri Lanka untuk mengisi bahan bakar tersebut sebenarnya tidak ada masalah. Penerbangan haji tersebut dipimpin Captain Hendrik Lamme yang sudah mengantongi 26.000 jam terbang terdiri dari 4.000 jam terbang dengan DC-8, sudah pernah terbang ke Colombo dan *First Officer* Robert Blomsa walaupun belum pernah terbang di Colombo, keduanya merupakan Warga Negara Belanda. Cuaca dan langit di Sri Lanka sangat bersahabat. Pada saat itu, kecepatan angin masih dalam batas normal, jarak pandang 10 km dan cuaca cerah. Pesawat udara mulai memasuki wilayah Sri Lanka untuk *transit* di *Katunayake International Airport*, Colombo, Sri Lanka guna mengisi bahan bakar. Pilot mulai mengontak pengawas lalu lintas udara (ATC) Colombo memberitahu bahwa *Flight 138* berada dalam jarak 130 *nautical miles* dari landasan Katunayake.⁴⁸³

Pesawat udara sedianya terbang menuju Jeddah, Saudi Arabia, sebagai bagian dari penyelenggaraan transportasi udara jemaah haji melalui udara tersebut, mengangkut 182 jemaah haji udara dan 9 awak pesawat udara yang dikapteni oleh Hendrik Lamme dan *first officer* Robert Blomsa, memasuki wilayah udara Sri Lanka untuk transit guna mengisi bahan bakar. Hendrik Lamme melakukan kontak pertama dengan *Air Traffic Control* (ATC) Colombo, Hendrik memberi tahu bahwa mereka sudah dalam *range 130 nautical mile* dari landas pacu *Katunayake International Airport*, sudah berada di Sri Lanka dan mulai pindah ke *approach Control* (APP) yang melaporkan pada ketinggian 6.000 kaki dan *range 40 miles* dari landas pacu, namun demikian tanpa mengkonfirmasi ulang dan dianggap telah akurat, pesawat udara diinstruksikan turun menjadi 2.000 kaki,

⁴⁸² *Ibid.*

⁴⁸³ *Ibid.*

tetapi menara pengawas kehilangan kontak dengan Capt. penerbang Hendrik Lamme. Pesawat udara jatuh setelah menabrak tebing salah satu bagian dari Sapta Kanya (*The Seven Virgins*). Sebuah kawasan pegunungan di Maskeliya, Sri Lanka. Dari 191 penumpang termasuk awak pesawat udara tersebut tidak ada satupun yang hidup pada kecelakaan terburuk dalam sejarah penerbangan Sri Lanka.

Pada saat kecelakaan pesawat udara DC-8, nomor penerbangan 138, registrasi PH-MBH tersebut pengawas lalu lintas udara (ATC) belum mempunyai radar yang dapat memastikan posisi pesawat udara. Begitu juga *Distance Measuring Equipment (DME)* belum tersedia di fasilitas radio Sri Lanka. Dalam kontak terakhir diketahui bahwa Pilot menyebut 40 *miles* sedangkan pihak ATC salah tangkap jadi 14 *miles*. Karenanya langsung meminta turun ke ketinggian 2.000 *feet*.

Berbagai laporan resmi menyebutkan bahwa pesawat udara terbang terlalu rendah dari ketinggian seharusnya sekitar 10.200 *feet*. Sementara puncak kelima dari Sapta Kanya (*The Seven Virgins*) memiliki ketinggian 4.6. Pesawat udara dilaporkan mengalami patah sayap dan tanki bahan bakar meledak yang kemudian menyebabkan kebakaran di sekitar area lokasi. Sekarang di lokasi kejadian didirikan sebuah monumen untuk mengenang kecelakaan pesawat haji 1974 yang menjadi kecelakaan terbesar dalam sejarah penerbangan di Sri Lanka, sekaligus salah satu yang terburuk di dunia. Sapta Kanya yang pada saat kejadian merupakan daerah terpencil, sekarang menjadi salah satu tempat wisata alam populer di Sri Lanka, khususnya untuk tujuan pendakian.

Dari total 191 penumpang dan awak pesawat udara, tidak ada satupun yang selamat dari kecelakaan pesawat udara haji 1974 tersebut. Tragedi tersebut menjadi sebuah kecelakaan pesawat udara terburuk dalam catatan sejarah penerbangan di Sri Lanka, bahkan menjadi salah satu yang terburuk di dunia. Tragedi tersebut juga menjadi salah satu musibah dalam penyelenggaraan ibadah haji Indonesia. Mengingat Flight 138 merupakan transportasi pengangkut jemaah haji via jalur udara.

Para korban kecelakaan pesawat udara antara lain Captain Hendrik Lamme (Pilot), Robert Blomsa (*First Officer*), Wijnands (belum diketahui *Flight Engineer* atau *Flight Attendant*), Ivo Uliet (*Flight Attendant*), H. Borghols (*Flight Attendant*), H. Van Hanburg (*Flight Attendant*), T. Van Dijkum (*Flight Attendant*), 111 jamaah haji asal Blitar, 49 jamaah haji asal Sulawesi Selatan, 16 jamaah haji asal Lamongan, 3 jamaah haji asal Kalimantan Timur, 2 jamaah haji asal Kota Surabaya.

Mayoritas korban penumpang merupakan jamaah haji asal Kabupaten Blitar sebanyak 111 orang. Sementara awak pesawat merupakan Warga Negara Belanda, kecuali 2 orang mahasiswa Indonesia. Di antara penumpang yang meninggal dunia terdapat sosok Ny Kamariyah Syarifudin, cucu Sultan Banjarmasin, Pangeran Suryanzah. Sementara itu Captain Hendrik Lamme sebelumnya merupakan Pilot Angkatan Udara Kerajaan Belanda. Bahkan sempat bertugas di Indonesia di tahun 1948 atau di masa perang sebelum pengakuan kedaulatan oleh Kerajaan Belanda.

Sebagaimana disebutkan di atas, pesawat udara jenis Douglas DC-8 milik perusahaan penerbangan *MartinAir* penerbangan Nomor 138 merupakan penerbangan carter untuk angkutan jemaah haji embarkasi Surabaya melalui jalur udara, karena itu Departemen Penerbangan Sipil Sri Lanka bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Indonesia serta Belanda melakukan penelitian sebab kecelakaan pesawat udara jamaah haji Indonesia tahun 1974 di Maskeliya.

Pesawat udara yang rencananya menuju *King Abdul Aziz International Airport* di Jeddah, Saudi Arabia tersebut mengalami kecelakaan pada saat akan mendarat *Katunayake International Airport*, Colombo, menewaskan 183 penumpang yang semuanya ialah Jamaah Haji asal embarkasi Surabaya dan 9 awak pesawat udara. Dari data penumpang yang tewas terdapat 2 mahasiswa tingkat IV Fakultas Syariah (Hukum) IAIN Surabaya dan mahasiswa IAIN Ujungpandang, yang merupakan awak pesawat udara. Sementara 7 lainnya

merupakan warga negara Belanda.⁴⁸⁴ Setiap kecelakaan pesawat udara menimbulkan rasa duka dan pertayaan karena adanya korban jiwa. Lebih-lebih lagi bilamana kecelakaan pesawat udara tersebut merupakan kecelakaan pesawat udara masyarakat akan menanyakan faktor penyebab kecelakaan tersebut, masalah tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut.

1. Dasar Hukum

Pada waktu kecelakaan pesawat udara tanggal 4 Desember 1974, Indonesia telah menundukan diri (*adherence*) Konvensi Warsawa 1929 pada tanggal 21 Pebruari 1951,⁴⁸⁵ sedangkan Sri Lanka telah menundukkan diri (*adherence*) pada Konvensi Warsawa 1929 tanggal 2 Mei 1951,⁴⁸⁶ oleh karena itu berdasarkan Pasal 1 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929⁴⁸⁷ maka hukum yang berlaku terhadap kecelakaan pesawat udara *Martin Air* jenis DC-8, nomor penerbangan 138 registrasi PH-MBH tanggal 4 Desember 1974 adalah Konvensi Warsawa 1929.

⁴⁸⁴ *Ibid.*

⁴⁸⁵ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, hal.364

⁴⁸⁶ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX - Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005 hal.365

⁴⁸⁷ *Pasal 1 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929:* "For the purpose of his Convention the expression of "international carriage" means any carriage in which, according to the contract made by the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties or within one territory of single High Contracting Party, if there is agreed on stopping place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that Power is not a Party of this Convention. A carriage without such an agreed stopping place between the territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be international for the purpose of this Convention.

2. Tanggung Jawab Garuda Indonesian Airways

Berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 maka GIA dalam kapasitasnya sebagai pencarter (operator) pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Martin Air*, jenis Douglas DC-8, registrasi PH-MBH, nomor penerbangan 138 untuk melayani jemaah haji Jawa Timur Kabupaten Blitar, Lamongan, Surabaya, Kalimantan Timur dan Sulawesi Selatan mengalami kecelakaan di Colombo, Sri Lanka,⁴⁸⁸ bertanggung jawab memberi ganti kerugian kepada 182 jemaah haji udara yang meninggal dunia, masing-masing memperoleh ganti rugi sebesar 125.000 francs atau dikonversi US\$ 10,000 (sepuluh ribu) dollar Amerika Serikat dan bagasi tercatat masing-masing penumpang 20 x 250 francs. Pembatasan ganti rugi sebesar 125.000 francs tersebut tidak berlaku bilamana ternyata ada jemaah haji yang tidak diberi tiket oleh GIA, bilamana ternyata ada yang tidak diberi tiket oleh perusahaan penerbangan GIA. Dalam hal demikian maka tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan GIA tidak terbatas (*unlimited liability*) sesuai dengan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) yang berlaku dalam Konvensi Warsawa 1929.

Tanggung jawab hukum tidak terbatas (*unlimited liability*) perusahaan penerbangan GIA juga terjadi bilamana perusahaan penerbangan GIA, termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan GIA melakukan perbuatan yang disengaja (*wilful misconduct*) misalnya perusahaan penerbangan GIA tidak menyediakan jaket pelampung atau menyediakan oksigen yang cukup karena hal itu merupakan no go item yang harus dipenuhi untuk melakukan penerbangan komersial.

Gugatan kepada perusahaan penerbangan GIA dapat dilakukan dipengadilan negeri Surabaya atau di Sri Lanka atau tempat pembelian tiket atau dapat pula diajukan di

⁴⁸⁸.*Ibid.*

kantor pusat perusahaan penerbangan GIA dalam kurun waktu 2 tahun. Mengenai tenggang waktu 2 (dua) tahun diserahkan pada hukum acara yang berlaku bagi hakim yang mengadili sesuai dengan Pasal 28 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929.

Jumlah ganti rugi untuk bagasi tercatat (*check baggage*) dan kargo 250 (dua ratus lima puluh) francs setiap kg, kecuali pada saat menyerahkan bagasi tercatat (*check baggage*) atau kargo ada deklarasi bahwa harga isi bagasi tercatat (*check baggage*) dan kargo harganya lebih tinggi dari 250 (dua ratus lima puluh) francs, dalam hal demikian jemaah haji atau pengirim barang harus memberi tambahan pembayaran untuk asuransi, dalam hal terjadi kerugian maka jemaah haji dan/atau pengirim barang akan memperoleh ganti rugi (santunan) sebesar 250 francs setiap kg ditambah dengan biaya asurnasi.

K. Korean Airlines KAL007

Pada tanggal 31 Agustus 1983, pesawat udara *Korean Airlines (KAL)* jenis Boeing 747-230B, nomor penerbangan KAL007, registrasi HL7442 dalam penerbangannya dari New York, Amerika Serikat ke Bandar Udara Internasional Gimpo di Seoul, Korea Selatan singgah di Badar Udara Internasional Anchorage, Alaska untuk mengisi bahan bakar dan mengganti awak pesawat udara. Dalam penerbangan berikutnya seharusnya melalui jalur penerbangan internasional Samodra Pasifik airways R-20, melintasi Jepang sebelum masuk ke Bandar Udara Gimpo di Seoul, Korea Selatan, tetapi kenyataannya, setelah ganti awak pesawat udara dan mengisi bahan bakar, KAL007 melenceng sejauh 322 km ke arah barat masuk ke semenanjung Kamchatka, terus ke laut Okhotska sebelum tiba di atas ruang udara pulau Sakhalin.⁴⁸⁹

⁴⁸⁹ Mengenang Korean Air 007, Korban Perang Dingin Soviet-AS yang Dirudal Gegara Insiden “Mata-mata”

Kapten penerbang pengganti seharusnya sebelum melakukan penerbangan lanjutan mempunyai kewajiban membuat *flight plan* yang berisikan *call signed* pesawat udara, jenis pesawat udara, jam tinggal landas, jam kedatangan pesawat udara di bandar udara tujuan, alat-alat navigasi yang digunakan, bahan bakar yang dibawa, bandar udara alternatif pendaratan, posisi penerbangan dll. Setelah *flight plan* tersebut disetujui oleh pengawas lalu lintas udara, dimasukkan ke komputer dalam *Inertial Navigation Services (INS)* yang akan bekerja secara otomatis ke bandar udara Gimpo, Seoul, Korea Selatan. Karena kelalaian kapten penerbangan atau kesalahan memasukkan ke INS, maka KAL melenceng penerbangannya ke semenanjung Kamchatkan.⁴⁹⁰

Seharusnya pesawat udara KAL007 terbang lewat jalur udara internasional R-20 yang jauhnya kurang lebih 28.2km dari perbatasan wilayah Uni Soviet dan terus lurus sampai melewati pulau Hokkaido, kemudian belok ke arah Bandar Udara Internasional Gimpo di Seoul, Korea Selatan, tetapi beberapa menit setelah tinggal landas, pesawat udara KAL 007 belok kanan melenceng arah 245 derajat seharusnya 220 derajat dan terus sehingga masuk wilayah udara Uni Soviet, dekat semenanjung Kamchatkan yang merupakan daerah militer yang sangat sensitive sehingga KAL007 dicegat pesawat udara tempur Uni Soviet.

Setelah masuk KAL007 ke ruang udara semenanjung Kamchatka, radar Uni Soviet menangkap pergerakan pesawat udara, kemudian otoritas Uni Soviet langsung mengirim jet tempur Shukoi SU-15 dari pangkalan angkatan laut Uni Soviet Petropavlovsk di sepanjang Kamchatka. Pada saat Shukhoi SU-15 akan menyusul KAL007, pesawat udara KAL007 sempat balik ke ruang udara internasional. Shukhoi SU-15 belum sempat

<https://www.kabarpenumpang.com/mengenang-korean-air-007-korban-perang-dingin-soviet-as-yang-dirudal-gegara-insiden-mata-mata/> diunduh Tanggal 20 Januari 23

⁴⁹⁰ Martono K., *Perang Adu Pembuktian Antara KAL dengan Penumpang*, dalam Martono., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.202

kembali ke pangkalan, KAL007 terdeteksi kembali lagi masuk wilayah udara Uni Soviet, pada saat itulah Shukhoi SU-15 mengambil sikap membuntuti pesawat udara KAL007. Melalui lampu navigasi dan *strobe* yang berkedip, Shukhoi SU-15 mengakui telah berhasil mengidentifikasi obyek yang dibuntuti sebagai pesawat udara sipil dan bukan pesawat udara mata-mata. Kolonel Gennadi Osipovich, salah satu pilot jet tempur yang membuntuti, juga mengaku melihat jelas bahwa pesawat tersebut adalah pesawat sipil.⁴⁹¹

Pada saat KAL007 melakukan kontak dengan pengawas lalu lintas udara Jepang, diizinkan untuk menambah ketinggian, tetapi sebelum mencapai ketinggian, KAL007 sempat mengelak, pesawat udara Shukhoi SU-15 mulai curiga dan melaporkan ke pangkalan militer. Kecurigaan semakin menjadi karena KAL007 masuk ruang udara Uni Soviet tidak lama setelah pesawat udara pengintai Amerika Serikat RC-135 melakukan kegiatan mata-mata, apalagi daerah disekitar semenanjung Kamchatka merupakan zona militer yang terdapat sembilan kapal selam bertenaga nuklir Uni Soviet termasuk 29 rudal yang dibawa kapal selam. Apalagi kapal disebut berencana untuk melakukan uji coba rudal, tentu semakin menambah sensitivitas.⁴⁹²

Sebelum menembak, Shukhoi SU-15 telah memberi sinyal dalam kode internasional bahwa KAL007 sudah melanggar wilayah udara Uni Soviet, namun demikian tidak memperoleh response dari KAL007, kemudian jet tempur mengirim rudal sebagai peringatan, juga tidak memperoleh response dari KAL007, akhirnya diluncurkan rudal udara ke udara. Sebenarnya KAL007 sudah tidak berada dalam wilayah Uni Soviet, namun demikian karena dinilai sudah memperoleh informasi yang cukup, penembakan tidak dapat dihindari lagi. Pada tahun 1992, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) melakukan investigasi setelah Uni Soviet membuka kotak hitam (*black box*). Hasil penyelidikan yang dirilis oleh ICAO menyebut mode "*heading*" pada fitur autopilot yang

⁴⁹¹.*Ibid.*

⁴⁹².*Ibid.*

menyebabkan pesawat udara KAL007 dapat melenceng jauh ke wilayah udara Uni Soviet. Entah karena pilot gagal mengubah pengaturan autopilot (inertial navigation service-INS) guna mengubah arah penerbangan, ICAO tak dapat menyimpulkan dengan pasti.⁴⁹³

1. Pesawat Udara Pengintai Berbendera Sipil

Sebelum terjadinya penembakan pesawat udara *Korean Airlines* nomor penerbangan KAL007, Amerika Serikat pernah dituding mengirim pesawat udara pengintai. Pesawat udara RC-135W dan E-8C menggunakan "bendera" sipil beroperasi antara pulau Hainan dan kepulauan Paracel, Laut China Selatan (LCS) untuk mengumpulkan informasi intelijen. Perbuatan melawan hukum tersebut diketahui saat pesawat udara pendeteksi dan pengumpulan sinyal elektromagnetik RC-135 Angkatan Udara AS melintasi LCS dengan kode registrasi milik pesawat sipil Malaysia. Pesawat udara "sipil Malaysia" tersebut tinggal landas dari pangkalan udara militer Amerika Serikat di Okinawa dan Guam, setelah kode enam digit yang dikirim secara otomatis oleh pesawat udara saat mulai interogasi oleh pengawas lalu lintas udara (ATC) di sebuah negara, ternyata menunjukkan bahwa pesawat udara tersebut adalah pesawat militer, walaupun Boeing RC-135W dan E-8C serupa dengan pesawat sipil jensi Boeing 707-200, dan pesawat udara pengintai tersebut mengikuti jalur pesawat udara komersial, pada akhirnya niat jahat Amerika Serikat tetap terbongkar.⁴⁹⁴

Kedok pesawat udara pengintai 'berbendera' sipil oleh Amerika Serikat tidak dapat diterima oleh masyarakat internasional karena melanggar konvensi Chicago 1944.⁴⁹⁵

⁴⁹³ *Ibid.*

⁴⁹⁴ AS Kirim Pesawat Mata-mata Berbendera Sipil, Rudal Intai Penerbangan Komersial di Sekitar LCS
<https://www.kabarpenumpang.com/as-kirim-pesawat-mata-mata-berbendera-sipil-rudal-intai-penerbangan-komersial-di-sekitar-lcs/>
diunduh Tanggal 20 Januari 2023

⁴⁹⁵ *Ibid.*

Tindakan demikian sangat membahayakan pesawat udara komersial, seperti dialami oleh *Korean Airlins* nomor penerbangan KAL007 yang dirudal oleh Shukhoi SU-15 tanggal 1 September 1983 karena diduga pesawat udara pengintai Amerika Serikat. Dugaan tersebut masuk akal karena berkenaan dengan perang dingin antara Barat vs Timur sedang meruncing. Di samping itu, rute penerbangan New York ke Seoul, Korea Selatan tersebut kebetulan ada pesawat udara mata-mata Amerika Serikat beberapa menit sebelum penerbangan KAL007 yang melintas sekitar pulau Sakhalin yang tidak patuh *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* yang diadopsi oleh Uni Soviet. Akhirnya KAL007 ditembak oleh pesawat udara tempur Shukhoi SU-15 sebagai bentuk mempertahankan diri dari ancaman. Tindakan Uni Soviet tersebut tetap tidak dibenarkan karena pesawat udara sipil tidak bersenjata ditembak berarti bertentangan dengan hukum internasional (hak-hak asasi manusia).⁴⁹⁶

Akibat penembakan KAL007 oleh pesawat udara tempur Shukhoi-SU 15, terjadi gelombang protes dari negara-negara yang mendukung Amerika Serikat antara lain Amerika Serikat, Korea Selatan, Jepang, China, Australia, Canada, Inggris, New Zealand, Zaire, Liberia, Belanda, Perancis, Swedia, Belgia, Itali, Jerman, Singapore, Fiji, Colombia, Ecuador dan Paraguay. Protes yang paling keras dilakukan oleh *International Federation of Airline Pilot Association (IFALPA)* dan 11 (sebelas) negara dari 16 negara yang mempunyai penerbangan ke Uni Soviet menghentikan penerbangan komersial untuk sementara.⁴⁹⁷

Dalam bulan Oktober 1983, ICAO meneliti kotak hitam, tetapi sangat sedikit informasi yang dikemukakan. Penyebab utama misteri kecelakaan KAL007 adalah kenapa terbang tidak melalui rute seharusnya airways R-20 Samodra Pasifik yang berkaitan dengan penyetelan autopilot (inertial

⁴⁹⁶ *Ibid.*

⁴⁹⁷ To Protest Downing" *Aviation Week and Space Technology* 19 September 1983, 26.

navigation services-INS), sehingga penerbangan melenceng kearah wilayah udara Uni Soviet. Sebelum tinggal landas kapten penerbang tidak menyetel INS sehingga arah penerbangan melenceng ke arah wilayah udara terlarang, sebab kapten terbang pada jalur yang salah dan gagal menyetel INS kearah rute penerbangan yang betul, namun demikian hasil investigasi ICAO tidak terbukti adanya tindakan pengintai dari Amerika Serikat. Negara anggota ICAO mengutuk militer yang menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil, pada hal Uni Soviet telah meratifikasikan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944 yang berlaku sejak tahun 1998.⁴⁹⁸

2. Dasar Hukum

Korea Selatan telah meratifikasi Protokol The Hague 1955 pada tanggal 13 Juli 1967 yang mulai berlaku pada tanggal 11 Oktober 1967,⁴⁹⁹ walaupun tidak meratifikasi Konvensi Warsawa 1929, berdasarkan Pasal XXI dan XXIII berlaku Konvensi Warsawa 1929. Amerika Serikat telah meratifikasi Konvensi Warsawa 1929 pada tanggal 31 Juli 1934 yang mulai berlaku tanggal 29 Oktober 1934, namun demikian jumlah ganti rugi dirubah oleh Protokol The Hague 1955, dari US\$ 10,000.00 (sepuluh ribu) dollar Amerika Serikat menjadi US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat. Amerika Serikat tidak setuju jumlah ganti rugi US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat, dan mengancam keluar menjadi anggota *International Air Transport Association (IATA)*, kemudian disepakati Montreal Agreement yang menentukan semua penerbangan dari, ke atau melewati Amerika Serikat harus bersedia memberi ganti rugi sebesar US\$50,000.00 (lima puluh delapan ribu)

⁴⁹⁸ Korean Air Lines flight 007

<https://www.britannica.com/event/Korean-Air-Lines-flight-007>,
diunduh Tanggal 20 Januari 2023

⁴⁹⁹ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd,2005, hal.....

dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara,⁵⁰⁰ oleh karena itu dasar hukum kasus penembakan KAL007 berlaku Konvensi Warsawa 1929 dan *Montreal Agreement of 1966*.

3. Jumlah Ganti Rugi Penumpang KAL007

Berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 menganut asas *presumption of liability*, karena itu berdasarkan dasar hukum tersebut diatas besarnya ganti rugi menurut *Montreal Agreement of 1966* masing-masing penumpang KAL007 sebesar US\$50,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara, tetapi jumlah tersebut tidak berlaku bilamana terdapat kekeliruan atau kelaian atau kekurangan hati-hatian atau kesengajaan perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilan yang bertindak untuk dan atas nama KAL007.

Berdasarkan pembuktian bahwa kapten penerbang KAL007 dalam kapasitasnya sebagai pegawai Korean Airlines melakukan suatu kelalaian melenceng penerbangan ke semenanjung Kamchatka, maka enam anggota juri pengadilan Federal Amerika Serikat, di Washington dalam tahun 1989 menjatuhkan hukuman ganti rugi sebesar US\$ 50,000,000.00 (lima puluh juta) dollar Amerika Serikat yang dibagi rata kepada 137 korban, karena kesalahan KAL007 yang menyimpang dari jalur udara yang seharusnya melalui jalur udara Samodra Pasifik, sedangkan penumpang yang lain memperoleh ganti rugi sebesar US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima) ribu dollar Amerika Serikat termasuk biaya

⁵⁰⁰Martono K., *Perang Adu Pembuktian Antara KAL dengan Penumpang*, dalam Martono., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.202

pengacara, berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 yang diratifikasi Protokol The Hague 1955.⁵⁰¹

L. Kecelakaan Singapore Airlines SQ006

Para penulis menaruh perhatian besar terhadap kecelakaan SIA nomor penerbangan SQ006 karena kecelakaan terbesar kedua dialami oleh pabrik Boeing 747-400 setelah kasus tabrakan pesawat udara KLM jenis Boeing 747-400 dengan pesawat udara Pan Am jenis Boeing 747-400 dipulau Canary dalam bulan Maret, 1977. SIA menawarkan jumlah ganti kerugian kepada para korban yang meninggal dunia sebesar US\$ 400,000.00 (empat ratus ribu) dollar Amerika Serikat dan US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat yang mengalami luka. Jumlah tersebut merupakan jumlah sangat besar bilamana dibandingkan dengan ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 sebesar 100,000.00 (seratur ribu) SDR. Dibawah ini diuraikan secara runtun kecelakaan SIA SQ006 beserta dampaknya yakni latar belakang kecelakaan SIA SQ006 termasuk kesalahan tinggal landas, takdir menghampiri, kematian sangat tragis, penyebab kecelakaan pesawat udara, laporan dewan keselamatan, kegagalan menggunakan informasi yang tersedia, dan kesimpulan, laporan kontroversial, laporan *Singapore Airlines*, kesimpulan sebagai berikut:

1. Latar Belakang Kecelakaan SQ006

Pada tanggal 31 Oktober 2000 pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Singapore Airlines (SIA)* nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412 registrasi 9V-SPK

⁵⁰¹ Berdasarkan Protokol The Hague 1955, Konvensi Warsawa 1929 di rubah jumlah jumlah ganti rugi dengan Montreal Agreement 1966 yang mengatakan pesawat udara yang terbang dari atau ke atau melewati Ammerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi penumpang yang meninggal dunia sebesar US\$ 58,000.00 tidak termasuk biaya pengacara atau US\$75,000.00 (tujuh puluh lima) ribu dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara. Lihat Martono K., Agus Promono., Hukum Udara Perdana Internasional dan Nasional. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.....

yang dijadwalkan terbang dari Bandar Udara *Internasional Changi di Singapore (SIN)* ke Bandar Udara Internasional Los Angeles (LAX) dengan transit di Bandar Udara Internasional Chiang Kai-Shek yang sekarang disebut Bandar Udara Internasional Taiwan Taoyuan di Taipei di pulau Taiwan.

Pesawat udara nomor serie pabrik 28023 bermesin empat buatan *Pratt & Whitney* merupakan produksi ke 1,099 dibuat oleh pabrik Boeing 747 untuk pertama kali terbang di Siangpore dalam tahun 1997, mengalami kecelakaan di Bandar Udara Internasional di Taipei, pulau Taiwan pada malam hari tanggal 30 Oktober 2000. Pesawat udara tersebut merupakan salah satu dari dua Boeing 747-412 milik SIA dicat berwarna putih, biru laut dan warna emas khusus untuk daerah tropika untuk promosi perusahaan penerbangan *Singapore Airlines*. Pesawat udara baru saja diperiksa tanggal 16 September 2000, tidak ada tanda-tanda bermasalah dan merupakan pesawat udara yang bagus untuk penerbangan komersial.⁵⁰²

Capt.penerbang adalah Foong Chee Kong, berumur 41 tahun yang telah mengantongi jam terbang 11.235 penerbangan, 2,017 jam terbang dengan *Boeing 747-400*, co-pilot Latiff Cyrano berumur 36 tahun yang telah mengantongi 2,442 jam terbang termasuk 552 jam terbang *Boeing 747-400*, anggota awak pesawat udara nomor penerbangan SQ006 ketiga adalah NG Kheng Leng berumur 38 tahun dengan jam terbang 5.508 penerbangan termasuk 4.518 jam terbang pada Boeing 747-412.⁵⁰³

a. Kesalahan Tinggal Landas Yang Fatal

Sekitar jam 23.00 waktu setempat tanggal 31 Oktober 2000, pesawat udara didorong dari B5 Bandar

⁵⁰² The Fatal Errors That Caused The Loss Of Singapore Airlines Flight 00613 Septe
<https://vnexplorer.net/the-fatal-errors-that-caused-the-loss-of-singapore-airlines-flight-006-s5203643.html> diunduh Tanggal 5 Januari 2023

⁵⁰³ .*Ibid.*

Udara Internasional Taipei (CSK). Kondisi cuaca memang tidak bersahabat karena hujan lebat akibat tendangan angin *typhoon* di Bandar Udara dan sekitarnya. Lima menit kemudian SIA SQ006 bergerak pelan-pelan (*taxi*) ke arah landas pacu 05L melalui *taxiway SS, WC* dan *NP*. Pengawas lalu lintas udara memberi *flight clearance*⁵⁰⁴ tinggal landas pada landas pacu 05L. Instruksi tersebut dibaca ulang oleh awak pesawat udara sesuai dengan prosedur. Bandar udara mempunyai dua landas pacu masing-masing 05L dan 05R yang sejajar satu terhadap yang lain. Landas pacu yang biasanya digunakan tinggal landas memang 05R, tetapi pejabat penerbangan sipil Taiwan mengirim NOTAM bahwa landas 05R ditutup sementara sejak 13 September 2000 sampai dengan 22 Nopember 2000 karena untuk rekonstruksi landas pacu.

Sesuai dengan prosedur, Capt.Penerbang Foong Chee Kong sudah mengulang kembali instruksi pengawas lalu lintas udara bahwa pesawat udara SQ006 tinggal landas pada landas pacu 05L, tetapi pada saat sampai ujung landas pacu, pesawat udara tiba-tiba belok ke 215 meter dengan cepat ke arah landas pacu 05R yang sedang rekonstruksi. Bandar udara tidak dilengkapi dengan radar darat untuk *surveillance* pergarakan pesawat udara dan penglihatan dari menara pengawas tidak bersahabat. Setelah mencapai ujung *taxiway NP*, penerbangan SIA SQ006 belok ke kanan masuk *taxiway N1* dan memutar ke kanan landas pacu 05R, tidak menuju landas pacu yang seharusnya *runway 05L*. Beberapa menit kemudian pesawat udara mulai tinggal landas ke Los Angeles, namun demikian awak pesawat udara tidak menjabari bahwa mereka salah landas pacu yang seharusnya 05L

⁵⁰⁴ *Flight clearance* bukan berarti ijin melainkan kondisi memungkinkan untuk melakukan tinggal landas, keputusan tinggal landas pada Capt.penerbang, bukan mengizinkan untuk terbang.

tetapi menggunakan landas pacu 05R yang sedang ada perbaikan.⁵⁰⁵

b. Takdir Menghampiri

Sekitar 41 detik setelah lepas landas, pesawat udara menghantam beton, ekskavator dan peralatan lain yang diparkir di landas pacu 05R, karena jarak pandang yang sangat buruk di tengah hujan lebat dan tendangan angin typhoon, awak pesawat udara penerbangan nomor SIA SQ006 tidak melihat deretan peralatan konstruksi di depan mereka untuk mengelak sebelum terjadi benturan. Peralatan konstruksi termasuk dua ekskavator, dua rol bergetar, bulldoser kecil, derek, dan kompresor udara. Di samping itu, landas pacu 05R berisi penghalang beton dan bagian yang digali sebagai bagian dari pekerjaan konstruksi. Setelah mulai berbelok, pesawat udara gagal tinggal landas dan jatuh kembali ke landas pacu 05R, hancur dan terbakar. Puing-puing menghantam peralatan konstruksi lainnya saat meluncur di aspal. Pesawat udara pecah menjadi tiga bagian besar.

Badan pesawat udara semula terbelah menjadi dua, masing-masing mesin dan roda pendaratan terpisah. Sebuah derek merobek sayap kiri dari pesawat udara yang memaksa pesawat udara kembali ke tanah. Hidung pesawat udara menghantam *loader/bulldoser* yang mengakibatkan kebakaran besar, kemudian menghancurkan bagian depan badan pesawat udara dan sayap. Saat menghantam peralatan konstruksi, pesawat udara pecah menjadi tiga, berhenti dan sekitar 6.480 kaki dari ambang landas pacu 05R. Pesawat udara akhirnya terbagi menjadi tiga bagian utama masing-masing bagian

⁵⁰⁵ The Fatal Errors That Caused The Loss Of Singapore Airlines Flight 00613 Septe
<https://vnexplorer.net/the-fatal-errors-that-caused-the-loss-of-singapore-airlines-flight-006-s5203643.html> diunduh Tanggal 5 Januari 2023

hidung, tengah serta bagian sayap dan ekor berserakan di sekitar ujung landas pacu 05R.

c. Kematian Yang Tragis

Dalam kecelakaan penerbangan SIA nomor penerbangan SQ006 terdapat 179 penumpang, 83 orang dari jumlah tersebut meninggal dunia, 39 luka berat, 32 luka ringan dan 25 penumpang luka-luka serta 4 awak pesawat udara meninggal dunia. Ada 81 penumpang dan awak pesawat udara meninggal seketika dan 2 penumpang meninggal di rumah sakit, 3 penerbang selamat dari kecelakaan pesawat udara. Sebagian besar korban yang meninggal dunia adalah duduk di bagian tengah pesawat udara, tempat tangki bahan bakar yang dilalap api pada saat kebakaran pascabenturan.

Pada saat bel darurat pemadam kebakaran bandar udara berbunyi ada 41 kendaraan pemadam kebakaran, 58 ambulan, 9 unit penerangan dan 436 personel dikerahkan untuk membantu korban kecelakaan yang selamat dan memadamkan kobaran api yang membakar pesawat udara. Bahan kimia pemadam kebakaran dikeluarkan, hanya dalam kurun waktu tiga menit, kobaran kebakaran dapat dikuasai, menjelang tengah malam tanggal 1 Nopember 2000, sebagian besar api telah padam untuk mengungkap bagian depan pesawat udara yang hancur.

d. Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara

Pada bulan April 2002, Dewan Keselamatan Penerbangan Taiwan (ASC) secara resmi melaporkan kecelakaan pesawat udara SIA nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412, registrasi 9V-SPK beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Dalam laporan tersebut antara lain menyampaikan bahwa pada tanggal 31 Agustus 2000 Otoritas Taiwan mengeluarkan *Notice to Airmen (NOTAM)* yang menyatakan bahwa sebagian *runway 05R* antara *taxiways*

N4 dan N5 ditutup karena pekerjaan yang sedang berjalan dari tanggal 13 September hingga 22 November 2000. Awak pesawat udara nomor penerbangan SQ006 sudah tahu bahwa bagian *runway 05R* ditutup dan *runway 05R* hanya tersedia untuk tujuan *taxi*. Pada saat kecelakaan pesawat udara, terjadi hujan lebat dan angin kencang dari Topan Xangsane.

Pada saat sebelum lepas landas, awak pesawat udara SIA SQ006 menerima panduan *Runway Visual Range (RVR)* dari layanan *Automatic Terminal Information Service (ATIS)* bandara sendiri sepanjang 450 meter di *runway 05L*. Kemudian mereka menerima berita arah angin 020 derajat dengan kekuatan 28 knot, berhembus hingga 50 knot, bersamaan dengan *takeoff clearance* yang dikeluarkan oleh pengawas lalu lintas udara setempat. Kondisi cuaca yang kurang bersahabat mempengaruhi pikiran awak pesawat udara saat mereka bersiap untuk tinggal landas.

Alih-alih melanjutkan melewati tanda ambang batas landas pacu 05R, terus meluncur menuju landas pacu 05R yang dijadwalkan. Pesawat udara penerbangan SIA SQ006 memasuki landas pacu 05R untuk tinggal landas. Pada saat capt.penerbang tinggal landas, tidak ada penerbang lain di dalam pesawat udara yang menanyakan keputusan Capt.penerbang tinggal landas atau pilihan landas pacu, hal ini menunjukkan kerjasama ruang kemudi yang kurang baik. Awak pesawat udara tidak meninjau rute taxi yang memadai untuk memastikan mereka semua mengerti rute dari *appron* parkir ke landas pacu 05L.

Secara khusus, pesawat udara harus melewati belokan untuk landas pacu 05R sebelum meluncur ke landasan pacu 05L. Meskipun awak pesawat udara memiliki grafik Bandara Taipei yang tersedia saat melakukan taxi dari tempat parkir ke landas pacu tinggal landas, karena pesawat udara berbelok dari *taxiway NP* ke

taxiway NI dan terus berbelok ke *runway 05R*, tidak ada awak pesawat udara yang memverifikasi rute taxi. Rute taxi ke landas pacu 05L mengharuskan pesawat udara berbelok ke kanan 90 derajat dari *taxiway NP*, dan kemudian meluncur lurus ke depan di *taxiway NI* daripada berbelok 180 derajat terus menerus ke landas pacu 05R.

Yang terpenting, tidak ada awak pesawat udara yang menegaskan secara lisan landas pacu mana yang telah mereka masuki, juga tidak memeriksa instrumen penerbangan atau tampilan penerbangan elektronik di dek penerbangan. Harapan kapten penerbang bahwa beliau mendekati landas pacu tinggal langdas, ditambah dengan arti-penting lampu yang mengarah ke landas pacu 05R, mencurahkan perhatiannya yang besar ke lampu garis tengah.

Sebelum antri tinggal lepas landas, beliau mengikuti lampu hijau garis tengah *taxiway* dan meluncur ke *runway 05R*. Hal ini dapat saja dipadamkan untuk menghindari kebingungan dalam kondisi yang buruk. Hambatan tidak menutup ambang batas menuju landas pacu 05R karena sebagian landas pacu masih digunakan oleh pesawat udara yang mendarat untuk taxi ke dan dari terminal. Meningkatnya tekanan waktu untuk tinggal landas sebelum angin topan mendekat di sekitar bandara menimbulkan pola pikir 'terburu-buru' pada awak pesawat udara. Prospek lepas landas dalam angin kencang, jarak pandang rendah, dan dengan landas pacu yang licin juga memengaruhi kemampuan pengambilan keputusan dan kemampuan awak pesawat udara untuk mempertahankan kesadaran situasional.

e. Kegagalan Menggunakan Informasi yang Tersedia

Menurut laporan resmi, kecelakaan tersebut terjadi karena awak pesawat udara nomor penerbangan SIA SQ006 gagal memanfaatkan sepenuhnya fasilitas yang tersedia bagi mereka untuk memberi tahu mereka tentang

orientasi pesawat udara dan di landas pacu mana mereka berada. Fasilitas ini termasuk navigasi Bandara Taipei; penandaan dan penandaan *runway* dan *taxiway*; referensi tujuan pesawat udara; lampu garis tengah *taxiway* *NI* yang mengarah ke *runway 05L* ; warna lampu *centerline* di *runway 05R*; Menurut laporan tersebut, lampu tepi *runway 05R* kemungkinan besar tidak menyala; Ada perbedaan besar antara *runway 05L* dan *runway 05R* perbedaan konfigurasi pencahayaan antara *runway 05L* dan *runway 05R*; tampilan Para-Visual (PVD) di dek penerbangan 9V-SPK menunjukkan pesawat udara tidak selaras dengan localizer *runway 05L*; informasi tampilan penerbangan Utama (PFD); laporan tersebut menyimpulkan bahwa awak pesawat gagal mempersiapkan taxi ke landas pacu yang benar, kehilangan kesadaran situasional, dan akhirnya mulai lepas landas dari landas pacu yang salah. Laporan tersebut mengkritik awak pesawat udara nomor penerbangan SQ006 dan prosedur operasi standar *Singapore Airlines*.

f. Laporan Kontraversial

Setelah meninjau laporan akhir, Kementerian Transportasi Singapura (MOT) tidak setuju dengan temuan tersebut dan merilis laporannya sendiri. Pejabat Singapura berpendapat bahwa laporan ASC tidak menyajikan laporan lengkap tentang insiden tersebut. Menurut ASC, tanggung jawab atas kecelakaan tersebut telah ditempatkan terutama pada awak pesawat udara SQ006. Acara lain, seperti pencahayaan garis tengah ke landas pacu 05R, telah diremehkan. Tim dari Singapura yang ikut dalam investigasi menilai penerangan dan rambu-rambu di bandara tidak sesuai dengan standar internasional. Beberapa lampu kritis ditemukan hilang atau tidak berfungsi. Sama halnya, tidak ada penghalang atau tanda yang dipasang di awal landas pacu yang ditutup, yang akan memberi tahu awak pesawat udara bahwa landas pacu ditutup dan mereka telah berbaris di

landas pacu yang salah. Pihak berwenang Singapura menemukan bahwa awak pesawat udara lain hampir melakukan kesalahan yang sama dengan menggunakan landas pacu 05R untuk tinggal landas hanya beberapa hari sebelum kecelakaan.

g. Laporan Singapore Airlines

Singapore Airlines juga mengeluarkan pernyataannya sendiri setelah rilis laporan ASC. Dalam pernyataannya, perusahaan penerbangan *Singapore Airlines* menegaskan kembali *point* yang dikemukakan oleh penyelidik Singapura dan menambahkan bahwa pengawas lalu lintas udara di Taipei tidak mengikuti prosedur yang benar ketika mereka memberikan izin untuk lepas landas SIA SQ006 meskipun pengawas lalu lintas udara tidak dapat melihat pesawat udara karena cuaca. Pilot mengkonfirmasi dua kali dengan menara pengawas lalu lintas udara bahwa dia berada di landasan yang benar. Namun, pengawas tidak mengetahui bahwa pesawat udara telah memasuki landas pacu yang salah karena bandara tidak memiliki radar darat, dan pesawat udara tidak terlihat dari menara saat mulai tinggal landas. Laporan oleh otoritas Singapura dan *Singapore Airlines* menyimpulkan bahwa sistem, prosedur, dan fasilitas Bandara Taipei sangat tidak memadai, jauh dari standar penerbangan internasional, dan bahwa kecelakaan itu dapat dihindari jika tindakan pencegahan yang diterima secara internasional dilakukan pada bandara.

h. Kesimpulan

Tragisnya, seperti banyak kecelakaan penerbangan, banyak faktor yang berperan dalam kecelakaan tersebut. Fenomena tersebut dikenal dalam industri penerbangan sebagai '*prinsip keju Swiss*'. Mungkin ada banyak lobang kecil pada keju, tetapi lobang tersebut jarang menyebabkan kecelakaan. Sejatinya setiap perusahaan penerbangan harus selalu melakukan peningkatan dalam

segala hal, termasuk pelayanan perusahaan penerbangan yang diberikan kepada penumpang. Hal ini supaya penumpang dapat merasakan kepuasan secara penuh atas jasa yang diterima dari perusahaan maskapai dan meminimalisir timbulnya sengketa antara kedua belah pihak. Dari sisi penumpang, wajib juga dipahami mengenai peraturan pengangkutan udara, cara penyelesaian sengketa yang baik, dan proses pelaporan untuk mengembalikan hak penumpang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

2. Gugatan Ganti Kerugian

Dampak dari kecelakaan SIA SQ006 menimbulkan masalah gugatan ganti kerugian terhadap SIA baik yang dilakukan di Singapore, Amerika Serikat maupun Indonesia sebagai berikut:

a. Tawaran Ganti Rugi SQ006

Sebetulnya sebelum gugatan para korban dilayangkan ke pengadilan di Singapore, Amerika Serikat maupun Indonesia, SIA secara tidak langsung mengakui kesalahan SIA SQ006 yang mengalami kecelakaan di Bandar Udara Internasional Taipei, pulau Taiwan pada tanggal 31 Oktober 2000. Hal ini dibuktikan segera setelah kecelakaan terjadi, SIA menawarkan kepada para penumpang ganti kerugian masing-masing US\$ 400,000.00 (empat ratus ribu) dollar Amerika Serikat kepada keluarga korban yang meninggal dunia dan US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat kepada penumpang yang mengalami luka.⁵⁰⁶ Jumlah tawaran ganti kerugian tersebut cukup besar bilamana dibandingkan dengan ganti kerugian yang ditetapkan

⁵⁰⁶ SIA settles first lawsuit over SQ006 crash, survivor claims record sum paid Channel NewsAsia
<https://www.pprune.org/rumours-news/102939-record-settlement-singapore-airlines-sq006-crash.html> diunduh Tanggal 7 Januari 2023

dalam Konvensi Montreal 1999 sebesar 100,000,00 (seratus ribu) SDR.

Usaha tawaran ganti rugi oleh SIA tersebut dimaksudkan untuk memulihkan kepercayaan masyarakat yang selama ini menganggap *Singapore Airlines* adalah perusahaan yang paling aman dari kecelakaan dan usaha untuk mencegah gugatan kepengadilan di Amerika Serikat yang biasanya memperoleh ganti kerugian tidak terbatas (*unlimited liability*), Singapore dan Indonesia, namun demikian kenyataannya banyak gugatan yang diajukan oleh para korban melalui negara Bagian Amerika Serikat, Singapore dan Indonesia.

b. Gugatan di Singapore dan Amerika Serikat

Gugatan secara paralel dilakukan di Singapore lebih dari 20 keluarga penumpang yang meninggal dunia menggugat *Singapore Airlines* sedangkan di Amerika Serikat tidak diketahui berapa banyak yang diminta oleh Dr Linke dan penyelesaian akhir belum diperoleh, dalam kasus sebelumnya, seorang wanita Montana mendapat ganti rugi sebesar US\$1,25 juta pada tahun 2001 karena trauma emosional yang diderita selama pendaratan darurat di atas pesawat jet *Delta Air Lines*. Hakim memutuskan bahwa Kathy Weaver berumur 44 tahun berhak mendapat ganti kerugian karena terornya selama pendaratan menyebabkan perubahan fisik di otak yang dapat didefinisikan sebagai cedera.

c. Gugatan John Diaz di AS

John Diaz, seorang wakil presiden berusia 50 tahun dengan distributor musik online MP3.com Inc., mengajukan gugatan ganti kerugian atas kelalaian dan tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan *Singapore Airlines* nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412 registrasi 9V-SPK yang diajukan ke pengadilan Distrik Amerika Serikat di Los Angeles yang jatuh pada

tanggal 31 Oktober 2000 di Bandar Udara Internasional Taipei, pulau Taiwan yang mengangkut 179 penumpang. Penyelidik mengatakan bahwa pesawat udara menghantam peralatan konstruksi saat mencoba terbang dari landas pacu yang tidak digunakan. Dalam gugatan tersebut dikatakan, pesawat udara tinggal landas dari Bandara Internasional Chiang Kai-shek saat menghadapi angin kencang dan kondisi hujan lebat, kecelakaan tersebut tidak dapat dihindarkan.⁵⁰⁷

Suara John Diaz adalah salah satu suara Amerika Serikat pertama yang terdengar setelah kecelakaan di landas pacu. Saat melarikan diri dari pesawat udara yang terbakar, beliau menggunakan ponselnya lebih dahulu untuk menelepon istrinya, kemudian memberi tahu dunia tentang bencana kecelakaan pesawat udara dan para korban yang beliau saksikan. Ada asap yang mengepul, api menyala di sekelilingnya dan semuanya meleleh. Beliau seperti berada di peti mati tertutup yang besar dan berpikir sudah meninggal. John Diaz adalah salah satu dari 23 orang Amerika Serikat yang selamat dari kecelakaan itu. Beliau selamat tanpa luka bakar tetapi menderita kerusakan paru-paru. Tubuhnya dipukuli, dari sentakan luar biasa di bawahnya, untuk membuat kejutan tubuhnya. Semua persendian telah terkompresi dan beliau mengalami banyak kerusakan jaringan lunak. *Singapore Airlines* telah mengakui pilot mencoba lepas landas di landas pacu yang salah dan *Singapore Airlines* dapat didakwa pembunuhan. John Diaz merasa bahwa beliau memiliki neraka pribadinya sendiri untuk

⁵⁰⁷ A Los Angeles man who survived the crash of a Singapore Airlines flight out of Taipei last week that killed 82 people has sued the airline, claiming that the accident was "both foreseeable and avoidable." <https://www.cbsnews.com/news/passenger-sues-singapore-airlines/> diunduh Tanggal 6 Januari 2023

ditinggali selama sisa hidupnya. Beliau berdoa untuk diri sendiri dan keluarga korban kecelakaan pesawat udara.⁵⁰⁸

d. Gugatan *Richard Tzuen dan Ching Ying Wu* di AS

Pada tanggal 7 Mei 2004, gugatan terhadap SIA nomor penerbangan SQ006, pesawat udara jenis Boeing 747-412, registrasi 9V-SPK, dipengadilan *United States District Court, Central District, Los Angeles, CA* atas nama *Sidney Wu and Christina Wu, individually, and as representatives of the Estates of Ching Ying Wu and Richard Tzuen Ren Wu* dengan pengacara Brian J. Panish; Greene, Broillet, Panish & Wheeler LLP; Santa Monica CA for Sidney Wu, Christina Wu, Estate of Ching Ying Wu, Estate of Richard Tzuen Ren Wu vs *Singapore Airlines, Inc.*, No. CV-01-1752 (WDK) dengan pengacara Frank A. Silane; Condon & Forsyth; Los Angeles, CA for *Singapore Airlines Inc.* gugatan dikabulkan sebesar \$15,000,000 (lima belas juta dollar Amerika Serikat).

Menurut faktanya, pada tanggal 31 Oktober 2000, mendiang penggugat Richard Wu berumur 58 tahun, seorang wakil presiden eksekutif dan istrinya, bernama Ching Ying Wu berumur 56 adalah penumpang SIA nomor penerbangan SQ006, pesawat udara jenis Boeing 747-412, registrasi 9V-SPK yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara di Chiang Kai-Bandara Shek, Taiwan dalam penerbangan Los Angeles. Saat Boeing 747-412 tinggal landas di landas pacu selama Topan Xangsane, pesawat udara menghantam beberapa peralatan konstruksi landas pacu dan badan pesawat udara pecah menjadi tiga bagian, 82 dari 179 penumpang pesawat udara meninggal dunia, termasuk Wus dan 2 anaknya yang sudah dewasa, Sidney berumur 32 tahun, dan Christina, berumur 27 tahun, menggugat *Singapore*

⁵⁰⁸ Ibid.

Airlines Inc., dengan tuduhan kelalaian dan kematian yang tidak wajar.⁵⁰⁹

Singapore Airlines tidak menentang tanggung jawab. Keluarga Wu menuntut ganti rugi imaterial atas kematian salah orang tua mereka. *Singapore Airlines* menyarankan agar juri memberikan masing-masing penggugat US\$1.000.000 (satu juta) dollar Amerika Serikat, namun demikian, hakim William D. Keller dalam sidangnya selama 3 hari memutuskan ganti rugi imaterial kepada US\$ 15.000.000 (lima belas juta dollar) Amerika Serikat.⁵¹⁰

e. Gugatan Suciptocono di Indonesia dan Singapore

Berdasarkan situs wikipedia.org dan sumber-sumber lain, pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Singapore Airlines (SIA)* jenis Boeing 747-412, nomor penerbangan SQ006 registrasi 9V-SPK mengalami kecelakaan di Bandar Udara Taipei yang sekarang bernama Bandara Internasional Taoyuan Taiwan. Pesawat udara tersebut melakukan penerbangan rute Singapura ke Los Angeles, Amerika Serikat transit bandar udara Internasional Taipei. Pesawat udara jenis Boeing 747-412 lepas landas di landas pacu yang salah. Sehingga bagian sayap pesawat udara menghantam eskavator dan menghancurkan pesawat udara hingga berkeping-keping, hidung pesawat udara menghantam buldozer yang sedang terparkir yang mengakibatkan 83 dari 179 penumpang meninggal dunia. Salah satu korban adalah Sigit Suciptocono, seorang warga Indonesia yang akan melakukan penerbangan ke Los Angeles, Amerika Serikat. Beliau selamat namun mengalami cacat pada

⁵⁰⁹ Airline crash in Taiwan claimed the lives of plaintiffs' parents
<https://www.bing.com/search?q=Airline+crash+in+Taiwan+claimed+lives+of+plaintiffs%27+parents+%26nbsp%3B&form=QBLH&sp=-1&pq=airline+crash+in+taiwan+claimed+lives+of+plaintiffs%27+parents+%26nbsp%3B&sc=0-67&qs=n&sk=&cvid=F57389626A444915976DDF1B67AF4C9D&ghsh=0&ghacc=0&ghpl=> diunduh Tanggal 6 Januari 2023

⁵¹⁰ .Ibid.

bagian jari dan tangan kanannya. Secara psikis, Sigit Suciptooyo juga menjadi trauma untuk naik pesawat udara. Sigit Suciptooyo menggugat ganti rugi ke pengadilan di Amerika Serikat, tetapi tidak dapat diterima, disarankan diajukan di Singapura, tempat kantor pusat perusahaan penerbangan SIA, tetapi kandas juga.

Kemudian pada akhir 2007 mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan (PN Jaksel). Pada bulan Februari 2008, majelis hakim PN Jakarta Selatan mengabulkan sebagian gugatan Sigit Suciptooyo, *Singapore Airlines* dinyatakan bersalah dan dihukum membayar ganti rugi sebesar Rp 1 miliar. Mendapati putusan tersebut, *Singapore Airlines* lalu menyatakan banding, tetapi Pengadilan Tinggi Jakarta malah memperberat hukuman dari Rp 1 miliar menjadi Rp 1,5 miliar, *Singapore Airlines* naik kasasi, tetapi berdasarkan keputusan Mahkamah Agung Republik Indonesia bernomor 1517 K/PDT/2009 diputus pada 26 April 2011 ditolak, dengan salinan putusan dikirim ke PN Jaksel pada 24 Februari 2012 lalu.⁵¹¹ Perjuangan Sigit Suciptooyo baru berhasil setelah memperjuangkan selama 11 (sebelas) tahun terhitung sejak kecelakaan pesawat udara *Singapore Airlines* yang mengalami kecelakaan di Taipei, pulau Taiwan.

1) Latar Belakang

Sigit Suciptooyo adalah Warga Negara Indonesia (WNI) yang merencanakan penerbangan dengan rute Jakarta-Singapore-Los Angeles-Houston-Los Vegas-Singapore-Jakarta yang berangkat dari Jakarta tanggal 31 Oktober 2000 dan penerbangan kembali sampai di Jakarta tanggal 8 Nopember 2000.

⁵¹¹ Kisah Sigit 11 Tahun Menggugat Kecelakaan Singapore Airlines
<https://news.detik.com/berita/d-1923103/kisah-sigit-11-tahun-menggugat-kecelakaan-singapore-airlines> diunduh Tanggal 6 Januari 2023

Penerbangan berangkat dari Jakarta menuju Los Angeles dengan transit di *Bandar Udara Internasional Chiang Kai Shek (CKS)*, pulau Taiwan dengan menggunakan pesawat udara *Singapore Airlines (SIA)*, jenis Boeing 747-412, nomor penerbangan SQ006, registrasi 9V-SPK. Penerbangan tersebut mengangkut 179 penumpang pesawat udara, mengalami kecelakaan pesawat udara ⁵¹² di *Bandar Udara Internasional Chiang Kai Shek*. Kecelakaan tersebut disebabkan oleh Capt.penerbang Foong Chee Kong, tinggal landas di *runway* 05R yang sedang ditutup karena adanya perbaikan (*under construction*) dalam keadaan gelap dan angin typhoon, pesawat udara terpecah menjadi tiga bagian yang menyebabkan 82 penumpang dari 179 penumpang meninggal dunia, termasuk Sigit Suciptooyo WNI yang selamat.

2) Kerugian (*Damages*)

Walaupun Sigit Suciptooyo selamat dari kecelakaan pesawat udara, beliau mengalami cedera secara pisik dan psikis masing-masing luka bakar pada tangan dan jari kanan sehingga tidak dapat berfungsi secara normal, cedera kepala yang menyebabkan rasa mual sesuai dengan hasil CT-Scan dan stress yang akut, tidak dapat konsentrasi pada pekerjaan dan sering merasa panik, trauma psikis sehingga tidak berani terbang dengan pesawat udara yang menyebabkan gangguan pada pekerjaan, semuanya telah dibuktikan dengan pemeriksaan dokter yang bersangkutan dan setelah dibuktikan dengan hasil pemeriksaan sampai di Indonesia melakukan

⁵¹² Pengertian “kecelakaan pesawat udara” dapat dibaca pada Annex 13 Konvensi Chicago 1944

pengobatan telah mengeluarkan biaya Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah.⁵¹³

3) Kerugian Materiel

Di samping kerugian (*damages*) sebagaimana diuraikan di atas, akibat kecelakaan pesawat udara SIA nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412 registrasi 9V-SPK tersebut, Sigit Suciptooyo juga menderita kerugian materiel berupa barang-barang pribadi selama penerbangan berlangsung sebesar US\$ 23,535,90 (dua tiga ribu lima ratus tiga puluh lima 90 sen) dollar Amerika Serikat; tiket pesawat udara seharga US\$ 4,749.57 (empat ribu tujuh ratus ribu, 57 sen) dollar Amerika Serikat, tunjangan akomodasi US\$ 1,150 (seribu seratus lima puluh ribu) dollar Amerika Serikat, uang saku perjalanan US\$ 2,500 (dua ribu lima ratus) dollar Amerika Serikat, seluruh kerugian materiel sebesar US\$ 31.936,47 (tiga puluh satu ribu sembilan tiga enam ribu, 47 sen) dollar Amerika Serikat. Di samping itu, Sigit Suciptooyo juga kehilangan kesempatan promosi pekerjaan, tunjangan, fasilitas kendaraan, bahan bakar minyak seluruhnya sebesar Rp.1.458.746.334 (satu juta empat ratus lima puluh delapan ribu, tiga puluh tiga empat) rupiah, karena trauma sebagai akibat kecelakaan pesawat udara SIA nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412 registrasi 9V-SPK tersebut di atas.⁵¹⁴

4) Gugatan Kepada Singapore Airlines

Berdasarkan kerugian (*damages*) dan kerugian material sebagaimana disebutkan di atas, Sigit Suciptooyo, bersama teman-teman lainnya mengajukan gugatan ganti rugi kepada SIA

⁵¹³ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.50

⁵¹⁴.Ibid.

dipengadilan Negara Bagian California, Amerika Serikat dengan nomor registrasi BC260883 dan CV 01-05096 GAF(RCx), namun demikian pengadilan negara bagian California menghentikan perkara dengan alasan Indonesia dan Singapore sebagai negara anggota Konvensi Warsawa 1929 lebih berhak melakukan pemeriksaan.⁵¹⁵ Kemudian Sigit Suciptooyo mengajukan gugatan ke pengadilan *The High Court of the Republic of Singapore*, tetapi ditolak karena Sigit Suciptooyo tidak dapat menghadiri sidang disebabkan oleh trauma tidak berani naik pesawat udara. Berdasarkan penolakan tersebut, Sigit Suciptooyo mengajukan gugatan di pengadilan Negeri Jakarta Selatan tempat pembelian tiket pesawat udara sesuai dengan Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929.⁵¹⁶

5) Usaha Perdamaian

Dalam rangka usaha perdamaian, Sigit Suciptooyo melayangkan surat kepada kuasa hukum *Singapore Airlines Clyde & Co Beaumont & Son Aviation* pada tanggal 28 April 2006 dalam suratnya No.PB/AEP/e1/1278-490 (119), tetapi *SIA* melalui pengacaranya *Clyde & Co Beaumont & Son Aviation* hanya menawarkan kompensasi sebesar US\$ 20.000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat, setelah diadakan pertemuan dengan pengacara *SIA Clyde & Co*

⁵¹⁵ Indonesia menundukkan diri (adherence) pada Konvensi Warsawa 1929 pada tahun...., sedangkan Singapore menundukkan diri pada Konvensi Warsawa 1929 pada tahun.... Lihat Dempsey P.S.,Ed.,*Annals of Air and Space Law*, (200) Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005. Hal....

⁵¹⁶ Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: "*An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court of the domicile of the carriage of his principal of place of business, or where he has a place of business through which the contract has been made; or before the Court at the place of destination.*"

Beaumont & Son Aviation naik menjadi US\$ 25,000.00 (dua puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat, sehingga dapat disimpulkan, tergugat patut dinyakan telah melakukan perbuatan melanggar hukum, mengingat kecelakaan pesawat udara SIA jenis Boeing 747-412, nomor penerbangan SQ006 registrasi 9V-SPK mengakibatkan kerugian yang besar dibandingkan dengan kompensasi yang ditawarkan oleh *Clyde & Co Beaumont & Son Aviation*.

Sigit Suciptocono mengajukan gugatan di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, tempat pembelian tiket pesawat udara *Singapore Airlines* atas kerugian sebesar US\$ 31,935.47 (tiga puluh satu ribu sembilan ratus tiga puluh lima.47 sen) dollar Amerika Serikat dan Rp.25.000.000,00 (dua puluh lima juta) rupiah + Rp.1.458.746.334,00 (satu juta empat ratus lima puluh delapan ribu tiga puluh tiga empat) rupiah dan ganti rugi imaterial karena penderitaan yang berkepanjangan karena trauma sebesar Rp.10.000.000.000,00 (sepuluh miliar) rupiah yang harus dibayar oleh SIA ditambah bunga setiap bulan 2%, dihitung sejak kecelakaan pesawat udara SIA nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412, registrasi 9V-SPK pada tanggal 1 Nopember 2000. Berdasarkan peraturan Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 2003, hakim telah mengusahakan perdamaian lebih dahulu, tetapi tetap gagal, oleh karena itu sidang dilanjutkan di pengadilan Negeri Jakarta Selatan.

6) Keterangan Saksi Ahli Penggugat.

Prof.Dr.Martono SH.,LL.M dalam kapasitasnya sebagai saksi ahli penggugat menjelaskan mengenai yurisdiksi pengadilan. Menurut Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929,⁵¹⁷ gugatan penumpang

⁵¹⁷ Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: "*An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court of the domicile of the*

kepada perusahaan penerbangan SIA dapat diajukan pada pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang merupakan negara anggota Konvensi Warsawa 1929, tempat bisnis perusahaan penerbangan SIA dan tempat membeli tiket pesawat udara. Dalam Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 tidak ada satu perkataan pun yang melarang bahwa gugatan hanya dilakukan satu kali saja, demikian pula tidak pernah ada yurisprudensi yang menyatakan bahwa penumpang hanya boleh mengajukan gugatan satu kali gugatan terhadap kasus yang sama.

Pasal 28 Ayat (2) Konvensi Warsawa 1929,⁵¹⁸ menyatakan bahwa hal-hal yang berkenaan dengan prosedur pengadilan diatur sepenuhnya oleh hukum nasional hakim yang mengadili perkara, dalam hal ini tergantung pada hukum acara yang berlaku di Indonesia. Gugatan yang diajukan kepada pengadilan Negeri Jakarta Selatan merupakan kelanjutan dari gugatan kepada pengadilan negara Bagian *the United States District Court for the Central of California* dan *The High Court of the Republik of Singapore* yang belum pernah diputuskan oleh kedua pengadilan tersebut.⁵¹⁹

7) Kesalahan Yang Disangaja (*wilful misconduct*).

Menurut keterangan saksi ahli dari penggugat, Prof.Dr.Martono SH.LL.M, kapten penerbang Foong Chee Kong mempunyai kekuasaan yang penuh untuk menentukan apakah pesawat udara tinggal landas atau tidak tinggal landas karena adanya faktor-faktor

carriage of his principal of place of business, or where he has a place of the business through which the contract has been made; or before the Court at the place of destination.

⁵¹⁸ Pasal 28 Ayat (2) Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: " Question of procedure shall be governed by the law of the Court seized of the case.

⁵¹⁹ . Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.53

tertentu seperti halnya angin typhoon dan hujan lebat di Chiang Shek, Taipei, pulau Taiwan. Kapten penerbang Foong Chee Kong yang salah (*wrongfully*) karena sudah diberi tahu bahwa runway 05R sedang dalam perbaikan, tetapi nyatanya tinggal landas melalui runway 05R yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara.

8) Tanggung Jawab Tidak Terbatas (*Unlimited Liability*)

Konvensi Warsawa 1929⁵²⁰ menganut konsep hukum tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) yang membatasi tanggung jawab perusahaan penerbangan, namun demikian bilamana terjadi perbuatan *wilful misconduct* berdasarkan hukum nasional dari hakim yang memeriksa perkara, yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen dan perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan, maka tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan menjadi tidak

⁵²⁰ Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: " *In the carriage of passengers, the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125.000 francs. Where; in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payment shall not exceed 125.000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passengers may agree to a higher limit of liability (2) In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 gold francs per kg, unless the consignor has made, at the time when the packages were handed over to the carriers, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case requires. In that case, the carrier will be liable to pay a sum bit exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the actual value to the consignor at delivery. (3) As regard objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5,000 gold francs per passenger. (4) The sums mentioned above shall be deemed to refer to the Franch franc consisting of 65,5% milligrams gold of milligrams fineness 900. These sums may be converted into any national law currently in round figures.*

terbatas (*unlimited liability*) sesuai dengan Pasal 25 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929.⁵²¹

9) Tindakan Diskriminatif

Menurut saksi ahli penggugat Prof.Dr.Martono SH.,LL.M, dalam kasus kecelakaan pesawat udara SIA nomor penerbangan SQ006, jenis Boeing 747-412, registrasi 9V-SPK yang terjadi di Chiang Shek, Taipei, pulau Taiwan, terjadi tindakan diskriminatif yang dikenakan kepada penumpang pesawat udara di pengadilan *the United States District Court for the Central of California*, karena mengabulkan permohonan *Richard Tzuen Ren Wu* dan *Nyonya Ching Ying* berdasarkan Pasal 25 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 yang menjatuhkan keputusan ganti kerugian tidak terbatas (*unlimited liability*) sejumlah US\$ 15,000,000.00 (lima belas juta) dollar Amerika Serikat, sama-sama menjadi korban kecelakaan pesawat udara SIA nomor penerbangan SQ006, sementara itu terhadap gugatan Sigit Suciptyono gugatannya tidak dapat diterima oleh pengadilan *the United States District Court for the Central of California*, karena itu seharusnya hakim pengadilan Negeri Jakarta Selatan harus melindungi warga negara Indonesia Sigit Suciptyono.⁵²²

10) Keterangan Saksi Ahli Tergugat.

Keterangan saksi ahli tergugat Prof.Dr.Hikmahanto Juwana mengenai yurisdiksi

⁵²¹ Pasal 25 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: " *The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of the Convention which exclude a limit his liability; if the damage is caused by his wilful misconduct or by or such default on his part as; in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct. (2) Similarly the carrier shall not be entitled to avail of the said provisions; if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.*

⁵²² Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdana: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.54

pengadilan mengatakan bahwa penggugat mengajukan gugatan di pengadilan *The United States District Court for Central District of California* dengan mengacu kepada Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 yang ditolak oleh pengadilan dengan alasan *The United States District Court for Central District of California* bukanlah yurisdiksi yang tepat berdasarkan Pasal 28 (1) Konvensi Warsawa 1929. Setelah ditolak oleh *The United States District Court for Central District of California*, Sigit Suciptyono mengajukan gugatan di pengadilan *The High Court of the Republic of Singapore*, namun demikian ditolak lagi karena kelalaian Sigit Suciptyono menyerahkan dokumen affidavit, setelah keputusan *The High Court of the Republic of Singapore*, Sigit Suciptyono mengajukan Kembali gugatan hukum melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, seharusnya batal demi hukum, karena telah melewati dua tahun sejak kecelakaan pesawat udara SQ006 tanggal 1 Nopember 2001.⁵²³

11) Kedaluwarsa

Prof.Dr.Hikmhanto Juwana dalam keterangannya mengenai kedaluwarsa mengatakan bahwa Pasal 29 Ayat (2) Konvensi Warsawa 1929 menyebutkan bahwa perhitungan jangka waktu ditentukan oleh hukum yang berlaku di pengadilan yang mengadili perkara, mengatakan bahwa Ordonansi Pengangkutan Udara Stb.100 tahun 1939, berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 masih tetap berlaku. Menurut Stb 1939-100 batas waktu mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan dua tahun terhitung saat seharusnya pesawat udara tiba atau saat pengangkutan udara dihentikan, karena itu berdasarkan Pasal 36 Ordonansi

⁵²³.Ibid.hal.58

Pengangkutan Udara telah terjadi dalu warsa dan sepatutnya gugatan dibatalkan.

12) Perbuatan Melawan Hukum

Keterangan saksi ahli tergugat Prof.Dr.Hikmahanto Juwana, mengenai perbuatan melawan hukum mengatakan bahwa perbuatan melawan hukum yang didalilkan oleh penggugat Sigit Suciptyono tidak terbukti dalam persidangan, karena *Singapore Airlines* telah memenuhi kewajibannya membayar ganti rugi kepada penggugat. Penggugat sendiri telah mengakui dalam persidangan bahwa Sigit Suciptyono telah ditawari oleh Singapore Airlines sejumlah tertentu yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929, namun demikian Sigit Suciptyono menolak penawaran ganti rugi tersebut.⁵²⁴

13) Jumlah Ganti Rugi

Konvensi Warsawa 1929 mengantur konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) dengan menetapkan batas ganti rugi untuk penumpang akibat kecelakaan pesawat udara. Jumlah ganti rugi berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 setinggi-tingginya adalah 125.000 gold francs, sedangkan jumlah ganti rugi untuk bagasi tercatat untuk barang-barang setinggi-tingginya 20 X 250 gold francs = 5,000 gold francs, sehingga jumlah ganti rugi 125,000 gold francs + 5,000 gold francs = 130,000 gold francs atau US 9,100. Faktanya *Singapore Airlines* telah membayar US\$ 7,000.00 (tujuh ribu) dollar Amerika Serikat dan penawaran US\$ 25,000.00 (dua puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat, namun demikian masih ditolak oleh Sigit Suciptyono sebagai penggugat.

⁵²⁴ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.59

14) Willful Misconduct

Pasal 25 Konvensi Warsawa 1929 mengecualikan terhadap besarnya ganti rugi. Menurut saksi ahli Prof.Dr.Hikmahanto Juwana, dalam persidangan tidak terbukti adanya kesengajaan/kesalahan oleh *Singapore Airlines* nomor penerbangan SQ006 yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara yang dikeluarkan oleh pejabat penerbangan sipil Chiang Shek, Taipei, pulau Taiwan, karena itu *Singapore Airlines* tanggung jawabnya terbatas sesuai dengan Pasal 25 Konvensi Warsawa 1929.

3. Dasar hukum

Pada waktu kecelakaan pesawat udara *Singapore Airlines (SIA)* jenis Boeing 747-412 nomor penerbangan SQ006 registrasi 9V-SPK tanggal 31 Oktober 2000, *Singapore* maupun Amerika Serikat belum meratifikasi Konvensi Montreal 1999, sehingga kecelakaan pesawat udara tersebut belum berlaku Konvensi Montreal 1999, karena itu sesuai dengan Pasal 1 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929⁵²⁵ regulasi yang berlaku adalah Konvensi Warsawa 1929, karena Singapura telah menundukkan diri (*adherence*) pada Konvensi Warsawa 1929 pada tanggal 4 September 1971⁵²⁶

⁵²⁵ Pasal 1 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929: "For the purpose of this Convention, the expression of "international carriage" means any carriage in which, according to the contract made by the Parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties; or within a territory of single High Contracting Party, if there is an agreed to stop place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that the Power is not a Party to this Convention. A carriage without such agreed stopping place between the territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be an international one for purpose of this Convention.

⁵²⁶ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005, Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.364.

dan Amerika Serikat tanggal 29 Oktober 1934,⁵²⁷ dan Montreal Agreement of 1966.⁵²⁸

a. Tanggung Jawab Hukum *Singapore Airlines*

Berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 maka *Singapore Airlines (SIA)* dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dalam penerbangan nomor SQ006 jenis Boeing 747-412 registrasi 9V-SPK yang melakukan penerbangan Singapore ke Los Angeles dengan singgah di Bandar Udara Internasional Chiang Kai Shek, pulau Taiwan mengalami kecelakaan di Taiwan pada tanggal 31 Oktober 2000 bertanggung jawab memberi ganti kerugian (santunan) kepada 82 penumpang yang meninggal dunia masing-masing US\$ 58,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara berdasarkan Montreal Agreement of 1966,⁵²⁹ ganti rugi bagasi tercatat masing-masing 20 X 250 francs.

Batas tanggung jawab *Singapore Airlines* tersebut tidak berlaku bilamana ternyata menurut hukum nasional Amerika Serikat ada penumpang yang tidak diberi tiket pesawat udara atau ternyata bahwa *Singapore Airlines*

⁵²⁷ Ibid.

⁵²⁸ Menurut *Montreal Agreement of 1966*, penerbangan internasional dari, ke atau lewat Amerika Serikat harus bersedia memberi ganti rugi sebesar US\$58,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara; Lihat Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.....

⁵²⁹ Menurut *Montreal Agreement of 1966* semua penerbangan dari, ke atau melalui Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi penumpang sebesar US\$58,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara, lihat Martono K., Agus Pramono; *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013, hal.....

termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilan *Singapore Airline* melakukan tindakan kesengajaan (*wilful misconduct*). Dalam hal demikian maka tanggung jawab hukum *Singapore Airlines* tidak terbatas (*unlimited liability*), karena itu dalam gugatan Ching Ying Wu and Richard Tzuen Ren Wu dikabulkan US\$ 15,000,000.00 (lima belas juta) dollar Amerika Serikat, suatu jumlah sangat besar pada saat itu.

Tanggung jawab hukum tidak terbatas (*unlimited liability*) perusahaan penerbangan SIA juga terjadi bilamana perusahaan penerbangan SIA, termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan SIA melakukan perbuatan yang disengaja (*wilful misconduct*) misalnya perusahaan penerbangan SIA tidak menyediakan jaket pelampung atau menyediakan oksigen yang cukup karena hal itu merupakan *no go item* yang harus dipenuhi untuk melakukan penerbangan komersial.

Gugatan kepada perusahaan penerbangan SIA, atas pilihan penggugat, dapat dilakukan dipengadilan Indonesia yang merupakan tempat membeli tiket pesawat udara atau Singapore yang merupakan tempat tinggal landas *Singapore Airlines* atau kantor pusat perusahaan penerbangan atau Amerika Serikat yang merupakan tempat tujuan penerbangan *Singapore Airlines*. Mengenai tenggang waktu 2 (dua) tahun diserahkan pada hukum acara yang berlaku bagi hakim yang mengadili sesuai dengan Pasal 28 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929.⁵³⁰

Jumlah ganti rugi (santunan) untuk bagasi tercatat (*check baggage*) dan kargo 250 (dua ratus lima puluh) francs setiap kg, kecuali pada saat menyerahkan bagasi tercatat (*check baggage*) atau kargo ada deklarasi bahwa harga isi bagasi tercatat (*check baggage*) dan kargo harganya lebih

⁵³⁰ Ambil Pasal 28 Ayat (2) Konvensi Warsawa 1929

tinggi dari 250 (dua ratus lima puluh) francs, dalam hal demikian penumpang atau pengirim barang harus memberi tambahan pembayaran untuk asuransi, dalam hal terjadi kerugian maka penumpang dan/atau pengirim barang akan memperoleh ganti rugi (santunan) sebesar 250 francs setiap kg ditambah dengan biaya asuransi.

M. Kecelakaan Penerbangan GA-974

Segaimana disebutkan di atas, pada tanggal 7 September 2004, Munir Said Thalib wafat⁵³¹ dalam perjalanan saat akan melanjutkan studinya di Belanda. Beliau meninggal di pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA-974 tujuan Jakarta-Amsterdam. Beliau meninggal setelah senyawa arsenik menjalari tubuhnya. Pria yang hidupnya sederhana tersebut pembela hak-hak asasi manusia menggunakan pesawat udara Garuda Indonesia untuk perjalannya dari Jakarta ke Amsterdam. Munir lahir di Batu, Malang, Jawa Timur menjadi seorang aktivis HAM adalah pendiri Imparsial dan aktivis Kontras, menurut isterinya Suciwati menggunakan pesawat udara Garuda Indonesia, secara tidak langsung memberi kontribusi kepada negara, karena memberikan devisa kepada negara.⁵³²

⁵³¹ Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan sampai bandar udara tujuan di mana ada kejadian kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh benturan atau gesekan penumpang dengan badan pesawat udara, kecuali kerugian (*damage*) tersebut disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri atau penumpang berada ditempat yang seharusnya tidak berada ditempat itu atau terjadinya kerusakan struktural pesawat udara atau perlunya penggantian bagian-bagian dari pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali yang tidak dapat ditemukan lagi Annex 13 Konvensi Chicago 1944

⁵³² Ironi Munir Pilih Garuda Menuju Belanda.
<https://nasional.kompas.com/read/2020/09/08/06012051/ironi-munir-pilih-garuda-menuju-belanda?page=all> diunduh Tanggal 16 Januari 2023

Munir Said Thalib merasa lebih aman dan nyaman menggunakan Garuda Indonesia, tidak ada yang menyangka justru menggunakan pesawat udara Garuda Indonesia diracun dan dinyatakan meninggal dunia sebelum pesawat udara Garuda Indonesia sampai di negeri Belanda. Idealismenya dalam memilih pesawat Garuda Indonesia pun menjadi ironi di pengujung hidupnya. Hasil otopsi terhadap jenazah Munir S.Th menunjukkan ada jejak-jejak senyawa arsenik di dalam tubuhnya. Sejumlah dugaan menyebutkan bahwa Munir S.Th. diracun dalam perjalanan Jakarta-Singapura, atau bahkan saat berada di Singapura.

Pemberitaan harian Kompas 8 September 2004 menyebutkan, Munir meninggal dalam penerbangan Garuda Indonesia GA-974 dari Jakarta ke Amsterdam melalui Singapura, atau sekitar dua jam sebelum pesawat udara mendarat di Bandara Schipol, Amsterdam, Belanda, pukul 08.10 waktu setempat. Pesawat GA-974 berangkat dari Jakarta, Senin 6 September 2004 pukul 21.55, lalu tiba di Singapura hari Selasa pukul 00.40 waktu setempat. Setelah itu, pesawat melanjutkan perjalanan ke Amsterdam pukul 01.50.⁵³³

Munir duduk di kursi nomor 40G, tiga jam setelah pesawatudara tinggal landas dari Bandar Udara Internasional Changi Singapura merasa sakit, ada seorang dokter yang duduk di kursi nomor IJ yang ikut dalam penerbangan kemudian menolongnya, tetapi nyawa Munir tidak tertolong ketika dua jam menjelang pendaratan di bandar udara Schipol, Amsterdam, Belanda. Komnas HAM minta dukungan publik agar kasus Munir Said Thalib masuk pelanggaran HAM berat, kepolisian Belanda mengumumkan hasil otopsi yang menemukan adanya arsenik di tubuh Munir.

Temuan tersebut kemudian diumumkan kepolisian RI di Jakarta. Kapolri saat itu, Jenderal Pol. Da'i Bachtiar menyebutkan ada dugaan pembunuhan terhadap Munir Said Thalib dengan cara diracun. Kandungan racun arsenik ditemukan di air seni,

⁵³³ *Ibid.*

pelanggaran atau kejahatan.⁵³⁶ Menurut Pasal 29 Konvensi Warsawa 1929,⁵³⁷ tanggung jawab Garuda Indonesia tidak terbatas (*unlimited liability*), sesuai hukum nasional Indonesia sebagai hakim yang memeriksa perkara.

3. Gugatan Suciwati Terhadap Garuda Indonesia

21 Februari 2011 Suciwati, istri almarhum aktivis HAM Munir Sayid Thalib, memenangkan gugatan perdata yang diajukan terhadap PT Garuda Indonesia melalui putusan kasasi Mahkamah Agung Republik Indonesia (MARI). Keputusan MARI tersebut menyatakan bahwa Garuda Indonesia bertanggung jawab atas kematian Munir dan wajib membayar ganti rugi atas kematian tersebut. Putusan tanggal 28 Januari 2010 tersebut berisi tiga butir masing-masing Garuda Indonesia dan Capt.Penerbang pesawat udara bertanggung jawab atas kematian aktivis HAM, Munir Said Thalib, mewajibkan Garuda Indonesia dan kapten penerbang bertanggung jawab renteng membayar kerugian Suciwati sebesar Rp.3,38 miliar.⁵³⁸ Kapten penerbang bersalah karena tidak mengambil tindakan sesuai dengan *Basic Operating Manual (BOM)* pada saat Munir Said Thalib menghadapi kritis jiwanya dalam penerbangan Garuda nomor GA-974.⁵³⁹ Menurut BOM kapten penerbang berwenang untuk

⁵³⁶ *Wilful Misconduct, secara rinci dan jelas dapat dibaca dalam Wllian J.Kickey Jr., Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol. 42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).*

⁵³⁷ Lihat Pasal 29 Konvensi Chiccago 194.

⁵³⁸ Perlu dicatat bahwa kapten penerbang tidak bertanggung jawab dalam arti membayar ganti rugi, sebab yang bertanggung jawab memberi ganti rugi adalah perusahaan penerbangan, dalam hal ini Garuda Indonesia. *A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability. Ram S. Jakhu, Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta dalam Nicolas Matte.,Ed., Annals of Air and Space Law:Toronto:The Carswell Company, Ltd.1979.*

⁵³⁹ Sanksi kesalahan Capt.Penerbang bukan dalam bentuk tanggung jawab (liability), tetapi dalam bentuk sanksi administratif misalnya tegoran lesan, tertulis, dilarang terbang, cabut sertifikat, dipenjara dll, bukan memberi ganti kerugian (liability) tetapi responsibility.

mengambil tindakan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan.⁵⁴⁰

Semula Suciwati mengajukan gugatan sebesar Rp.14 miliar, tetapi hanya dikabulkan oleh Rp.664 juta oleh pengadilan Tinggi Jakarta, kemudian putusan tersebut dirubah oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia menjadi Rp.3,38 miliar yang terdiri dari Rp.40.juta sebagai kerugian imaterial, selebihnya merupakan ganti rugi imteriel yang dihitung dari penghasilan Munir Said Thalib sebagai kepala keluarga yang hilang sejak tanggal kematian, yakni 7 September 2004, hingga umur 65 tahun. Semua gugatan Suciwati seperti agar Garuda Insdonesia meminta maaf di media cetak selama tujuh hari berturut-turut, PT Garuda Indonesia diperiksa oleh auditor independen, dan permintaan untuk membuat patung Munir Said Thalib ditolak oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia yang dibacakan oleh Majelis Hakim masing-masing Ketua Majelis Abbas Said, pembaca pertama Mansur Kertajaya, dan pembaca kedua Imam Harjadi. Munir Sayid Thalib mati diracun arsenik di pesawat Garuda nomor penerbangan GA-974 rute Jakarta-Amsterdam pada 7 September 2004 lalu.⁵⁴¹

N. Kecelakaan *Yeti Airlines* ATR72-500 di Pokhara

Pada tanggal 15 Januari 2023, pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Yeti Airlines*, jenis ATR72-500, nomor penerbangan YT691, rute penerbangan Kathmandu ke Pokhara, Nepal. Pesawat udara terbang rendah di atas daerah padat penduduk, pesawat udara berguling ke samping dan bergetar, bergerak ke kiri dan ke kanan, kemudian menukik jatuh ke jurang.⁵⁴² Separuh pesawat udara berada di lereng bukit dan

⁵⁴⁰ Suciwati Menang Kasasi, Garuda Wajib Bayar Rp 3,38 Miliar
<https://nasional.tempo.co/read/315042/suciwati-menang-kasasi-garuda-wajib-bayar-rp-338-miliar> diunduh Tanggal 16 Januari 2023

⁵⁴¹.Ibid.

⁵⁴² Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat *Yeti Airlines* yang jatuh di Pokhara di Nepal.

separuh lainnya jatuh ke ngarai sungai Seti.⁵⁴³ Sebelumnya pesawat udara terdengar ledakan kemudian jatuh masuk ke jurang di Ngarai Sungai Seti di dekatnya sesaat sebelum melakukan pendaratan di tengah cuaca cerah di Pokhara yang terletak sekitar 129 km disebelah barat Kathmandu suatu kota terpadat kedua di Nepal yang merupakan pintu gerbang ke Himalaya.⁵⁴⁴ Hal ini membuat tim penyelamat kesulitan saat melakukan pencarian korban, tetapi pencarian dan evakuasi korban terus berlanjut.

Pesawat udara tersebut terbang dari ibu kota Kathmandu, kota terpadat kedua di Nepal yang merupakan pintu gerbang pegunungan Himalaya ke Pokhara. Penyebab jatuhnya pesawat udara ke jurang tersebut masih dalam penyelidikan otoritas Nepal. Menteri Keuangan Bishnu Paudel mengatakan pemerintah telah membentuk sebuah panel untuk menyelidiki penyebab kecelakaan itu dan diperkirakan akan melaporkannya dalam jangka waktu 45 hari dari waktu terjadinya kecelakaan.⁵⁴⁵

Pesawat udara yang mengangkut 72 penumpang tersebut tercatat 68 penumpang meninggal dunia dan 4 orang penumpang sedang dicari belum ketemu. Para korban yang tewas terdiri dari 57 warga negara Nepal, 15 warga negara asing,

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas>
Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

⁵⁴³ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines yang jatuh di Pokhara di Nepal.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas>
Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

⁵⁴⁴ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines di Pokhara di Nepal.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116163743-4-405856/kronologi-sebab-kecelakaan-yeti-airlines-nepal-68-tewas>
diunduh Tanggal 28 Januari 2023

⁵⁴⁵ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines yang jatuh di Pokhara di Nepal.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas>
Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

masing-masing 5 warga negara India, 4 warga negara Rusia, 2 warga negara Korea Selatan dan masing-masing satu warga negara Argentina, Irlandia, Australia dan Prancis. Pada saat pencarian korban, Nepal memanfaatkan drone untuk mencari korban *Yeti Airlines*. Drone tersebut dapat menuruni jurang tempat kecelakaan terjadi, di mana jurang tersebut memiliki kedalaman mencapai 200 meter. Drone diturunkan sebab medan kecelakaan yang sulit dijangkau ditambah cuaca buruk pada saat pencarian korban.

Pesawat udara jenis ATR72-500 milik perusahaan *Yeti Airlines* mempunyai kecepatan maksimum 309 mph, berat tinggal landas maksimum 49.604 lbs, pembangkit listrik berkekuatan turboprop bermesin ganda yang ditenagai oleh dua mesin buatan pabrik Pratt & Whitney PW127, dilengkapi dengan baling-baling blade komposit Hamilton Sundstrand. Secara dimensi, badan pesawat udara jenis ATR 72-500 memiliki panjang 27,166 meter, lebar 27 meter dan tinggi 7,65 meter. Konfigurasi standar ATR 72-500 adalah memiliki kapasitas 68 kursi penumpang, ada juga yang sampai lebih dari 70 kursi.⁵⁴⁶ Kecelakaan tragis jatuhnya pesawat udara jenis ATR 72-500 milik *Yeti Airlines* tersebut tercatat sebagai kecelakaan udara yang terburuk dan paling mematikan dalam 30 tahun atau tiga dekade terakhir di Nepal.⁵⁴⁷

1. Spekulasi Penyebab Kecelakaan

Neil Hansford, seorang konsultan penerbangan dari *Strategic Aviation Solutions* berspekulasi penerbang terlambat bertindak, setelah membelok ke kiri akan kehilangan semua daya angkat angin dan jatuh seperti batu. Beliau yakin kecelakaan pesawat udara jenis ATR72-500 tersebut karena kesalahan manusia (*human error*) yang tidak segera bertindak, pada saat pesawat udara kecepatan rendah harus berbelok

⁵⁴⁶ Ibid.

⁵⁴⁷ Tentang Pesawat ATR 72-500 Yeti Airlines yang Jatuh di Nepal <https://news.detik.com/internasional/d-6518638/tentang-pesawat-atr-72-500-yeti-airlines-yang-jatuh-di-nepal> diunduh Tanggal 28 Januari 2023

tajam, sedangkan James Nixon, pensiunan kapten A380, mengatakan kotak hitam akan memberikan kejelasan yang lebih baik tentang apa yang terjadi di dalam ruang kemudi (*cockpit*), tetapi polisi kesulitan mendapatkan kotak hitam untuk mengetahui mengapa kapten paling senior tersebut membiarkan kecepatan berkurang saat mendekat dan sayap terhenti, sebab menghentikan pesawat udara, statusnya bukan lagi merupakan sebuah pesawat udara, tetapi seperti grand piano yang jatuh dari gedung tinggi.

Data dari Aviation Safety Network menyatakan kecelakaan pesawat *Yeti Airlines* tersebut merupakan kecelakaan mematikan ketiga dalam sejarah kecelakaan di negara-negara Himalaya. Kecelakaan besar juga pernah terjadi pada Juli 1992 yang menimpa maskapai Thai Airways, kecelakaan tersebut menewaskan kurang lebih 113 orang. Sedangkan kecelakaan besar kedua terjadi pada September 1993 oleh Pakistan International dengan jumlah korban 167 orang.⁵⁴⁸

2. Dasar Hukum Tanggung Jawab *Yeti Airlines*

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa dalam kecelakaan pesawat udara jenis ATR72-500, nomor penerbangan YT69 terdapat korban 57 warga negara Nepal, 15 (lima belas) warga negara asing, masing-masing 5 warga negara India, 4 warga negara Rusia, 2 warga negara Korea Selatan dan masing-masing satu warga negara Argentina, Irlandia, Australia dan Prancis. Perusahaan penerbangan *Yeti Airlines* dalam kapasitasnya sebagai pengangkut bertanggung jawab memberi ganti kerugian yang diderita oleh para korban. Bagi para korban warga negara Nepal sebanyak 57 penumpang berlaku hukum nasional Nepal, sedangkan bagi warga negara asing yang terdiri 15 (lima belas) penumpang masing-masing 5 warga negara India, 4

⁵⁴⁸ <https://www.fortuneidn.com/news/surti/fakta-pesawat-yeti-airlines>, diakses pada 28 Januari 2023.

warga negara Rusia, 2 warga negara Korea Selatan dan masing-masing satu warga negara Argentina, Irlandia, Australia dan Prancis, berlaku Protokol The Hague 1955 karena Nepal tanggal 12 Pebruari 1966 telah meratifikasi Protokol The Hague 1955 yang mulai berlaku pada tanggal 13 Mei 1966.⁵⁴⁹

3. Ganti Rugi Penumpang *Yeti Airlines*

Sebagaimana disebutkan bahwa Nepal telah meratifikasi Protokol The Hague 1955 pada tanggal 12 Pebruari 1966 yang mulai berlaku pada tanggal 13 Mei 1966, walaupun tidak meratifikasi Konvensi Warsawa 1929, berdasarkan Pasal XXI dan XXIII berlaku Konvensi Warsawa 1929. Berdasarkan Protokol The Hague 1955, setiap penumpang memperoleh ganti rugi sebesar US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat dari perusahaan penerbangan *Yeti Airlines*, kecuali terbukti kesalahan kapten penerbang dalam kapasitasnya sebagai pegawai perusahaan penerbangan *Yeti Airlines* sebagaimana spekulasi yang dikemukakan oleh Neil Hansford yang menyatakan kecelakaan tersebut kesalahan manusia (*human error*).

Konvensi Warsawa 1929 yang menganut prinsip praduga bersalah (*presumption of liability*) membatasi tanggung jawab *Yeti Airlines* sebesar US\$ 20,000.00 (dua puluh ribu) dollar Amerika Serikat, namun demikian bilamana terbukti ada kesalahan atau kelalaian atau kesengajaan berbuat kesalahan, jumlah ganti rugi tersebut tidak berlaku dalam arti bahwa *Yeti Airlines* bertanggung jawab hukum tidak terbatas (*unlimited liability*).

O. Penerbangan Embarkasi BIJB Kertajati

16 Pebruari 2017, Indonesia melalui Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

⁵⁴⁹ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Lte, 2005 hal.364

meratifikasi Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional) berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016.⁵⁵⁰ Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, menyatakan bahwa ratifikasi tersebut sekaligus memastikan bahwa Indonesia siap menerapkan standar-standar baku internasional dalam sistem penerbangan. Sebagai anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), Indonesia selalu berkomitmen melakukan ratifikasi dan menerapkan aturan-aturan penerbangan yang telah ditetapkan ICAO untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan serta kenyamanan penerbangan nasional maupun internasional. Keberhasilan Indonesia meratifikasi Konvensi Montreal 1999 juga mendapat pengakuan dan apresiasi dari *International Air Transport Association (IATA)*. Tujuan ratifikasi Konvensi Montreal 1999 untuk menerapkan ketentuan tersebut pada payung hukum nasional dalam pengaturan tanggung jawab pengangkut yang dilakukan oleh angkutan udara internasional dan memberikan jaminan kepastian hukum bagi penumpang, barang, bagasi dan kargo pada angkutan udara internasional. Di samping itu, Konvensi Montreal 1999 juga memberi perlindungan batas tanggung jawab batas besaran tanggung jawab kompensasi kepada penumpang, barang bagasi, dan kargo penerbangan internasional.⁵⁵¹ Berbicara mengenai ratifikasi Konvensi Montreal 1999, Saudi Arabia juga telah meratifikasi Konvensi Montreal 1999 pada tanggal 15 Oktober 2003,⁵⁵² oleh karena itu

⁵⁵⁰ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional,

⁵⁵¹ Indonesia Ratifikasi Peraturan Penerbangan Konvensi Montreal 1999 <https://www.beritatrans.com/artikel/69737/Indonesia-Ratifikasi-Peraturan-Penerbangan-Konvensi-Montreal-1999-/>, diunduh Tanggal 3 Januari 2023

⁵⁵² Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd 474

berdasarkan Pasal 1 Paragraf (2) Konvensi Montreal 1999⁵⁵³ berlaku untuk penerbangan embarkasi jemaah haji/umrah BIJB Kertajati dan debarkasi Jeddah, Saudi Arabia.

Konvensi Montreal 1999 antara lain mengatur rezim hukum secara internasional mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap jemaah haji/umrah yang mengalami kerugian yang timbul karena kecelakaan pesawat udara yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut. Pengangkutan tersebut penumpang jemaah haji/umrah maupun bagasi dan kargo dalam penerbangan internasional dari embarkasi BIJB Kertajati sampai dengan debarkasi bandar udara di Saudi Arabia dengan pesawat udara. Konvensi Montreal 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem Konvensi Warsawa ke dalam satu dokumen secara lebih sederhana.⁵⁵⁴

1. Dasar Hukum

Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum sebagaimana diuraikan di atas, maka Konvensi Montreal 1999 berlaku terhadap pengangkutan jemaah haji/umroh, bagasi, kargo yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan jemaah haji/umroh embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi Jeddah di Saudi Arabia. Menurut Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 yang dimaksud dengan pengangkutan udara internasional adalah pengangkutan yang sesuai dengan persetujuan antara perusahaan penerbangan sebagai

⁵⁵³ *For the purpose of this Convention, the expression of international carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there is a break in the carriage or transshipment, are situated either within the territories of two States Parties; or within the territory of a single State Party if there is an agreed to stop place within the territory of another States, even of that State is not a State Party without an agreed to stop stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purpose of this Convention.*

⁵⁵⁴ Martono K., Amad Sudiro., Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia. Jakarta: Penerbit : Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafinco Persada, 2013, hal248 -267

pengangkut dengan jemaah haji/umrah dari bandar udara embarkasi BIJB Kertajati dan debarkasi bandar udara di Arab Saudi apakah dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) atau tidak dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) berada dalam wilayah dua negara anggota Konvensi Montreal 1999,⁵⁵⁵ atau dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 tetapi melakukan pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun negara tersebut tidak menjadi anggota Konvensi Montreal 1999, misalnya transportasi embarkasi Montreal, di Canada ke Vancouver di Canada dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago sehingga rute penerbangan Montreal-Chicago-Vancouver termasuk berlaku Konvensi Montreal 1999 walaupun sebenarnya penerbangan tersebut penerbangan dalam negeri Canada, tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Chicago.⁵⁵⁶

⁵⁵⁵ Negara bandar udara keberangkatan (*embarkation airport*) dengan negara pendaratan (*debarkation airport*), lihat Martono K. Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaan Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.246 cat.kaki no.93

⁵⁵⁶ Pasal 1 Konvensi Montreal 1999: " *Carriage* This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. For the purpose of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two states or within the territory of a single state Party if there is an agreed to stopp place within the territory of another state; if that state is not a State Party. The carriage between two points within a single state is not international carriage for the purpose of this Convention. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as s single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or of a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State. This Convention applies also to the carriage as set out in Chapter V, subject to the term contained therein.

2. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

Sebagaimana diketahui bahwa dasar hukum transportasi udara embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi Arab Saudi mengaju perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jemaah haji/umrah, di mana jemaah haji/umrah harus membayar biaya transportasi yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan, sebaliknya perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban mengangkut jemaah haji/umrah dengan selamat yang merupakan hak bagi jemaah haji/umrah, oleh karena itu bilamana jemaah haji/umrah tidak selamat⁵⁵⁷ sampai bandar udara embarkasi di Saudi Arabia, perusahaan penerbangan wajib bertanggung jawab memberi ganti rugi atas kematian, luka parah atau sementara, kerusakan kabin tercatat atau kabin bagasi dalam kapasitasnya sebagai pengangkut. Transportasi udara dari embarkasi BIJB Kertajati ke debarkasi dibandar udara di Jeddah, Saudi Arabia dibuktikan dengan tiket pesawat udara (*passenger's ticket*), tiket bagasi tercatat (*luggage baggage*) maupun bagasi tidak tercatat (*cabin baggage*) dan surat muatan udara (*airwaybill*).

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999, maka perlu jelaskan yang meliputi tiket penumpang dan bagasi tercatat, surat muatan pesawat udara (*air waybill*), dokumen bukti transportasi udara, tanggung jawab kargo udara, tanggung jawab terhadap jemaah haji/umrah, batal demi hukum (*null and void*), pembayaran dimuka (*advance payment*), satuan mata uang (*conversion of monetary unit*), yurisdiksi pengadilan, arbitrase dan kedaluwarsa, gugatan perdata dan tuntutan pidana, gugatan ganti kerugian dan asuransi tanggung jawab hukum sebagai berikut:

⁵⁵⁷ Yang dimaksud "tidak selamat" misalnya penumpang umroh meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan atau kerusakan bagasi tercatat atau bagasi kabin atau kargo dll

a. Tiket Penumpang dan Bagasi Tercatat.

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa transportasi udara jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati berlaku Konvensi Montreal 1999. Konvensi Montreal 1999 mengatur dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*) dan idintifikasi bagasi tercatat (*check baggage*) milik jemaah haji/umrah,⁵⁵⁸ sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian transportasi udara antara jemaah haji/umrah dengan perusahaan penerbangan.

Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 perusahaan penerbangan wajib menyerahkan tiket pesawat udara (*passenger ticket*) tiket bagasi tercatat (*check baggage*) kepada jemaah haji/umrah. Tiket pesawat udara (*passenger ticket*) tersebut harus berisi indikasi bandar udara embarkasi dan bandar udara debarkasi, bilamana bandar udara embarkasi dan bandar udara debarkasi berada dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada satu atau lebih pendaratan antara (*intermediate landing*), walaupun negara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut tidak menjadi anggota Konvensi Montreal 1999. Tiket jemaah haji/umrah tersebut dapat diganti dengan sarana lain untuk memberi informasi bandar udara embakasi maupun bandar udara debarkasi, namun demikian jemaah haji/umrah harus diberi tahu secara tertulis.

Jemaah haji/umrah juga harus diberi tahu jumlah ganti rugi apabila jemaah haji/umrah meninggal dunia, luka parah maupun luka ringan bahwa tanggung jawab perusahaan terbatas sesuai dengan ketentuan Konvensi Montreal 1999. Hal ini diperlukan agar jemaah haji/umrah mengetahui batas tanggung jawab perusahaan penerbangan, sehingga apabila mereka merasa ganti rugi terlalu rendah jemaah haji/umrah

⁵⁵⁸ Pasal 3 Konvensi Montreal 1999

dapat mengasuransikan dirinya. Bilamana perusahaan penerbangan tidak menyerahkan tiket penumpang (*passenger ticket*) kepada jamaah haji/umrah, tidak mengurangi sahnya perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jamaah haji/umrah, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas tanggung jawab perusahaan penerbangan, dengan kata lain perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*), berapapun kerugian harus dibayar oleh perusahaan penerbangan.

Di samping itu perusahaan penerbangan sebagai pengangkut juga harus memberi tiket bagasi untuk setiap paket bagasi tercatat kepada jamaah haji/umrah untuk setiap paket bagasi tercatat atau pemberi tahu secara tertulis besaran ganti rugi bilamana terjadi bagasi tercatat tersebut hilang, rusak seluruh maupun sebagian sehingga tidak dapat digunakan lagi. Dalam hal perusahaan penerbangan menerima bagasi tidak tercatat tanpa diberi tanda terima bagasi, tidak mengurangi sahnya perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dengan jamaah haji/umrah yang tetap berlaku Konvensi Montreal 1999, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi yang diderita oleh jamaah haji/umrah yang berarti perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).

b. Surat Muatan Pesawat Udara (*Air Waybill*)

Di samping tiket penumpang (*passenger ticket*) dan tiket bagasi tercatat (*check baggage*), perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut transportasi udara internasional juga wajib menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lainnya yang

dapat menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) kepada jamaah haji/umrah yang mempunyai kargo.⁵⁵⁹

Bilamana terdapat sarana lain digunakan untuk menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) harus, bilamana diminta oleh jamaah haji/umrah, menyerahkan tanda terima yang dapat menggantikan sebagai surat muatan udara (*air waybill*). Surat tanda terima atau yang dapat menggantikan surat muatan udara (*air waybill*) tersebut harus berisikan indikasi bandar udara embarkasi dengan indikasi bandar udara debarkasi, bilamana indikasi bandar udara embarkasi dan indikasi bandar udara debarkasi tersebut berada dalam satu wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut terletak di negara tidak menjadi anggota Konvensi Montreal 1999. Hal ini penting untuk mengetahui bahwa transportasi udara tersebut merupakan transportasi udara internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Konvensi Montreal 1999 dan indikasi berat kargo.⁵⁶⁰

Jamaah haji/umrah, pemilik kargo wajib melengkapi dokumen bea cukai, dokumen polisi atau dokumen pejabat umum lainnya yang mengindikasikan sifat kargo yang bersangkutan. Ketentuan tersebut tidak menimbulkan tugas, kewajiban dan tanggung jawab kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkutan udara internasional.⁵⁶¹

⁵⁵⁹ Kargo adalah barang atau hewan atau animal product yang dikemas sesuai dengan pengangkutan udara dan dilengkapi dengan dokumen penerbangan dan diangkut dengan pesawat udara.

⁵⁶⁰ Pasal 5 Konvensi Montreal 1999

⁵⁶¹ Pasal 6 Konvensi Montreal 1999: " *The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, policies and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carriers no duty, obligation or liability resulting therefrom.*

Surat muatan udara (*air waybill*) dibuat oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo dalam rangkap 3 (tiga) bagian pertama ditandai dengan perkataan "*for carrier*" ditanda tangani oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo, bagian kedua ditandai dengan perkataan "*the consignee*" ditanda tangan oleh jamaah haji/umrah bersama dengan perusahaan penerbangan, sedangkan bagian ketiga harus ditanda tangani oleh perusahaan sebagai tanda bahwa kargo telah diterima oleh perusahaan penerbangan dalam keadaan baik dan diserahkan kepada pengirim kargo. Penanda tangan tersebut dapat dilakukan dengan tanda tangan basah atau tanda tangan cap atau stempel. Apabila atas permintaan jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo, perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut membuat surat muatan udara (*air waybill*), sepanjang tidak dibuktikan sebaliknya, surat muatan udara (*air waybill*) dianggap dibuat oleh jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Konvensi Montreal 1999.

Apabila kargo terdiri dari beberapa paket, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut berhak minta kepada jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo untuk membuat surat muatan udara (*air waybill*) secara terpisah, sebaliknya jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo berhak minta kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut memberi tanda terima kargo secara terpisah juga apabila menggunakan sarana lain selain surat muatan udara (*air waybill*).

Apabila perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tidak menyerahkan surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lainnya sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*) yang memuat indikasi bandar udara embarkasi dan indikasi bandar udara debarkasi, indikasi bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*), berat kargo, persyaratan administrasi berkenaan

dengan bea cukai, polisi atau pejabat umum lainnya, bagian-bagian surat muatan udara untuk pemilik kargo, penerima kargo dan pengangkut, surat muatan kargo secara terpisah, maka tidak akan berpengaruh kepada sahnya perjanjian transportasi udara internasional antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah, tetapi perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati pembatasan tanggung jawab (*limited liability*) artinya perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tanggung jawab tidak terbatas.

Jamaah haji/umrah sebagai pemilik kargo bertanggung jawab atas kebenaran keterangan yang dijelaskan di dalam surat muatan udara (*air waybill*) atau tanda terima sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*), termasuk semua keterangan-keterangan yang dibuat oleh pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya, harus memberi ganti kerugian yang diderita oleh perusahaan penerbangan sebagai pengangkut akibat kerugian yang ditimbulkan oleh keterangan-keterangan yang tidak benar dalam surat muatan udara (*air waybill*) atau sarana lain sebagai pengganti surat muatan udara (*air waybill*).

c. Dokumen Bukti Transportasi Udara

Perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah dibuktikan dengan tiket pesawat udara (*passenger's ticket*) dan/atau surat muatan udara (*air waybill*), namun demikian walaupun tidak diberikan tiket pesawat udara atau surat muatan udara (*air waybill*) bukan berarti bahwa tidak ada perjanjian transportasi udara antara perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dengan jamaah haji/umrah, sebab dapat dibuktikan dengan alat bukti yang lain. Tiket pesawat udara dan surat muatan udara atau sarana pengganti lainnya sebagai salah satu alat bukti adanya perjanjian antara perusahaan penerbangan sebagai

pengangkut dengan jamaah haji/umrah harus berisikan indikasi bandar embarkasi dengan indikasi bandar udara debarkasi. Apabila indikasi bandar udara embarkasi dengan bandar udara debarkasi berada dalam satu negara anggota Konvensi Montreal 1999 harus ada satu atau lebih bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) walaupun bandar udara pendaratan antara (*intermediate landing*) tersebut berada di negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Monteal 1999.

Jamaah haji/umrah dalam kapasitasnya sebagai pengirim kargo berhak untuk menarik kembali kargo tersebut atau memindahkan pengiriman kargo kepada bandar udara yang lain atau memindahkan kepada orang selain yang ditunjuk sebagai penerima selama dalam proses pengiriman. Dalam hal jamaah haji/umrah melaksanakan hak tersebut harus sedemikian rupa tidak akan merugikan perusahaan penerbangan maupun orang yang semula ditunjuk sebagai penerima dan harus membayar semua biaya sebagai akibat melaksanakan hak tersebut.

Apabila tidak mungkin untuk melaksanakan instruksi jemaah haji/umrah sebagai pengirim, perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut harus segera memberi tahu pengirim. Jika pengangkut melaksanakan instruksi pengirim untuk disposisi kargo tanpa memerlukan pembuatan bagian dari *air waybill* atau tanda terima kargo yang dikirimkan kepada yang terakhir, pengangkut akan bertanggung jawab, tanpa mengurangi haknya untuk mendapatkan kembali dari pengirim, untuk setiap kerusakan yang mungkin terjadi pada seseorang yang secara sah memiliki bagian dari *air waybill* atau tanda terima kargo tersebut. Hak yang diberikan kepada pengirim berakhir pada saat hak penerima barang dimulai sesuai dengan Pasal 13. Namun demikian, jika penerima barang menolak untuk

menerima kargo, atau tidak dapat dihubungi, pengirim melanjutkan hak disposisinya.

d. Tanggung Jawab Kargo Udara

Sebagaimana diuraikan di atas bahwa Konvensi Montreal 1999 juga menerapkan konsep praduga bersalah seperti dilakukan dalam Konvensi Warsawa 1929 termasuk protokol dan suplemennya, oleh karena itu jumlah tanggung jawab pengangkut juga dibatasi. Menurut Konvensi Montreal 1999 jumlah tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dibatas sebesar 17 SDR setiap kg kargo, kecuali jamaah haji/umrah telah memberi tahu, pada saat menyerahkan kargo, nilainya perkg lebih tinggi dari 17 SDR, dalam hal demikian, jamaah haji/umrah harus membayar biaya tambahan untuk asuransi sebesar pemberi tahun tersebut. Dalam hal demikian, bilamana terdapat kerugian kargo, perusahaan penerbangan akan memberi ganti kerugian sebesar 17 SDR perkg ditambah dengan biaya asuransi dari perusahaan asuransi tersebut.⁵⁶²

3. Tanggung Jawab Terhadap Jamaah Haji/Umrah

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh jamaah haji/umrah yang disebabkan karena meninggal dunia, luka parah atau luka ringan akibat kecelakaan pesawat udara selama waktu penerbangan atau selama dalam proses embarkasi dari BIJB Kertajati sampai saat jamaah umrah debarkasi di bandar udara Jeddah.⁵⁶³

Konvensi Montreal 1999 tidak menjelaskan perkataan :....."in course of any of the operation of embarking and disembarking," karena itu penafsirannya diserahkan kepada

⁵⁶² Pasal 22 paragraf (3) Konvensi Montreal 1999

⁵⁶³ Pasal 17 Konvensi Montreal 1999....." or in the course of any of the operation of embarkation and disembarking

hakim yang memeriksa sesuai dengan hukum nasional yang berlaku. Dalam praktek, ada hakim yang menafsirkan tanggung jawab perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut saat penumpang jemaah haji/umrah melaporkan keberangkatan (*check-in*) sampai saat penumpang turun dari pesawat udara (debarisasi) atau keluar dari gedung terminal.⁵⁶⁴

Apabila gugatan oleh jemaah haji/umrah terhadap perusahaan penerbangan sebagai pengangkut tersebut diajukan kepada hakim Indonesia, maka tanggung jawab hukum pengangkut sejak dari ruang tunggu (*waiting room*) sampai embarkasi (*boarding*) ke dalam pesawat udara, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,⁵⁶⁵ atau sebaliknya sejak jemaah haji/umrah turun dari pesawat udara (debarisasi) sampai diruang tunggu mengambil bagasi. Apabila kecelakaan jemaah haji/umrah terjadi antara ruang tunggu (*waiting room*) sampai embarkasi (*boarding*) sampai ruang tunggu mengambil bagasi,⁵⁶⁶ maka perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dan BIJB Kertajati sebagai operator bandar udara bertanggung jawab memberi ganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah.⁵⁶⁷

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Montreal 1999 menerapkan konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) maka jemaah haji/umrah tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, jemaah haji/umrah cukup memberi tahu bahwa terdapat kerugian yang diderita akibat kecelakaan pesawat udara, namun demikian jumlah tanggung jawab perusahaan penerbangan

⁵⁶⁴ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada. 2013 hal.253

⁵⁶⁵ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁵⁶⁶ Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta penjelasannya.

⁵⁶⁷ Pasal 240 paragraf (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

terbatas sebesar 100.000 SDR.⁵⁶⁸ Nilai SDR kedalam mata uang nasional dengan mengacu kepada tata cara konversi nilai uang yang digunakan oleh *International Monetary Fund (IMF)*.⁵⁶⁹

Perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut jemaah haji/umrah, bebas dari tanggung jawab membayar ganti kerugian yang diderita oleh jemaah haji/umrah, bilamana perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya yang bekerja untuk dan atas nama pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan jemaah umrah sendiri atau disebabkan oleh pihak ketiga.⁵⁷⁰

4. Batal Demi Hukum (Null and Void)

Berbeda latar belakang Konvensi Warsawa 1929 dengan latar belakang Konvensi Montreal 1999. Konvensi Warsawa 1929 latar belakangnya adalah melindungi perusahaan penerbangan pada waktu itu yang masih memerlukan perlindungan terhadap gugatan perdata tidak terbatas (*unlimited liability*) karena pada saat itu perusahaan penerbangan masih bayi (*infant*), sedangkan Konvensi Montreal 1999 bermaksud melindungi penumpang dan/atau pengirim barang, karena perusahaan penerbangan sudah berkembang dengan pesat, sementara itu penumpang dan/atau pengirim barang kurang memperoleh perlindungan, oleh karena itu ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 lebih besar dibandingkan dengan ganti rugi yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

⁵⁶⁸ Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

⁵⁶⁹ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

⁵⁷⁰ Pasal 21 paragraf (2) Konvensi Montreal 1999 yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*).

Jumlah ganti rugi yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 adalah 100.000 SDR untuk jemaah haji/umrah yang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, 4.150 SDR setiap jemaah haji/umrah dalam hal terjadi keterlambatan, 1.000 SDR setiap keterlambatan bagasi tercatat (*check baggage*) perkg dan 17 SDR perkg untuk setiap keterlambatan kargo, sebaliknya suatu perjanjian yang memberi ganti rugi lebih rendah dari 100.000 SDR untuk jemaah haji/umrah yang meninggal dunia atau luka parah atau luka ringan, 4.150 SDR setiap jemaah haji/umrah dalam hal terjadi keterlambatan, 1.000 SDR setiap keterlambatan bagasi tercatat (*check baggage*) perkg dan 17 SDR perkg untuk keterlambatan kargo batal demi hukum (*null and void*).⁵⁷¹

5. Pembayaran Dimuka (*Advance Payment*)

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa maksud dan tujuan Konvensi Montreal 1999 adalah untuk melindungi kepentingan penumpang dan/atau pengirim barang, oleh karena itu dalam hal terjadi kerugian jemaah haji/umrah yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara, maka perusahaan penerbangan dalam kapasitasnya sebagai pengangkut segera membayar uang muka (*advance payment*) kepada jemaah haji/umrah yang meninggal dunia untuk meringankan beban penderitaan mereka. Pembayaran uang muka (*advance payment*) tersebut akan diperhitungkan dengan batas ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut.⁵⁷²

⁵⁷¹ Pasal 26 Konvensi Montreal 1999: "Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

⁵⁷² Pasal 28 Konvensi Montreal 1999: "In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of

6. Satuan Mata Uang (*Conversion of Monetary Unit*)

Satuan mata uang yang digunakan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah *Special Drawing Rights (SDR)* sebagaimana digunakan oleh Dana Moneter Internasional (IMF). Konversi satuan uang ke dalam mata uang nasional harus,⁵⁷³ dalam proses pengadilan, dilakukan sesuai dengan nilai satuan moneter pada saat keputusan hakim ditetapkan. Nilai SDR ke dalam mata uang nasional bagi negara yang menjadi anggota IMF harus dihitung sesuai dengan tata cara perhitungan yang dilakukan oleh IMF pada saat keputusan pengadilan ditetapkan, sedangkan bagi negara yang tidak menjadi anggota IMF nilai SDR yang dikonversikan dihitung sedemikian rupa oleh negara tersebut. Negara yang tidak menjadi anggota IMF yang hukum nasionalnya tidak mengizinkan penggunaan satuan SDR, pada saat ratifikasi Konvensi Montreal 1999 atau setiap saat dapat menyatakan bahwa batas tanggung jawab pengangkut jemaah haji/umrah ditetapkan 1,500.000 satuan uang setiap jemaah haji/umrah yang meninggalkan dunia atau 62,500 satuan uang untuk setiap keterlambatan jemaah umrah atau 15,000 satuan uang untuk setiap bagasi tercatat milik jemaah umrah yang hancur atau rusak sebagian sehingga tidak dapat dipakai seluruhnya atau hilang, 250 satuan uang untuk kargo perkg milik jemaah umrah. Satuan uang tersebut senilai 65,5% emas murni kadar 900 miligram. Perhitungan tersebut dapat dikonversi menjadi mata uang nasional sekitar angka tersebut.⁵⁷⁴

7. Yurisdiksi Pengadilan

Berbicara soal yurisdiksi pada umumnya dikenal 3(tiga) macam jenis yurisdiksi masing-masing *territorial*

liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

⁵⁷³ Mata uang nasional dimaksudkan mata uang dari negara hakim yang memeriksa perkara gugatan.

⁵⁷⁴ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

jurisdiction principles, active national jurisdiction principles dan passive national jurisdiction principles. Dalam hukum udara biasanya berlaku yurisdiksi teritorial, karena pesawat udara didaftarkan di Indonesia maka yurisdiksi yang berlaku dalam transportasi jemaah haji/umrah embarkasi BIJB Kertajati, maka dalam kasus tersebut bilamana terjadi gugatan akan diajukan kepada hakim pengadilan negeri di Indonesia.

Berdasarkan Konvensi Montreal 1999 gugatan atas kerugian jemaah haji/umrah akibat kecelakaan pesawat udara kepada pengadilan salah satu negara anggota Konvensi Montreal 1999 atau negara embarkasi jemaah haji/umrah (Indonesia) atau negara debarkasi jemaah haji/umrah atau negara tempat membeli tiket penumpang atau negara tempat jemaah haji/umrah mempunyai tempat tinggal tetap (*permanent residence*) atau negara tempat perusahaan penerbangan mempunyai kegiatan utama (kantor pusat) perusahaan penerbangan atau kantor perwakilan perusahaan penerbangan. Kebangsaan dari jemaah umrah tidak menjadi masalah untuk mengajukan gugatan atas kerugian yang diderita oleh jemaah umrah.

8. Arbitrase dan Kedaluwarsa

Arbitrase merupakan penyelesaian sengketa perdata di luar peradilan antara pihak yang bersengketa, sebagaimana tertuang dalam Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Penyelesaian sengketa melalui arbitrase dapat dilakukan jika kedua belah pihak sepakat untuk menyelesaikan sengketa melalui arbitrase. Terdapat beberapa badan khusus sebagai pilihan bagi para pihak jika ingin menyelesaikan sengketa melalui arbitrase, antara lain Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI), Badan Arbitrase Pasar Modal Indonesia (BAPMI).

9. Gugatan Perdata dan Tuntutan Pidana

Sebagaimana disebutkan di atas, yang dimaksud dalam penerbangan (*in flight*) adalah sejak pesawat udara penuh tenaga siap untuk tinggal landas sampai pesawat udara selesai mendarat diujung landas pacu⁵⁷⁵ atau pada saat semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi menuju ke ujung landas pacu sampai semua pintu luar dibuka kembali diikuti dengan debarkasi para penumpang,⁵⁷⁶ maka berlaku Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970 karena Indonesia telah meratifikasi kedua konvensi tersebut.⁵⁷⁷ Menurut Konvensi Tokyo 1963 kapten penerbang berhak menurunkan jemaah haji/umrah yang melakukan pelanggaran atau tindakan-tindakan yang mengganggu ketertiban dalam penerbangan (*unrully passenger*) di bandar udara. Dalam hal kapten penerbang tidak dapat melakukan pencegahan atau menurunkan jemaah haji/umrah yang melakukan pelanggaran atau mengganggu ketertiban dapat dilakukan oleh awak pesawat udara yang lain untuk dan atas nama kapten penerbang, bahkan penumpang lain juga dapat melakukan pencegahan pelanggaran penumpang umroh atau mengganggu ketertiban dalam penerbangan untuk dan atas nama kapten penerbang.

Berdasarkan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963 kapten penerbang atau awak pesawat udara lainnya bahkan perusahaan penerbangan tidak dapat digugat perdata oleh umrah di depan pengadilan atau dituntut pidana oleh penegak hukum akibat tindakan yang dilakukan kapten penerbang atau awak pesawat udara atau penumpang umrah yang melakukan pencegahan tindakan pelanggaran

⁵⁷⁵ ICAO Doc 8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 23 September 1963

⁵⁷⁶ ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft, Signe the Hague on 16 December 1970

⁵⁷⁷ Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

atau ketertiban yang dilakukan oleh jamaah umroh dalam penerbangan.⁵⁷⁸ Ketentuan demikian juga berlaku terhadap perusahaan penerbangan Saudi Arabian Airlines karena Saudi Arabia juga sudah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan The Hague 1970⁵⁷⁹

10. Gugatan Ganti Kerugian

Tanggung jawab dan sanksi terhadap perusahaan maskapai diatur secara lengkap dalam Permenhub 77/2011. Namun, penumpang dapat mengajukan gugatan ganti rugi sesuai dengan yurisdiksi atas dasar Perbuatan Melawan Hukum (PMH) atau *tortious liability* sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPer hingga Pasal 1380 KUHPer. Dalam Pasal 1365 dinyatakan bahwa jika terdapat unsur PMH, kesalahan, kerugian dan hubungan kausal antara PMH dengan kerugian yang menimpa seseorang harus dapat dibuktikan oleh konsumen (penumpang). Penumpang sering menghadapi kesulitan ketika hendak membuktikannya unsur kesalahan perusahaan maskapai.⁵⁸⁰

Sedangkan untuk pengaturan yurisdiksi diatur berdasarkan Pasal 33 Konvensi Montreal 1999 gugatan ganti kerugian, atas pilihan penggugat, dapat diajukan dengan jalur litigasi melalui pengadilan tempat negara anggota Konvensi Montreal 1999 atau negara tujuan penerbangan atau tempat kantor pusat perusahaan penerbangan atau tempat membeli tiket atau tempat alamat tetap penggugat sehingga dapat mempermudah bagi penggugat.

⁵⁷⁸ Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963 "for the action taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

⁵⁷⁹ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2205) Vol.XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005, Pages 196-212.

⁵⁸⁰ Haryani Nugrohowati, "*Perlindungan Konsumen Jasa Penerbangan di Indonesia atas Masalah Penundaan (Delay)*", Makalah, 2020, hlm.19.

11. Asuransi Tanggung Jawab Hukum

Berdasarkan Pasal 50 Konvensi Montreal 1999 pemerintah Indonesia dalam kapasitasnya sebagai negara anggota Konvensi Montreal 1999 berhak menginstruksikan agar perusahaan penerbangan menyediakan asuransi tanggung jawab penumpang (*legal liability insurance*) umrah, sedangkan perusahaan penerbangan tersebut harus membawa bukti asuransi untuktanggung jawabnya terhadap kerugian yang diderita oleh jamaah umrah.

CHAPTER | **REGULATIONS AND**
3 | **CASE FOR**
INTERNATIONAL
FLIGHTS

Chapter III explains the regulation of international aviation liability, namely the 1929 Warsaw system; Montreal Convention of 1999, and Rome Convention of 1952; completed with compensation for losses suffered by the Garuda Indonesian Airways airplane crash in India in 1968; the Martin Air accident in Sri Lanka, Colombo in 1974; shooting down of Korean Airlines KAL007 by Sukhoi-SU 15 in the Soviet Union 1983; Singapore Airlines SQ006 airplane crash in 2000 Taipei; Flight GA-974 crash in 2004; the 2014 Air Asia Indonesia accident; Yeti Airlines ATR72-500 crash in Pokhara, Nepal in 2023; BIJB Kertajati Embarkation flights as follows:

A. Warawa System 1929

As time travel and air transport began to develop on a large scale, the 1929 Warsaw Convention was amended and supplemented to keep pace with developments in aviation technology. These changes and/or additions were contained in the 1955 The Hague Protocol with the aim that the 1929 Warsaw Convention was in accordance with the needs of society at that time. The Hague 1955 Protocol only entered into force on 1

August 1963 after being ratified by 30 countries;⁵⁸¹ The 1961 Guadalajara Convention concerning the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air carried out by persons or legal entities other than persons or carriers who make agreements commonly referred to as actual air carriers which came into effect on May 1, 1964;⁵⁸² The 1971 Guatemala City Protocol was intended to complete the 1929 Warsaw Convention, however, the 1971 Guatemala City Protocol did not come into effect because one of the conditions was not met;⁵⁸³ The Montreal Protocol of 1975 had 4 numbers 1, 2, 3 and 4 respectively which changed the currency from gold francs or United States dollars to SDR, a system of calculating the value of money based on the IMF; The Montreal Agreement of 1966 is an agreement between IATA and the United States which states that international flights from or to or through the United States must be willing to pay damages in the amount of US\$ 50,000.00 (fifty eight thousand) US dollars without attorneys' fees or US\$ 75,000.00 (seventy -five thousand) United States dollars including attorneys' fees. All provisions of the 1929 Warsaw Convention up to the 1975 Montreal Protocol Nos. 1, 2, 3 and 4 are referred to as the 1929 Warsaw System.⁵⁸⁴

⁵⁸¹ ICAO Doc.7632 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Internasional Carriage by Air, signed on 12 October 1929, Done at The Hague, 28 October 1955; teks dapat dilihat Dempsey P.S.Ed, *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I.Toronto:The Carswell Company Ltd, 2005, pages 351-372.

⁵⁸² ICAO Doc.8181 Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, Singed at Gaudajara on 18 September 1961.

⁵⁸³ ICAO Doc.8932 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Internasional Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City on 8 March 1971

⁵⁸⁴ Tanggung jawab Pengangkut berdasarkan "Sistem Warsawa" <https://supardanmansyur.blogspot.com/2011/09/tanggung-jawab-pengangkut-berdasarkan.html> diunduh Tanggal 3 Januari 2023

As a comparison between the 1929 Warsaw system⁵⁸⁵ and the 1999 Montreal Convention,⁵⁸⁶ below we describe the differences and similarities between the two conventions, especially with regard to international air transportation documents⁵⁸⁷ which include airplane tickets, checked baggage, air waybill, the air carrier liability, namely the amount of compensation, complaints; jurisdiction. However, before elaborating on this matter, the chronology of the development of the 1929 Warsaw Convention is explained as follows.

1. Development of the 1929 Warsaw Convention

Arrangements for legal liability in international aviation began in 1920.⁵⁸⁸ At that time commercial aviation was relatively still very young to create uniformity of legal liability for international flight passengers who died due to airplane accidents. Without a legal regime in international aviation law, it will complicate the implementation of international flights because legal liabilities will apply under the different national laws of each country, therefore it is appropriate to express appreciation to senior international air law who created the 1929 Warsaw Convention.

In 1923 France proposed the concept of regulating international aviation legal liabilities to parliament, but these liabilities had not yet been agreed upon internationally. International legal liability was first agreed upon

⁵⁸⁵ Sistem warsawa 1929 terdiri dari Konvensi Warsawa 1929, Protokol The Hague 1955, *Montreal Agreement of 1966*, Guadajara Convention of 1961, Guatemala City Protocol of 1971 dan Montreal Protokol No.1, 2. 3 dan 4.

⁵⁸⁶ *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999*

⁵⁸⁷ *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929*, diuraikan secara rinci oleh Mankiewicz R.H., *The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. Kluwer, Law and Taxation Publisher: The Netherlands, 1981.

⁵⁸⁸ Perkembangan Konvensi Warsawa 1929 dapat dibaca : "Andreas F. Lowenfeld and Allan I.Mendelsohn:"*the United States and the Warsaw Convention*, Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

internationally at the International Conference in France on 27 October 1925 in Paris. At the conference, a Committee Internationale Technique de'Experts Juridiques Aeriens (CITEJA) was formed to evaluate the need to establish a uniform regime of international air law liability or not, identify the components, and develop concepts that were submitted to interested countries.

The second CITEJA meeting took place in May 1926 and continued in April 1927 to perfect the concept of legal liability of the carrier by adding transport documents, the jurisdiction of the next carrier, and mixed transportation, while in the next CITEJA meeting in 1928 in Madrid approved the concept sent by the French government to be submitted to other countries to organize international private air law conferences. The civil international air law conference was held in Warsaw, Poland on October 4, 1929, at the invitation of the Polish government to consider the concept of international private law at the suggestion of CITEJA.

The conference was attended by 33 delegates, two-thirds of those attending represented their countries, while the United States was the observer. The Conference in Warsaw 1929 discussed the CITEJA concept which was prepared at the Madrid Conference and which consisted of 31 articles that were finally approved as the 1929 Warsaw Convention governing Provisions Regarding International Air Carriage which became known as the "Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Water, signed October 12, 1929.

The 1929 Warsaw Convention was signed by 23 countries which were generally countries in Europe, then followed by 128 countries which made the 1929 Warsaw Convention acceptable as an international convention that regulates the unification of international law concerning the liability of the carrier in international flights, the United States itself applies the common law system became a member of the 1929 Warsaw Convention.

The 1929 Warsaw Convention is an international convention that changed the concept of liability based on fault into a legal liability on the basis of the presumption of liability which is still valid and accepted by the world community, as a result of an airplane accident⁵⁸⁹ during passengers is in the process of embarkation until debarkation, the airline company is liable for the losses suffered by passengers and/or goods senders.

2. Entry into force of the 1929 Warsaw Convention.

Article 1 regulates the application of the 1929 Warsaw Convention. According to this article, it applies to the transportation of people and/or goods organized by airlines carrying out international air transportation with payment. What is meant by international transportation is air transportation carried out from a member country to another member country of the 1929 Warsaw Convention or transportation within one member country but with an intermediate landing in another country even though the country is not a member of the 1929 Warsaw Convention. The 1929 Warsaw Convention does not apply to air transportation carried out by state aircraft, namely military, customs, and police aircraft.

3. International Air Transport Documents

As mentioned above, the 1929 Warsaw Convention regulates the uniformity of international air transportation documents. International air transport documents are regulated in Chapter II Article 3 to Article 15 of the 1929 Warsaw Convention, these documents consist of passenger

⁵⁸⁹ Tanggung jawab hukum (*legal liability*) perusahaan penerbangan terhadap penumpang sebagai akibat dari pembajakan udara dapat dibaca Abraham Abramovsky: *Compensation For Passengers of Hijacked Aircraft*, Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

tickets, checked baggage tickets, cabin baggage tickets, and air waybills as follows:

a. Passenger's ticket

According to Article 3 of the 1929 Warsaw Convention, every airline in its capacity as the carrier is obliged to hand over airplane tickets to passengers. The airplane passenger ticket must contain the place and date of issue, place of departure and place of destination, intermediate landing with a note that the airline has the right to change the intermediate landing as long as it does not affect the international nature, name, and address of the airline company, a statement that the provisions of the 1929 Warsaw Convention apply to air transportation. Without a lost or damaged ticket, it does not mean that there is no air transportation agreement, however, if an airline carries passengers without giving tickets to passengers, then the airline is not entitled to enjoy the limit of liability regulated in the 1929 Warsaw Convention means that airlines have unlimited liability. The writing on the ticket must be clearly read, a ticket whose writing is small so that it is difficult to read means it is not a ticket, therefore the airline company does not provide a ticket, consequently, the airline company is also not entitled to enjoy the limit on the amount of compensation stipulated in the 1929 Warsaw Convention.

b. Check baggage Tickets

Checked baggage tickets are regulated in Article 4 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 4 of the 1929 Warsaw Convention, airlines in their capacity as carriers are required to hand over checked baggage tickets to passengers. The checked baggage ticket must contain the place and date of issue of the checked baggage ticket, the airport of departure and the airport of destination, the name and address of the airline as the carrier, the passenger ticket number, a statement that the checked

baggage will be handed over to the ticketing carrier, checked baggage, the package number, and weight of each package, a statement that the checked baggage applies to the 1929 Warsaw Convention; the number and weight of checked baggage, and the total value of goods notified.

The absence of a checked baggage ticket or a lost or damaged baggage ticket does not mean that there is no international air transportation agreement,⁵⁹⁰ however, if an airline company in its capacity as carrier receives checked baggage or a checked baggage ticket or baggage ticket does not contain information regarding the place and date issuance of a checked baggage ticket, place of the departure airport and destination airport, name and address of the airline company, airplane passenger ticket number, a statement⁵⁹¹ that the checked baggage will be handed over to the checked baggage ticket carrier; package number and weight of each package, a statement that the liability of the airline as carrier applies the provisions of the 1929 Warsaw Convention,⁵⁹² number and weight of each checked baggage; the total value of the goods notified,⁵⁹³ the airline company is not entitled to enjoy the compensation limit,⁵⁹⁴ meaning that the airline company in its capacity as carrier must be liable unlimited. A checked baggage ticket is not security, a baggage ticket

⁵⁹⁰ Pada dasarnya perjanjian telah berlangsung pada saat ada kesepakatan, sehingga tanpa adanya tiket bagasi tercatat bukan berarti tidak ada perjanjian.

⁵⁹¹ Pasal 4 huruf (d), *the number of a passenger ticket.*

⁵⁹² Pasal 4 huruf (f), *The number and weight of the packages*

⁵⁹³ Pasal 4 huruf (h) *a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.*

⁵⁹⁴ Jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 22 Ayat (2), *In the carriage of registered baggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In the case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.*

on display means that a baggage ticket can be handed over to anyone by showing a baggage ticket, as stipulated in Article 4 Paragraph (3) letter (c).

c. Air Waybill

Air waybills are regulated in Article 5 to Article 18 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 5 of the 1929 Warsaw Convention, every airline in its capacity as the carrier has the right to ask the sender and submit to him an international air transport document called "an air consignment note," on the other hand, the sender of goods has the right to ask the airline as a carrier to receive the international air transportation documents, however, without the said air transportation documents or documents being damaged or lost, their destruction does not affect the validity of the international air transportation agreement which will still apply the provisions of the Warsaw Convention of 1929.

The procedures for making international airwaybills are regulated in Article 6 and Article 7 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 6 of the 1929 Warsaw Convention, air waybills made by the sender in 3 (three) copies are submitted to the airline in its capacity as the carrier. The first sheet is marked with the words "air carrier" signed by the consignor, the second sheet is marked with the words "consignee" signed by the airline as carrier and sender of goods, while the third sheet is marked with the words "consignor" signed by the company. Signing by the airline company proves that the goods or cargo have been properly received.

The airline company must sign the goods receipt document. Signature by employees or agents or representatives with wet signature or airline company stamp. If at the request of the sender, the airline makes an air consignment note, it is deemed to have been made by the sender as long as it is not proven otherwise, the making by the airline signing the air consignment note

proves that the goods have been properly received by the airline. Airline companies can also ask the sender to make more than one air consignment note if more than one package is sent.⁵⁹⁵

Article 8 of the 1929 Warsaw Convention regulates the contents of an air waybill. According to Article 8 of the 1929 Warsaw Convention, the air waybill must contain the place and date of issue, airports of departure and airports of destination, and approved intermediate landing airports, provided that airlines may change airports. intermediate landing as long as it does not affect the nature of international flights; the name and address of the consignee, the name and address of the airline as carrier, the name and address of the consignee if air transportation is carried out by several airlines, the name and address of the consignee if necessary, the nature of the goods being transported, the number of packages, the way in which they are packaged and especially the marking or number, the weight of the goods, the total volume or dimensions of the goods, the external condition of the goods and their package, the weight of the package, if agreed, the date and place of payment and the person who must pay for transportation costs when the goods are sent for payment at the place of receipt of goods, the price of the goods when required, the amount of expenditure incurred, the total value of the goods notified to the airline for payment of compensation, the number of parts of the air cargo document, the supporting documents for the air cargo document submitted to the airline, the agreed time for the carriage of goods, an outline of the flight route agreed upon by the parties and a statement that the carriage is

⁵⁹⁵ Pasal 7 Konvensi Warsawa 1929

subject to the provisions of the 1929 Warsaw Convention.⁵⁹⁶

Article 9 of the 1929 Warsaw Convention regulates the delivery of goods without an air waybill. According to Article 9 of the 1929 Warsaw Convention, if an airline has received a shipment without being accompanied by an air waybill or if the air waybill is damaged or lost or the air waybill does not contain information on the date and place of issue, the airport departure airport and destination airport, intermediate landing airports, name and address of the consignee, name and address of the airline company, name and address of the consignee, name and address of the first company if the transportation is carried out by several airline companies, the name and address of the recipient of the goods, the nature of the goods, the number of packages, the method of packaging and in particular the marking or number, the weight of the goods, the number and volume or dimensions of the goods,⁵⁹⁷ a statement that said transportation is subject to the provisions stipulated in the 1929 Warsaw Convention,⁵⁹⁸ then airline company in its capacity as the carrier is not entitled to enjoy the compensation limit which is his liability which is set at 250 francs per kg, thus the airline company has unlimited liability.⁵⁹⁹

Article 10 of the 1929 Warsaw Convention regulates the veracity of the statements made by the sender of goods. According to Article 10 of the 1929 Warsaw Convention, the sender of the goods is liable for the

⁵⁹⁶ Lihat Mankiewicz R.H., *The Liability of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. The Netherlands: Kluwer and Taxation Publisher, 1981, hal.68

⁵⁹⁷ Pasal 8 huruf (1a) sampai huruf (i) Konvensi Warsawa 1929

⁵⁹⁸ Pasal 8 huruf (q) Konvensi Warsawa 1929; " ... a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

⁵⁹⁹ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Radjagrafindo, 2013 halaman 36.

correctness of the information on the goods in the package, therefore, if the contents of the goods do not match the information made by the sender of the goods, it is the liability of the sender of the goods, as well as the completeness of the documents should be the liability of the shipper. The sender must be liable for the loss, destruction, or damage suffered by the airline or any person caused by the carelessness or negligence or carelessness or carelessness or mistake of the sender, especially with regard to statements made in the airway bill. The sender has the obligation to complete all air transportation documents needed to accompany the delivery of goods such as letters issued by authorized public officials, for example, police certificates, customs, quarantine, and others.

According to Article 11 of the 1929 Warsaw Convention, a *prima facie* air waybill is strong evidence of the existence of an air transportation agreement between the sender of goods and an airline in its capacity as the carrier, is proof that the goods have been received properly and the conditions for the carriage of goods. Statements in the air cargo document regarding weight, size, dimensions, package size, and *prima facie* are strong evidence of the fact that is stated in the air cargo document regarding quantity, volume, and condition does not constitute evidence for the airline; unless the airline is so far from the sender goods together check the goods at the time the package is made.

Based on the obligations of the airline company, the sender of goods has the right to use the goods, by withdrawing the delivery of goods from the airport of departure, airport of destination, or stopping the delivery of goods sent while still in flight or every landing or by requesting that the goods being handed over to the person at the destination. or during the flight, it is handed over to a person or legal entity other than the person whose name

is the recipient of the goods mentioned in the bill of lading or ask them to return the goods sent to the airport of departure. The sender is liable for all costs incurred due to their request. If the sender's request cannot be carried out by the airline concerned, the airline will immediately notify the sender. The right to use the goods by the sender ends when the recipient of the goods begins to receive the goods, however, if the recipient refuses to accept the air cargo or goods or cannot contact the sender, his right ends.

The recipient of the goods has the right, when the goods arrive at the airport of destination, to ask the airline company to hand over to him the bill of lading and hand over the goods to him, after payment of the remainder and fulfilling the requirements for international air carriage as stated in the bill of lading. Unless otherwise agreed, the airline company has the obligation to immediately notify the consignee upon arrival at the destination airport. If the airline permits or the goods do not arrive within 7 (seven) days from the date the goods are supposed to arrive, the consignee has the right to sue the airline based on the international air transportation agreement as stated in the bill of lading.

The sender of goods has the obligation to complete all administrative requirements such as customs requirements, plant quarantine or health quarantine or animal quarantine, and other authorized agencies before the goods are handed over to the airline which must be handed over to the recipient of the goods. The sender of the goods is liable for all losses that occur due to incomplete or insufficient or negligence of the necessary information or documents required; unless the loss is caused by the airline company including its employees, employees, agents, or representatives acting for and on behalf of the flight company.

4. Air Carrier Liability

The airline company is liable,⁶⁰⁰ for death or injury, or bodily injury,⁶⁰¹ as a result of an aircraft accident,⁶⁰² which takes place during the process of embarkation and debarkation of the aircraft. Airline companies are also liable for losses to checked baggage or cargo losses. The liability of the airline company is intended as long as the checked baggage or cargo is in the control of the airline company or in certain cases in an emergency landing outside the airport wherever it occurs.

a. Amount of Compensation Against Passengers

The amount of compensation for passengers who died is also regulated in Article 22 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 22 of the 1929 Warsaw Convention, the amount of compensation for passengers who died as a result of an airplane accident is 125,000 francs or converted to US\$ 10,000, unless there is an agreement between the airline and the passenger. who pay compensation higher than that amount. The 1929 Warsaw Convention prohibited agreements between

⁶⁰⁰ Tanggung Jawab hukum akibat pembajakan udara dapat dibaca Ronald L.Fick, John I.Gordon C.Person; Aircraft Hijacking:Criminal and Civil Aspects. 22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

⁶⁰¹ Instilah "*bodily injured*" menjadi sumber perbedaan pendapat, apakah perkataan "*bodily injured*" tersebut termasuk kerugian mental, emosi, trauma, kaget dan lain-lain. Uraian masalah tersebut dapat dibaca Caroline Desbiens; *Air Carrier Liability for Emotional Distress Under Article 17 of Warsaw Convention of 1929: it is still be Invoked?* Dalam Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*, (1992) Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd,153-194.

⁶⁰² Kecelakaan pesawat udara adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan di mana terjadi kerugian akibat benturan dengan badan pesawat udara, kecuali disebabkan oleh orang lain atau orang itu sendiri yang semestinya tidak berada ditempat tersebut atau ada kerusakan struktur pesawat udara atau ada penggantian spare part pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali.

airlines and passengers for less than 125,000 francs in damages.

The airline is not liable for paying compensation to passengers if the airline, including its officers, employees, agents, or representatives, can prove that the airline is innocent based on the principle of presumption of liability as stated above, otherwise, the airline is not entitled to enjoy compensation limits. a loss of US\$ 10,000 if the passenger can prove that the airline, including its employees, agents, or representatives, has taken willful misconduct.⁶⁰³ In the event that an airline, including its employees, agents, or representatives, acts intentionally at fault, then the airline has unlimited liability. Intentional errors such as the operation of the aircraft not providing enough life jackets or oxygen in flight.

Airline companies including employees, agents, or representatives can also prove that passengers also contributed to the error, in the case of airlines including employees, agents or representatives can prove that passengers are also at fault, then the airline is not fully liable, for example on a flight the pilot has warned him not to go to the toilet, return to his seat, fasten his belt, fold the table in front of him; because the plane is about to fly in bad weather, but the passengers do not heed these instructions, then suffer serious injuries due to colliding with the fuselage air, then the passenger is also at fault, therefore his legal responsibility is proportionate to the degree of his fault.

b. Indemnification of Checked Baggage Liability

Compensation for checked baggage is also regulated in Article 22 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 22 Paragraph (2) the

⁶⁰³ Wilful Misconduct, secara rinci dan jelas dapat dibaca dalam Willian J.Kickey Jr., Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol. 42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).

amount of compensation for checked baggage and cargo is limited to 250 francs per kg; unless when delivering the checked baggage or cargo it states that the price items in checked baggage or cargo are higher than 250 francs and the passenger or shipper has paid an additional fee to insure the checked baggage or cargo. In the event that the sender of the goods has paid the insurance fee, the passenger or the sender of the goods will receive compensation of 250 francs per kg plus insurance for the goods.

Goods are under the control of the passengers themselves, for example, cabin baggage which is the liability of the airline company, worth 5,000 francs per aircraft passenger. This value is 65 ½ (sixty-two and a half) pure gold price of 900 milligrams, these values can be converted to the prevailing national currency rate.

c. Minimum Compensation Limit

The 1929 Warsaw Convention actually includes international private law. But even so, the 1929 Warsaw Convention stated in Article 23 of the 1929 Warsaw Convention stipulates the minimum limit of liability for airline companies that are coercive. Article 23 of the 1929 Warsaw Convention stipulates that any agreement that intends to eliminate liability or regulate the liability of airlines that provide compensation lower than the provisions stated in the 1929 Warsaw Convention is null and void, however, the cancellation does not apply to the entry into force of international agreements between passengers with the airline concerned.⁶⁰⁴

⁶⁰⁴ *Any provision tending to relieve the carrier of liability or fix a lower limit that which is laid down in this Convention shall be null and void but the nullity of any such provisions does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subjects to the provision of this Convention.*

5. Complaints

Complaints regarding the receipt of goods are regulated in Article 26 of the 1929 Warsaw Convention. According to Article 26 of the 1929 Warsaw Convention, prima facie receipt of delivery of baggage or cargo is strong evidence that the baggage or cargo has been properly received by those entitled to receive it, in accordance with the provisions in the transport document international air transportation. In the event of damage to checked baggage or cargo, a complaint must be submitted by the baggage recipient or cargo recipient to the airline as soon as the damage is known and no later than three days from the date the baggage is received or 7 days from the cargo is received. The latest for complaints for baggage is 7 days from when the baggage is received and 14 days from when the cargo is received by the consignee.

In the event that a passenger dies as a result of an airplane accident, a lawsuit can be filed with the court of the destination country of the flight; the court of the country of departure of the aircraft, or the court of the country where the headquarters of the airline company is located or where the airplane tickets are purchased. The right to file a lawsuit is forfeited within 2 (two) years from the date of the aircraft accident in question.

6. Jurisdiction

In the event that a passenger dies as a result of an airplane accident, a lawsuit can be filed with the court of the country of flight destination; the court of the country of departure of the aircraft, or the court of the country where the head office of the airline company is located or where the airplane ticket is purchased. The right to file a lawsuit is forfeited within 2 (two) years from the date of the aircraft accident in question.

B. The Hague Protocol 1955

Since the inception of the 1929 Warsaw Convention, the world of aviation has developed rapidly, the world economy has enjoyed developments in aviation technology, and national and international living rates have increased, meanwhile the amount of compensation for aircraft accident victims has remained constant, because of that in 1953 a conference was held in Rio de Janeiro. which discussed the number amount of damages due to an airplane accident amounting to US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars which were ratified at The Hague Conference in 1955.

The Hague 1955 Protocol, in addition to increasing the amount of compensation from US\$,000.00 (ten thousand) United States dollars to US\$ 20,000.00 (twenty thousand) rupiah, also simplified documents for passenger tickets, baggage, and air cargo without changing the concept of liability, legal liability that still uses the concept of presumption of liability.

In addition, the 1955 Hague Protocol also changed the terms adjusted at the time of 1955, such as the word "contract" regulated in the 1929 Warsaw Convention was replaced with the word "agreement" as regulated in The Hague Protocol 1955, the sentence "territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate authority of another Power" regulated in the 1929 Warsaw Convention, replaced by the sentence "an agreed stopping place is in another country" as regulated in The Hague Protocol 1955, the words "sovereignty, suzerainty, mandate of another Power " regulated in the 1929 Warsaw Convention was replaced with the words "another state" which had an important meaning after the second world war.

The 1955 Hague Protocol does not change the substance of the 1929 Warawa Convention at all, therefore the entry into force of The 1955 Hague Protocol cannot be separated from the 1929 Warsaw Convention, countries that ratify the 1929 Warsaw Convention and The Hague Protocol 1955, will apply The Hague 1955 Protocol, countries that ratify The Hague Protocol but did not ratify the 1929 Warsaw Convention, automatically applies to

the 1929 Warsaw Convention, but countries that do not ratify The Hague Protocol 1955 do not automatically apply The Hague Protocol 1955.⁶⁰⁵

C. Montreal Agreement of 1966

At the time of the conference discussing the 1955 Hague protocol, the United States announced that it would resign its IATA membership; because it considered the amount of compensation to be only US \$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars. Considering that the role of US airlines is so important, the Director of IATA held meetings with US airlines and CABs so as not to leave IATA, and it was agreed that flights from or to or through the United States, airlines are willing to provide compensation of US \$ 58,000.00 (five twenty-eight thousand) United States dollars without attorneys' fees or US\$ 75,000.00 (seventy-five thousand) United States dollars including attorneys' fees.⁶⁰⁶

D. The 1961 Guadalajara Convention

Article III Paragraph 1 of the 1961 Guadalajara Convention regulates the liabilities of airline employees, agents, or representatives. If the negligence of employees, agents, or representatives of the actual air carrier causes losses to passengers and/or the sender of goods, then the contracting air carrier is jointly and severally responsible as long as there is no declaration that absolves the contracting air carriers from their liabilities.⁶⁰⁷

⁶⁰⁵ Martono K, Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: International Law & National Law*. Jakarta: Penerbit Rajagrafino, Divisi Perguruan Tinggi, 2013 hal.77

⁶⁰⁶ Mankiewicz R.H., *The Liability Regime of the International Air Carrirs: A Commentary on the Present Warsaw System*: The Netherlands: Kluwer and Taxation Publisher, 1981, page 11.

⁶⁰⁷ Martono K, Agus Pramono, op.cit.*supra* note 224,hal.79

E. Guatemala City Protocol 1971.

Guatemala City Protocol 1971⁶⁰⁸ regulates changes to air transportation documents including passenger tickets, baggage, and air bills which can be replaced by electronic processing, in addition to increasing the amount of loss to US\$ 100,000.00 (one hundred thousand) United States dollars without attorney's fees or US\$ 125,000.00 (one hundred and twenty-five thousand) United States dollars including attorneys' fees, however, the Guatemala City Protocol cannot apply because one of the conditions is not met.

F. Montreal Protocol of 1975 No.1, 2, 3, and 4.

In the Montreal Protocol of 1975 numbers 1, 2, 3, and 4 replaced the value of money which was originally calculated based on the value of the United States dollar or the value of gold francs, because in 1975 the value of both the gold francs and the United States dollar was unstable, so the method of calculating the value of money was replaced by Special Drawing Right (SDR) as used by the IMF.

The 1929 Warsaw System had a very close relationship with the 1999 Montreal Convention.⁶⁰⁹ The background of the 1929 Warsaw system was to protect airline companies which at that time still needed protection against unlimited liability claims, while the 1999 Montreal Convention was to protect passengers and/or freight forwarders; because the mode of air transportation has developed rapidly.

The requirements and formalities of the 1929 Warsaw system were simplified by the 1999 Montreal Convention without compromising the substance of the arrangements. The 1999 Montreal Convention regulates more modern by fixing the increase in the amount of compensation automatically,

⁶⁰⁸ Rene H.Mankivicz.,*The 1971 Protocol of Guatemala City To Furhter Amend The 1929 Warsaw Covenntion*, Vol.38 JALC 519-545 (1972).

⁶⁰⁹ ICAO Doc.9740, Convention for the Unification of Certain Rules fro International Carriage by Air, Signed at Montreal on 28 March 1999.

prepayment for victims of losses, insurance obligations, ease of filing a lawsuit, etc however the provisions stipulated in the 1929 Warsaw Convention along with its protocols and supplements are retained, as well the concept of presumption of liability used in the 1929 Warsaw Convention and its protocols and supplements are still valid in the 1999 Montreal Convention.

G. Montreal Convention of 1999

The 1999 Montreal Convention entitled Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, hereinafter referred to as the 1999 Montreal Convention, applies to air transportation of pilgrims/umrah pilgrims, BIJB Kertajati embarkation, and Jeddah debarkation, Saudi Arabia, because on March 20, 2017, Indonesia submitted an adherence charter to ICAO Secretary General, Dr. Fang Liu at ICAO Headquarters, in Montreal, Canada.⁶¹⁰

The 1999 Montreal Convention regulates the international legal regime regarding the liability of carriers to users of aviation services who suffer losses incurred by the carrier. Whether it's the transportation of passengers, baggage, and cargo on international flights by airplane. The 1999 Montreal Convention is a modernization of the various rules of the 1929 Warsaw system in one document that is simpler, but complete.⁶¹¹

1. Airline Liabilities

Based on the concept of legal liability as described above, the 1999 Montreal Convention also applies to the transportation of pilgrims/umrah pilgrims, baggage, and cargo carried out by pilgrims/umrah airlines for embarkation

⁶¹⁰ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Untuk Angkutan Udara Internasional) yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999.

⁶¹¹ Martono K., Amad Sudiro., Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia. Jakarta: Penerbit : Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafinco Persada, 2013, hal248 -267

BIJB Kertajati and debarkation for Jeddah in Saudi Arabia. According to Article 1 of the 1999 Montreal Convention what is meant by international air transportation is transportation in accordance with an agreement between airlines as carriers and pilgrims/umrah pilgrims from BIJB Kertajati embarkation airport and airport debarkation in Saudi Arabia whether by intermediate landing or not with an intermediate landing within the territory of two member countries of the 1999 Montreal Convention, or within the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention but carrying out an intermediate landing even though the country is not a member of the 1999 Montreal Convention, for example, the Montreal embarkation transportation, in Canada to Vancouver in Canada with an intermediate landing in Chicago so that the Montreal-Chicago-Vancouver flight route is included in the 1999 Montreal Convention, even though the flight is actually a flight within Canada, but with a landing intermediate in Chicago.⁶¹²

As it is known that the legal basis for air transportation for the embarkation of the BIJB Kertajati to the debarkation of Saudi Arabia refers to an air transportation agreement between the airline and the pilgrims/umrah pilgrims, where

⁶¹² Pasal 1 Konvensi Montreal 1999: " *Carriage*This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. For the purpose of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two states or within the territory of a single state Party if there is an agreed to stopp place within the territory of another state; if that state is not a State Party. The carriage between two points within a single state is not international carriage for the purpose of this Convention. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as s single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or of a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State. This Convention applies also to the carriage as set out in Chapter V, subject to the term contained therein.

the pilgrims/umrah pilgrims must pay transportation costs which are the right of the airline company, otherwise the airline company has the obligation to transport pilgrims/umrah pilgrims safely which is the right of the pilgrims/umrah pilgrims, therefore if the pilgrims/umrah pilgrims do not arrive safely at the airport of embarkation in Saudi Arabia, the airline company is obliged to be liable for providing compensation for death, serious or temporary injury, damage checked baggage or cabin baggage in his capacity as the carrier. Air transportation from the BIJB Kertajati embarkation to the airport debarkation in Jeddah, Saudi Arabia is proven by an airplane ticket, checked baggage ticket and unchecked baggage, and air waybill.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies to the air transportation for pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati, it is necessary to explain what includes passenger tickets and checked baggage, air waybills, documents proof of air transportation, air cargo liabilities, liability for pilgrims/umrah pilgrims, null and void, advanced payments, currency units, court jurisdiction, arbitration and expiration, civil lawsuits and criminal charges, lawsuits for damages and legal liability insurance as follows:

2. Passenger Tickets and Checked Baggage.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies to the air transportation of pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati. The 1999 Montreal Convention regulates international air transportation documents consisting of passenger tickets and checked baggage identification belonging to pilgrims/ umrah,⁶¹³ as one means of proof of the existence of an air transportation agreement between pilgrims/umrah pilgrims and airlines.

⁶¹³ Pasal 3 Konvensi Montreal 1999

Based on the 1999 Montreal Convention, airlines are required to submit airplane tickets, checked baggage tickets, and air waybills to pilgrims/umrah pilgrims. The airplane ticket must contain an indication of the airport of embarkation and airport of debarkation, if the airport of embarkation and airport of debarkation is within the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention there must be one or more intermediate landings, even though the country the intermediate landing is not a member of the 1999 Montreal Convention. The ticket of the pilgrims/umrah pilgrims can be replaced with other means to provide information on the airport of departure and airport of debarkation, however, the pilgrims/umrah pilgrims must be notified in writing.

Pilgrims/umrah pilgrims must also be informed of the amount of compensation if pilgrims/umrah pilgrims die, are seriously injured, or are slightly injured, and that the company's liability is limited in accordance with the provisions of the 1999 Montreal Convention. This is necessary so that pilgrims/umrah pilgrims know the limits of liability of airline companies, so that if they feel the compensation is too low the pilgrims/umrah pilgrims can insure themselves. If the airline company does not hand over the passenger ticket to the pilgrims/umrah pilgrims, it does not reduce the validity of the air transportation agreement between the airline and the pilgrims/umrah pilgrims, but the airline company is not entitled to enjoy the limits of the responsibility of the airline company, in other words, the airline company is responsible unlimited liability, regardless of the loss must be paid by the airline.

In addition, airlines as carriers must also provide checked baggage tickets for each checked baggage package to pilgrims/Umrah pilgrims for each checked baggage package or notify in writing the amount of compensation in the event that the checked baggage is lost, destroyed or damaged in whole or in part so that can no longer be used. In the event

that the airline receives checked baggage without being given a baggage receipt, this does not reduce the validity of the air transportation agreement between the airline and the haj/umrah pilgrims which remains in force with the 1999 Montreal Convention, but the airline company is not entitled to enjoy the limit of compensation suffered by the haj/umrah pilgrims. which means the airline has unlimited liability.

3. Air Waybill

In addition to passenger tickets and checked baggage tickets, airlines as international air transportation carriers are also required to submit air waybills or other means that can replace air waybills to pilgrims. Umrah that has cargo.⁶¹⁴

If there are other means used to replace air waybills, if requested by the pilgrims/umrah pilgrims, submit receipts that can be used as air waybills. The receipt or which can replace the air waybill must contain an indication of the airport of embarkation with an indication of the airport of debarkation, if the indication of the airport of embarkation and an indication of the airport of debarkation is located in the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention, there must be an airport. intermediate landing air even though the intermediate landing airport is located in a country that is not a member of the 1999 Montreal Convention. It is important to know that the air transportation is international air transportation as stipulated in Article 1 of the 1999 Montreal Convention and indicates cargo weight.⁶¹⁵

Pilgrims/umrah pilgrims; and cargo owners are required to complete customs documents, police documents, or other documents of public officials indicating the nature of the cargo in question. These provisions do not create duties,

⁶¹⁴ Kargo adalah barang atau hewan atau animal product yang dikemas sesuai dengan pengangkutan udara dan dilengkapi dengan dokumen penerbangan dan diangkut dengan pesawat udara.

⁶¹⁵ Pasal 5 Konvensi Montreal 1999

obligations, and responsibilities to airlines as international air carriers.⁶¹⁶

Air waybills made by pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners in 3 (three) copies. The first part is marked with the words "for carrier" signed by the pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners, the second part is marked with the words "the consignee" signed by the pilgrims/umrah pilgrims together with the airline company, while the third part must be marked with the words "for air carrier" which is signed by the pilgrims/umrah pilgrims and handed over to the airline company. Acceptance of an air waybill by an airline is proof that the cargo has been well received by the airline. The signing can be done with a wet signature or signature stamp or stamp. If at the request of the hajj/umrah pilgrims as cargo owners, the airline in its capacity as carrier issues an air waybill, as long as it is not proven otherwise, the air waybill is considered made by the hajj/umrah pilgrims as the cargo owner as stipulated in Article 7 of the 1999 Montreal Convention.

If the cargo consists of several packages, the airline as the carrier has the right to ask the pilgrims/umrah as cargo owners to make separate airwaybills, conversely the pilgrims/umrah as cargo owners have the right to ask the airline as a carrier to give a sign also receive cargo separately if using other means than air waybills.

If the airline as the carrier does not submit an air waybill or other means in lieu of an air waybill containing indications of the airport of embarkation and an indication of the airport of debarkation, an indication of intermediate landing airport, cargo weight, administrative requirements regarding customs, police or other public officials, parts of the

⁶¹⁶ Pasal 6 Konvensi Montreal 1999: "The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, policies and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carriers no duty, obligation or liability resulting therefrom."

air bill of lading for cargo owners, cargo recipients and carriers, separate cargo bills of lading, will not affect the validity of international air transportation agreements between airlines as carriers with haj/umrah pilgrims, but airline companies are not entitled to enjoy limited liability, meaning that airlines as carriers have unlimited liability.

Pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners are responsible for the correctness of the information described in the air waybill or receipt in lieu of the air waybill, including all statements made by employees, employees, agents or representatives, must provide compensation for losses suffered by the airline as a carrier due to losses incurred by all incorrect information in the air waybill or other means as a substitute for the air waybill.

4. Documents Proof of Air Transportation

An air transportation agreement between an airline in its capacity as carrier and pilgrims/umrah pilgrims is proven by an airplane ticket (passenger's ticket) and/or air waybill, however, even if an airplane ticket or air waybill is not provided) does not mean that there is no air transportation agreement between the airline as the carrier and the pilgrims/umrah pilgrims, because it can be proven by other evidence. Aircraft tickets and air bills of lading or other alternative means as evidence of an agreement between the airline as the carrier and the pilgrims/umrah pilgrims must contain an indication of the airport of embarkation and an indication of the airport of departure. If the indication of the embarkation airport with the debarkation airport is in a member country of the 1999 Montreal Convention, there must be one or more intermediate landing airports even though the intermediate landing airports are located in a country that is not a member of the 1999 Montreal Convention.

The pilgrims/umrah pilgrims in their capacity as cargo senders have the right to withdraw the cargo or transfer the cargo to another airport or transfer it to someone other than

the designated recipient during the delivery process. In the event that pilgrims/umrah pilgrims exercise this right, it must be in such a way as not to harm the airline or the person originally appointed as the beneficiary and must pay all costs as a result of exercising this right.

If it is not possible to carry out the instructions of the pilgrims/umrah pilgrims as senders, the airline company in its capacity as carrier must immediately notify the sender. If the carrier carries out the shipper's instructions for the disposition of the cargo without requiring the manufacture of part of the air waybill or receipt of the cargo delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right to recover from the shipper, for any damages that may be caused to a person lawfully have part of the air waybill or receipt of said cargo. The rights granted to the shipper end when the consignee's rights begin pursuant to Article 13. However, if the consignee refuses to accept the cargo, or cannot be contacted, the shipper continues his right of disposition.

5. Air Cargo Liabilities

As described above, the 1999 Montreal Convention also applies the concept of presumption of guilt as was done in the 1929 Warsaw system including the protocol and its supplements, therefore the number of liabilities of the carrier is also limited. According to the 1999 Montreal Convention, the amount of liability of the airline as the carrier is limited to 17 SDR per kg of cargo, unless the pilgrims/umrah pilgrims have notified them, when handing over the cargo, the value per kg is higher than 17 SDR, in such case, the pilgrims/umrah pilgrims must pay an additional fee for insurance in the amount of the notice. In such case, if there is a cargo loss, the airline will provide compensation of 17 SDR per kg plus insurance costs from the insurance company.⁶¹⁷

⁶¹⁷ Pasal 22 paragraf (3) Konvensi Montreal 1999

6. Liabilities for Hajj/Umrah Pilgrims

As mentioned above, the airline company in its capacity as the carrier is liable for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims due to death, serious injury, or minor injury due to an airplane accident during flight time or during the process of embarkation from BIJB Kertajati to when pilgrims/umrah pilgrims depart at Jeddah airport.⁶¹⁸

The 1999 Montreal Convention does not explain the words:.....in course of any of the operations of embarking and disembarking," therefore the interpretation is left to the examining judge in accordance with applicable national law. In practice, there are judges who interpret the liability of an airline in its capacity as a carrier when a pilgrim/umrah passenger reports departure until the passenger gets off the plane or leaves the terminal building.⁶¹⁹

If a claim by the pilgrims/umrah pilgrims against the airline as the carrier is submitted to an Indonesian judge, then the legal liability of the carrier is from the waiting room to the boarding of the aircraft, in accordance with Law Number 1 of 2009,⁶²⁰ or vice versa since the pilgrims/Umrah pilgrims get off the plane until the waiting room picks up their luggage.⁶²¹ If an accident for pilgrims/umrah pilgrims occurs between the waiting room until embarkation until the waiting room picks up baggage, then the airline as the carrier and BIJB Kertajati as the airport operator are responsible for providing compensation for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims.⁶²²

⁶¹⁸ Pasal 17 Konvensi Montreal 1999.....," or in the course of any of the operation of embarkation and disembarking

⁶¹⁹ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada. 2013 hal.253

⁶²⁰ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁶²¹ Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta penjelasannya.

⁶²² Pasal 240 paragraf (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies the concept of presumption of liability, so pilgrims/umrah pilgrims do not need to prove the fault of the airline company, pilgrims/umrah pilgrims only need to notify that there has been a loss suffered as a result of an airplane accident, however the amount limited liability of the airline company of 100,000 SDR.⁶²³ The value of SDR into the national currency with reference to the conversion procedure for the value of money used by the International Monetary Fund.⁶²⁴

Airline companies, in their capacity as carriers of pilgrims/umrah pilgrims, are free from the liability of paying compensation for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims, if the airlines, including their employees, agents or representatives working for and on behalf of the carrier, can prove that the loss was caused by the pilgrims/umrah pilgrims themselves or caused by a third party.⁶²⁵

7. Null and Void

The background of the 1929 Warsaw system was different from the background of the 1999 Montreal Convention. The background of the 1929 Warsaw System was to protect airline companies at that time which still needed protection against unlimited liability because at that time the airline companies were still infants. while the 1999 Montreal Convention intends to protect passengers and/or goods senders; because airline companies have developed rapidly, meanwhile passengers and/or goods shippers receive less protection, therefore the compensation regulated in the 1999 Montreal Convention is greater than compensation governed by the Warsaw system of 1929.

⁶²³ Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

⁶²⁴ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

⁶²⁵ Pasal 21 paragraf (2) Konvensi Montreal 1999 yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*).

The amount of compensation regulated in the 1999 Montreal Convention is 100,000 SDR for pilgrims/umrah pilgrims who die or are seriously injured or slightly injured, 4,150 SDR for each pilgrim/umrah in the event of a delay, 1,000 SDR for each delay in checked baggage per kg and 17 SDR per kg for each cargo delay, otherwise, an agreement that provides compensation lower than 100,000 SDR for pilgrims/umrah pilgrims who die or are seriously or lightly injured, 4,150 SDR per pilgrim/umrah in the event of a delay, 1,000 SDR for each check baggage delay per kg and 17 SDR per kg for cargo delays null and void.⁶²⁶

8. Advance Payment

As mentioned above, the purpose and objective of the 1999 Montreal Convention are to protect the interests of passengers and/or shippers of goods, therefore in the event of a loss for pilgrims/umrah pilgrims who die as a result of an airplane accident, the airline in its capacity as the carrier immediately paying advance payments to pilgrims/umrah pilgrims who pass away to relieve their suffering. The advance payment will be calculated against the compensation limit which is the liabilities of the carrier.⁶²⁷

⁶²⁶ Pasal 26 Konvensi Montreal 1999: " Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

⁶²⁷ Pasal 28 Konvensi Montreal 1999: " *In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.*

9. Unit of Currency

The unit of currency used in the 1999 Montreal Convention is the Special Drawing Rights as used by the International Monetary Fund. Conversion of units of money into the national currency must, in court proceedings, be carried out in accordance with the value of the monetary unit at the time the judge's decision was issued. The SDR value into the national currency for countries that are members of the IMF must be calculated in accordance with the calculation procedure carried out by the IMF at the time the court decision is stipulated, while for countries that are not members of the IMF, the SDR value is converted in such a way by the country. Countries that are not members of the IMF whose national law does not allow the use of SDR units, at the time of ratification of the 1999 Montreal Convention or at any time, can state that the limit of responsibility for transporting pilgrims/umrah pilgrims is set at 1,500,000 units of money for each pilgrim/umrah leaving the world or 62,500 units of money for each delay for Umrah pilgrims or 15,000 units of money for each checked baggage belonging to pilgrims/umrah pilgrims which are destroyed or partially damaged so that it cannot be used in whole or is lost or destroyed, 250 units of money for per kg cargo belonging to pilgrims/umrah pilgrims. This unit of money is 65.5% pure gold with a content of 900 milligrams. The calculation can be converted into national currency around that number.⁶²⁸

10. Court Jurisdiction

Talking about jurisdiction, in general, there are 3 (three) types of jurisdiction, namely territorial jurisdiction principles, active national jurisdiction principles, and passive national jurisdiction principles. In air law, territorial jurisdiction usually applies, because the aircraft is registered in Indonesia, the jurisdiction that applies to the transportation

⁶²⁸ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

of pilgrims/umrah pilgrims for the BIJB Kertajati embarkation, so in that case, if a lawsuit occurs it will be filed with the judge of the district court in Indonesia.

Based on the 1999 Montreal Convention lawsuit for losses for pilgrims/umrah pilgrims as a result of an airplane accident to the court of one of the member countries of the 1999 Montreal Convention or the country of embarkation of the pilgrims/umrah or the country of departure of the pilgrims/umrah pilgrims or the country where the passenger ticket is purchased or the country of departure. pilgrims/umrah pilgrims have a permanent residence or the country where the airline has main activities (head office) or an airline representative office. The nationality of the Hajj/Umrah pilgrims is not a problem in filing a lawsuit for losses suffered by the Umrah pilgrims.

11. Arbitration and Expiration

Arbitration is an out-of-court settlement of civil disputes between disputing parties, as stated in Article 1 paragraph 1 of Law Number 30 of 1999 concerning Arbitration and Alternative Dispute Resolution. Dispute resolution through arbitration can be done if both parties agree to resolve disputes through arbitration. There are several special bodies as an option for parties if they wish to resolve disputes through arbitration, including the Indonesian National Arbitration Board (BANI), and the Indonesian Capital Market Arbitration Board (BAPMI).

12. Civil Lawsuits and Criminal Lawsuits

As mentioned above, what is meant in flight (in flight) is from when the aircraft is fully powered and ready to take off until the aircraft finishes landing at the end of the runway⁶²⁹ or when all the outer doors are closed followed by

⁶²⁹ ICAO Doc 8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 23 September 1963

embarkation to the end of the runway until all the outer doors are closed. reopened followed by the debarkation of the passengers,⁶³⁰ the 1963 Tokyo Convention and The Hague Convention 1970 apply because Indonesia has ratified the two conventions.⁶³¹ According to the 1963 Tokyo Convention, the pilot has the right to disembark pilgrims/umrah pilgrims who commit violations or acts that disrupt order in flights (unruly passengers) at the airport. In the event that the flight captain is unable to prevent or bring down pilgrims/umrah pilgrims who commit violations or disturb the order, other aircraft crew members can do it for and on behalf of the pilot captain, even other passengers can also prevent violations of the pilgrims/umrah pilgrims or disturb the order. in flight for and on behalf of the pilot in flight.

Based on Article 10 of the 1963 Tokyo Convention, pilot captains or other airplane crew, and even airline companies cannot be sued civilly by pilgrims/umrah pilgrims before a court or prosecuted by law enforcement as a result of actions taken by pilot captains or airplane crew or umrah passengers who take precautions acts of violation or order committed by haj/umrah pilgrims during flights.⁶³² This provision also applies to Saudi Arabian Airlines because Saudi Arabia has also ratified the 1963 Tokyo Convention and The Hague 1970.⁶³³

⁶³⁰ ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft, Signe the Hague on 16 December 1970

⁶³¹ Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

⁶³² Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963" for the action taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

⁶³³ Dempsey P.S.Ed.,Annals of Air and Space Law, (2205) Vol.XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005, Pages 196-212.

13. Compensation Lawsuit

Based on Article 33 of the 1999 Montreal Convention, a claim for damages, at the choice of the plaintiff, can be filed through a court where the member country of the 1999 Montreal Convention or the country of destination of the flight or the place of the headquarters of the airline or the place of buying tickets or the place of the plaintiff's fixed address so as to make it easier for the plaintiff.

14. Legal Liability Insurance

Based on Article 50 of the 1999 Montreal Convention, the Indonesian government in its capacity as a member state of the 1999 Montreal Convention has the right to instruct airline companies to provide legal liability insurance for pilgrims/umrah pilgrims, while the airline must bring proof of insurance for its liability for losses incurred. suffered by pilgrims / Umrah.

15. Others Garuda Indonesia

Corporate social responsibility (CSR) programs have become the right approach for business entities to take root and grow together with the community. The obligation to implement CSR for companies with business activities that have an impact on the function of natural resource capabilities, is regulated in Article 74 paragraph 1 of Law no. 40 of 2007 concerning Limited Liability Companies. CSR can mitigate risks and maintain corporate relationships that are harmonious, balanced and in accordance with the environment, values, norms and culture of society

CSR is a means of bonding between companies and consumers or customers, as an effort to foster a sense of community belonging to the company as well as a tool to align business dynamics with environmental sustainability. Garuda Indonesia realizes that every progress achieved by the company should also be enjoyed by the community,

including through various cooperation programs that can enhance community and environmental empowerment. Through CSR programs called Garuda Indonesia Cares (Garuda Indonesia Cares), efforts to empower the community and protect the environment will continue to be part of the hard work to advance the company.⁶³⁴

One of Garuda Indonesia's commitments is contained in the Garuda Indonesia Green Airline concept, which aims to make airlines in harmony with society and nature. This is realized by the involvement of Garuda Indonesia as one of the founding members of the Indonesia Business Council for Sustainable Development (IBCSD). A forum for companies in Indonesia that focuses on the business sector's efforts to create a sustainable development in Indonesia. Garuda Indonesia is also actively participating in the Indonesia Vision 2050 Program which is an initiative program with the aim of developing a framework for the business sector to turn from "Business As Usual" practices to "sustainable."⁶³⁵

Through Garuda Indonesia Cares, Garuda Indonesia has implemented CSR programs designed to support community development and environmentally sustainable development. The programs implemented are often synergized with the efforts of the Government and other institutions, both domestic and international, which consistently and continuously touch on the 3 aspects of CSR, namely Economic, Social and Environmental.⁶³⁶

H. Rome Convention 1952

Companies that carry out international flights are not only liable to passengers and/or shippers of goods, but are also liable for losses suffered by third parties on the surface of the earth as

⁶³⁴ GARUDA INDONESIA PEDULI
<https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

⁶³⁵ Ibid.

⁶³⁶ Ibid.

stipulated in the 1952 Rome Convention.⁶³⁷ Before discussing the 1952 Rome Convention, the concept of liability that apply to the company's liability to third parties on the surface of the earth is as follows.

1. Legal Liability Without Fault

The concept of liability without fault or absolute liability or strict liability ⁶³⁸ is used in international conventions contained in the 1952 Rome Convention, ⁶³⁹ Guatemala City Protocol of 1971,⁶⁴⁰ International Liability Convention of 1972, ⁶⁴¹ and Aircraft Product Liability. ⁶⁴² According to the concept of liability without fault, the airline is absolutely liable for the suffering suffered by third parties⁶⁴³ arising from the operation of an aircraft accident without requiring prior proof.

⁶³⁷ Konvensi Tentang: TANGGUNG JAWAB KERUGIAN PIHAK KETIGA DIPERMUKAAN BUMI DISEBABKAN OLEH KECELAKAAN PESAWAT UDARA ASING Ditanda Tangan di Roma tanggal 7 Oktober 1952

⁶³⁸ Istilah yang diggunakan berbeda-beda ada yang mengatakan liability without fault, absolute liability atau strict liability, sebenarnya ada sedikit perbedaan, tetapi dalam tulisan ini digunakan istilah liability without fault.

⁶³⁹ ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952;

⁶⁴⁰ ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

⁶⁴¹ *Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects*, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Micahl Milde Ed, *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVII-Part II, 1993. Toronto: The Carswell Company Ltd,1993 hal.653-670. Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali,1987.

⁶⁴² Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*.Bandung: Madar Maju, 1994 hal.45-52

⁶⁴³ Yang dimaksud pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat pengoperasian pesawat udara, contoh konkretnya adalah korban penduduk dan harta benda mereka yang menyisakan trauma yang

The concept of liability without fault or absolute liability or strict liability is applied to operators.⁶⁴⁴ In the concept of liability without fault, operators cannot absolve from being liable based on legal teachings as follows.

2. Legal Teachings

Legal liability without fault, absolute liability, or strict liability was born from legal teachings liability, in the 19th century. In the 19th century, there was an industrial revolution, and human power was replaced by machine power; so the economy developed rapidly, and this development was also not free from negative impacts. As a result of the industrial revolution, in society, there are two upper layers and lower layers. The top layer is controlled by industrialists, investors who have access to various political, economic, legal, and social activities, etc., while the lower layer consists of commoners, proletarians, who have suffered a lot as a result of the industrial revolution, whose salaries are small, victims of pollution, etc., various sufferings as a result of the revolution. industry in the 19th century. In society, the question arises as to who is liable for the condition of society as a result of the industrial revolution. The law must guarantee a sense of justice in society.

In accordance with legal teachings, industrialists must be liable for the negative impacts arising from the industrial

mendalam akibat kecelakaan pesawat udara Mandala Airlines tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara Silk Air yang mencemari Sungai Musi, Kecelakaan pesawat udara Garuda 421 di Sungai Bengawan Solo yang mencemari sungai dan merusak kacang tanah milik penduduk.

⁶⁴⁴ Yang dimaksud dengan "operator" adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara baik secara komersial (airlines) maupun non-komersial (general aviation). Uraian lebih lanjut tentang tanggung jawab operator dapat dibaca gerlad G.F.F., Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface (Rome 1952) dalam Nicolas Mateesco Matte., Ed., *Annals of Air and Space Law*.IV-19790 1-28 (1979).

revolution without having to prove the mistakes of industrialists. It seems that there is injustice when people are burdened to prove the mistakes of industrialists. On the other hand, it is fair if the risk is borne by industrialists because they can share the risk burden with industrialists who enjoy the results of the industrial revolution, therefore industrialists are responsible for the negative impacts of the industrial revolution without having to prove their mistakes first. In the case of *Rylands vs Fletcher* (1868), it was stated:

... the doctrine of strict (or absolute liability) has evolved in modern times in certain kinds of situations, that is not wrongful but give rise to liability even in the absence of the new technique of atomic energy or fault...."

In its further development, the legal teaching (doctrine) was applied in the 1960 Paris Convention which regulates nuclear-powered ships. The 1960 Paris Convention, among other things, stated that:

*... Because of special damages involves in the activities within the scope of difficulty of establishing negligence in view of the new technique of atomic energy.*⁶⁴⁵

The American-Common Law System also introduces the concept of a transfer of liability from passengers to actors who cause losses so that the perpetrators as airlines are responsible. This is a development of the *Rylands vs Fletcher* (1868) case mentioned above. According to the American Common Law System, actors are absolutely liable without fault, because society wants the law to protect the general public in order to achieve common prosperity. Juridically, it is fair because the actors can share the risk with the people who enjoy these dangerous activities.

⁶⁴⁵ Nicolas Mateesco Matte., *Aeropace Law: from Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto: The Carswell Company Limited, 1977 hl.159

The legal teaching of the shift of liability in its development the concept of legal liability without fault or absolute legal liability or strict liability,⁶⁴⁶ was applied to the 1952 Rome Convention and the 1978 Montreal Protocol,⁶⁴⁷ Protocol Guatemala City of 1971,⁶⁴⁸ the International Liability Convention of 1972,⁶⁴⁹ aircraft product liability,⁶⁵⁰ Paris Convention of 1960,⁶⁵¹ Vienna Convention of 1963,⁶⁵² Brussels Convention of 1969,⁶⁵³ Lugano Convention of 1993.⁶⁵⁴ Legal liability without fault under national law is

⁶⁴⁶ Perkataan “*absolute liability*” sering digunakan bergantian dengan istilah *strict liability*, sebenarnya ada sedikit perbedaan. Dalam *strict liability* batas tanggung jawabnya tidak boleh dilampaui (*unbreaking limit*) seperti diatur dalam Guatemala City Protocol of 1971. Lihat Rene H. Mankiewicz, *The Protocol of Guatemala City to Further Amend the Warsaw Convention*. Vol.38 JALC 519-545 (1972).

⁶⁴⁷ ICAO Doc.7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome, on 7 October 1952 dan ICAO Doc.9257 *Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Montreal on 23 September 1978;

⁶⁴⁸ ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw in 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City on 8 March 1971.

⁶⁴⁹ *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*, Opened for signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972, teks dapat dilihat pada Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*, Vol.XVIII-Part II, 1993. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1993, hlm.653-670; Teks *Liability Convention of 1972* dapat ditemui juga pada Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Antariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987, hlm 118-129.

⁶⁵⁰ Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994, hlm.45-52

⁶⁵¹ *Convention on the third Parties Liability in the Field of Nuclear Energy*, Signed at Paris on 29 July 1960.

⁶⁵² *Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*, Signed t Vienna, on 21 May 1963.

⁶⁵³ *Convention on Liability for Oil Pollution Damage*, Signed at Brussel on 29 November 1969.

⁶⁵⁴ *Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environmental*, Signed at Lugano on 21 June 1993

regulated in Law Number 15 Years 1992,⁶⁵⁵ and Law Number 1 of 2009.⁶⁵⁶ According to the concept of legal liability without fault, airlines are absolutely liable for losses suffered by third parties.⁶⁵⁷

As mentioned above, the 1952 Rome Convention uses the concept of liability without fault. The convention signed in Rome on October 7, 1952, consists of 6 Chapters and 39 Articles each governing the following:

The First Chapter sets out the principles of legal liability. It is said that every person who suffers a loss on the surface of the earth,⁶⁵⁸ only informs of a loss caused by a foreign aircraft flying or objects falling from an aircraft, has the right to obtain compensation based on the 1952 Rome Convention, however, does not receive compensation if the loss not directly caused by the incident resulting in such loss or loss as a result of the passage of an aircraft in accordance with the applicable air traffic lanes.

⁶⁵⁵ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor....

⁶⁵⁶ Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

⁶⁵⁷ Pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat dampak negative penggunaan pesawat udara, seperti contoh konkritnya adalah korban kecelakaan penduduk dan harta benda mereka yang juga menyisakan trauma yang mendalam akibat kecelakaan pesaaawat udara *Mandala Airlines* tanggal 5 September 2005 di Padang Bulan Medan. Kecelakaan pesawat udara juga menimbulkan pencemaran lingkungan dadalam kasus kecelkaan pesawat udara *Silk Air* di Palembang yang mencemarkan Sungai Musi, yang terpaksa mengadakan sanitasi atau disinfektan untuk mencegah wabah penyakit akibat korban yang meninggal dunia.

⁶⁵⁸ Yang dimaksud "orang" adalah orang secara almhiah (natural person) atau orang sebagai badan hukum ternasuk negara sesuai Pasal 30 Konvensi Roma 1952, sedangkan negara anggota (contracting State" adalah negara yang telah meratifikasi Konvensi Roma 1952

The word "on the surface of the earth" has an important meaning in the 1952 Rome Convention, because if a loss occurs as a result of a collision between an aircraft and another aircraft, wherever it occurs that does not occur on the surface of the earth, the 1952 Rome Convention does not apply because they can mutually prove each other's fault, respectively and the concept of liability faced on fault applies. In addition, the 1952 Rome Convention applies to aircraft registered in other countries, namely aircraft registered in other countries, does not apply to national civil aircraft registered domestically, in such case the national law of each country applies.⁶⁵⁹

If the person using the aircraft does not obtain the consent of the person entitled to the aircraft, the person entitled, except for proving that he has prevented the use of the aircraft, shall be held jointly and severally liable, each of them liable under the provisions of Article 1 of the 1952 Rome Convention.⁶⁶⁰ Everyone cannot sue for losses caused by riots or rebellions as a result of the use of authorized state aircraft.⁶⁶¹ Likewise, liability cannot be carried out if the loss is solely their fault, including employees, agents or representatives who act for and on their behalf.⁶⁶²

The Rome Convention 1952 also does not apply to losses to passengers and/or goods in flight,⁶⁶³ losses on the surface of the earth if the liability has been regulated based on an agreement between the victim and the airline concerned,⁶⁶⁴ losses caused by military aircraft, police, and customs,⁶⁶⁵ also the 1952 Rome Convention does not apply.

⁶⁵⁹ Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952

⁶⁶⁰ Pasal 4 Konvensi Roma 1952

⁶⁶¹ Pasal 5 Konvensi Roma 1952

⁶⁶² Pasal 6 Konvensi Roma 1952

⁶⁶³ Pasal 24 Konvensi Roma 1952

⁶⁶⁴ Pasal 25 Konvensi Roma 1952

⁶⁶⁵ Pasal 26 Konvensi Roma 1952

If two or more aircraft collide in the air resulting in a loss on the surface of the earth, then the two operators operating the aircraft are jointly liable for the loss on the surface of the earth in accordance with the limits of liability stipulated in the 1952 Rome Convention.

Chapter two of the 1952 Rome Convention regulates the amount of compensation. Except for having to pay an unlimited amount of compensation for each aircraft accident, all persons who suffer losses will receive compensation not exceeding 500,000 gold francs for an aircraft maximum weight of 1000 kg; 500,000 gold francs + 400 gold francs per kg for aircraft weighing between 1,000 - 6,000 kg; 2,500,000 gold francs + 250 gold francs per kg for aircraft weighing 6,000 kg to 20,000 kg; 6,000,000 + 150 gold francs per kg for aircraft weighing 20,000 kg to 50,000 kg; 10,500,000 gold francs + 100 gold francs per kg for aircraft weighing over 50,000 kg.

The amount of compensation shall not exceed 500,000 gold francs for any person who dies or is seriously or lightly injured. What is meant by the words "aircraft weight" is the weight of the aircraft taking off according to the weight stated in the aircraft certificate concerned, while the value of gold francs is equal to 65.5% of the value of pure gold graded at 900 milligrams, this value can be converted to a value local money around those prices.

The amount of compensation does not apply if the airline, including employees, agents, or representatives acting for and on behalf of the airline intentionally makes a loss or commits negligence or mistakes based on national law examining cases, so the liability of the airline company can be unlimited.

The third chapter regulates the safeguarding of liability for airline companies that must insure their liability for the amount stipulated in the 1952 Rome Convention. Member countries of the 1952 Rome Convention have the right to ask operators registered in other member countries to ask airline

companies to insure their legal liability for the amount of liability stipulated in the 1952 Rome Convention. The appointed insurance company must be recognized as legitimate and capable of paying insurance liability. The airline concerned must bring proof of in-flight insurance premiums.

The fourth chapter regulates lawsuit procedures and actions. Claims must be filed within 6 (six months) from the date of the incident, in the case that within that time no lawsuit has been filed, then the right to compensation will only be granted after all compensation has been completed. Claims may be filed with the courts of countries party to the 1952 Rome Convention where the accident occurred and Chapter Five regulates the application of the 1952 Rome Convention. The Convention applies to aircraft registered in other countries and does not apply to the loss of passengers and/or shippers on commercial flights.

In the case of compensation for an international flight accident, it is explained that the compensation loss suffered by the Garuda Indonesian Airways airplane crash in India in 1968; the Martin Air accident in Sri Lanka, Colombo in 1974; shooting down of Korean Airlines KAL007 by Sukhoi-SU 15 in the Soviet Union 1983; Singapore Airlines SQ006 airplane crash in 2000 Taipei; Flight GA-974 crash in 2004; the 2014 Air Asia Indonesia accident; Yeti Airlines ATR72-500 crash in Pokhara, Nepal in 2023; BIJB Kertajati Embarkation flights as follows:

I. Garuda Indonesia accident in India

An international air transportation accident was experienced by a Convair-990A aircraft in India on May 28, 1968. The aircraft belonging to Garuda Indonesian Airways (GIA), the Convair CV-990A type, crashed 4.5 minutes after take off from Mumbai International Airport (BOM). All passengers and crew of the aircraft were killed plus one person on the ground. The plane crashed due to a refueling error. From the results of the investigation, it was stated that the GIA aircraft accident in

Mumbai occurred due to a refueling error while transiting in Mumbai. The Convair CV-990A aircraft is a type of jet aircraft that should be filled with kerosine fuel, however, it is known that the airport actually filled it with ordinary fuel. The public forgot about this accident due to a lack of information, in the event that the aircraft was currently serving a legendary flight route and had a long history dating back to the colonial era.⁶⁶⁶

An airplane crash in 1968 in India, on a flight to Amsterdam (AMS), was carried out by a Convair CV-990A aircraft which was the first jet fleet owned by GIA at that time. At that time GIA had 3 CV-990A aircraft with registration numbers PK-GJA, PK-GJB, and PK-GJC. The aircraft was the last production from the CV-990A manufacturer and began landing at Jakarta's Kemayoran Airport on September 3, 1963.

The PK-GJA registered aircraft was named "Padjadjaran", previously used to bring Indonesian Citizens (WNI) of Ambon descent from Amsterdam to Jakarta. Until finally PK-GJA became a fleet that served the legendary flight route from Jakarta Kemayoran Airport (KMO) to Amsterdam Schiphol Airport (AMS) with stops in a number of cities such as Mumbai, Karachi, Cairo, and Rome. Gray day May 28, 1968, when the aircraft type Convair-990A, registration PK-GJA was on its way from Jakarta to Amsterdam. The flight is scheduled to transit in 4 cities of Mumbai, Karachi, Cairo, and Rome. Before arriving at the final destination of Amsterdam's Schiphol Airport, the aircraft was just undergoing the first stage of the entire flight, namely Jakarta to Mumbai.

At around 02.39 local time, the aircraft took off from Mumbai International Airport to carry out the second leg of the long flight to Karachi, Pakistan. Then, 4.5 minutes after take off the aircraft experienced an engine failure while flying to altitude. As a result, the plane finally dived sharply almost vertically, and

⁶⁶⁶ Kecelakaan Garuda di Mumbai 28 Mei 1968
<https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/diunduh-Tanggal-19-Nopember-2022>
<https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/>

was destroyed after hitting the countryside in Bilalpada, Maharashtra, Mumbai, to be precise 32 km north of Mumbai Airport. The accident killed all passengers and crew of the aircraft, plus one resident and some others were injured.⁶⁶⁷

J. 1974 Martin Air crash

On December 4, 1974, an airplane belonging to the airline Martin Air, type Douglas DC-8, registration PH-MBH, flight number 138 chartered by Garuda Indonesian Airways (GIA) to serve the East Java pilgrims in Blitar Regency, Lamongan, Surabaya, East Kalimantan, and South Sulawesi experienced accidents in Colombo, Sri Lanka.⁶⁶⁸

The aircraft made in 1966 was registered in the Netherlands in 1974, and took off at 19.03 WIB from Surabaya to the Colombo transit point, Sri Lanka to refuel without any problems. The Hajj flight was led by Captain Hendrik Lamme who had 26,000 flying hours consisting of 4,000 flying hours with the DC-8, who had flown to Colombo, and First Officer Robert Blomsa, although he had never flown in Colombo, both of them are Dutch citizens. The weather and skies in Sri Lanka are very friendly. At that time, the wind speed was within normal limits, visibility was 10 km and the weather was clear. The aircraft began to enter Sri Lanka to transit at Katunayake International Airport, Colombo, Sri Lanka to refuel. The pilot started contacting Colombo air traffic controllers (ATC) informing him that Flight 138 was within 130 nautical miles of the Katunayake runway.⁶⁶⁹

The aircraft was due to fly to Jeddah, Saudi Arabia, as part of the air transportation of pilgrims by air, transporting 182 air pilgrims and 9 aircrew captained by Hendrik Lamme and first officer Robert Blomsa, entering Sri Lanka's airspace for transit. to refuel. Hendrik Lamme made first contact with Air Traffic

⁶⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁶⁹ *Ibid.*

Control (ATC) Colombo, Hendrik informed them that they were already within the 130 nautical mile range from the Katunayake International Airport runway, already in Sri Lanka, and starting to move to approach control (APP) which reports at altitude 6,000 feet and a range of 40 miles from the runway, however, without reconfirming and deemed accurate, the aircraft was instructed to descend to 2,000 feet, but the control tower lost contact with Capt. aviator Hendrik Lamme. The airplane crashed after crashing into a cliff one of the parts of Sapta Kanya (The Seven Virgins). A mountainous area in Maskeliya, Sri Lanka. None of the 191 passengers including the crew of the aircraft survived the worst accident in Sri Lanka's aviation history.

At the time of the DC-8 aircraft crash, flight number 138, registration PH-MBH, the air traffic controller (ATC) did not yet have a radar that could determine the aircraft's position. Likewise, Distance Measuring Equipment (DME) is not yet available in Sri Lankan radio facilities. In the last contact, it was discovered that the Pilot said 40 miles while the ATC caught it wrong so it was 14 miles. Therefore immediately asked to go down to an altitude of 2,000 feet.

Various official reports stated that the aircraft flew too low from its intended altitude of about 10,200 feet. While the fifth peak of Sapta Kanya (The Seven Virgins) has a height of 4.6. The aircraft reportedly suffered a broken wing and an exploded fuel tank which then caused a fire around the location area. Now a monument has been erected at the scene to commemorate the 1974 haj plane crash which was the biggest accident in the history of aviation in Sri Lanka, as well as one of the worst in the world. Sapta Kanya, which was a remote area at the time of the incident, is now one of the popular natural attractions in Sri Lanka, especially for hiking purposes.

Out of a total of 191 passengers and crew members, none survived the 1974 Hajj airplane crash. The tragedy became the worst airplane accident in the history of aviation in Sri Lanka; and even became one of the worst in the world. The tragedy is also one of the disasters in the implementation of the Indonesian

pilgrimage. Considering that Flight 138 is the transport of pilgrims via air.

The victims of the airplane crash included Captain Hendrik Lamme (Pilot), Robert Blomsa (First Officer), Wijnands (flight engineer or flight attendant not yet known), Ivo Uliet (flight attendant), H. Borghols (flight attendant), H. Van Hamburg (Flight Attendant), T. Van Dijkum (Flight Attendant), 111 pilgrims from Blitar, 49 pilgrims from South Sulawesi, 16 pilgrims from Lamongan, 3 pilgrims from East Kalimantan, 2 pilgrims from Surabaya City.

The majority of the passenger victims were pilgrims from Blitar Regency, totaling 111 people. While the flight crew is Dutch citizens, except for 2 Indonesian students. Among the passengers who died was the figure of Mrs. Kamariyah Syarifudin, the grandson of the Sultan of Banjarmasin, Prince Suryanzah. Meanwhile, Captain Hendrik Lamme was previously a Royal Dutch Air Force Pilot. He even served in Indonesia in 1948 or during the war before the recognition of sovereignty by the Kingdom of the Netherlands.

As mentioned above, the Douglas DC-8 aircraft belonging to the airline Martinair flight number 138 is a charter flight for the transportation of pilgrims embarking on Surabaya by air. The Netherlands conducted research on the causes of the 1974 Indonesian hajj pilgrimage plane crash in Maskeliya.

The airplane which was planned to go to King Abdul Aziz International Airport in Jeddah, Saudi Arabia, crashed when it was about to land at Katunayake International Airport, Colombo, killing 183 passengers, all of whom were Hajj pilgrims from Surabaya embarkation and 9 crew members. From the data on the passengers who died, there were 2 level IV students at the Faculty of Sharia (Law) IAIN Surabaya and students at IAIN Ujungpandang, who were aircraft crew members. While the other 7 are Dutch citizens.⁶⁷⁰ Every airplane crash causes a feeling of grief and doubt because of the loss of life. Moreover,

⁶⁷⁰ Ibid.

if the airplane accident is an airplane accident, the public will ask about the factors causing the accident, and the issue of the legal responsibility of the airline in its capacity as the carrier.

1. Legal basis

At the time of the airplane crash on 4 December 1974, Indonesia had adhered to the 1929 Warsaw Convention on 21 February 1951, while Sri Lanka had adhered to the 1929 Warsaw Convention on 2 May 1951, therefore based on Article 1 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention, the law that applies to the Martin Air aircraft accident type DC-8, flight number 138 registration PH-MBH dated 4 December 1974 is the 1929 Warsaw Convention.

2. Liability of Garuda Indonesian Airways

Based on the 1929 Warsaw Convention, GIA in its capacity as operator of the aircraft owned by the airline Martin Air, type Douglas DC-8, registration PH-MBH, flight number 138 to serve the East Java pilgrims in Blitar Regency, Lamongan, Surabaya, East Kalimantan and South Sulawesi who suffered an accident in Colombo, Sri Lanka, are liable for providing compensation to the 182 air haj pilgrims who died, each receiving compensation of 125,000 francs or US\$ 10,000 (ten thousand) US dollars converted and their checked baggage-each passenger 20 x 250 francs. The limitation on the compensation of 125,000 francs does not apply if it turns out that there are pilgrims who have not been given tickets by GIA; if it turns out that there are pilgrims who have not been given tickets by GIA airlines. In this case, the legal responsibility of the GIA airline company is an unlimited liability in accordance with the concept of presumption of liability applicable in the 1929 Warsaw Convention.

Unlimited legal liability of the GIA airline also occurs when the GIA airline, including its employees, agents or representatives acting for and on behalf of the GIA airline, commits willful misconduct, for example, the GIA airline does not provide a life jacket or provide sufficient oxygen

because that is a no go item that must be fulfilled to carry out commercial flights.

A lawsuit against the GIA airline company can be filed in the Surabaya district court or in Sri Lanka or the place of purchase of tickets or can also be filed at the GIA airline headquarters within a period of 2 years. Regarding the 2 (two) year grace period submitted to the procedural law that applies to judges who try in accordance with Article 28 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention.

The amount of compensation for checked baggage (check baggage) and cargo is 250 (two hundred and fifty) francs per kg, unless when handing over checked baggage or cargo there is a declaration that the price for the contents of checked baggage (check baggage) and cargo costs higher than 250 (two hundred fifty) francs, in such case the pilgrims or senders of goods must provide additional payment for insurance, in the event of a loss, the pilgrims and/or senders of goods will receive compensation (compensation) of 250 francs per kg plus insurance costs.

K. Korean Airlines KAL007

On August 31, 1983, a Korean Airlines (KAL) aircraft type Boeing 747-230B, flight number KAL007, registration HL7442 in its flight from New York, United States of America to Gimpo International Airport in Seoul, South Korea stopped at Anchorage International Airport, Alaska to refuel and replace aircraft crew. The next flight was supposed to go through the international Samodra Pacific airways R-20, crossing Japan before entering Gimpo Airport in Seoul, South Korea, but in reality, after changing the crew and refueling, KAL007 deviated 322 km to the west. into the Kamchatka peninsula, on to the Okhotska Sea before arriving over the Sakhalin island airspace.⁶⁷¹

⁶⁷¹ Mengenang Korean Air 007, Korban Perang Dingin Soviet-AS yang Dirudal Negara Insiden "Mata-mata"

The replacement pilot captain should, before making a connecting flight, have the obligation to prepare a flight plan containing the signed aircraft call, aircraft type, takeoff time, aircraft arrival time at the destination airport, navigational tools used, fuel carried, airport alternate landings, flight positions etc. After the flight plan is approved by air traffic controllers, it is entered into a computer in the Inertial Navigation Services (INS) which will work automatically at Gimpo airport, Seoul, South Korea. Due to the negligence of the flight captain or an error in entering the INS, KAL deviated from its flight to the Kamchatkan peninsula.⁶⁷²

The KAL007 aircraft should have flown via the R-20 international air route, which was approximately 28.2 km from the Soviet Union border and continued straight until it passed the island of Hokkaido, then turned towards Gimpo International Airport in Seoul, South Korea, but a few minutes after taking off, the KAL 007 aircraft turned right, deviated from 245 degrees, it should have been 220 degrees and continued so that it entered Soviet airspace, near the Kamchatkan peninsula which was a very sensitive military area so that KAL007 was intercepted by Soviet Union fighter aircraft.

After entering KAL007 into the airspace of the Kamchatka peninsula, the Soviet Union's radars captured the movement of the aircraft, then the Soviet Union's authorities immediately sent Shukoi SU-15 fighter jets from the Soviet Union's naval base Petropavlovsk along Kamchatka. When the Shukhoi SU-15 was about to catch up with KAL007, the KAL007 aircraft had time to return to international air space. The Shukhoi SU-15 had not yet returned to the base, and KAL007 was detected again entering the airspace of the Soviet Union, it was then that the Shukhoi SU-15 took a position following the KAL007 aircraft. Through the

<https://www.kabarpenumpang.com/mengenang-korean-air-007-korban-perang-dingin-soviet-as-yang-dirudal-gegara-insiden-mata-mata/> diunduh Tanggal 20 Januari 23

⁶⁷² Martono K., *Perang Adu Pembuktian Antara KAL dengan Penumpang*, dalam Martono., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.202

navigation lights and flashing strobes, the Shukhoi SU-15 acknowledged that it had identified the object being followed as a civilian aircraft and not a spy aircraft. Colonel Gennadi Osipovich, one of the fighter jet pilots who was following, also admitted that he clearly saw that the plane was a civilian plane.⁶⁷³

At the time KAL007 made contact with Japanese air traffic controllers, it was allowed to gain altitude, but before reaching altitude, KAL007 had time to dodge, the Shukhoi SU-15 aircraft began to become suspicious and reported to the military base. Suspicions grew because KAL007 entered Soviet airspace shortly after the United States RC-135 reconnaissance aircraft carried out spying activities, moreover the area around the Kamchatka peninsula was a military zone that contained nine Soviet Union nuclear-powered submarines including 29 missiles carried by ships. dive. Moreover, the ship is said to be planning to carry out missile tests, of course it will increase the sensitivity.⁶⁷⁴

Before firing, Shukhoi SU-15 had given a signal in the international code that KAL007 had violated the airspace of the Soviet Union, however, it did not produce a response from KAL007, then the fighter jet sent a missile as a warning, also did not get a response from KAL007, finally launched an air-to-air missile. air. Actually, KAL007 was no longer in the territory of the Soviet Union, however, because it was assessed that it had obtained sufficient information, the shooting could no longer be avoided. In 1992, the International Civil Aviation Organization (ICAO) conducted an investigation after the Soviet Union opened a black box (black box). The results of an investigation released by ICAO stated that the "heading" mode on the autopilot feature caused the KAL007 aircraft to deviate far into the airspace of the Soviet Union. Whether because the pilot failed to change the autopilot (inertial navigation service-INS) settings

⁶⁷³.*Ibid.*

⁶⁷⁴.*Ibid.*

to change the direction of flight, ICAO cannot conclude with certainty.⁶⁷⁵

1. Civilian Flag Reconnaissance Aircraft

Prior to the shooting down of Korean Airlines flight KAL007, the United States was accused of sending a reconnaissance plane. The RC-135W and E-8C aircraft use civilian "flag" operations between Hainan Island and the Paracel Islands, South China Sea (LCS) to gather intelligence. The unlawful act was discovered when the US Air Force's RC-135 electromagnetic signal detection and collection aircraft avoided the LCS with a registration code belonging to a Malaysian civil aircraft. The "Malaysian civilian" aircraft left the runway from the United States military air bases in Okinawa and Guam, after a six-digit code sent automatically by the aircraft at the start of interrogation by air traffic controllers (ATC) in a country, apparently showed the plane that The aircraft was a military aircraft, although the Boeing RC-135W and E-8C were similar to the Boeing 707-200 civil aircraft, and the reconnaissance aircraft followed the path of commercial aircraft, at the end the United States' evil intentions were still uncovered.⁶⁷⁶

The guise of a civil 'flagged' reconnaissance aircraft by the United States was unacceptable to the international community because it violated the 1944 Chicago convention.⁶⁷⁷ Such an act seriously endangered commercial aircraft, as experienced by Korean Airlines flight number KAL007 which was launched by Shukhoi SU-15 on 1 September 1983 because of suspected United States reconnaissance aircraft. This assumption makes sense

⁶⁷⁵ *Ibid.*

⁶⁷⁶ AS Kirim Pesawat Mata-mata Berbendera Sipil, Rudal Intai Penerbangan Komersial di Sekitar LCS
<https://www.kabarpenumpang.com/as-kirim-pesawat-mata-mata-berbendera-sipil-rudal-intai-penerbangan-komersial-di-sekitar-lcs/>
diunduh Tanggal 20 Januari 2023

⁶⁷⁷ *Ibid.*

because the cold war between West vs East is tapering off. In addition, the New York to Seoul, South Korea flight route happened to be a United States spy plane a few minutes before flight KAL007 which passed around the Sakhalin island that did not comply with the Air Defense Identification Zone (ADIZ) adopted by the Soviet Union. Finally, KAL007 was shot by a Shukhoi SU-15 fighter as a form of self-defense from threats. The actions of the Soviet Union were still not justified because shooting an unarmed civilian aircraft was contrary to international law (human rights).⁶⁷⁸

As a result of the shooting down of KAL007 by a Shukhoi-SU 15 fighter aircraft, there was a wave of protests from countries supporting the United States, including the United States, South Korea, Japan, China, Australia, Canada, England, New Zealand, Zaire, Liberia, Netherlands, France, Sweden, Belgium, Italy, Germany, Singapore, Fiji, Colombia, Ecuador, and Paraguay. The strongest protest was made by the International Federation of Airline Pilot Association (IFALPA) and 11 (eleven) countries out of 16 countries that had flights to the Soviet Union temporarily stopped commercial flights.⁶⁷⁹

In October 1983, the ICAO examined black boxes, but very little information was disclosed. The main cause of the mystery of the KAL007 accident is why it did not fly via the Pacific Ocean R-20 airways route which was related to the autopilot adjustment (inertial navigation services-INS), so the flight deviated towards Soviet airspace. Prior to takeoff the pilot did not set the INS so that the flight direction deviated into prohibited airspace, because the captain flew on the wrong track and failed to set the INS to the correct flight route, however, ICAO investigation results proved no reconnaissance actions from the United States. ICAO member countries condemned the military using weapons against

⁶⁷⁸ *Ibid.*

⁶⁷⁹ To Protest Downing" Aviation Week and Space Technology 19 September 1983, 26.

civilian aircraft, even though the Soviet Union had ratified Article 3 bis of the 1944 Chicago Convention which had been in effect since 1998.⁶⁸⁰

2. Legal basis

South Korea ratified The Hague Protocol 1955 on 13 July 1967 which came into force on 11 October 1967, although it did not ratify the 1929 Warsaw Convention, based on Articles XXI and XXIII the 1929 Warsaw Convention came into effect. The United States ratified the 1929 Warsaw Convention on 31 July 1934 which came into force on 29 October 1934, however, the amount of compensation was changed by The Hague Protocol 1955, from US\$ 10,000.00 (ten thousand) United States dollars to US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars. The United States did not agree to the amount of compensation of US \$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars, and threatened to quit being a member of the International Air Transport Association (IATA), then the Montreal Agreement was agreed which determined that all flights from, to or through the United States must be prepared to provide compensation of US\$ 50,000.00 (fifty-eight thousand) United States dollars without attorneys' fees or US\$ 75,000.00 (seventy-five thousand) United States dollars including attorneys' fees, therefore the legal basis for the KAL007 shooting case applies to the 1929 Warsaw Convention and the Montreal Agreement of 1966.

3. KAL007 Passenger Compensation Amount

Based on the 1929 Warsaw Convention adheres to the principle of presumption of liability, therefore based on the aforementioned legal basis the amount of compensation

⁶⁸⁰ Korean Air Lines flight 007

<https://www.britannica.com/event/Korean-Air-Lines-flight-007>,
diunduh Tanggal 20 Januari 2023

according to the Montreal Agreement of 1966 for each KAL007 passenger is US\$ 50,000.00 (fifty-eight thousand) United States dollars without attorneys' fees or US\$ 75,000.00 (seven twenty-five thousand) United States dollars including attorneys' fees, but this amount does not apply if there is a mistake or negligence or negligence or intention of the airline including employees, employees, agents or representatives acting for and on behalf of KAL007.

Based on the evidence that flight captain KAL007 in his capacity as an employee of Korean Airlines committed negligence to miss a flight to the Kamchatka peninsula, six members of the United States Federal Court jury, in Washington in 1989, imposed a penalty of US\$ 50,000,000.00 (fifty million) US dollars in damages. Unions were divided equally among the 137 victims, due to KAL007's mistake which deviated from the air route that should have gone through the Pacific Ocean air route, while the other passengers received compensation of US \$ 75,000.00 (seventy-five) thousand United States dollars including attorney's fees, based on the Convention Warsaw 1929 which was ratified by The Hague Protocol 1955.⁶⁸¹

L. Singapore Airlines SQ006 Accident

The authors pay great attention to the accident of SIA flight number SQ006 because the second biggest accident was experienced by the Boeing 747-400 factory after the collision of a KLM Boeing 747-400 aircraft with a Pan Am Boeing 747-400

⁶⁸¹ Berdasarkan Protokol The Hague 1955, Konvensi Warsawa 1929 di rubah jumlah jumlah ganti rugi dengan Montreal Agreement 1966 yang mengatakan pesawat udara yang terbang dari atau ke atau melewati Ammerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi penumpang yang meninggal dunia sebesar US\$ 58,000.00 tidak termasuk biaya pengacara atau US\$75,000.00 (tujuh puluh lima) ribu dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara. Lihat Martono K., Agus Promono., Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.....

aircraft in the Canary Islands in March; 1977 SIA is offering compensation to the victims who died in the amount of US\$ 400,000.00 (four hundred thousand) United States dollars and US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars who were injured. This amount is very large amount when compared to the compensation stipulated in the 1999 Montreal Convention of 100,000.00 (one hundred thousand) SDR. Below is described in sequence the SIA SQ006 accident and its impact, namely the background to the SIA SQ006 accident including take-off error, fate approaching, very tragic death, causes of the aircraft crash, safety board report, failure to use available information, and conclusions, controversial reports, reports Singapore Airlines, the conclusion is as follows:

1. SQ006 Crash Background

On October 31, 2000, an airplane belonging to the Singapore Airlines (SIA) airline, flight number SQ006, type Boeing 747-412 registration 9V-SPK which was scheduled to fly from Changi International Airport in Singapore (SIN) to Los Angeles International Airport (LAX) with a stop at Chiang Kai-Shek International Airport, now known as Taiwan Taoyuan International Airport in Taipei on the island of Taiwan.

Aircraft factory serial number 28023, four-engined by Pratt & Whitney, the 1,099th production aircraft built by the Boeing 747 factory, which first flew at Siangapore in 1997, crashed at Taipei International Airport, Taiwan Island on the evening of October 30, 2000. The aircraft is one of two Boeing 747-412s owned by SIA painted in white, navy blue, and gold colors specifically for the tropics for the promotion of the airline Singapore Airlines. The aircraft has just been inspected on September 16, 2000, has no signs of problems and is a good aircraft for commercial flights.⁶⁸²

⁶⁸² The Fatal Errors That Caused The Loss Of Singapore Airlines Flight 00613 Septe

The pilot captain is Foong Chee Kong, 41 years old who has flown 11,235 flight hours, 2,017 flight hours with Boeing 747-400, co-pilot Latiff Cyrano 36 years old who has pocketed 2,442 flight hours including 552 Boeing 747-400 flight hours, the third crew member of flight SQ006 was 38-year-old NG Kheng Leng who had flown 5,508 flight hours including 4,518 hours on the Boeing 747-412.⁶⁸³

a. Fatal Takeoff Error

At approximately 23:00 local time on October 31, 2000, the aircraft was pushed from B5 Taipei International Airport (CSK). The weather conditions were indeed unfriendly due to heavy rain due to typhoon wind kicks at the airport and its surroundings. Five minutes later SIA SQ006 taxied towards runway 05L via the SS, WC and NP taxiways. Air traffic controllers gave flight clearance⁶⁸⁴ for take-off at runway 05L. The instructions were re-read by the aircraft crew according to the procedure. The airport has two runways respectively 05L and 05R which are parallel to one another. The runway normally used for take-off is indeed 05R, but Taiwan civil aviation officials sent a NOTAM that runway 05R was temporarily closed from 13 September 2000 to 22 November 2000 due to runway reconstruction.

In accordance with procedures, Flight Capt. Foong Chee Kong had repeated the air traffic controller's instructions that the SQ006 aircraft was taking off runway 05L, but when it reached the end of the runway, the aircraft suddenly turned 215 meters rapidly towards the runway. runway 05R under reconstruction. The airport is

<https://vnexplorer.net/the-fatal-errors-that-caused-the-loss-of-singapore-airlines-flight-006-s5203643.html> diunduh Tanggal 5 Januari 2023

⁶⁸³ *Ibid.*

⁶⁸⁴ *Flight clearance* bukan berarti ijin melainkan kondisi memungkinkan untuk melakukan tinggal landas, keputusan tinggal landas pada Capt.penerbang, bukan mengizinkan untuk terbang.

not equipped with a ground radar for surveillance of aircraft movements and the view from the control tower is unfavorable. After reaching the end of taxiway NP, SIA SQ006 flight turned right onto taxiway N1 and turned right on runway 05R, instead of heading towards runway 05L. A few minutes later the aircraft began to take off for Los Angeles, however the flight crew did not realize that they had taken the wrong runway 05L but were using runway 05R which was undergoing repairs.⁶⁸⁵

b. Fate Approaching

Approximately 41 seconds after take-off, the aircraft struck concrete, excavators, and other equipment parked on runway 05R, due to very poor visibility in the pouring rain and typhoon kicks, the crew of flight SIA SQ006 did not see the row of construction equipment in front of them to dodge before impact. The construction equipment included two excavators, two vibrating rollers, a small bulldozer, a crane and an air compressor. Additionally, runway 05R contains concrete barriers and sections which were excavated as part of the construction works. After starting to turn, the aircraft failed to take off and crashed back onto runway 05R, crashing and burning. Debris hit other construction equipment as it slid across the tarmac. The airplane broke into three large pieces.

The original fuselage was split in two, each engine and landing gear separate. A crane tore the left wing off the aircraft forcing the aircraft back to the ground. The nose of the aircraft hit the loader/bulldozer causing a large fire, then destroying the forward fuselage and wings. On hitting construction equipment, the aircraft broke into three, came to rest and came within 6,480 feet of the

⁶⁸⁵ The Fatal Errors That Caused The Loss Of Singapore Airlines Flight 00613 Septe
<https://vnexplorer.net/the-fatal-errors-that-caused-the-loss-of-singapore-airlines-flight-006-s5203643.html> diunduh Tanggal 5 Januari 2023

threshold of runway 05R. The aircraft was finally divided into three main sections, nose, center and wings and tail scattered around the end of runway 05R.

c. Tragic Death

In the accident on SIA flight number SQ006, there were 179 passengers, 83 of them died, 39 were seriously injured, 32 were slightly injured and 25 passengers were injured and 4 crew members died. There were 81 passengers and aircrew died instantly and 2 passengers died in hospital, 3 pilots survived the plane crash. Most of the victims who died were sitting in the center of the aircraft, where the fuel tank was engulfed in flames at the time of the post-impact fire.

At the time the airport fire department's emergency bell rang, 41 fire engines, 58 ambulances, 9 lighting units and 436 personnel were deployed to help the survivors of the accident and put out the blaze that was burning the aircraft. Firefighting chemicals were released, within three minutes, the blaze was brought under control, by midnight on November 1, 2000, most of the flames had been extinguished to reveal the wrecked forward section of the aircraft.

d. Causes of Aircraft Accidents

In April 2002, the Taiwan Aviation Safety Council (ASC) officially reported the SIA aircraft accident flight number SQ006, type Boeing 747-412, registration 9V-SPK several factors that led to the aircraft accident. The report stated, among other things, that on 31 August 2000 the Taiwan Authorities issued a Notice to Airmen (NOTAM) stating that part of runway 05R between taxiways N4 and N5 was closed due to ongoing work from 13 September to 22 November 2000. flight number SQ006 is aware that section of runway 05R is closed and runway 05R is only available for taxiing purposes. At the time of the plane

crash, there was heavy rain and strong winds from Typhoon Xangsane.

Prior to takeoff, the SIA SQ006 flight crew received Runway Visual Range (RVR) guidance from the airport's own Automatic Terminal Information Service (ATIS) service along 450 meters on runway 05L. Then they received winds of 020 degrees with a strength of 28 knots, blowing up to 50 knots, along with a takeoff clearance issued by local air traffic controllers. The unfavorable weather conditions affected the minds of the aircraft crew as they prepared to take off.

Instead of continuing past the runway threshold marking 05R, continue taxiing towards the scheduled runway 05R. Flight SIA SQ006 entered runway 05R for take-off. When the pilot captain takes off, no other pilot in the aircraft asks the captain the pilot's decision to take off or choose a runway, this shows poor pilothouse cooperation. The flight crew did not review the taxi route sufficiently to ensure they all understood the route from the parking apron to runway 05L.

In particular, aircraft must clear the turnoff for runway 05R before taxiing onto runway 05L. Although the flight crew had Taipei Airport charts available when taxiing from the parking lot to the takeoff runway, as the aircraft turned from taxiway NP to taxiway NI and continued to turn onto runway 05R, no crew member verified the taxiway. The taxi route to runway 05L requires aircraft to turn right 90 degrees from taxiway NP, and then glide straight ahead on taxiway NI rather than making a continuous 180 degree turn onto runway 05R.

Crucially, neither flight crew verbally confirmed which runway they had entered, nor did they check flight instruments or electronic flight displays on the flight deck. The flight captain's expectation that he was approaching take-off runway, coupled with the significance of the

lights leading to runway 05R, paid great attention to the centerline lights.

Before the take-off queue, he followed the taxiway centerline green light and headed down runway 05R. It can be turned off to avoid confusion in bad conditions. The barriers do not block the threshold to runway 05R as portions of the runway are still in use by landing aircraft for taxiing to and from the terminal. The increased time pressure for takeoff before a hurricane approaches around the airport creates a 'rush' mindset in aircraft crews. The prospect of take-off in high winds, low visibility and on slippery runways also affects the decision-making ability and ability of the aircraft crew to maintain situational awareness.

e. Failure to Use Available Information

According to the official report, the accident occurred because the crew of flight SIA SQ006 failed to make full use of the facilities available to them to advise them of the orientation of the aircraft and which runway they were on. These facilities include navigating Taipei Airport; runway and taxiway marking and marking; aircraft destination reference; NI taxiway centerline lights leading to runway 05L; centerline light color on runway 05R; According to the report, 05R's runway edge lights were most likely not lit; There is a major difference between runway 05L and runway 05R; the lighting configuration difference between runway 05L and runway 05R; the Para-Visual display (PVD) on flight deck 9V-SPK shows the aircraft is out of alignment with the localizer runway 05L; Main flight display information (PFD); the report concluded that the flight crew failed to taxi to the correct runway, lost situational awareness, and ultimately commenced take-off from the wrong runway. The report criticized the crew of flight SQ006 and Singapore Airlines' standard operating procedures.

f. Controversial Report

After reviewing the final report, Singapore's Ministry of Transport (MOT) disagreed with the findings and released its own report. Singapore officials argued that the ASC report did not provide a full account of the incident. According to ASC, responsibility for the accident has been placed primarily on the crew of flight SQ006. Other events, such as the lighting of the centerline to runway 05R, have been downplayed. The team from Singapore who participated in the investigation assessed that the lighting and signs at the airport did not comply with international standards. Several critical lamps were found to be missing or not working. Similarly, there are no barriers or signs posted at the start of a closed runway that would notify aircraft crew that the runway is closed and they have lined up on the wrong runway. Singaporean authorities discovered that another flight crew nearly made the same mistake by using runway 05R for take-off just days before the crash.

g. Singapore Airlines Report

Singapore Airlines also issued its own statement following the release of the ASC report. In its statement, the airline Singapore Airlines reiterated the point made by Singapore investigators and added that air traffic controllers in Taipei did not follow proper procedures when they granted permission to take off SIA SQ006 even though air traffic controllers could not see the aircraft due to the weather. The pilot confirmed twice with air traffic control that he was on the correct runway. However, controllers did not know that the aircraft had entered the wrong runway because the airport had no ground radar, and the aircraft was not visible from the tower during take-off. Reports by Singaporean authorities and Singapore Airlines concluded that Taipei Airport's systems, procedures, and facilities were grossly inadequate, falling far short of international aviation

standards; and that the accident could have been avoided if internationally accepted precautions were taken at the airport.

2. Conclusion

Tragically, like many aviation accidents, many factors play a role in the accident. This phenomenon is known in the aviation industry as the 'Swiss cheese principle'. There may be lots of tiny holes in the cheese, but these holes rarely cause accidents. In fact, every airline must always make improvements in all respects, including the services provided by airline companies to passengers. This is so that passengers can feel full satisfaction with the services received from the airline company and minimize the emergence of disputes between the two parties. From the passenger side, it is also mandatory to understand air transportation regulations, proper dispute resolution methods, and the reporting process to restore passenger rights in accordance with statutory regulations. The impact of the SIA SQ006 accident gave rise to the problem of a claim for damages against SIA which was filed in Singapore, the United States of America, and Indonesia as follows:

3. Offer of Indemnity SQ006

Actually, before the victims' lawsuit was filed in court in Singapore, the United States, and Indonesia, SIA indirectly admitted the guilt of SIA SQ006 which had an accident at Taipei International Airport, Taiwan island on October 31, 2000. This was proven immediately after the accident occurred, SIA offered the passengers compensation of US\$ 400,000.00 (four hundred thousand) United States dollars each to the families of the victims who died and US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars to the passengers who were injured. The amount offered for compensation is quite large when compared to the compensation stipulated in

the 1999 Montreal Convention of 100,000.00 (one hundred thousand) SDR.

The attempt to offer compensation by SIA is intended to restore public trust, which so far considers Singapore Airlines to be the safest company from accidents, and attempts to prevent lawsuits in the United States, which usually obtain unlimited liability, Singapore and Indonesia, however, the reality is that many lawsuits were filed by victims through the states of the United States of America, Singapore, and Indonesia.

4. Lawsuits in Singapore and the United States

A parallel lawsuit was filed in Singapore for more than 20 families of passengers who died suing Singapore Airlines while in the United States, it is not known how much was requested by Dr Linke and a final settlement has not been obtained, in the previous case, a Montana woman was awarded US\$1 in damages, 25 million in 2001 for the emotional trauma suffered during the emergency landing on a Delta Air Lines jet. The judge ruled that 44-year-old Kathy Weaver was entitled to damages because her terror during the landing caused physical changes in the brain that could be defined as injury.

a. John Diaz lawsuit in the US

John Diaz, a 50-year-old vice president with online music distributor MP3.com Inc., filed a lawsuit for damages for negligence and legal liability of airline Singapore Airlines flight number SQ006, type Boeing 747-412 registration 9V-SPK filed in court United States District in Los Angeles which fell on October 31, 2000 at Taipei International Airport, Taiwan island carrying 179 passengers. Investigators said the aircraft hit construction equipment while trying to take off from an unused runway. The lawsuit said the plane took off from Chiang Kai-shek International Airport when facing strong winds

and heavy rain conditions, the accident could not be avoided.

John Diaz's voice was one of the first American voices to be heard after the runway crash. While escaping from the burning airplane, he first uses his cell phone to call his wife, then tells the world about the plane crash disaster and the victims he witnessed. There was billowing smoke, fire was burning all around and everything melted. It was like he was in a big closed coffin and thought he was dead. John Diaz was one of 23 Americans who survived the crash. He survived without burns but suffered from lung damage. His body was beaten, from the incredible jolt underneath; to the shock his body was shaking. All joints were compressed and he had a lot of soft tissue damage. Singapore Airlines has admitted the pilot attempted to take off on the wrong runway and Singapore Airlines could be charged with manslaughter. John Diaz feels that he has his own personal hell to live in for the rest of his life. He prayed for himself and the families of the airplane crash victims.⁶⁸⁶

b. Lawsuit of Richard Tzuen and Ching Ying Wu in the US

On May 7, 2004, the lawsuit was filed against SIA flight number SQ006, aircraft type Boeing 747-412, registration 9V-SPK, in the United States District Court, Central District, Los Angeles, CA on behalf of Sidney Wu and Christina Wu, individually, and as representatives of the Estates of Ching Ying Wu and Richard Tzuen Ren Wu with attorney Brian J. Panish; Greene, Broillet, Panish & Wheeler LLP; Santa Monica CA for Sidney Wu, Christina Wu, Estate of Ching Ying Wu, Estate of Richard Tzuen Ren Wu vs Singapore Airlines, Inc., No. CV-01-1752 (WDK) with lawyer Frank A. Silane; Condon & Forsyth; Los Angeles, CA for Singapore Airlines Inc. the claim was

⁶⁸⁶ Ibid.

granted for \$15,000,000 (fifteen million United States dollars).

According to the facts, on October 31, 2000, the late plaintiff Richard Wu, 58 years old, an executive vice president and his wife, Ching Ying Wu, aged 56, were passengers on SIA flight number SQ006, aircraft type Boeing 747-412, registration 9V-SPK which died as a result of an airplane crash at Chiang Kai-Shek Airport, Taiwan on a Los Angeles flight. When the Boeing 747-412 took off from the runway during Typhoon Xangsane, the aircraft hit some runway construction equipment and the fuselage broke into three pieces, 82 of the 179 passengers on board died, including Wus and his 2 adult children, Sidney aged 32, and Christina, aged 27, sued Singapore Airlines Inc., alleging negligence and unnatural death.⁶⁸⁷

Singapore Airlines does not challenge liability. The Wu family is seeking immaterial damages for the wrongful death of their parents. Singapore Airlines suggested that the jury award each plaintiff US\$1,000,000 (one million) United States dollars, however, judge William D. Keller in his 3-day trial decided on immaterial compensation of US\$15,000,000 (fifteen million dollars) United States of America.⁶⁸⁸

5. Suciptooyo Lawsuit in Indonesia and Singapore

Based on the wikipedia.org website and other sources, the aircraft belonging to the Singapore Airlines (SIA) airline, type Boeing 747-412, flight number SQ006 registration 9V-SPK, crashed at Taipei Airport, which is now known as

⁶⁸⁷ Airline crash in Taiwan claimed the lives of plaintiffs' parents
<https://www.bing.com/search?q=Airline+crash+in+Taiwan+claimed+lives+of+plaintiffs%27+parents+%26nbsp%3B&form=QBLH&sp=-1&pq=airline+crash+in+taiwan+claimed+lives+of+plaintiffs%27+parents+%26nbsp%3B&sc=0-67&qsn&sk=&cvid=F57389626A444915976DDF1B67AF4C9D&ghsh=0&ghacc=0&ghpl=diunduh+Tanggal+6+Januari+2023>

⁶⁸⁸ .Ibid.

Taiwan Taoyuan International Airport. The aircraft flew from Singapore to Los Angeles, United States transiting Taipei International Airport. A Boeing 747-412 aircraft takes off on the wrong runway. So that the wing of the aircraft hit the excavator and destroyed the aircraft to pieces, the nose of the aircraft hit a bulldozer that was parked which resulted in 83 out of 179 passengers dying. One of the victims was Sigit Suciptyono, an Indonesian citizen who was about to fly to Los Angeles, United States. He survived but suffered defects in the fingers and right hand. Psychologically, Sigit Suciptyono was also traumatized by going on an airplane. Sigit Suciptyono filed a lawsuit against a court in the United States, but this was not acceptable. It was suggested that he be filed in Singapore, where the head office of the SIA airline is, but it also ran aground.

Then at the end of 2007 filed a lawsuit with the South Jakarta District Court (PN Jaksel). In February 2008, the panel of judges at the South Jakarta District Court granted Sigit Suciptyono's lawsuit in part, and Singapore Airlines was found guilty and ordered to pay compensation of Rp. 1 billion. Upon receiving this decision, Singapore Airlines then filed an appeal, but the Jakarta High Court instead increased the penalty from Rp. 1 billion to Rp. 1.5 billion. April 2011 was rejected, with a copy of the decision sent to the South Jakarta District Court on February 24 2012.⁶⁸⁹ Sigit Suciptyono's struggle only succeeded after fighting for 11 (eleven) years since the Singapore Airlines plane crash which crashed in Taipei, Taiwan island.

a. Background

Sigit Suciptyono is an Indonesian Citizen (WNI) planning a flight with the route Jakarta-Singapore-Los Angeles-Houston-Los Vegas-Singore-Jakarta departing

⁶⁸⁹ Kisah Sigit 11 Tahun Menggugat Kecelakaan Singapore Airlines <https://news.detik.com/berita/d-1923103/kisah-sigit-11-tahun-menggugat-kecelakaan-singapore-airlines> diunduh Tanggal 6 Januari 2023

from Jakarta on 31 October 2000 and returning to Jakarta on 8 November 2000. The flight departs from Jakarta to Los Angeles by transiting at Chiang Kai Shek International Airport (CKS), Taiwan Island by using a Singapore Airlines (SIA) aircraft, type Boeing 747-412, flight number SQ006, registration 9V-SPK. The flight carrying 179 airplane passengers, experienced an airplane crash at Chiang Kai Shek International Airport.⁶⁹⁰ The accident was caused by pilot Capt. Foong Chee Kong, taking off on runway 05R which was being closed due to repairs (under construction). Sigit Suciptyono, an Indonesian citizen who survived.

b. Losses

Although Sigit Suciptyono survived the airplane crash, he suffered physical and psychological injuries, respectively, burns to his right hand and finger so that he could not function normally, a head injury that caused nausea according to CT-Scan results and acute stress, can't concentrating on work and often feels panicked, psychological trauma so they don't dare to fly by airplane which causes disruption to work, everything has been proven by the examination of the doctor concerned and after being proven by the results of the examination until in Indonesia the treatment has cost Rp. 25,000 000.00 (twenty five million) rupiahs.⁶⁹¹

c. Material loss

In addition to the losses (damages) as described above, as a result of the accident with the SIA airplane flight number SQ006, type Boeing 747-412 registration 9V-SPK, Sigit Suciptyono also suffered material losses in the form of personal belongings during the flight amounting

⁶⁹⁰ Pengertian "kecelakaan pesawat udara" dapat dibaca pada Annex 13 Konvensi Chicago 1944

⁶⁹¹ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.50

to US\$ 23,535.90 (two three thousand five hundred thirty-five 90 cents) United States dollars; airplane ticket costs US\$ 4,749.57 (four thousand seven hundred thousand, 57 cents) United States dollars, accommodation allowance US\$ 1,150 (one thousand one hundred fifty thousand) United States dollars, travel allowance US\$ 2,500 (two thousand five hundred) dollars United States of America, all material losses amounting to US\$ 31,936.47 (thirty-one thousand nine three six thousand, 47 cents) United States dollars. In addition, Sigit Suciptyono also lost job promotion opportunities, allowances, vehicle facilities, and fuel oil totaling Rp.1,458,746,334 (one million four hundred fifty-eight thousand, thirty-three four) rupiahs, due to trauma as a result of a plane crash SIA flight number SQ006, type Boeing 747-412 registration 9V-SPK mentioned above.⁶⁹²

d. Lawsuit Against Singapore Airlines

Based on the damages and material losses as mentioned above, Sigit Suciptyono, along with other friends filed a lawsuit for compensation against SIA in the court of the State of California, United States of America with registration number BC260883 and CV 01-05096 GAF(RCx), however the court of the state of California stopped the case on the grounds that Indonesia and Singapore as member countries of the 1929 Warsaw Convention had more rights to carry out investigations. Then Sigit Suciptyono filed a lawsuit with The High Court of the Republic of Singapore, but was rejected because Sigit Suciptyono could not attend the hearing due to the trauma of not daring to fly in an airplane. Based on the refusal, Sigit Suciptyono filed a lawsuit at the South Jakarta District Court where he purchased the

⁶⁹² Ibid.

airplane ticket in accordance with Article 28 Paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention.⁶⁹³

e. Peace Efforts

In the context of peace efforts, Sigit Suciptocono sent a letter to the lawyer for Singapore Airlines Clyde & Co Beaumont & Son Aviation on April 28 2006 in his letter No.PB/AEP/e1/1278-490 (119), but SIA through his lawyer Clyde & Co Beaumont & Son Aviation only offered compensation of US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars, after a meeting with SIA lawyers Clyde & Co Beaumont & Son Aviation increased to US\$ 25,000.00 (twenty-five thousand) United States dollars; so that it can be concluded, the defendant should be questioned for having committed an unlawful act, considering that the accident with the SIA aircraft type Boeing 747-412, flight number SQ006 registration 9V-SPK resulted in a large loss compared to the compensation offered by Clyde & Co Beaumont & Son Aviation.

Sigit Suciptocono filed a lawsuit at the South Jakarta District Court, where the Singapore Airlines flight ticket was purchased for a loss of US\$ 31,935.47 (thirty-one thousand and nine hundred and thirty five.47 cents) United States dollars and Rp.25,000,000.00 (two fifty-five million) rupiah + IDR 1,458,746,334.00 (one million four hundred fifty-eight thousand thirty-four) rupiah and immaterial compensation due to prolonged suffering due to trauma of IDR 10,000,000,000.00 (ten billion) rupiah to be paid by SIA plus 2% monthly interest, commencing from the crash of the SIA airplane flight number SQ006, type Boeing 747-412, registration 9V-SPK on November 1,

⁶⁹³ Pasal 28 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: *“An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court of the domicile of the carriage of his principal of place of business, or where he has a place of business through which the contract has been made; or before the Court at the place of destination.*”

2000. Based on Supreme Court regulation Number 2 of 2003, the judge has tried for peace first, but still failed, therefore the trial was continued at the South Jakarta District Court.

f. Statement of the Plaintiff's Expert Witness.

Prof.Dr.Martono SH.,LL.M in his capacity as the plaintiff's expert witness explained the jurisdiction of the court. According to Article 28 Paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention,⁶⁹⁴ passenger lawsuit against the SIA airline can be filed at the South Jakarta District Court which is a member state of the 1929 Warsaw Convention, the place of business of the SIA airline and the place to buy airplane tickets. In Article 28 Paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention there is not a single word prohibiting that a claim can only be made once, nor has there ever been a jurisprudence which states that a passenger may only file a lawsuit once against the same case.

Article 28 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention states that matters relating to court procedures are fully regulated by the national law of judges who try cases, in this case depending on the procedural law in force in Indonesia. The lawsuit filed at the South Jakarta District Court is a continuation of a lawsuit against the United States District Court for the Central of California and The High Court of the Republic of Singapore which has never been decided by the two courts.⁶⁹⁵

g. Wilful Misconduct

According to the testimony of the plaintiff's expert witness, Prof.Dr.Martono SH.LL.M, the flight captain

⁶⁹⁴ .Martono K.,Agus Pramono.,*Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi,PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.53

⁶⁹⁵ .Martono K.,Agus Pramono.,*Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi,PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.53

Foong Chee Kong had full authority to determine whether an aircraft took off or did not take off due to certain factors such as typhoons and rain. dense in Chiang Shek, Taipei, an island of Taiwan. Flight captain Foong Chee Kong was wrong (wrongfully) because he had been informed that runway 05R was under repair, but in fact took off via runway 05R which resulted in an airplane crash.

h. Unlimited Liability

The 1929 Warsaw Convention⁶⁹⁶ adheres to the legal concept of presumption of liability which limits the liability of airline companies, however, if a willful misconduct occurs based on national law from the judge examining the case, which is carried out by the airline company including employees, employees, agents and its representatives acting for and on behalf of the airline, the legal responsibility of the airline is unlimited (unlimited liability) in accordance with Article 25 Paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention.⁶⁹⁷

⁶⁹⁶ Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: " *In the carriage of passengers, the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125.000 francs. Where; in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payment shall not exceed 125.000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passengers may agree to a higher limit of liability (2) In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 gold francs per kg, unless the consignor has made, at the time when the packages were handed over to the carriers, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case requires. In that case, the carrier will be liable to pay a sum bit exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the actual value to the consignor at delivery. (3) As regard objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5,000 gold francs per passenger.(4) The sums mentioned above shall be deemed to refer to the Franch franc consisting of 65,5% milligrams gold of milligrams fineness 900. These sums may be converted into any national law currently in round figures.*

⁶⁹⁷ Pasal 25 Ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 berbunyi: " *The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of the Convention which exclude a limit his liability; if the damage is caused by his wilful misconduct or by or such default on his part as; in accordance with the law of the Court seized of the case,*

i. Discriminatory Actions

According to the plaintiff's expert witness Prof.Dr.Martono SH.,LL.M, in the case of the SIA aircraft accident flight number SQ006, type Boeing 747-412, registration 9V-SPK which occurred in Chiang Shek, Taipei, Taiwan Island, a discriminatory act occurred imposed on airplane passengers in the court of the United States District Court for the Central of California, for granting the request of Richard Tzuen Ren Wu and Mrs. Ching Ying based on Article 25 Paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention which issued a decision on unlimited liability) in the amount of US\$ 15,000,000.00 (fifteen million) United States dollars, both of which were victims of the SIA airplane flight number SQ006 crash, meanwhile against Sigit Suciptyono's lawsuit his lawsuit was not accepted by the United States District Court for the Central of California, therefore the South Jakarta District Court judge should protect Indonesian citizen Sigit Suciptyono.⁶⁹⁸

j. Statement of the Defendant's Expert Witness.

The testimony of the expert witness of the defendant Prof.Dr.Hikmahanto Juwana regarding the jurisdiction of the court said that the plaintiff filed a lawsuit at The United States District Court for Central District of California with reference to Article 28 Paragraph (1) of the 1929 Warsaw Convention which was rejected by the court on the grounds that The United The States District Court for Central District of California is not proper jurisdiction under Article 28(1) of the 1929 Warsaw Convention. After being rejected by The United States

is considered to be equivalent to wilful misconduct. (2) Similary the carrier shall not be entitled to avail of the said provisions; if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

⁶⁹⁸ Martono K.,Agus Pramono.,*Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi,PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.54

District Court for Central District of California, Sigit Suciptyono filed a lawsuit at The High Court of the Republic of Singapore, however, was refused again due to Sigit Suciptyono's negligence in submitting the affidavit document, after the decision of The High Court of the Republic of Singapore, Sigit Suciptyono filed a lawsuit again through the South Jakarta District Court, it should have been null and void, because it has been two years since the airplane crash SQ 006 dated November 1, 2001.⁶⁹⁹

k. Expired

Prof.Dr.Hikmhanto Juwana in his statement regarding the expiration said that Article 29 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention stated that the calculation of the time period was determined by the law in force in the court adjudicating the case, said that the Air Transport Ordinance Stb.100 of 1939, based on the Law -Law No. 15 of 1992 is still valid. According to Stb 1939-100, the time limit regarding the responsibility of airlines is two years from when the aircraft should have arrived or when the air transportation was stopped, therefore based on Article 36 of the Air Transportation Ordinance the expiration date has occurred and the lawsuit should be canceled.

l. Act Against the Law

The testimony of the defendant's expert witness Prof.Dr.Hikmahanto Juwana regarding the unlawful act said that the unlawful act argued by the plaintiff Sigit Suciptyono was not proven in court, because Singapore Airlines had fulfilled its obligation to pay compensation to the plaintiff. The plaintiff himself admitted in court that Sigit Suciptyono had been offered by Singapore Airlines a certain amount specified in the 1929 Warsaw

⁶⁹⁹.Ibid.hal.58

Convention, however Sigit Suciptyono rejected the offer of compensation.⁷⁰⁰

m. Compensation Amount

The 1929 Warsaw Convention regulates the concept of presumption of liability by setting limits on compensation for passengers due to aircraft accidents. The maximum amount of compensation based on the 1929 Warsaw Convention is 125,000 gold francs, while the maximum amount of compensation for checked baggage for goods is 20×250 gold francs = 5,000 gold francs, so the amount of compensation is 125,000 gold francs + 5,000 gold francs = 130,000 gold francs or US 9,100. The fact is that Singapore Airlines has paid US\$ 7,000.00 (seven thousand) United States dollars and an offer of US\$ 25,000.00 (twenty-five thousand) United States dollars, however, Sigit Suciptyono as the plaintiff still refused.

n. Willful Misconduct

Article 25 of the 1929 Warsaw Convention excludes the amount of damages. According to expert witness Prof.Dr.Hikmahanto Juwana, in the trial it was not proven that there was intent/mistake by Singapore Airlines flight number SQ006 which resulted in an airplane crash issued by civil aviation officials in Chiang Shek, Taipei, island of Taiwan, therefore Singapore Airlines' liability is limited according to Article 25 of the 1929 Warsaw Convention.

6. Legal Basis

At the time of the crash of the Singapore Airlines (SIA) aircraft type Boeing 747-412 flight number SQ006 registration 9V-SPK on 31 October 2000, neither Singapore nor the United States had ratified the 1999 Montreal Convention, so the 1999 Montreal Convention did not apply to the aircraft accident,

⁷⁰⁰ Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Internasional dan Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, Persada, 2013, hal.59

therefore in accordance with Article 1 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention,⁷⁰¹ the regulations that apply are the 1929 Warsaw Convention, because Singapore has adhered to the 1929 Warsaw Convention on 4 September 1971⁷⁰² and the United States on 29 October 1934,⁷⁰³ and the Montreal Agreement of 1966.⁷⁰⁴

7. Singapore Airlines Legal Liabilities

Based on the 1929 Warsaw Convention, Singapore Airlines (SIA) in its capacity as a carrier in flight number SQ006 type Boeing 747-412 registration 9V-SPK which was flying from Singapore to Los Angeles with a stop at Chiang Kai Shek International Airport, Taiwan Island, had an accident in Taiwan on October 31, 2000 he was responsible for providing compensation (compensation) to the 82 passengers who died US\$ 58,000.00 (fifty-eight thousand) US dollars each without attorney's fees or US\$ 75,000.00 (seventy-five

⁷⁰¹ Pasal 1 Paragraf (2) Konvensi Warsawa 1929: "For the purpose of this Convention, the expression of "international carriage" means any carriage in which, according to the contract made by the Parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties; or within a territory of single High Contracting Party, if there is an agreed to stop place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that the Power is not a Party to this Convention. A carriage without such agreed stopping place between the territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be an international one for purpose of this Convention.

⁷⁰² Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, 2005, Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.364.

⁷⁰³ Ibid.

⁷⁰⁴ Menurut *Montreal Agreement of 1966*, penerbangan internasional dari, ke atau lewat Amerika Serikat harus bersedia memberi ganti rugi sebesar US\$58,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa biaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tjuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara; Lihat Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013 hal.....

thousand) US dollars including attorneys' fees under the Montreal Agreement of 1966,⁷⁰⁵ checked baggage compensation of 20 X 250 francs each.

The limit of liability of Singapore Airlines does not apply if it turns out that according to the national laws of the United States of America, there are passengers who are not given air tickets or it turns out that Singapore Airlines, including employees, employees, agents or representatives of Singapore Airline, has committed willful misconduct. In such a case, Singapore Airlines' legal responsibility is unlimited (unlimited liability), therefore in the lawsuit Ching Ying Wu and Richard Tzuen Ren Wu were granted US\$ 15,000,000.00 (fifteen million) United States dollars, a very large amount at that time.

Unlimited legal liability (unlimited liability) of the SIA airline also occurs when the SIA airline, including its employees, employees, agents or representatives acting for and on behalf of the SIA airline commits willful misconduct, for example, the SIA airline does not provide a life jacket or provide sufficient oxygen as that is a no go item that must be met for commercial flights.

The lawsuit against the airline SIA, at the choice of the plaintiff, can be filed in the courts of Indonesia which is the place of purchase of the airplane ticket or Singapore which is the place where Singapore Airlines takes off or the head office of the airline or the United States which is the destination of the Singapore Airlines flight. Regarding the 2 (two) year grace period submitted to the procedural law that applies to judges

⁷⁰⁵ Menurut Montreal Agreement of 1966 semua penerbangan dari, kea tau melalui Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti rugi penumpang sebesar US\$58,000.00 (lima puluh delapan ribu) dollar Amerika Serikat tanpa baiaya pengacara atau US\$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu) dollar Amerika Serikat termasuk biaya pengacara, lihat Martono K., Agus Pramono; Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013, hal.....

who try in accordance with Article 28 Paragraph (2) of the 1929 Warsaw Convention.⁷⁰⁶

The amount of compensation (compensation) for checked baggage (check baggage) and cargo is 250 (two hundred and fifty) francs per kg, unless when handing over checked baggage (check baggage) or cargo there is a declaration that the price of the contents of checked baggage (check baggage) and cargo costs more than 250 (two hundred and fifty) francs, in such case the passenger or shipper must provide additional payment for insurance, in the event of a loss, the passenger and/or goods sender will receive compensation (compensation) of 250 francs each kg plus the cost of insurance.

M. Garuda Indonesia GA-974 Accident

As mentioned above, on September 7, 2004, Munir Said Thalib died ⁷⁰⁷ while on his way to continue his studies in the Netherlands. He died on a Garuda Indonesia flight with flight number GA-974 for Jakarta-Amsterdam. He died after arsenic compounds penetrated his body. The man who lives a simple life is a human rights defender using a Garuda Indonesia airplane for his journey from Jakarta to Amsterdam. Munir was born in Batu, Malang, East Java. He became a human rights activist. He is the founder of Impartial and KontraS. According to his wife, Suciwati uses a Garuda Indonesia airplane. He indirectly

⁷⁰⁶ Ambil Pasal 28 Ayat (2) Konvensi Warsawa 1929

⁷⁰⁷ Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi selama penerbangan dari bandar udara keberangkatan sampai bandar udara tujuan di mana ada kejadian kerugian (*damage*) yang disebabkan oleh benturan atau gesekan penumpang dengan badan pesawat udara, kecuali kerugian (*damage*) tersebut disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri atau penumpang berada ditempat yang seharusnya tidak berada ditempat itu atau terjadinya kerusakan struktural pesawat udara atau perlunya penggantian bagian-bagian dari pesawat udara atau pesawat udara hilang sama sekali yang tidak dapat ditemukan lagi Annex 13 Konvensi Chicago 1944

contributes to the state because it provides foreign exchange to the state.⁷⁰⁸

Munir Said Thalib felt safer and more comfortable using Garuda Indonesia, no one thought that instead of using a Garuda Indonesia airplane he was poisoned and declared dead before the Garuda Indonesia airplane arrived in the Netherlands. His idealism in choosing Garuda Indonesia aircraft became an irony at the end of his life. The autopsy results on Munir S.Th's body showed traces of arsenic compounds in the body. A number of allegations stated that Munir S.Th. poisoned on the Jakarta-Singapore trip, or even while in Singapore.

The Kompas daily report on September 8 2004 stated that Munir died on Garuda Indonesia flight GA-974 from Jakarta to Amsterdam via Singapore, or about two hours before the plane landed at Schipol Airport, Amsterdam, The Netherlands, at 08.10 local time. Flight GA-974 departed from Jakarta, Monday 6 September 2004 at 21.55, then arrived in Singapore on Tuesday at 00.40 local time. After that, the plane continued its journey to Amsterdam at 01.50.⁷⁰⁹

Munir sat in curation number 40G, three hours after the plane took off from Singapore Changi International Airport. He felt sick. A doctor sitting in seat number IJ who was on the flight helped him, but Munir's life was not saved when it was two hours before landing at the airport. air Schipol, Amsterdam, Netherlands. Komnas HAM asks for public support so that the case of Munir Said Thalib constitutes a serious human rights violation, the Dutch police announce the results of an autopsy which found arsenic in Munir's body.

The findings were then announced by the Indonesian police in Jakarta. The National Police Chief at that time, General Pol. Da'i Bachtiar stated that there were allegations of poisoning

⁷⁰⁸ Ironi Munir Pilih Garuda Menuju Belanda.
<https://nasional.kompas.com/read/2020/09/08/06012051/ironi-munir-pilih-garuda-menuju-belanda?page=all> diunduh Tanggal 16 Januari 2023

⁷⁰⁹ *Ibid.*

Munir Said Thalib. The toxic content of arsenic found in urine, blood and heart exceeds normal levels. In this case, the court has sentenced Pollycarpus Budihari Priyanto, a Garuda Indonesia pilot, to 14 years in prison. Therefore, Garuda Indonesia must be responsible for the losses suffered by Munir Said Thalib's family.⁷¹⁰

1. Legal Basis

Garuda Indonesia flight GA-974 from Jakarta to Schipol, Amsterdam in the Netherlands via Singapore, applies the 1929 Warsaw Convention, because Indonesia and the Netherlands adhere to the 1929 Warsaw Convention. In accordance with Article 1 of the 1929 Warsaw Convention the 1929 Warsaw Convention applies. According to Article 1 the transportation of people and / or goods held by airlines that carry out international air transportation with payment. What is meant by international transportation is air transportation carried out from a member country to another member country of the 1929 Warsaw Convention or transportation within one member country but with an intermediate landing in another country even though that country is not a member of the 1929 Warsaw Convention.

2. Garuda Indonesia Legal Liabilities

Based on the 1929 Warsaw Convention, Garuda Indonesia is responsible for the death of Munir Said Thalib in the amount of 125,000 gold francs or converted to a United States dollar value of US\$ 10,000.00 (ten thousand) United States dollars, however this amount does not apply because Polly Carpus is in his capacity as a Garuda employee Indonesia commits an act that leads to loss or negligence or a

⁷¹⁰ A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability. Ram S. Jakhu, Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta dalam Nicolas Matte.,Ed., Annals of Air and Space Law:Toronto:The Carswell Company, Ltd.1979.

criminal act of violation or crime.⁷¹¹ According to Article 29 of the 1929 Warsaw Convention, Garuda Indonesia's liabilities is unlimited, in accordance with Indonesian national law as a judge who examines cases.

3. Suciwati Lawsuit Against Garuda Indonesia

21 February 2011 Suciwati, wife of the late human rights activist Munir Sayid Thalib, won a civil lawsuit filed against PT Garuda Indonesia through an appeals decision by the Supreme Court of the Republic of Indonesia (MARI). MARI's decision stated that Garuda Indonesia was responsible for Munir's death and was obliged to pay compensation for the death. The decision dated 28 January 2010 contained three points each for Garuda Indonesia and Capt. The airplane pilot was responsible for the death of human rights activist Munir Said Thalib, requiring Garuda Indonesia and the pilot captain to be jointly and severally responsible for paying Suciwati a loss of Rp. 3.38 billion.⁷¹² The pilot captain was guilty for not taking action in accordance with the Basic Operating Manual (BOM) when Munir Said Thalib was facing a critical condition on Garuda flight number GA-974.⁷¹³ According to the BOM, the flight

⁷¹¹ *Wilful Misconduct, secara rinci dan jelas dapat dibaca dalam Willian J.Kickey Jr., Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol. 42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).*

⁷¹² Perlu dicatat bahwa kapten penerbang tidak bertanggung jawab dalam arti membayar ganti rugi, sebab yang bertanggung jawab memberi ganti rugi adalah perusahaan penerbangan, dalam hal ini Garuda Indonesia. *A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability. Ram S. Jakhu, Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta dalam Nicolas Matte., Ed., Annals of Air and Space Law: Toronto: The Carswell Company, Ltd. 1979.*

⁷¹³ Sanksi kesalahan Capt. Penerbang bukan dalam bentuk tanggung jawab (liability), tetapi dalam bentuk sanksi administratif misalnya tegoran lisan, tertulis, dilarang terbang, cabut sertifikat, dipenjara dll, bukan memberi ganti kerugian (liability) tetapi responsibility.

captain is authorized to take action for the security and safety of the flight.⁷¹⁴

Initially, Suciwati filed a lawsuit of IDR 14 billion, but only IDR 664 million was granted by the Jakarta High Court, then the decision was changed by the Supreme Court of the Republic of Indonesia to become IDR 3.38 billion consisting of IDR 40 million as immaterial losses, the rest is interierl compensation calculated from the income of Munir Said Thalib as the head of the family who disappeared from the date of death, namely 7 September 2004, until the age of 65 years. All of Suciwati's claims, such as for Garuda Indonesia to apologize in print media for seven consecutive days, for PT Garuda Indonesia to be examined by an independent auditor, and for a request to make a statue of Munir Said Thalib rejected by the Supreme Court of the Republic of Indonesia which was read out by the Panel of Judges for each chairman. Assembly of Abbas Said, the first reader is Mansur Kertajaya, and the second reader is Imam Harjadi. Munir Sayid Thalib died of arsenic poisoning on Garuda flight GA-974 on the Jakarta-Amsterdam route on September 7, 2004.⁷¹⁵

N. Yeti Airlines Accident

On January 15, 2023, an airplane belonging to the airline company Yeti Airlines, type ATR72-500, flight number YT691, flight route Kathmandu to Pokhara, Nepal. The aircraft flew low over a densely populated area, the aircraft rolled sideways and vibrated, swayed left and right, then dived into the ravine.⁷¹⁶

⁷¹⁴ Suciwati Menang Kasasi, Garuda Wajib Bayar Rp 3,38 Miliar
<https://nasional.tempo.co/read/315042/suciwati-menang-kasasi-garuda-wajib-bayar-rp-338-miliar> diunduh Tanggal 16 Januari 2023

⁷¹⁵.Ibid.

⁷¹⁶ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines yang jatuh di Pokhara di Nepal.
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas>
Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

Half of the planes were on the hillside and the other half fell into the canyon of the Seti river.⁷¹⁷ Earlier the aircraft heard an explosion then plunged into a gorge in the nearby Seti River Gorge shortly before making a sunny landing in Pokhara which is about 129 km west of Kathmandu, Nepal's second most populous city and gateway to the Himalayas.⁷¹⁸ This made it difficult for rescue teams to search for victims, but the search and evacuation of victims continued.

The aircraft flew from the capital city of Kathmandu, Nepal's second most populous city which is the gateway to the Himalayas to Pokhara. The cause of the plane crash into the ravine is still under investigation by the Nepalese authorities. Finance Minister Bishnu Paudel said the government had set up a panel to investigate the cause of the crash and expected to report it within 45 days of the crash.⁷¹⁹

The aircraft carrying 72 passengers was recorded as 68 passengers died and 4 passengers were being sought but have not been found. The victims who died consisted of 57 Nepalese citizens, 15 foreign nationals, 5 Indian nationals each, 4 Russian nationals, 2 South Korean nationals and one each Argentine, Irish, Australian and French citizen. During the search for victims, Nepal used drones to search for victims of Yeti Airlines. The drone can descend the ravine where the accident occurred, which is up to 200 meters deep. The drone was sent down

⁷¹⁷ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines yang jatuh di Pokhara di Nepal.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas>
Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

⁷¹⁸ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines di Pokhara di Nepal.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116163743-4-405856/kronologi-sebab-kecelakaan-yeti-airlines-nepal-68-tewas>
diunduh Tanggal 28 Januari 2023

⁷¹⁹ Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines yang jatuh di Pokhara di Nepal.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas>
Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

because the accident field was difficult to reach, plus bad weather during the search for victims.

Yeti Airlines' ATR72-500 aircraft has a maximum speed of 309 mph, a maximum take-off weight of 49,604 lbs, a twin-engine turboprop power plant powered by two Pratt & Whitney PW127 engines, equipped with a Hamilton Sundstrand composite blade propeller. Dimensionally, the ATR 72-500 fuselage is 27.166 meters long, 27 meters wide, and 7.65 meters high. The standard configuration of the ATR 72-500 is to have a capacity of 68 passenger seats, some are up to more than 70 seats. The tragic crash of an ATR 72-500 aircraft belonging to Yeti Airlines was recorded as the worst and deadliest air accident in the last 30 years or three decades in Nepal.⁷²⁰

1. Accident Cause Speculation

Neil Hansford, an aviation consultant at Strategic Aviation Solutions, speculated that the pilot had acted too late, after turning left would have lost all wind lift and fallen like a rock. He believes the crash of the ATR72-500 aircraft was due to human error which did not act immediately, when low-speed aircraft had to make sharp turns, while James Nixon, retired A380 captain, said the black box would provide better clarity about what happened in the cockpit, but the police had difficulty getting the black box to find out why the most senior captain let the speed decrease on approach and the wings stopped, because stopping the aircraft, its status was no longer an airplane, but like a grand piano who fell from a tall building.

Data from the Aviation Safety Network stated that the crash of the Yeti Airlines plane was the third fatal accident in the history of accidents in the Himalayan countries. A major accident also occurred in July 1992 which befell the airline Thai Airways, the accident killed approximately 113 people.

⁷²⁰ Tentang Pesawat ATR 72-500 Yeti Airlines yang Jatuh di Nepal
<https://news.detik.com/internasional/d-6518638/tentang-pesawat-atr-72-500-yeti-airlines-yang-jatuh-di-nepal> diunduh Tanggal 28 Januari 2023

While the second major accident occurred in September 1993 by Pakistan International with a total of 167 victims.⁷²¹

2. Legal Basis of Liability Yeti Airlines

As mentioned above, in the ATR72-500 aircraft accident, flight number YT69, there were 57 Nepali citizens, 15 (fifteen) foreign nationals, 5 Indian citizens, 4 Russian citizens, 2 Russian citizens respectively. South Korea and one each from Argentina, Ireland, Australia and France. Yeti Airlines, in its capacity as carrier, is responsible for providing compensation for the losses suffered by the victims. For the victims of Nepalese citizens as many as 57 passengers Nepal national law applies, while for foreign nationals consisting of 15 (fifteen) passengers each 5 Indian citizens, 4 Russian citizens, 2 South Korean citizens and one each citizens of Argentina, Ireland, Australia and France, the 1955 Hague Protocol applies because Nepal on February 12, 1966 has ratified The Hague Protocol 1955 which came into effect on May 13, 1966.⁷²²

3. Compensation for Yeti Airlines Passengers

As stated that Nepal has ratified The Hague Protocol 1955 on February 12, 1966 which came into effect on May 13, 1966, although it did not ratify the 1929 Warsaw Convention, based on Articles XXI and XXIII the 1929 Warsaw Convention applies. Based on The Hague Protocol 1955, each passenger gets compensation of US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars from the airline Yeti Airlines, unless it is proven that the pilot's error in his capacity as an employee of the Yeti Airlines airline, as speculated by Neil Hansford, stated that the accident was a human error.

⁷²¹ <https://www.fortuneidn.com/news/surti/fakta-pesawat-yeti-airlines>, diakses pada 28 Januari 2023.

⁷²² Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005 hal.364

The 1929 Warsaw Convention which adheres to the principle of presumption of liability limits Yeti Airlines' liability to US\$ 20,000.00 (twenty thousand) United States dollars, however, if it is proven that there was a mistake or negligence or intentional error, the amount of compensation is not valid in the sense that Yeti Airlines has unlimited legal liabilities.

O. BIJB Kertajati Embarkation Flight

February 16, 2017, Indonesia through the Ministry of Transportation Directorate General of Civil Aviation ratified the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Convention for the Unification of Certain Rules Regarding International Air Transport) based on the Presidential Regulation of the Republic of Indonesia Number 95 of 2016.⁷²³ Minister of Transportation, Budi Karya Sumadi, stated that the ratification also ensures that Indonesia is ready to apply international standard standards in the aviation system. As a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO), Indonesia has always been committed to ratifying and implementing aviation rules that have been set by the ICAO to improve the safety and security and convenience of national and international flights. Indonesia's success in ratifying the 1999 Montreal Convention also received recognition and appreciation from the International Air Transport Association (IATA). The purpose of ratifying the 1999 Montreal Convention is to apply these provisions to the national legal umbrella in regulating carrier responsibilities carried out by international air transport and to provide guarantees of legal certainty for passengers, goods, baggage, and cargo on international air transport.⁷²⁴ In

⁷²³ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang tentang Pengesahan Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional,

⁷²⁴ Indonesia Ratifikasi Peraturan Penerbangan Konvensi Montreal 1999 <https://www.beritatrans.com/artikel/69737/Indonesia-Ratifikasi->

addition, the 1999 Montreal Convention also provides protection for the limits of liability on the amount of liability for compensation for passengers, baggage, and cargo on international flights. Talking about the ratification of the 1999 Montreal Convention, Saudi Arabia has also ratified the 1999 Montreal Convention on October 15, 2003,⁷²⁵ therefore based on Article 1 Paragraph (2) of the 1999 Montreal Convention applies to flights for the embarkation of pilgrims/umrah pilgrims BIJB Kertajati and debarkation of Jeddah, Saudi Arabia.

The 1999 Montreal Convention, among other things, regulates the international legal regime regarding the responsibility of carriers for pilgrims/umrah pilgrims who suffer losses arising from aircraft accidents operated by airlines in their capacity as carriers. The transportation of pilgrims/umrah pilgrims as well as luggage and cargo on international flights from the BIJB Kertajati embarkation to the airport debarkation in Saudi Arabia by airplane. The 1999 Montreal Convention is a modernization of various previous rules and agreements in the Warsaw Convention system into one simpler document.⁷²⁶

1. Legal Basis

Based on the concept of legal responsibility as described above, the 1999 Montreal Convention applies to the transportation of pilgrims/umroh pilgrims, baggage, cargo carried out by pilgrims/umroh airlines for BIJB Kertajati embarkation and Jeddah debarkation in Saudi Arabia. According to Article 1 of the 1999 Montreal Convention what is meant by international air transportation is transportation that is in accordance with an agreement between airlines as

Peraturan-Penerbangan-Konvensi-Montreal-1999-/, diunduh Tanggal 3 Januari 2023

⁷²⁵ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd 474

⁷²⁶ Martono K.,Amad Sudiro.,Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia. Jakarta: Penerbit :Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafinco Persada, 2013, hal248 -267

carriers and pilgrims/umrah pilgrims from BIJB Kertajati embarkation airport and airport debarkation in Saudi Arabia whether by intermediate landing or not with an intermediate landing within the territory of two member countries of the 1999 Montreal Convention,⁷²⁷ or within the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention but carrying out an intermediate landing even though the country is not a member of the 1999 Montreal Convention, for example the Montreal embarkation transportation, in Canada to Vancouver in Canada with an intermediate landing in Chicago so that the Montreal-Chicago-Vancouver flight route is included in the 1999 Montreal Convention, even though the flight is actually a flight within Canada, but with a landing intermediate (intermediate landing) in Chicago.⁷²⁸

2. Airline Liabilities

As it is known that the legal basis for air transportation for the embarkation of BIJB Kertajati to debarkation of Saudi

⁷²⁷ Negara bandar udara keberangkatan (*embarkation airport*) dengan negara pendaratan (*debarckation airport*), lihat Martono K. Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaan Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo, 2013, hal.246 cat.kaki no.93

⁷²⁸ Pasal 1 Konvensi Montreal 1999: " *Carriage* This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking. For the purpose of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two states or within the territory of a single state Party if there is an agreed to stopp place within the territory of another state; if that state is not a State Party. The carriage between two points within a single state is not international carriage for the purpose of this Convention. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as s single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or of a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State. This Convention applies also to the carriage as set out in Chapter V, subject to the term contained therein.

Arabia proposed an air transportation agreement between the airline and the pilgrims/umrah pilgrims, in which the pilgrims/umrah pilgrims must pay transportation costs which are the right of the airline company, otherwise the airline company has the obligation to transport pilgrims/umrah pilgrims safely which is the right of the pilgrims/umrah pilgrims, therefore if the pilgrims/umrah pilgrims do not arrive safely at the airport of embarkation in Saudi Arabia, the airline company is obliged to be liable for providing compensation for death, serious or temporary injury, damage checked cabin or baggage cabin in his capacity as the carrier. Air transportation from the BIJB Kertajati embarkation to the airport debarkation in Jeddah, Saudi Arabia is evidenced by an airplane ticket, checked baggage ticket, or unchecked baggage and air waybill.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies to the air transportation for pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati, it is necessary to explain what includes passenger tickets and checked baggage, air waybills, documents proof of air transportation, air cargo liabilities, liabilities for pilgrims/umrah pilgrims, null and void, advanced payments, currency units (conversion of monetary units), court jurisdiction, arbitration and expiration, civil lawsuits and criminal charges, lawsuits for damages and legal liability insurance as follows:

a. Passenger Tickets and Checked Baggage.

As mentioned above, the 1999 Montreal Convention applies to air transportation for pilgrims/umrah pilgrims embarking on BIJB Kertajati. The 1999 Montreal Convention regulates international air transportation documents consisting of passenger tickets and checked baggage identification belonging to pilgrims/umrah pilgrims,⁷²⁹ as one of the proofs of the existence of an air

⁷²⁹ Pasal 3 Konvensi Montreal 1999

transportation agreement between pilgrims/umrah pilgrims and airline companies.

Based on the 1999 Montreal Convention, airlines are required to submit airplane tickets and checked baggage tickets to pilgrims/umrah pilgrims. The airplane ticket must contain an indication of the airport of embarkation and airport of debarkation, if the airport of embarkation and airport of debarkation is within the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention there must be one or more intermediate landings, even though the country the intermediate landing is not a member of the 1999 Montreal Convention. The ticket of the pilgrims/umrah pilgrims can be replaced with other means to provide information on the airport of departure and airport of debarkation, however, the pilgrims/umrah pilgrims must be notified in writing.

Pilgrims/umrah pilgrims must also be informed of the amount of compensation if pilgrims/umrah pilgrims die, are seriously injured, or are slightly injured, and that the company's liability is limited in accordance with the provisions of the 1999 Montreal Convention. This is necessary so that pilgrims/umrah pilgrims know the limits of liability of airline companies, so that if they feel the compensation is too low the pilgrims/umrah pilgrims can insure themselves. If the airline company does not hand over the passenger ticket to the pilgrims/umrah pilgrims, it does not reduce the validity of the air transportation agreement between the airline and the pilgrims/umrah pilgrims, but the airline company is not entitled to enjoy the limits of the liability of the airline company, in other words, the airline company is liable unlimited liability, regardless of the loss must be paid by the airline.

In addition, airlines as carriers must also provide baggage tickets for each checked baggage package to pilgrims/umrah pilgrims for each checked baggage

package or notify in writing the amount of compensation in the event that the checked baggage is lost, damaged in whole, or in part so that it cannot be used. Again. In the event that the airline receives unchecked baggage without being given a baggage receipt, this does not reduce the validity of the air transportation agreement between the airline and the haj/umrah pilgrims which remains in force with the 1999 Montreal Convention, but the airline company is not entitled to enjoy the limit of compensation suffered by the haj/umrah pilgrims. umrah which means the airline has unlimited liability.

b. Air Waybill

In addition to passenger tickets and checked baggage tickets, airlines in their capacity as carriers of international air transportation are also required to submit air waybills or other means that can replace air waybills for Hajj/Umrah pilgrims who have cargo.⁷³⁰

If there are other means used to replace the air waybill, if requested by the pilgrims/umrah pilgrims, submit a receipt that can replace it as an air waybill. The receipt or which can replace the air waybill must contain an indication of the airport of embarkation with an indication of the airport of debarkation; if the indication of the airport of embarkation and an indication of the airport of debarkation is located in the territory of a member country of the 1999 Montreal Convention, there must be an airport. intermediate landing air even though the intermediate landing airport is located in a country that is not a member of the 1999 Montreal Convention. It is important to know that air transportation is international air transportation as stipulated in Article 1 of the 1999 Montreal Convention and indicates cargo weight.⁷³¹

⁷³⁰ Kargo adalah barang atau hewan atau animal product yang dikemas sesuai dengan pengangkutan udara dan dilengkapi dengan dokumen penerbangan dan diangkut dengan pesawat udara.

⁷³¹ Pasal 5 Konvensi Montreal 1999

Pilgrims/umrah pilgrims, and cargo owners are required to complete customs documents, police documents, or other documents of public officials indicating the nature of the cargo in question. These provisions do not create duties, obligations, and liabilities to airlines as international air carriers.⁷³²

Air waybills made by pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners in 3 (three) copies. The first part is marked with the words "for carrier" signed by the pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners, the second part is marked with the words "the consignee" signed by the hajj/umrah pilgrims together with the airline company, while the third part must be signed by the company as a sign that the cargo has been received by the airline in good condition and handed over to the cargo sender. The signing can be done with a wet signature or signature stamp or stamp. If at the request of the hajj/umrah pilgrims as cargo owners, the airline in its capacity as carrier issues an air waybill, as long as it is not proven otherwise, the air waybill is considered made by the hajj/umrah pilgrims as the cargo owner as stipulated in Article 7 of the 1999 Montreal Convention.

If the cargo consists of several packages, the airline as the carrier has the right to ask the pilgrims/umrah as cargo owners to make separate airwaybills, conversely the pilgrims/umrah as cargo owners have the right to ask the airline as carrier to give a sign also receive cargo separately if using other means than air waybills.

If the airline as the carrier does not submit an air waybill or other means in lieu of an air waybill containing indications of the airport of embarkation and an indication

⁷³² Pasal 6 Konvensi Montreal 1999: "The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, policies and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carriers no duty, obligation or liability resulting therefrom."

of the airport of debarkation, an indication of intermediate landing airport, cargo weight, administrative requirements regarding customs, police or other public officials, parts of the air bill of lading for cargo owners, cargo recipients and carriers, separate cargo bills of lading, will not affect the validity of international air transportation agreements between airlines as carriers with haj/umrah pilgrims, but airline companies are not entitled to enjoy limited liability, meaning that airlines as carriers have unlimited liability.

Pilgrims/umrah pilgrims as cargo owners are responsible for the correctness of the information described in the air waybill or receipt in lieu of the air waybill, including all statements made by officials, employees, agents or its representatives, must provide compensation for losses suffered by the airline as a carrier due to losses incurred by incorrect information in the air waybill or other means as a substitute for the air waybill.

c. Documents Proof of Air Transportation

An air transportation agreement between an airline in its capacity as carrier and pilgrims/umrah pilgrims is proven by an airplane ticket (passenger's ticket) and/or air waybill, however, even if an airplane ticket or air waybill is not provided) does not mean that there is no air transportation agreement between the airline as carrier and the pilgrims/umrah pilgrims, because it can be proven by other evidence. Aircraft tickets and air bills of lading or other alternative means as evidence of an agreement between the airline as the carrier and the pilgrims/umrah pilgrims must contain an indication of the airport of embarkation and an indication of the airport of departure. If the indication of the embarkation airport with the debarkation airport is in a member country of the 1999 Montreal Convention, there must be one or more intermediate landing airports even though the

intermediate landing airports are located in a country that is not a member of the 1999 Montreal Convention.

The pilgrims/umrah pilgrims in their capacity as cargo senders have the right to withdraw the cargo or transfer the cargo to another airport or transfer it to someone other than the designated recipient during the delivery process. In the event that pilgrims/umrah pilgrims exercise this right, it must be in such a way as not to harm the airline or the person originally appointed as the beneficiary, and must pay all costs as a result of exercising this right.

If it is not possible to carry out the instructions of the pilgrims/umrah pilgrims as senders, the airline company in its capacity as carrier must immediately notify the sender. If the carrier carries out the shipper's instructions for the disposition of the cargo without requiring the manufacture of part of the air waybill or receipt of the cargo delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right to recover from the shipper, for any damages that may be caused to a person lawfully have part of the air waybill or receipt of said cargo. The rights granted to the shipper end when the consignee's rights begin pursuant to Article 13. However, if the consignee refuses to accept the cargo, or cannot be contacted, the shipper continues his right of disposition.

d. Air Cargo Liabilities

As described above, the 1999 Montreal Convention also applies the concept of presumption of guilt as practiced in the 1929 Warsaw Convention including its protocols and supplements, therefore the number of liabilities of the carrier is also limited. According to the 1999 Montreal Convention, the amount of liability of airlines as carriers is limited to 17 SDR per kg of cargo, unless the pilgrims/umrah pilgrims have notified them, when handing over the cargo, the value per kg is higher than 17 SDR, in such cases, the pilgrims/umrah pilgrims

must pay an additional fee for insurance in the amount of the notice. In such case, if there is a loss of cargo, the airline will provide compensation of 17 SDR per kg plus insurance costs from the insurance company.⁷³³

3. Liabilities for Hajj/Umrah Pilgrims

As mentioned above, the airline company in its capacity as the carrier is responsible for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims due to death, serious injury, or minor injury due to an airplane accident during flight time or during the process of embarkation from BIJB Kertajati to when the Umrah pilgrims departed at Jeddah airport.⁷³⁴

The 1999 Montreal Convention does not explain the words:....." in course of any of the operations of embarking and disembarking," therefore the interpretation is left to the examining judge in accordance with applicable national law. In practice, there are judges who interpret the responsibility of an airline in its capacity as a carrier when a pilgrim/umrah passenger reports departure (check-in) until the passenger gets off the plane (debarkation) or leaves the terminal building.⁷³⁵

If a claim by the pilgrims/umrah pilgrims against the airline as carrier is submitted to an Indonesian judge, then the legal responsibility of the carrier is from the waiting room to the boarding of the aircraft, in accordance with Law Number 1 of 2009,⁷³⁶ or vice versa since the pilgrims/Umrah pilgrims get off the plane (debarkation) until the waiting room picks up their luggage. If an accident for pilgrims/umrah pilgrims

⁷³³ Pasal 22 paragraf (3) Konvensi Montreal 1999

⁷³⁴ Pasal 17 Konvensi Montreal 1999....." or in the course of any of the operation of embarkation and disembarking

⁷³⁵ Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit Divisi Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada. 2013 hal.253

⁷³⁶ Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

occurs between the waiting room (waiting room) until embarkation (boarding) until the waiting room picks up baggage, then the airline as a carrier and BIJB Kertajati as airport operator are responsible for providing compensation for losses suffered by pilgrims/umrah pilgrims.⁷³⁷

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Montreal 1999 menerapkan konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) maka jemaah haji/umrah tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, jemaah haji/umrah cukup memberi tahu bahwa terdapat kerugian yang diderita akibat kecelakaan pesawat udara, namun demikian jumlah tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas sebesar 100.000 SDR.⁷³⁸ Nilai SDR kedalam mata uang nasional dengan mengacu kepada tata cara konversi nilai uang yang digunakan oleh *International Monetary Fund (IMF)*.⁷³⁹

Airline companies, in their capacity as carriers of pilgrims/umrah pilgrims, are free from the responsibility of paying compensation suffered by pilgrims/umrah pilgrims, if the airlines, including their employees, employees, agents or representatives who work for and on behalf of transporting can prove that the loss caused by the pilgrim's own fault or caused by a third party.⁷⁴⁰

4. Null and Void

The background of the 1929 Warsaw Convention is different from the background of the 1999 Montreal Convention. The background of the 1929 Warsaw Convention was to protect airline companies at that time which still needed protection against unlimited liability because at that time the airline companies were still infants. while the 1999

⁷³⁷ Pasal 240 paragraf (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

⁷³⁸ Pasal 21 Konvensi Montreal 1999.

⁷³⁹ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

⁷⁴⁰ Pasal 21 paragraf (2) Konvensi Montreal 1999 yang dikenal sebagai beban pembuktian terbalik (*burden of proof*).

Montreal Convention intends to protect passengers and/or goods senders; because airline companies have developed rapidly, meanwhile passengers and/or goods shippers receive less protection, therefore the compensation regulated in the 1999 Montreal Convention is greater than compensation laid down in the 1929 Warsaw Convention.

The amount of compensation stipulated in the 1999 Montreal Convention is 100,000 SDR for pilgrims/umrah pilgrims who die or are seriously injured or slightly injured, 4,150 SDR for each pilgrimage/umrah congregation in the event of a delay, 1,000 SDR for each delay in checked baggage. per kg and 17 SDR per kg for each cargo delay, otherwise, an agreement that provides compensation lower than 100,000 SDR for pilgrims/umrah pilgrims who die or are seriously or lightly injured, 4,150 SDR per pilgrim/umrah in the event of a delay, 1,000 SDR for each check baggage delay per kg and 17 SDR per kg for cargo delays null and void.⁷⁴¹

5. Advance Payment

As mentioned above, the purpose and objective of the 1999 Montreal Convention is to protect the interests of passengers and/or shippers of goods, therefore in the event of a loss for pilgrims/umrah pilgrims who die as a result of an airplane accident, the airline in its capacity as the carrier immediately paying advance payments to pilgrims/umrah pilgrims who pass away to relieve their suffering.

⁷⁴¹ Pasal 26 Konvensi Montreal 1999: " Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provision of this Convention.

The advance payment will be calculated against the compensation limit which is the liability of the carrier.⁷⁴²

6. Unit of Currency

The unit of currency used in the 1999 Montreal Convention is the Special Drawing Rights (SDR) as used by the International Monetary Fund (IMF). Conversion of units of money into the national currency must, in court proceedings, be carried out in accordance with the value of the monetary unit at the time the judge's decision was issued. The SDR value into the national currency for countries that are members of the IMF must be calculated in accordance with the calculation procedure carried out by the IMF when a court decision is issued, while for countries that are not members of the IMF, the converted SDR value is calculated in such a way by the country. Countries that are not members of the IMF and whose national law does not allow the use of SDR units, at the time of ratification of the 1999 Montreal Convention or at any time, can state that the limit of responsibility for transporting pilgrims/umrah pilgrims is set at 1,500,000 units of money for each pilgrim/umrah leaving the world or 62,500 units. money for each delay for Umrah pilgrims or 15,000 units of money for each checked baggage belonging to Umrah pilgrims which is destroyed or partially damaged so that it cannot be used in whole or is lost, 250 units of money for cargo per kg belonging to Umrah pilgrims. This unit of money is 65.5% pure gold with a content of 900 milligrams. The calculation can be converted into national currency around that number.⁷⁴³

⁷⁴² Pasal 28 Konvensi Montreal 1999: " *In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.*

⁷⁴³ Pasal 23 Konvensi Montreal 1999

7. Court Jurisdiction

Talking about jurisdiction, in general, there are 3 (three) types of jurisdiction, namely territorial jurisdiction principles, active national jurisdiction principles, and passive national jurisdiction principles. In air law, territorial jurisdiction usually applies, because airplanes are registered in Indonesia, the jurisdiction that applies to the transportation of pilgrims/umrah pilgrims for BIJB Kertajati embarkation, so in that case if a lawsuit occurs it will be filed with the district court judge in Indonesia.

Based on the 1999 Montreal Convention lawsuit for losses for pilgrims/umrah pilgrims as a result of an airplane accident to the court of one of the member countries of the 1999 Montreal Convention or the country of embarkation of the pilgrims/umrah (Indonesia) or the country of departure of the pilgrims/umrah pilgrims or the country where the passenger ticket is purchased or the country of departure. pilgrims/umrah pilgrims have permanent residence or the country where the airline has main activities (head office) or an airline representative office. The nationality of the Umrah pilgrims is not a problem in filing a lawsuit for losses suffered by the Umrah pilgrims.

8. Arbitration and Expiration

Arbitration is an out-of-court settlement of civil disputes between disputing parties, as stated in Article 1 paragraph 1 of Law Number 30 of 1999 concerning Arbitration and Alternative Dispute Resolution. Dispute resolution through arbitration can be done if both parties agree to resolve disputes through arbitration. There are several special bodies as an option for parties if they wish to resolve disputes through arbitration, including the Indonesian National Arbitration Board (BANI), and the Indonesian Capital Market Arbitration Board (BAPMI).

9. Civil Lawsuits and Criminal Lawsuits

As mentioned above, what is meant in flight (in flight) is from when the aircraft is fully powered and ready to take off until the aircraft finishes landing at the end of the runway or when all the outer doors are closed followed by embarkation to the end of the runway until all the outer doors are closed. reopened followed by the debarkation of the passengers, the 1963 Tokyo Convention and The Hague Convention 1970 apply because Indonesia has ratified the two conventions. According to the 1963 Tokyo Convention, the pilot has the right to disembark pilgrims/umrah pilgrims who commit violations or acts that disrupt order in flights at the airport. In the event that the flight captain is unable to prevent or bring down pilgrims/umrah pilgrims who commit violations or disturb the order, other aircraft crew members can do it for and on behalf of the flight captain, even other passengers can also prevent Umrah passengers from violating or disturbing order in flight. for and on behalf of the flight captain.

Based on Article 10 of the 1963 Tokyo Convention, pilot captains or other airplane crew, and even airline companies cannot be sued civilly by Umrah before a court or prosecuted by law enforcement as a result of actions taken by pilot captains or airplane crew or Umrah passengers who prevent acts of violation or orderliness carried out by Umrah pilgrims in flights. This provision also applies to Saudi Arabian Airlines because Saudi Arabia has also ratified the 1963 Tokyo Convention and The Hague 1970.⁷⁴⁴

10. Compensation Lawsuit

Liabilities and sanctions against airline companies are fully regulated in Permenhub 77/2011. However, passengers can file a claim for compensation in accordance with

⁷⁴⁴ Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2205) Vol.XXX-Part I. The Carswell Company Ltd, 2005, Pages 196-212.

jurisdiction on the basis of unlawful acts (PMH) or tortious liability as stipulated in Article 1365 of the Criminal Code to Article 1380 of the Civil Code. In Article 1365 it is stated that if there is an element of PMH, errors, losses and a causal relationship between PMH and the loss that befalls a person must be proven by the consumer (passenger). Passengers often face difficulties when they want to prove that it is an airline company's fault.⁷⁴⁵

Whereas jurisdictional arrangements are regulated based on Article 33 of the 1999 Montreal Convention, a claim for damages, at the choice of the plaintiff, can be filed through litigation through the court where the member country is a member of the 1999 Montreal Convention or the country of destination of the flight or the place of the headquarters of the airline company or the place to buy tickets or the place of a fixed address. plaintiff so as to make it easier for the plaintiff.

11. Legal Liability Insurance

Based on Article 50 of the 1999 Montreal Convention, the Indonesian government in its capacity as a member state of the 1999 Montreal Convention has the right to instruct airline companies to provide Umrah legal liability insurance, while the airline must bring proof of insurance for liability for losses suffered by Umrah pilgrims.

⁷⁴⁵ Haryani Nugrohowati, "*Perlindungan Konsumen Jasa Penerbangan di Indonesia atas Masalah Penundaan (Delay)*", Makalah, 2020, hlm.19.

BAB

4

KESIMPULAN

Pada saat berlakunya Stb.1939-100 dan UURI No.33 Tahun 1964 istilah yang digunakan adalah santunan bukan ganti kerugian. Perkataan "santunan" dimaknai ikut merasakan kesusahan yang dialami orang lain akibat kecelakaan pesawat udara. Jumlah santunan berdasarkan kearifan lokal, bukan ganti rugi karena jiwa tidak dapat dinilai dengan uang. Setiap kecelakaan pesawat udara penumpang diberi santunan yang besarnya tetap atau bertambah lebih besar dari pada santunan sebelumnya atas pertimbangan kearifan lokal.

Santunan penumpang Garuda di Manado 1966 sebesar Rp.300.000,00; Garuda di Branti tahun 1974 sebesar Rp.1000.000,00; Garuda di Palembang tahun 1975 sebesar Rp.1000.000,00; MNA di Tinombala tahun 1977 sebesar Rp.2.750.000,00; Garuda di Palembang tahun 1979 sebesar Rp.3.400.000,00; di Krawang tahun 1980 sebesar Rp.3.400.000,00 dan Garuda di Polonia Medan tahun 1987 Rp.13.000.000,00, semuanya berdasarkan pertimbangan kearifan lokal tanpa memperhatikan perincian.

Dalam perkembangannya setelah berlakunya UURI No.15 Tahun 1992 dan UURI No.33 Tahun 1963, istilah yang digunakan dengan perkataan "santunan" atau "ganti rugi" tanpa memasalahkan perbedaan kedua istilah, namun demikian mulai menilai jenis-jenisnya ganti rugi penumpang yang meninggal dunia, ganti rugi bagasi tercatat, ganti rugi kargo dan ganti rugi terhadap pihak ketiga yang besarnya berbeda.

Sejak 1992 berlaku Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1992; Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 serta keputusan Menteri Keuangan Nomor Menteri 522/KMK.011/1982 setiap ada kecelakaan pesawat udara penumpang mendapat santunan atau ganti rugi sesuai dengan perincian dalam peraturan, tidak mempertimbangkan kearifan lokal.

Kecelakaan Garuda di Polonia Medan tahun 1997 memperoleh Rp.50.000.000,00, cacat tetap Rp.40.000.000,00 paling tinggi Rp.50.000.000,00; bagasi tercatat Rp.100.000,00 perkg dan keterlambatan paling tinggi Rp.1.000.000,00, tanggung jawab pihak ketiga yang meninggal dunia Rp.40.000.000,00 dan paling tinggi Rp.50.000.000,00. Di samping itu masih memperoleh dari Asuransi Jasa Raharja Rp.10.000.000,00; kecelakaan Garuda Indonesia di Bengawan Solo tahun 2002 memperoleh santunan Rp.10.000.000,00, cacat tetap memperoleh Rp.15.000.000,00, pengobatan Rp.10.000.000,00 dan Rp.50.000,00 biaya penguburan; Kecelakaan Adam Air tahun 2007, memperoleh santunan Rp.40.000.000,00, cacat tetap Rp.40.000.000,00, paling tinggi Rp.50.000.000,00, bagasi tercatat Rp.100.000,00 perkg dan keterlambatan paling tinggi Rp.1.000.000,00, pihak ketiga yang meninggal dunia Rp.40.000.000,00 dan paling tinggi Rp.50.000.000,00

Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang dijabarkan oleh Menteri Perhubungan Nomor PM77 Tahun 2011, ganti rugi sepenuhnya mengacu kepada PM 77 Tahun 2011 kalau meninggal memperoleh ganti rugi Rp.1.250.000.000,00 (satu milyar dua ratus lima puluh juta) rupiah, Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta) rupiah bilamana meninggal selama dalam proses di ruang tunggu, embarkasi, debarkasi sampai tempat pengambilan barang; Rp.750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta) rupiah untuk penumpang yang mengalami cacat tetap dalam kurun waktu paling tidak 60 (enam puluh) hari kerja, bagasi tercatat yang hilang, musnah atau rusak sebesar Rp 200.000,00 (dua ratus ribu) rupiah setiap kg dengan maksimu sebesar Rp.4.000.000,00 (empat juta) rupiah, ganti rugi uang tunggu mencari bagasi tercatat yang hilang sebesar Rp.200.000,00 (dua ratus ribu) perhari paling lama 3 (tiga)

hari kelender. Ganti rugi untuk penerbangan internasional tergantung konvensi yang diratifikasi negara yang bersangkutan

Di samping itu, sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, semua santunan mengacu pada kearifan local, berapapun jumlahnya, korban menerima dengan rela, tetapi sesudah berlakunya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, para korban mulai mengajukan gugatan baik jumlah ganti rugi maupun tanggung jawabnya, disamping tanggung jawab perusahaan penerbangan juga tanggung jawab produk sehingga penumpang beramai-ramai menggugat kepada pabrikan dan perusahaan penerbangan juga menggugat pabrikan, bahkan pemodal juga menggugat karena merasa dirugikan akibat kecelakaan pesawat udara.

CHAPTER 4 | CONCLUSION

At the time Stb.1939-100 and UURI No.33 of 1964 came into force, the term used was compensation, not compensation. The word "compensation" is interpreted to share in feeling the distress experienced by other people due to an airplane accident. The amount of compensation is based on local wisdom, not compensation because souls cannot be valued in money. Each passenger aircraft accident is given compensation that is fixed or increases in size compared to the previous compensation based on local wisdom.

Compensation for Garuda passengers in Manado 1966 amounting to Rp. 300,000.00; Garuda at Branti in 1974 amounting to Rp. 1000,000.00; Garuda in Palembang in 1975 amounting to Rp. 1000,000.00; MNA in Tinombala in 1977 amounting to Rp.2,750,000.00; Garuda in Palembang in 1979 amounting to Rp.3,400,000.00; in Krawang in 1980 Rp. 3,400,000.00 and Garuda in Polonia Medan in 1987 Rp. 13,000,000.00, all based on local wisdom without regard to details.

In its development after the entry into force of UURI No. 15 of 1992 and UURI No. 33 of 1963, the term used with the words "compensation" or "compensation" without questioning the difference between the two terms, nevertheless began to assess the types of compensation for passengers who died , compensation for

checked baggage, compensation for cargo and compensation for third parties of different amounts.

Since 1992 Law Number 15 of 1992 and Government Law Number 40 of 1992 have been in force; Law Number 33 of 1964, Government Regulation Number 17 of 1965, and Decree of the Minister of Finance Number Minister 522/KMK.011/1982 Every time there is an airplane accident, compensation or compensation is received according to the details in the regulations, without considering local wisdom.

Garuda accident in Polonia Medan in 1997 earned IDR 50,000,000.00, permanent disability IDR 40,000,000.00, maximum IDR 50,000,000.00; checked baggage Rp. 100,000.00 per kg and a maximum delay of Rp. 1,000,000.00, the responsibility of third parties who died Rp. 40,000,000.00 and a maximum of Rp. 50,000,000.00. In addition, they still receive IDR 10,000,000.00 from Jasa Raharja Insurance; the Garuda Indonesia accident in Bengawan Solo in 2002 received Rp. 10,000,000.00 in compensation, Rp. 15,000,000.00 for permanent disability, Rp. 10,000,000.00 for treatment and Rp. 50,000.00 for burial costs; Adam Air accident in 2007, received compensation of Rp. 40,000,000.00, permanent disability Rp. 40,000,000.00, maximum Rp. 50,000,000.00, checked baggage Rp. 100,000.00 per kg and maximum delay Rp. 1,000,000.00, third parties who died Rp.40,000,000.00 and a maximum of Rp.50,000,000.00

Since the enactment of Law Number 1 of 2009 which was elaborated by the Minister of Transportation Number PM77 of 2011, compensation fully refers to PM 77 of 2011 if he dies, he will receive compensation of IDR 1,250,000,000.00 (one billion two hundred and fifty million) rupiah 500,000,000.00 (five hundred million) rupiah in case of death during the process in the waiting room, embarkation, disembarkation to the place of collection of goods; Rp. 750,000,000.00 (seven hundred fifty million) rupiah for passengers who experience permanent disability within a period of at least 60 (sixty) working days, checked baggage that is lost, destroyed, or damaged in the amount of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) rupiah per kg with a maximum of Rp. 4,000,000.00 (four million)

rupiah, compensation for waiting for money to search for lost checked baggage of Rp. 200,000.00 (two hundred thousand) per day a maximum of 3 (three) calendar days. Compensation for international flights depends on the convention ratified by the country concerned.

In addition, before the enactment of Law Number 15 of 1992, all compensation referred to local wisdom, regardless of the amount, the victims accepted willingly, but after the enactment of Law Number 15 of 1992, the victims began to file lawsuits both for the amount of compensation and his responsibility, in addition to the responsibility of the airline company is also the responsibility of the product so that passengers are busy suing the manufacturer and the airline is also suing the manufacturer, even the financiers are also suing because they feel disadvantaged as a result of an airplane accident.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Hadi Setia Tunggal., *Undang-Undang Penerbangan beserta Peraturan Pelaksanaannya*. Jakarta: Harvardindo, 2007.
- Henry Campbell., *Black Law's Dictionary*. Revised Fourth Edition. St Paul Minn, West Publisher.
- Ida Bagus Rahmadi Supacana., *Kumpulan Makalah dan Paparan Ilmiah*. Jakarta: CV Mitra Karya, 2003.
- Lukman Ali, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 195.
- Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987 .
- Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.
- Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*. Jakarta: Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi, 2011.
- Martono K., Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Internasional & Nasional*. Jakarta: Penerbit Devisi Buku Perguruan Tinggi, PT Rajagrafindo Persada, 2013.
- Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009.
- Martono K., Amad Sudiro., *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*. Jakarta: Penerbit: Divisi Buku Perguruan Tinggi PT Rajagrafindo Persada, 2013.
- Mankiewicz R.H., *The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on the Present Warsaw System*. Kluwer, Law and Taxation Publisher: The Netherlands, 1981.

Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994.

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

Nicolas Mateesco Matte., *Aerpace Law: from Scientific Exploration to Commercial Unitilization*. Toronto: The Carsewell Company Limited, 1977 hl.159

Peter Salim, *Contemporary English-Indonesia Dictionary*. Edisi Pertama. Jakarta Modern English Press, 1985.

Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987.

ARTIKEL

Abraham Abramovsky: *Compensation for Passengers of Hijacked Aircraft*, Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

Andreas F. Lowenfeld and Allan I. Mendelsohn: *“the United States and the Warsaw Convention*, Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

Brad Kizza., *Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incident*; Vol.46 (1) JALC 151(1980).

Caroline Desbienss; *Air Carrier Liability for Emotional Distress Under Article 17 of Warsaw Convention of 1929: it is still be Invoked?* Dalam Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*, (1992) Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd, 153-194.

Diskusi “Problem Masa depan Komisi Nasional Hak-Hak Asasi Manusia (HAM), di selenggarakan oleh Laboratorium Sosiologi Fakultas Sosiologi dan Ilmu Politi Universitas Indonesia tanggal 26 Pebruari 2002, di Jakarta; dalam Martono K. Amad Sudiro., *Hukum Angkutan Udara*

Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009. Jakarta: Penerbit Rajagrafindo Persada Divisi Perguruan Tinggi 2011, hal.214.

Ewa M. Swiecicki., *Liability of the Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Regulation.*, dalam Michael Milde, *Annals of Air and Space Law*, Vol.XVIII-1993 Part I, hlm.275-308.

Gerlad G.F.F., *Protocol to Amend the Convention on Damages Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface (Rome 1952)* dalam Nicolas Mateesco Matte.,Ed., *Annals of Air and Space Law*.IV-19790 1-28 (1979).

J. G. Gazdik, *Uniform Air Transport Documents and condition of contract.* Vol.XIX *The Journal of Air Law and Commerce* 184-209 (1952).

Ida Bagus Rahmadi Supacana., *Pengertian accountability, responsibility dan liability* dalam bukunya berjudul: "Peran Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan. Kumpulan Makalah dan Paparan Ilmiah. Jakarta: CV Mitra Karya, 2003,hlm.102-125.

Jaschka Fisher, Menteri Luar Negari Jerman; Kompas tanggal 4 Nopember 2000,hlm 13, kolom2 dan 3.

Martono K.,*Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi.*,disampaikan Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

Martono K.,*Peranan Angkutan Udara Sipil Dalam Menunjang Kekuatan Udara Nasional (National Air Power)*, dalam Martono K.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*.Bandung: Penerbit Alumni,1987, hal.10

Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut UURI No.15 Tahun 1992*, dalam Martono K.,*Hukum Angkutan*

Udara da Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995,hal.6

Martono K., *Santunan Korban Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992*, dalam Martono K.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.6

Michael Milde G., *Comparative Damage Under Article 17 of the Warsaw Convention of 1929*, Vol.89 Harvard Law Review (1966-1967).

Martono K.,*Perang Adu Pembuktian Antara KAL dengan Penumpang*, dalam Martono.,*Hukum Udara,Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*.Bandung:Penerbit Alumni,1987,hal.202

Milde., *Warsaw System and Limit of Liability Yet of Another Crossroad?* Dalam Milde M.Ed., *Annals of Air and Space Law*.Toronto: The Carswell Company Ltd,1993, page 201-240;

Ram S. Jakhu, *Julis Young Jewelry M.F.G. Inc. vs Delta A master and his servants are considered to be one person for the purpose of Liability*; dalam Nicolas Matte.,Ed., *Annals of Air and Space Law*:Toronto:The Carswell Company, Ltd.1979.

Ronald L. Fick, John I., Gordon C.Person; *Aircraft Hijacking:Criminal and Civil Aspects*. 22 UN.Fla.L.Rev.72 - 100 (1969-70).

Wllian J. Kickey Jr., *Breaking the Limit: Liability for Wilfull Misconduct Under the Guatemala City Protocol*. 42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).

Rene H. Mankiewicz.,1971 *Protocol of Guatemala City to Further Amends the Warsaw Convention*, Vol.38 JALC Vol.519-545.

Rene H. Mankivicz., *The 1971 Protocol of Guatemala City to Furhter Amend The 1929 Warsaw Covnention*, Vol.38 JALC 519-545 (1972).

DOKUMEN

Stb.1939-100 tentang Peraturan Pengangkutan Udara (Luchtvervoer-Ordonantie),

Doc.7300/8, *Convention on International of Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944;

Annex 13 Konvensi Chicago 1944.

ICAO Doc.7364 *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952.

Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on 7 October 1952

Convention on the third Parties Liability in the Field of Nuclear Energy, Signed at Paris on 29 July 1960.

Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, Signed t Vienna, on 21 May 1963.

ICAO Doc 8364, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 23 September 1963.

ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft*, Signe the Hague on 16 December 1970.

Undang-Undang tentang *Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang* (UURI no.33 Tahun 1964), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 137 Tahun 1964, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2710.

Convention on Liability for Oil Pollution Damage, Signed at Brussel on 29 November 1969.

Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, Opened for signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972.

Undang-Undang No.2 Tahun 1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1976, ditanda tangani tanggal 31 Maaret 1976

Peraturan Pemerintah tentang Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang (PPNo.17 Tahun 1965), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1965, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor...

ICAO Doc.8181 *Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier*, Signed at Gaudajara on 18 September 1961.

ICAO Doc.8932 *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air*, signed at Warwa on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 1955 done at the Hague on 28 September 1955, signed by Guatemala City on 8 March 1971.

Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972;

ICAO Doc.7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Rome, on 7 October 1952 dan ICAO Doc.9257 *Protocol to Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, Signed at Montreal on 23 September 1978.

Undang-Undang tentang Penerbangan (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor....

Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environmental, Signed at Lugano on 21 June 1993

ICAO Doc.9740, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Signed at Montreal on 28 March 1999.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention for the Unification of*

Certain Rules for International Carriage by Air (Konvensi tentang Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Untuk Angkutan Udara Internasional) yang selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999.

1. CAO Doc.7632 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed on 12 October 1929, Done at The Hague, 28 October 1955; teks dapat dilihat Dempsey P.S.Ed, *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005, pages 351-372.

Convention on International Liability for Damages Caused by Space Objects, Open for Signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks dapat dilihat pada Michael Milde Ed., *Annals of Air and Space Law*. Vol. XVII-Part II, 1993. Toronto: The Carswell Company Ltd, 1993 hal. 653-670. Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Anatariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987.

Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481,

Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UURI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Udara (PP No.40 Tahun 1995), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 68 Tahun 1995, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3610, untuk teks dapat dilihat teks lihat Hadi Setia Tunggal., *Undang-Undang Penerbangan beserta Peraturan Pelaksanaannya*. Jakarta: Harvardindo, 2007.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 21/OT.001/Phb-82 tentang Pembentukan Tim Pengendali Angkutan Haji Udara dan Pedoman Angkutan Haji Udara Tahun 1982.

JURNAL

Annals of Air and Space Law. IV. Toronto: The Carswell Company Ltd, (1979).

Annals of Air and Space Law, (1992) Vol. XVII Part II. Toronto: The Carswell Company Ltd,1

Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd, 1993.

Annals of Air and Space Law. Vol.XVII-Part II, 1993.Toronto: The Carswell Company Ltd,1993.

Annals of Air and Space Law, (2005) Vol. XXX-Part I. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd,2005.

Vol.89 Harvard Law Review (1966-1967);

Vol.21 Buffalo Law Review.339-359 (1971-1972).

Vol.80 (3) Harvard Law Reviews 479-602 (1967).

Vol.38 JALC Vol.519-545.

Vol.46 (1) JALC 151(190).

Vol.38 JALC 519-545 (1972)

Vol.42 Journal of Air Law and Commerce 603-622 (1976).

Vol.XIX The Journal of Air Law and Commerce 184-209 (1952).

22 UN.Fla.L.Rev.72 -100 (1969-70).

LAIN-LAIN

Airline crash in Taiwan claimed the lives of plaintiffs' parents

<https://www.bing.com/search?q=Airline+crash+in+Taiwan+claimed+lives+of+plaintiffs%27+parents+%26nbsp%3B&form=QBLH&sp=-1&pq=airline+crash+in+taiwan+claimed+lives+of+plaintiffs%27+parents+%26nbsp%3B&sc=0->

67&qsn&sk=&cvid=F57389626A444915976DDF1B67AF4C9
D&ghsh=0&ghacc=0&ghpl= diunduh Tanggal 6 Januari 2023

AS Kirim Pesawat Mata-mata Berbendera Sipil, Rudal Intai Penerbangan Komersial di Sekitar LCS.
<https://www.kabarpenumpang.com/as-kirim-pesawat-mata-mata-berbendera-sipil-rudal-intai-penerbangan-komersial-di-sekitar-lcs/> diunduh Tanggal 20 Januari 2023

Aviation Week and Space Technology 19 September 1983, 26.

Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi tgl 22 Nopember 2000 di Jakarta.

27 Ahli Waris Korban Sriwijaya Air SJ 182 Belum Terima Kompensasi, Ini Kilas Balik Kecelakaannya;
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20221104/98/1594870/ada-27-keluarga-korban-sriwijaya-air-sj-182-belum-terima-santunan> diunduh Tanggal 7 Pebruari 2023

26 September 1997: Kecelakaan Garuda Indonesia Airbus A300-B4.
<https://elshinta.com/news/280279/2022/09/26/26-september-1997-kecelakaan-garuda-indonesia-airbus-a300b4> diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

DPR Duga 'Preman Asuransi' Permainkan Keluarga Korban Sriwijaya SJ 182.
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230118170755-92-902151/dpr-duga-preman-asuransi-permainkan-keluarga-korban-sriwijaya-sj-182> diunduh Tanggal 7 Pebruari 2023 Garuda Indonesia Penerbangan 421

https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_421 diunduh Tanggal 22 Januari 2023

GARUDA INDONESIA PEDULI. <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/csr/garuda-indonesia-cares/index> diunduh Tanggal 21 Nopember 2022

Garuda Indonesia Penerbangan 035.
https://www.wikiwand.com/id/Garuda_Indonesia_Penerbangan_035 diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Hercules C-130 Jatuh di Medan, 113 Penumpang Meninggal.

<https://www.kompas.com/tren/read/2021/06/30/093000965/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-hercules-c-130-jatuh-di-medan-113-penumpang?page=all>, diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023.

Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Lion Air JT 904 Jatuh di Laut Bali.

<https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all>, diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

Hari Ini dalam Sejarah: Kecelakaan Lion Air JT 538 di Bandara Adi Sumarmo, 23 Orang Tewas", Klik untuk baca:

<https://www.kompas.com/tren/read/2019/11/30/075536165/hari-ini-dalam-sejarah-kecelakaan-lion-air-jt-538-di-bandara-adi-sumarmo-23?page=all>. Diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

Hari Ini dalam Sejarah: Pesawat Mandala Jatuh dan Meledak di Medan, 149 Tewas baca:

<https://www.kompas.com/tren/read/2021/09/05/074500165/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-mandala-jatuh-dan-meledak-di-medan-149?page=all> diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19670216-1> diunduh Tanggal 9 Pebruari 2023

https://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_150 diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

https://id.wikipedia.org/wiki/Gunung_Tinombala diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023

https://id.wikipedia.org/wiki/Adam_Air_Penerbangan_574, diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

<https://www.aviationnepal.com/tenerife-airport-disaster/> diunduh Tanggal 28 Pebruari 2023

- <https://www.hukumonline.com/klinik/a/bagaimana-cara-menuntut-ganti-kerugian-dari-maskapai-penerbangan--lt4e6d82a093116>, diakses pada 17 Januari 2023.
- Musibah Fokker F28 Garuda Indonesia 1979. https://id.wikipedia.org/wiki/Musibah_Fokker_F28_Garuda_Indonesia_1979 diunduh Tanggal 01 Pebruari 2023
- Indonesia Ratifikasi Peraturan Penerbangan Konvensi Montreal 1999. [https://www.beritatrans.com/artikel/69737/Indonesia-Ratifikasi-Peraturan-Penerbangan-Konvensi-Montreal-1999-/,](https://www.beritatrans.com/artikel/69737/Indonesia-Ratifikasi-Peraturan-Penerbangan-Konvensi-Montreal-1999-/) diunduh Tanggal 3 Januari 2023
- https://p2k.unkris.ac.id/en1/3073-2962/Garuda-Indonesia-Penerbangan-708_64950_p2k-unkris.html#:~:text=Garuda%20Indonesia%20Airways%20Penerbangan%20708,dari%20delapan%20kru%20pesawat%20selamat. Diunduh Tanggal 31 Januari 2023
- Kisah Sigit 11 Tahun Menggugat Kecelakaan Singapore Airlines. <https://news.detik.com/berita/d-1923103/kisah-sigit-11-tahun-menggugat-kecelakaan-singapore-airlines> diunduh Tanggal 6 Januari 2023
- Kecelakaan Garuda di Mumbai 28 Mei 1968. <https://manglayang.id/kecelakaan-garuda-di-mumbai-28-mei-1968/> diunduh Tanggal 19 Nopember 2022
- Kecelakaan Garuda GA-421 Karena Kerusakan Mesin. <https://www.liputan6.com/news/read/27396/kecelakaan-garuda-ga-421-karena-kerusakan-mesin> diunduh Tanggal 18 Pebruari 2023
- Inilah Santunan Yang Diterima Keluarga ASN Kemenkeu Korban Musibah Lion Air JT610. <https://setkab.go.id/inilah-santunan-yang-diterima-keluarga-asn-kemenkeu-korban-musibah-lion-air-jt610/>, diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

- Kecelakaan Pesawat di Karawang 38 Tahun Lalu.
<https://gowest.id/kecelakaan-pesawat-di-karawang-38-tahun-lalu/> diunduh Tanggal 1 Pebruari 2023
- Korban Lion Air JT-610 Dapat Santunan Rp50 Juta. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181030153445-20-342634/korban-lion-air-jt-610-dapat-santunan-rp50-juta>, diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023
- Korean Air Lines flight 007.
<https://www.britannica.com/event/Korean-Air-Lines-flight-007>, diunduh Tanggal 20 Januari 2023
- Mengenang Korean Air 007, Korban Perang Dingin Soviet-AS yang Dirudal Gegara Insiden “Mata-mata”.
<https://www.kabarpemumpang.com/mengenang-korean-air-007-korban-perang-dingin-soviet-as-yang-dirudal-gegara-insiden-mata-mata/> diunduh Tanggal 20 Januari 23
- Merpati Tergelincir di Bandara El Tari Kupang.
<https://nasional.tempo.co/read/486995/merpati-tergelincir-di-bandara-el-tari-kupang> diuduh Tanggal 7 Pebruari 2023
- Mimika Air Penerbangan 514.
https://id.wikipedia.org/wiki/Mimika_Air_Penerbangan_514, diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023
- Januari 2007 : 102 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Adam Air. <https://investor.id/infrastructure/64435/mna-bayarkan-asuransi-korban-kecelakaan> diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023
- <https://elshinta.com/news/288092/2023/01/01/1-januari-2007--102-orang-tewas-dalam-kecelakaan-pesawat-adam-air> diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023
- Kompas tanggal 4 Nopember 2000,hlm 13, kolom2 dan 3.
- Lion Air Santuni Korban Tewas Rp 400 Juta/Orang.
<https://news.detik.com/berita/d-250853/lion-air-santuni->

korban-tewas-rp-400-jutaorang diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023.

Munir Pilih Garuda Menuju Belanda.
<https://nasional.kompas.com/read/2020/09/08/06012051/ironi-munir-pilih-garuda-menuju-belanda?page=all>
diunduh Tanggal 16 Januari 2023

Perusahaan Harus Bayar Santunan Direktur Korban Sukhoi.
<https://www.hukumonline.com/berita/a/perusahaan-harus-bayar-santunan-direktur-korban-sukhoi-lt4fb9bc38f2445> diunduh Tanggal 21 Pebruari 2023

Pesawat Lion Air JT 904 Jatuh di Laut Bali.
<https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/13/083100765/hari-ini-dalam-sejarah--pesawat-lion-air-jt-904-jatuh-di-laut-bali?page=all>, diunduh Tanggal 6 Pebruari 2023

Santunan Korban AdamAir KI 574 Diserahkan 26 Maret.
<https://news.detik.com/berita/d-758079/santunan-korban-adamair-ki-574-diserahkan-26-maret>. Diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

PNS Korban Lion Air Jatuh Dapat Santunan Taspen Rp136 Juta.
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20181105153317-78-344121/pns-korban-lion-air-jatuh-dapat-santunan-taspen-rp136-juta> diunduh Tanggal 16 Pebruari 2023

Santunan Keluarga Korban Sukhoi Cair Bulan Ini.
<https://nasional.tempo.co/read/414205/santunan-keluarga-korban-sukhoi-cair-bulan-ini> diunduh Tanggal 21 Pebruari 2023

<https://nasional.tempo.co/read/177460/kasus-hercules-jatuh-warga-desa-geplak-dapat-santunan-rp-10-juta>, diunduh Tanggal 15 Pebruari 2023

19 Tahun Lalu, Pesawat Garuda GA421 Mendarat Darurat di Bengawan Solo. <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5336327/19-tahun-lalu-pesawat-garuda-ga421->

mendarat-darurat-di-bengawan-solo diunduh Tanggal 22 Januari 2023

https://p2k.unkris.ac.id/en3/2-3073-2962/Merpati-Nusantara-Airlines-Penerbangan-9760_124522_p2k-unkris.html diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

<https://www.cbsnews.com/news/passenger-sues-singapore-airlines/> diunduh Tanggal 6 Januari 2023

<https://www.gresnews.com/berita/hukum/74609-tak-mau-bayar-kompensasi-penumpang-gugat-papua-mimika-air/> diunduh Tanggal 17 Pebruari 2023

<https://www.fortuneidn.com/news/surti/fakta-pesawat-yeti-airlines>, diakses pada 28 Januari 2023.

Tanggung jawab Pengangkut berdasarkan "Sistem Warsawa".
<https://supardanmansyur.blogspot.com/2011/09/tanggung-g-jawab-pengangkut-berdasarkan.html> diunduh Tanggal 3 Januari 2023

Tentang Pesawat ATR 72-500 Yeti Airlines yang Jatuh di Nepal.
<https://news.detik.com/internasional/d-6518638/tentang-pesawat-atr-72-500-yeti-airlines-yang-jatuh-di-nepal> diunduh Tanggal 28 Januari 2023

The Fatal Errors That Caused The Loss Of Singapore Airlines Flight 00613 Septe. <https://vnexplorer.net/the-fatal-errors-that-caused-the-loss-of-singapore-airlines-flight-006-s5203643.html> diunduh Tanggal 5 Januari 2023

Tragedi Oktober 2018: Lion Air Jatuh di Laut Karawang.
<https://news.detik.com/berita/d-4362475/tragedi-oktober-2018-lion-air-jatuh-di-laut-karawang>, diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

7 Maret dalam Sejarah: 21 Tewas dalam Kecelakaan Garuda Indonesia di Bandara Adisutjipto: www.kompas.com/tren/read/2021/03/07/091453165/hari-ini-dalam-sejarah-pesawat-garuda-terbakar-di-yogyakarta-21-orang-tewas?page=all diunduh Tanggal 2 Pebruari 2023

<https://www.kompas.com/tren/read/2021/05/09/080600365/ha-ri-ini-dalam-sejarah--pesawat-sukhoi-superjet-100-jatuh-usai-tabrak?page=all> diunduh Tanggal 11 Pebruari 2023

Setidaknya 68 orang tewas dalam kecelakaan pesawat Yeti Airlines yang jatuh di Pokhara di Nepal.
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20230116131606-7-405754/detik-detik-yeti-airlines-jatuh-tabrak-jurang-buat-68-tewas> Diunduh Tanggal 28 Januari 2023

SIA settles first lawsuit over SQ006 crash, survivor claims record sum paid Channel NewsAsia.
<https://www.pprune.org/rumours-news/102939-record-settlement-singapore-airlines-sq006-crash.html> diunduh Tanggal 7 Januari 2023

Suciwati Menang Kasasi, Garuda Wajib Bayar Rp 3,38 Miliar.
<https://nasional.tempo.co/read/315042/suciwati-menang-kasasi-garuda-wajib-bayar-rp-338-miliar> diunduh Tanggal 16 Januari 2023

TENTANG PENULIS

Biodata Prof. Dr. Martono



Prof. Dr. Martono lahir di Surakarta pada 14 Januari 1939, lulus dari Akademi Penerbangan Indonesia di Curug, Tangerang (1959), Sarjana (Hukum (SH) Universitas Indonesia ((1971), Universitas Mc Gill, Montreal Kanada (LLM- 1980), Doktor Ilmu Hukum (Dr) UNDIP (2006), Sertifikat Mediator Mahkamah Agung (McSc), Sertifikat Legal Audit (PKB). Saat ini, beliau adalah Guru Besar Nasional dan Internasional Hukum Udara di Universitas Tarumanagara.

Narasumber yang membahas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, praktisi, saksi ahli berbagai sengketa yang berkaitan dengan penerbangan. Sampai saat ini sudah 27 kasus yang ditangani. Pembicara pada seminar luar negeri seperti di China, India dan seminar nasional di dalam negeri. Menyelenggarakan Konferensi Internasional Pasca Covid-19 dan Paradigma Penerbangan: Global, Regional dan Nasional.

Prof. Martono menerbitkan 18 buku dalam bahasa Indonesia dan Inggris dan 28 artikel diterbitkan www.ijbmi.org, www.asianacademicresearch.org, www.iosjournals.org; www.ijhassi.org; <http://www.iaeme.com/IJCIET/index.asp>; Annals of Air and Space Law (XXX-VIII, Ann. Air & Sp. L at 55-89); Sejarah Hukum Udara dan Antariksa (2014) Vol. XXXIX Ann Air & Sp L di 163-212; Jurnal Sinta 2; penghargaan ke-23, World Top 100 Law / Law and Legal Studies Scientists 2022 https://www.adscientificindex.com/top-100-scientist/?tit=Law+%2F+Law+and+Legal+Studies&con=&country_code=id&subject

.....

Biography of Prof. Dr. Martono

Prof. Dr Martono was born in Surakarta on January 14, 1939, and graduated from the Indonesian Aviation Academy in Curug, Tangerang (1959), Bachelor of Law (SH) University of Indonesia (1971), Mc Gill University, Montreal Canada (LLM-1980), Doctor of Law (Dr) UNDIP (2006), Mediator Certificate of Supreme Court (Mc.Sc.), Certificate of Legal Audit (CLA). Currently, he is a national and international Professor of Air and Space Law at Tarumanagara University.

Resource persons discussing Law Number 15 of 1992 and Law Number 1 of 2009 concerning aviation, practitioners, and expert witnesses of various disputes relating to aviation. To date, 27 cases have been handled. Speakers at overseas seminars such as in China, and India and national seminars in the country. Organizing the International Conference on Post Covid-19 and Aviation Paradigm: Global, Regional and National.

Prof. Martono published 16 books in Indonesian and English languages and 28 articles published at www.ijbmi.org, www.asianacademicresearch.org, www.iosjournals.org; www.ijhassi.org;; <http://www.iaeme.com/IJCIET/index.asp>; Annals of Air and Space Law (XXX-VIII, Ann. Air & Sp. L at 55-89); Annals of Air and Space Law (2014) Vol. XXXIX Ann Air & Sp L at 163-212; Journal Sinta 2; 21st award, World Top 100 Law / Law and Legal Studies Scientists 2022 https://www.adscientificindex.com/top-100-scientist/?tit=Law+%2F+Law+and+Legal+Studies&con=&country_code=id&subject=

Biodata Elfi Amir, SSiT, SE, MM



Elfi Amir, SSiT, SE, MM yang biasa dipanggil TEVI lahir di Bukit Tinggi 29 Desember 1961, Lulus dari Pendidikan dan Latihan Penerbangan (PLP) tahun 1982. Saat ini masih sebagai Anggota Dewan Pengawas BUMN Perum LPPNPI (AirNav Indonesia) sejak tahun 2018 sampai 2022, Dosen Politeknik Penerbangan Indonesia Curug (PPIC) sejak Agustus tahun 2021 serta aktif dalam organisasi profesi menjadi Ketua Umum Ikatan Alumni Curug (IAC) pada 2022.

Pernah mengikuti Training Instructor Course tahun 2022 yang diselenggarakan oleh TransAir Plus. Disamping itu juga pernah mengikuti Diklat General Instructor Course (2017), Safety Management System (2017) dan Human Factor (2017), serta Diklat Instruktur Keamanan Penerbangan pada 2022.

Beliau memiliki beberapa pengalaman kerja profesional dalam Kementerian Perhubungan Indonesia antara lain sebagai Direktur Navigasi Penerbangan (2018-2019). Kepala Kantor Otoritas Wilayah IV membawahi Provinsi Bali, NTB dan NTT sejak tahun 2019-2020. Kepala Bandara Juwata Tarakan-Kalimantan Utara, juga pernah Kabandara HAS Hanandjoeddin-Belitung serta Kabandara Cut Nyak Dien di Nagan Raya -Aceh. Direktur Keamanan Penerbangan (2020) sebagai Wakil Ketua di Facilitation Nasional (Annex 9) dan sesuai dgn Keputusan Menteri Perhubungan KM 152 Tahun 2019.

.....

Biography of Elfi Amir, SSiT, SE, MM

Elfi Amir, SSiT, SE, MM as known as Tevi was born in Bukit Tinggi on December 29, 1961. Graduated from Civil Aviation Training and Education Curug (1982). He is presently a member of BUMN Perum LPPNPI (Airnav Indonesia) Control Board since 2018 until 2022, permanent lecturer of Indonesia Civil Aviation Polytechnic Curug since August 2021 and also active in professional organization as a Leader of Ikatan Alumni Curug (IAC) since 2022.

He has attended Training Instructor Course in 2022 conducted by Train Air plus. Followed by other Aviation Training such as General Instructor Course (2017), Safety Management System (2017), Human Factor (2017), and Civil Aviation Security Training in 2022.

He has some professional working experience in Ministry of Transportation of Indonesia, he has served as Director of Civil Aviation Navigation Directorate (2018-2019). Head of Airport Authority Region IV for Bali, NTB, NTT (2019-2020). Head of Juwata Tarakan-North Kalimantan Airport, Head of HAS Hanandjoeddin-Belitung Airport. Head of Cut Nyak Dien Nagan Raya-Aceh Airport. Director of Civil Aviation Security Directorate and also Deputy of Facilitation Nasional (Annex 9) based on Ministry of Transportation Act KM 152 in 2019.

Biodata Ina Heliany



Ina Heliany, lahir di Jakarta 26 Nopember 1983, Pendidikan Formal 2006 Lulus : Program Sarjana (S-1) Ilmu Hukum Universitas Bhayangkara, Bekasi. 2009 Lulus Program Sarjana (S-2) Ilmu Hukum Universitas Jayabaya, Jakarta. 2015 Lulus Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Jayabaya, Jakarta. Non Formal 2010 : Kursus Pendidikan Profesi Advokat (PKPA) Universitas Jayabaya Jakarta. Mengikuti beberapa Pelatihan dan Workshop yang diadakan oleh DIKTI dan LLDIKTI serta Ditjen HKI.

Saat ini sebagai Ka. Program Studi S-1 FH Univ Mpu Tantular dan dosen tetap di Program Pascasarjana Fakultas Hukum Univ. Mpu Tantular Jakarta dan mengajar di beberapa UnIversitas lain serta mengajar pada PKPA PERADI. Dan menjadi Narasumber dalam berbagai Seminar Hukum.

Organisasi Profesi 2022-2024 : Asesor Beban Kerja Dosen (BKD), Wakil Ketua DPP Divisi Hukum dan HAKI Kodepena Indonesia. 2022-2027: Wakil Ketua DPP Divisi Bussines Ethics and Law Enforcement IHSA (Indonesia Home Stay Association). 2022 - 2024: Ka Divisi Perlindungan Anak Dan Perempuan PWII Pusat (Persaudaraan Wanita Inspiratif Indonesia). 2022 - 2027: Wakil Ketua Departemen Hukum Advokasi dan HAM FORSILADI (Forum Silahturahmi Doktor Indonesia. 2019-2024 : Sekretaris pada Departemen Penelitian dalam Persatuan Dosen Republik Indonesia (PDRI). 2017- 2020 : Tim Reviewer pada LPPM Universitas Mpu Tantular. Aktif dalam membuat karya tulis baik jurnal Internasional maupun Nasional dan menulis beberapa buku yang berkaitan dengan hukum dan kegiatan Penelitian serta Pengabdian Kepada Masyarakat.

.....

Biography of Ina Heliany

Ina Heliany, born in Jakarta November 26, 1983, 2006 Formal Education Graduated: Undergraduate Program (S-1) in Law, Bhayangkara University, Bekasi. 2009 Graduated from the Undergraduate Program (S-2) in Law at Jayabaya University, Jakarta. 2015 Graduated from the Doctoral Program (S-3) in Law at Jayabaya University, Jakarta. Non-Formal 2010: Advocate Professional Education Course (PKPA) Jayabaya University, Jakarta. Participated in several trainings and workshops held by DIKTI and LLDIKTI and the Directorate General of Intellectual Property Rights.

Currently as Ka. Univ Mpu Tantular FH Bachelor Study Program and permanent lecturer at the Postgraduate Program at the Faculty of Law, Univ. Mpu Tantular Jakarta and teaches at several other universities and teaches at PKPA PERADI. And became a resource person in various Law Seminars.

Professional Organization 2022-2024: Lecturer Workload Assessor (BKD), Deputy Head of DPP Division of Legal and Intellectual Property Rights, Kodepena Indonesia. 2022-2027: Deputy Head of DPP Division of Business Ethics and Law Enforcement IHSA (Indonesia Home Stay Association). 2022-2024 : Head of the Central PWII Child and Women Protection Division (Indonesian Inspiring Women's Brotherhood). 2022 - 2027: Deputy Chairperson of the Department of Law, Advocacy and Human Rights FORSILADI (Indonesian Doctoral Silahturahmi Forum. 2019-2024: Secretary to the Research Department in the Republic of Indonesia Lecturers Association (PDRI). 2017-2020: Reviewer Team at LPPM Mpu Tantular University. Active in making writings in both international and national journals and writing several books related to law and research activities and community service.

Biodata Prof. Dr. H. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M,Kn.



Prof. Dr. H. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M,Kn., lahir di Indramayu 7 Februari 1967, NIDN: 0307026701, NIRA: 12103101506200153, saat ini sebagai Dekan dan Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara - Jakarta, serta Dosen luar biasa di berbagai Program Pascasarjana Perguruan Tinggi Hukum lain, dengan Jabatan Fungsional Dosen (JFD) **Profesor/Guru Besar Hukum**. Pendidikan formal diselesaikan dan Lulus pada Program Sarjana (S1) Fakultas Hukum Universitas Trisakti (1990), Magister (S2) pada Program Pascasarjana Universitas Tarumanagara (1997), dan Doktor (S3) Hukum di Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia (2011). Penulis aktif sebagai Reviewer/ Tim Penilai Angka Kredit Jabatan Fungsional Dosen (PAK-JFD) Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara dan Perguruan Tinggi Hukum lain, serta sebagai Reviewer/ Penilai Proposal dan Laporan Hasil Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Hibah Internal Universitas Tarumanagara.

Penulis juga mengikuti berbagai pelatihan dan pendidikan non-formal, antara lain: Pendidikan dan Pelatihan Dosen Hukum Internasional; Pendidikan dan Pelatihan Dosen Hukum Udara dan Angkasa; Pendidikan dan Pelatihan Metode Pembelajaran; Pendidikan dan Pelatihan Penulisan Kreatif dan Efektif; Pendidikan dan Pelatihan Penelitian Kuantitatif; Pendidikan dan Pelatihan Penelitian Hukum; Pendidikan dan Pelatihan Manajemen Pengelolaan Jurnal; Pendidikan dan Pelatihan Transaksi Bisnis Internasional; Pendidikan dan Pelatihan Kepemimpinan; Pendidikan dan Pelatihan Kompetensi Asesor; Pendidikan dan Pelatihan Khusus Profesi Advokat (PKPA); Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Mediator; Pendidikan dan Pelatihan Arbiter; Pendidikan dan Pelatihan Pemantapan Nilai-Nilai Kebangsaan dan Wawasan Nusantara (**LEMHANNAS**).

Penulis aktif meneliti dan menulis Buku serta Artikel dalam berbagai jurnal ilmiah nasional **ter-akreditasi** dan Jurnal internasional **ter-index**, antara lain: Measuring the Openness of Land Investment Policy Related to Housing or Residential Ownership by Foreigners in Indonesia (**European Research Studies Journal**, Volume XXI, Issue 2, Int. Journal Terindex Scopus); Regulating Ballistic Missile Usage for Ensuring Civil Aviation Safety: As a Matter of Urgency (**Journal East Asia and International Law**, Volume 11, Number 2, Int. Journal Terindex Scopus); Legal Discovery Of Judges In The Criminal Cases Of Narcotic Abuse Based On Law Number 35 Of 2009. (**Journal of Archarology of Egypt/Egyptogy** 17(2), 98-106 Journal Terindex Scopus); Pretrial on SP3 Corruption Case in the Perspective of Victim Justice (**Journal of Environmental Treatment Techniques** 2020, Volume 8, Issue 4, Pages: 1439-1446 Journal Terindex Scopus); Legal Responsibility Of The Company Providing Online Transportation And Driving Services Providers On Consumers (**Journal of Psychology And Education** (2021) 58(1): 5153-5162, Journal Terindex Scopus); Comparative Study On Online Intermediary Service Provider In Indonesia And European Union (**Journal of Psychology And Education** (2021) 58(1): 5253-5262 Journal Terindex Scopus); Responsibilities For Data Processing Of Online Transportation Application Users (**European Journal of Molecular & Clinical Medicine** Volume 08, Issue 02, 2021 Journal Terindex Scopus); Mediation In The Efforts Of The Process Of Addressing The Conflict Of Husband-Wife (**Journal Elementary Education Online** Volume 20, Issue 05, 2021 Journal Terindex Scopus) ;Current Air Transport Regulations in Indonesia (**International Law Journal "Annals of Air and Space Law"**, Vol. XXXVIII, Mc. Gill University, Montreal - Canada); Indonesia Air Transport: A Critical Analysis of The Idul Fitri Holiday (**Academic Research Int. Journal of Social Science & Humanities**, Volume 3, Issue 7); Aviation Criminal Laws Applicable in Indonesia (**IOSR Int. Journal**, Vol.9, Issue 2); National and International Air Transport Regulation in

Indonesia (**IOSR Int. Journal**, Vol.9, Issue 3, Ver.I); "New Indonesian Air Transportation Policy Based On Civil Aviation Act of 2009", dalam a Book Chapter: Aviation Laws and Regulations Applicable in Indonesia (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Law and Regulation: The Role of Pioneer Air Transport to Stimulate the Regulation Economic Development (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia); "Mahkamah Agung Sebagai Pemberi Pelayanan Hukum yang Profesional dan Berkeadilan", dalam buku bunga rampai Quo Vadis Mahkamah Agung (Jakarta: Raja Grafindo Persada); The Liabilities Of The Drone Operators on the Loss of the Third Parties Based on Indonesia Regulation (Jurnal Hukum "Tarumanagara Law Review", Vol.1, No.1); Asuransi Tanggung Jawab Produk dan Perlindungan Terhadap Konsumen (Jurnal Hukum "IUS QUIA IUSTUM", Vol.21, No.4); Kewajiban Pengangkut Kepada Pihak yang Menderita Kerugian Dalam Undang-Undang Penerbangan Nasional (Jurnal Hukum "LEX PUBLICA", Vol.1, No.1); Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia (Jakarta: Raja Grafindo Persada); "Nilai Keadilan Pada Pelaku Usaha dan Konsumen Dalam Hukum Transportasi Udara Niaga", dalam buku bunga rampai Hukum dan Keadilan (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang dan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Kecelakaan Transportasi Udara (Jurnal Hukum "KERTHAPATRIKA", Vol.37, No.2); *Konsep Keadilan dan Sistem Tanggung Jawab Keperdataan Dalam Hukum Udara* (Jurnal Hukum "IUS QUIA IUSTUM", Vol.19, No.3); *Ganti Kerugian Dalam Kecelakaan Pesawat Udara: Studi Perbandingan Amerika Serikat - Indonesia* (Jakarta: Pusat Studi Hukum Ekonomi - Universitas Indonesia); *Kajian Penyelesaian Santunan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Nasional yang Menderita Kerugian* (Warta Penelitian Perhubungan, Vol.23, No.6); *Product Liability Dalam Penyelenggaraan Penerbangan* (Jurnal Hukum & Pembangunan, Tahun Ke-41 No.1); *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang RI No.1 Tahun 2009* (Jakarta: Raja Grafindo Persada);

Pertukaran dan Penetapan Jalur Penerbangan Dalam Perjanjian Bilateral Angkutan Udara (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.1); Tanggung Jawab Negara Peluncur Terhadap Pihak yang Dirugikan Dalam Peluncuran dan Pengoperasian Satelit Ruang Angkasa (Jurnal Ilmiah Era 5 Hukum, No.1); Hukum dan Pembangunan Ekonomi Indonesia di Era Reformasi (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.2); Perlindungan Hukum Pada Konsumen Pengangkutan Udara (Jurnal Ilmiah Hukum Honeste Vivere, Vol. XIX); Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Pembentukan dan Pengiriman pasukan International Forces in East Timor (Jurnal Ilmiah Hukum Trisakti, No.1); Tanggung Jawab Pengangkut Udara dan Asuransi (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.4); Tinjauan Hukum Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Udara (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.1); Peran Hukum Dalam Pembangunan Ekonomi di Indonesia dan Permasalahannya (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.37); Tindak Pidana Ekonomi Bidang Perbankan (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.9); Pelaksanaan Pemberian Hak-hak Kekebalan dan Keistimewaan Perwakilan Diplomatik di Indonesia (Jurnal Ilmiah Era Hukum, No.1); Penelitian Hibah Dikti: "Reformasi Kebijakan Pengawasan Terhadap Kegiatan Penambangan Tanpa Izin di Indonesia"; Penelitian DPPM Untar: "Membangun Politik Hukum Penghapusan Penggunaan Merkuri Dalam Pengelolaan Emas pada Kegiatan Usaha Pertambangan"; "Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Penambangan Tanpa Izin di Indonesia di Kolaka, Solok Selatan, Lumajang dan Kutai Timur"; "Tanggung Jawab Pemerintah Dalam Pemenuhan hak Hak-Hak Masyarakat di Wilayah Rawan Pangan Nusa Tenggara Timur"; "Efektivitas Sistem Pengawasan BUMD Dalam Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik di Kotamadya Kupang, Nusa Tenggara Timur"; "Rehabilitasi Medis Dalam Penyalahgunaan Narkoba"; Penelitian BPIP: Kajian Keterkaitan UU No. 17 Tahun 2019 tentang Sumber Daya Air dengan Nilai-Nilai Pancasila; dan Kajian Keterkaitan UU No. 8 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi dengan Nilai-Nilai Pancasila.

Penulis juga aktif sebagai Arbiter dan Advokat, serta Pimpinan lembaga dan Ketua/ Pengurus dalam berbagai Organisasi Profesi dan Kemasyarakatan, antara lain: Dewan Pimpinan Nasional Asosiasi Profesi Hukum Indonesia (DPN-APHI); Dewan Pimpinan Pusat Himpunan Advokat Nahdlatul Ulama (DPP-HIMANU); Dewan Kehormatan Pusat perhimpunan Advokat Indonesia (DKP PERADI); Dewan Pimpinan Pusat Gerakan Karya Justitia Indonesia (DPP-GKJI); Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Perguruan Tinggi Swasta Indonesia (APTISI); Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Pimpinan Perguruan Tinggi Hukum Indonesia (DPP-APPTHI); Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Penyelenggara Program Studi Ilmu Hukum Indonesia (DPP-APPSIHI); Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Doktor Hukum Indonesia (ADHI); Dewan Pimpinan Pusat Asosiasi Perusahaan Periklanan Seluruh Indonesia (DPP-APPSI); Dewan Pimpinan Wilayah Asosiasi Perguruan Tinggi Swasta Indonesia (APTISI) DKI Jakarta; Asosiasi Dosen Indonesia (ADI); Ikatan Alumni Lemhannas (IKAL); Lembaga Pendidikan & Pelatihan Profesi Hukum Indonesia; Lembaga Sertifikasi Profesi Perancang Kontrak & Peraturan Indonesia; Badan Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Konstruksi Indonesia (BADAPSKI); *Indonesia Energy Mining Arbitration Center*. Selain itu, penulis aktif sebagai nara sumber/ pembicara dalam berbagai pertemuan ilmiah dan konferensi, baik nasional maupun internasional, antara lain: *The Role of Air Transport in Stimulating the National Economic Development in Indonesia*; *The Legal Liability of Air Carriers and Other Business Activities at the Airport in Indonesia*; *Legal Analysis on Indonesia Comparative Advantage in the Asian Economic Society*; *Indonesian Aviation Law in the Framework of the Asian Multilateral Air Agreements*; *Law and Regulations of Aircraft Accident Investigation in Indonesia*; *Legal Analysis of Selected Air Transport Agreement Concluded by Indonesia*; *An Aviation Tariff Policy in Indonesia*; *The Suppression of Hijacking and Other Crimes Involving Indonesian Aviation Activities*; *Transcendental Laws: Air Transportation of Hajj and Umrah*; *Peran Asosiasi Profesi Dalam Meningkatkan Kompetensi Profesi Hukum Pada Masyarakat Ekonomi Asean (MEA)*; *Reformasi Hukum dan Tertib*

Hukum di Indonesia Dalam Menghadapi Era Disruption; Kode Etik Profesi Sebagai Role of the Game Advokat. Selain itu Penulis juga sering diminta sebagai **Saksi Ahli** atau memberikan **Keterangan Ahli** dalam persidangan Perdata di berbagai Pengadilan Negeri di Wilayah Indonesia.

.....

Biography of Prof. Dr. H. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M, Kn

Prof. Dr. H. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M, Kn., born in Indramayu 7 February 1967, NIDN: 0307026701, NIRA: 12103101506200153, currently serves as Dean and Permanent Lecturer at the Faculty of Law, Tarumanagara University - Jakarta, as well as Special Lecturer at various other Law College Postgraduate Programs, with the Functional Position of Lecturer (JFD) Professor/Professor of Law. Completed formal education and graduated in the Undergraduate Program (S1) at the Faculty of Law, Trisakti University (1990), Masters (S2) at the Postgraduate Program at Tarumanagara University (1997), and Doctor (S3) Law at the Postgraduate Program at the Faculty of Law, University of Indonesia (2011). The author is active as a Reviewer/ Assessment Team for Lecturer Functional Credit Points (PAK-JFD) at the Faculty of Law, Tarumanagara University and other Law Colleges, as well as a Reviewer/ Appraiser for Proposals and Reports on Research Results and Community Service Internal Grants at Tarumanagara University.

The author has also participated in various training and non-formal education, including: Education and Training for International Law Lecturers; Air and Space Law Lecturer Education and Training; Learning Method Education and Training; Creative and Effective Writing Education and Training; Quantitative Research Education and Training; Legal Research Education and Training; Journal Management Education and Training; International Business Transaction Education and Training; Leadership Education and Training; Assessor Competency

Education and Training; Advocate Profession Special Education and Training (PKPA); Mediator Certification Education and Training; Arbitrator Education and Training; Education and Training for Strengthening National Values and Archipelagic Insight (LEMHANNAS).

The author has also participated in various training and non-formal education, including; Education and Training for International Law Lecturers; Air and Space Law Lecturer Education and Training; Learning Method Education and Training; Creative and Effective Writing Education and Training; Quantitative Research Education and Training; Legal Research Education and Training; Journal Management Education and Training; International Business Transaction Education and Training; Leadership Education and Training; Assessor Competency Education and Training; Advocate Profession Special Education and Training (PKPA); Mediator Certification Education and Training; Arbitrator Education and Training; Education and Training for Strengthening National Values and Archipelagic Insight (LEMHANNAS).

The author actively researches and writes books and articles in various accredited national scientific journals and indexed international journals, including: Measuring the Openness of Land Investment Policy Related to Housing or Residential Ownership by Foreigners in Indonesia (European Research Studies Journal, Volume XXI, Issue 2, Int. Scopus Indexed Journal); Regulating Ballistic Missile Usage for Ensuring Civil Aviation Safety: As a Matter of Urgency (Journal East Asia and International Law, Volume 11, Number 2, Int. Scopus Indexed Journal); Legal Discovery Of Judges In The Criminal Cases Of Narcotic Abuse Based On Law Number 35 Of 2009. (Journal of Archaralogy of Egypt/Egyptogy 17(2), 98-106 Scopus Indexed Journal); Pretrial on SP3 Corruption Case in the Perspective of Victim Justice (Journal of Environmental Treatment Techniques 2020, Volume 8, Issue 4, Pages: 1439-1446 Scopus Indexed Journal); Legal Responsibility Of The Company Providing Online Transportation And Driving Services Providers On Consumers (Journal of Psychology And

Education (2021) 58(1): 5153-5162, Scopus Indexed Journal); Comparative Study On Online Intermediary Service Provider In Indonesia And European Union (Journal of Psychology And Education (2021) 58(1): 5253-5262 Scopus Indexed Journal); Responsibilities For Data Processing Of Online Transportation Application Users (European Journal of Molecular & Clinical Medicine Volume 08, Issue 02, 2021 Scopus Indexed Journal); Mediation In The Efforts Of The Process Of Addressing The Conflict Of Husband-Wife (Journal Elementary Education Online Volume 20, Issue 05, 2021 Journal Indexed Scopus) ;Current Air Transport Regulations in Indonesia (International Law Journal "Annals of Air and Space Law" , Vol. XXXVIII, Mc. Gill University, Montreal - Canada); Indonesia Air Transport: A Critical Analysis of The Idul Fitri Holiday (Academic Research Int. Journal of Social Science & Humanities, Volume 3, Issue 7); Aviation Criminal Laws Applicable in Indonesia (IOSR Int. Journal, Vol.9, Issue 2); National and International Air Transport Regulation in Indonesia (IOSR Int. Journal, Vol.9, Issue 3, Ver.I); "New Indonesian Air Transportation Policy Based On Civil Aviation Act of 2009", in a Book Chapter: Aviation Laws and Regulations Applicable in Indonesia (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Law and Regulation:The Role of Pioneer Air Transport to Stimulate the Regulation Economic Development (Jakarta: Faculty of Law, University of Indonesia); "The Supreme Court as a Provider of Professional and Just Legal Services", in the anthology Quo Vadis of the Supreme Court (Jakarta: Raja Grafindo Persada); The Liabilities Of The Drone Operators on the Loss of the Third Parties Based on Indonesia Regulation (Jurnal Hukum "Tarumanagara Law Review", Vol.1, No.1); Product Responsibility Insurance and Consumer Protection (Journal of Law "IUS QUIA IUSTUM", Vol.21, No.4); Carrier Obligations to Parties Suffering Losses Under the National Aviation Law (Journal of Law "LEX PUBLICA", Vol.1, No.1); Legal Aspects of Indonesian Hajj Pilgrimage Air Transportation (Jakarta: Raja Grafindo Persada); "The Value of Justice for Business Actors and Consumers in Commercial Air Transportation Law", in the book Anthology of Law and Justice (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Public National

and International Air Law (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Passenger Compulsory Accident Insurance and Carrier Liability Insurance in Air Transportation Accidents (Jurnal Hukum "KERTHAPATRIKA", Vol.37, No.2); The Concept of Justice and Civil Liability System in Air Law (Journal of Law "IUS QUIA IUSTUM", Vol.19, No.3); Compensation in Aircraft Accidents: United States - Indonesia Comparative Study (Jakarta: Center for Economic Law Studies - University of Indonesia); Study of Settlement of Compensation for Users of National Air Transport Services who Suffer Losses (Warta Research on Transportation, Vol.23, No.6); Product Liability in Aviation Administration (Journal of Law & Development, 41st Year No.1); Air Transportation Law Based on Republic of Indonesia Law No.1 of 2009 (Jakarta: Raja Grafindo Persada); Exchange and Determination of Flight Routes in Bilateral Agreements for Air Transportation (Era Hukum Scientific Journal, No. 1); Responsibilities of the Launching State to the Affected Party in the Launching and Operation of Space Satellites (Journal of Scientific Era 5 Hukum, No.1); Indonesian Law and Economic Development in the Reform Era (Scientific Journal of Era Hukum, No.2); Legal protection On Air Freight Consumers (Scientific Journal of Law *Honeste Vivere*, Vol. XIX); International Law Review of the Formation and Deployment of International Forces in East Timor (Journal of Trisakti Scientific Law, No.1); Air Carrier Responsibilities and Insurance (Journal of Scientific Era Hukum, No.4); Legal Review of the Principles of Carrier Responsibility in Air Transportation (EraHukum Scientific Journal, No.1); The Role of Law in Economic Development in Indonesia and the Problems (Scientific Journal of Era Hukum, No.37); Economic Crimes in the Banking Sector (Era Hukum Scientific Journal, No.9); Implementation of the Granting of Immunities and Privileges for Diplomatic Representatives in Indonesia (Era Hukum Scientific Journal, No. 1); Dikti Grant Research: "Reform of Supervision Policy on Unlicensed Mining Activities in Indonesia"; Untar DPPM Research: "Building Legal Politics of Eliminating the Use of Mercury in Gold Management in Mining Business Activities"; "Law Enforcement Against Unlicensed Mining Crimes in Indonesia in

Kolaka, South Solok, Lumajang and East Kutai"; "Government's Responsibility in Fulfilling Community Rights in the East Nusa Tenggara Food Insecure Area"; "Effectiveness of the BUMD Oversight System in the Implementation of Good Corporate Governance in the Municipality of Kupang, East Nusa Tenggara"; "Medical Rehabilitation in Drug Abuse"; BPIP Research: Linkage Study of Law no. 17 of 2019 concerning Water Resources with Pancasila Values; and Linkage Study of Law no. 8 of 2010 concerning Prevention and Eradication of Corruption Crimes with Pancasila Values.

The author is also active as an Arbitrator and Advocate, as well as Institutional Leaders and Chairperson/Management in various Professional and Community Organizations, including: National Leadership Council of the Indonesian Legal Profession Association (DPN-APHI); Central Leadership Council of the Nahdlatul Ulama Advocates Association (DPP-HIMANU); Central Honorary Council of Indonesian Advocates Association (DKP PERADI); The Central Leadership Council of the Indonesian Justitia Work Movement (DPP-GKJI); Central Board of Association of Indonesian Private Higher Education (APTISI); Central Board of Leaders Association of Indonesian Law Colleges (DPP-APPTHI); Central Leadership Council of the Association of Indonesian Legal Studies Program Organizers (DPP-APPSIHI); Central Leadership Council of the Association of Indonesian Law Doctors (ADHI); Central Board of Association of Indonesian Advertising Companies (DPP-APPSI); Regional Leadership Council of the Association of Indonesian Private Higher Education (APTISI) DKI Jakarta; Indonesian Lecturer Association (ADI); Lemhannas Alumni Association (IKAL); Indonesian Legal Profession Education & Training Institute; Indonesian Contract & Regulatory Design Professional Certification Institute; Indonesian Construction Arbitration and Alternative Dispute Resolution Agency (BADAPSKI); Indonesia Energy Mining Arbitration Center. In addition, the author is active as a resource person/speaker in various scientific meetings and conferences, both national and international, including: The Role of Air Transport in Stimulating

the National Economic Development in Indonesia; The Legal Liability of Air Carriers and Other Business Activities at the Airport in Indonesia; Legal Analysis on Indonesia Comparative Advantage in the Asian Economic Society; Indonesian Aviation Law in the Framework of the Asian Multilateral Air Agreements; Law and Regulations of Aircraft Accident Investigation in Indonesia; Legal Analysis of Selected Air Transport Agreement Concluded by Indonesia; An Aviation Tariff Policy in Indonesia; The Suppression of Hijacking and Other Crimes Involving Indonesian Aviation Activities; Transcendental Laws: Air Transportation of Hajj and Umrah; The Role of Professional Associations in Increasing the Competence of the Legal Profession in the Asean Economic Community (AEC); Law and Order Reform in Indonesia in Facing the Disruption Era; Professional Code of Ethics as an Advocate's Role of the Game. In addition, the author is also often asked to act as an expert witness or provide expert testimony in civil trials at various district courts in the territory of Indonesia.

Biodata Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H.



Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H., lahir di Lbn. Panggabean Taput, 27 Oktober 1965. Lulus: Strata-3 Program Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Jayabaya, 2015; Strata-2 Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Jayabaya, 2009; Strata-1 Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara (USU), 1991.

Saat ini sebagai: Dekan Fakultas Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma (Unsurya); Ko-Promotor Disertasi pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Borobudur; Pengajar PKPA Peradi; Ahli Hukum Kontrak; Pimpinan *Law Office Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. & Partners, Advocates & Legal Consultants* dan Konsultan Hukum Perusahaan

Organisasi profesi: Asesor Beban Kerja Dosen, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi; Anggota Asosiasi Pimpinan Perguruan Tinggi Hukum Indonesia (APPTHI); Anggota Asosiasi Penyelenggara Program Studi Ilmu Hukum Indonesia (APPSIHI); Asosiasi Dosen Indonesia (ADI) dan Kongres Advokat Indonesia (KAI).

Pernah sebagai Pengajar di: Fakultas Teknologi Kedirgantaraan, Fakultas Teknologi Industri dan Fakultas Ekonomi Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma (Unsurya); Program Strata-1 dan Strata-2 Fakultas Hukum Universitas Mpu Tantular.

Juga pernah sebagai: Ketua LKBH Fakultas Hukum Unsurya; Anggota Majelis Pengawas Daerah Notaris Kota Administrasi Jakarta Timur; *General Manager PT. Hoover Indo Container Inc.* dan Direktur Utama PT. Sangga Prima Mandiri.

Aktif membuat: Karya tulis berupa buku-buku dan Jurnal-jurnal publikasi ilmiah. Melakukan Penelitian, Pengabdian Masyarakat, Pembicara di forum ilmiah khususnya Hukum Kontrak dan Juri pada kegiatan yang berkaitan dengan hukum.

.....

Biography of Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H.

Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H., born in Lbn. Panggabean Taput, 27 October 1965. Graduated: Strata-3 Doctor of Law Study Program, Jayabaya University, 2015; Master of Law Study Program, Jayabaya University, 2009; Bachelor Degree, Faculty of Law, University of North Sumatra (USU), 1991.

Currently as: Dean of the Faculty of Law, Dirgantara University Marshal Suryadarma (Unsurya); Co-Promoter of the Dissertation at the Doctoral Program in Law at Borobudur University; Peradi PKPA teacher; Contract Law Expert; Head of Law Office Dr. Niru Anita Sinaga, S.H., M.H. & Partners, Advocates & Legal Consultants and Corporate Legal Consultants

Professional organizations: Lecturer Workload Assessors, Ministry of Education, Culture, Research and Technology; Member of the Association of Leaders of Indonesian Law Colleges (APPTHI); Member of the Indonesian Legal Studies Program Organizer Association (APPSIHI); Indonesian Lecturer Association (ADI) and Indonesian Advocates Congress (KAI).

Previously served as Lecturer at: Faculty of Aerospace Technology, Faculty of Industrial Technology and Faculty of Economics, Air Marshal Suryadarma University (Unsurya); Undergraduate and Undergraduate Programs at the Faculty of Law, Mpu Tantular University.

He has also served as: Chairperson of the LKBH of his Elementary Law Faculty; Member of the East Jakarta Administrative City Notary Regional Supervisory Board; General Manager of PT. Hoover Indo Container Inc. and Main Director of PT. Sangga Prima Mandiri.

Actively making: Writing works in the form of books and journals of scientific publications. Conducting research, community service, speakers in scientific forums, especially contract law and juries in activities related to law.

Biodata Associate Prof Dr Gunardi Lie



Dr. Gunardi Lie, SH., MH., lahir di Cirebon 25 Maret 1959. Sejak tahun 1987 ia menjadi dosen tetap di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara hingga sekarang. Dr. Gunardi menyelesaikan studi S1 di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan-Bandung pada tahun 1986, selanjutnya menyelesaikan S2 di Fakultas Hukum Universitas Indonesia pada tahun 1994, dan menyelesaikan studi S3 di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara pada tahun 2016. Penelitian yang pernah dilakukan adalah “Putusan Pengadilan Niaga dalam Sistem Peradilan di Indonesia”; “Analisis Yuridis UUD 45 sebagai Landasan Konstitusi Negara Indonesia”; “Kebijakan Perijinan Tambang Galian C dan Permasalahannya di Kabupaten Indramayu-Jawa Barat”; dan “Komisi Independen Perlindungan Data Pribadi Quasi Peradilan dan Upaya Terciptanya *Right To Be Forgotten* di Indonesia; dll. Berbagai artikel ilmiah internasional di antaranya: “*Model of Mining and Mineral Mining Exploitation in The Pancasila Perspective and Indonesian Constitution Law*”; “*Political of Law Due to The Protection of Land Right Holders Based in The Rechtsverwerking Pricipal*”; “*A Negative Pedge as an Alternative Solution to Achieve the Pari Passu Pro-Rata Parte Principle*”; dll. Organisasi yang diikuti di antaranya adalah Forum Dekan/Pimpinan Pendidikan Tinggi Hukum Swasta dan menjadi ketua selama 2 periode 2006-2010; Majelis Pengawas Notaris Daerah-Jakarta Barat dan menjabat sebagai Wakil Ketua 2005-2008; Ketua Pusat Konsultasi dan Bantuan Hukum FH Untar 2012-2018; PERADI 86.10041; Asosiasi Advokat Indonesia (AAI) ; Resimen Mahawarman Bataliyon Unpar 1980 (C.80.11710); Asosiasi Badan Penyelenggara Perguruan Tinggi Swasta Indonesia (ABPPTSI) sebagai Ketua Departemen/Direktur Eksekutif 2020-2024 dan 2022-2026; dll. Selama menjadi dosen, pernah menduduki jabatan struktural Sekretaris dan Kepala Pusat Penelitian FH Untar 1989-1999; Pudek I tahun 1998-2004; dua periode sebagai Dekan FH Untar 2004-2012; Ketua Program Studi Magister Hukum 2006-2008;

dan dua kali menjabat sebagai Ketua Pengurus Yayasan Tarumanagara 2012-2022.

.....

Biography of Associate Prof Dr Gunardi Lie

Dr. Gunardi Lie, SH., MH., was born in Cirebon on March 25, 1959. Since 1987 he has been a permanent lecturer at the Faculty of Law, Tarumanagara University until now. Dr. Gunardi completed his undergraduate studies at the Faculty of Law, Parahyangan Catholic University-Bandung in 1986, then completed his Masters at the Faculty of Law, University of Indonesia in 1994, and completed his doctoral studies at the Faculty of Law, Tarumanagara University in 2016. The research he has conducted is "Decision of the Commercial Court in the Justice System in Indonesia"; "Juridical Analysis of the 45th Constitution as the Foundation of the Indonesian State Constitution"; "Excavated Mining Licensing Policy C and its Problems in Indramayu Regency, West Java"; and "Quasi-trial Personal Data Protection Commission and Efforts to Create Right To Be Forgotten in Indonesia; etc. Various international scientific articles include: "Model of Mining and Mineral Mining Exploitation in The Pancasila Perspective and Indonesian Constitution Law"; "Political of Law Due to The Protection of Land Right Holders Based in The Rechtsverwerking Principal"; A Negative Pedge as an Alternative Solution to Achieve the Pari Passu Pro-Rata Parte Principle"; etc. The organizations he participated in included the Forum of Deans/Leaders of Private Legal Higher Education who served as chairman for 2 periods 2006-2010; Regional Notary Supervisory Board-West Jakarta and served as Deputy Chairperson from 2005-2008; Head of Consultation Center and Legal Aid of Untar Faculty of Law 2012-2018; PERADI 86.10041; Indonesian Advocates Association (AAI); 1980 Unpar Battalion Mahawarman Regiment (C.80.11710); Association of Indonesian Private Higher Education Organizing Bodies (ABPPTSI) as Head of Department/Executive Director 2020-2024 and 2022-2026; etc. During his time as a lecturer, he held the structural position of

Secretary and Head of the Untar FH Research Center from 1989-1999; Pudek I 1998-2004; two terms as Dean of FH Untar 2004-2012; Head of Law Masters Study Program 2006-2008; and twice served as Chairman of the Board of Trustees of the Tarumanagara Foundation 2012-2022.

Dr. Biodata Dr. Potler Gultom, SH, M



Potler Gultom, SH, MM., lahir di Gala-Gala Tapanuli Utara pada tanggal 12 Maret 1957 dari ayah L. Gultom (Alm) dan Ibu M.Sitinjak (Almh) / S. Pakpahan, merupakan anak ke 6 dari 13 bersaudara. Lulus SDN Gonting pada tahun 1970, SMP Katholik Bhakti Mulia (1973), SMA Katholik Budi Mulia (1976). Pada tahun 2009 meraih gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Sekolah Tinggi Hukum Indonesia (STHI) Jakarta, dan dilanjutkan ke jenjang Strata 2 (S-2) di Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma Jakarta dan Strata 3(S-3) di Univ.Borobudur Jakarta.

Penulis lulus pendidikan Akabri Bagian Udara (sekarang AAU) pada tahun 1981 dan Sekolah Penerbang (Sekbang) Angkatan 27 pada tahun 1981, Sesko TNI (2001), serta Lemhannas RI (2007). Sedangkan jabatan yang pernah dipegang Penulis antara lain sebagai Danlanud Baucau Timor-Timur (1996), Danlanud Adi Soemarmo (2003), Kadiswatpersau (2009), Kadisbangopsau (2012), Tenaga Pengajar Lemhannas RI (2014), serta Komandan Seskoau (2015). Pada bulan Oktober tahun 2015 menjabat sebagai Dekan Fakultas Teknik Kedirgantaraan Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, dan pada bulan November tahun 2016 diangkat menjadi Rektor sampai tanggal 21 September 2022.

Karya ilmiah yang pernah ditulis antara lain “Pengaruh Kepemimpinan Budaya Organisasi Terhadap Kinerja Pegawai di RSAU dr. Esnawan Antariksa Lanud Halim Perdanakusuma” (Tesis), “Memantapkan Moral Dan Etika Kepemimpinan Nasional di Daerah Guna Berhasilnya Otonomi Daerah Dalam Rangka Mendukung Ketahanan Nasional” (Taskap), “*Safety as an Important Factor in The Word of Aviation Business in Indonesia*”, dan “*Protection Principles of The Parties in The Agreement*” (Proceeding Internasional).

Sedangkan Piagam Penghargaan yang didapat adalah Satya Lencana Seroja, Satya Lencana Kesetiaan VIII Tahun, Satya Lencana GOM IX Raksaka Dharma, Satya Lencana GOM VIII Darma Phala,

Satya Lencana GOM VII Aceh, Satya Lencana Dwidya Sista, Satya Lencana Kesetiaan XVI Tahun, Satya Lencana Seroja Ulangan I, Satya Lencana Dwidya Sista Ulangan I, Satya Lencana Kesetiaan XXIV Tahun, Satya Lencana Dwidya Sista Ulangan II, Satya Lencana Dharma Nusa, Satya Lencana Kebaktian Sosial, Satya Lencana Wiranusa, Satya Lencana Wira Siaga, Satya Lencana Dharma Dirgantara XXX Tahun, Bintang Swa Bhuwana Paksa Nararya, Bintang Yudhadarma Nararya, Bintang Swa Bhuwana Paksa Pratama, dan Bintang Yudhadarma Pratama.

Menikah dengan Ratna Farida P., S.Pd. pada tahun 1987 dan dikaruniai dua orang putri yaitu dr. Anita Janethe Apriyanti Gultom dan dr. Ditya Nona Arisandy Gultom, serta satu orang putra yaitu Agung Samuel Marulitua Gultom,SH.

Biography of Dr. Potler Gultom, SH, M

Potler Gultom, SH, MM., was born in Gala-Gala Tapanuli Utara on March 12, 1957 to father L. Gultom (Alm) and Mother M. Sitinjak (Almh) / S. Pakpahan, was the 6th child of 13 siblings. Graduated from SDN Gonting in 1970, Bhakti Mulia Catholic Middle School (1973), Budi Mulia Catholic High School (1976). In 2009 he earned a Bachelor of Law degree at the Law Faculty of the Indonesian Law College (STHI) Jakarta, and continued to the Masters level (S-2) at Dirgantara Marshal Suryadarma University Jakarta and Masters 3 (S-3) at Univ.Borobudur Jakarta.

The author graduated from the Air Force Academy (now AAU) in 1981 and the 27th Batch Aviation School (Sekbang) in 1981, Sesko TNI (2001), and Lemhannas RI (2007). While the positions the author has held include Danlanud Baucau East Timor (1996), Danlanud Adi Soemarmo (2003), Kadiswatspersau (2009), Kadisbangopsau (2012), Lecturers at Lemhannas RI (2014), and Commander of Seskoau (2015). In October 2015 he served as Dean of the Faculty of Aerospace Engineering, Air Marshal Suryadarma University, and in November 2016 he was appointed Chancellor until September 21, 2022.

Scientific papers that have been written include "The Influence of Organizational Culture Leadership on Employee Performance at RSAU dr. Esnawan Space Air Base Halim Perdanakusuma" (Thesis), "Strengthening the Moral and Ethics of National Leadership in the Regions for the Success of Regional Autonomy in the Context of Supporting National Defense" (Taskap), "Safety as an Important Factor in The Word of Aviation Business in Indonesia", and "Protection Principles of The Parties in The Agreement" (International Proceedings).

While the award certificates obtained are Satya badges of Seroja, Satya badges of Loyalty VIII Years, Satya badges of GOM IX Raksaka Dharma, Satya badges of GOM VIII Darma Phala, Satya badges of GOM VII Aceh, satya badges of Dwidya Sista, satya badges of loyalty XVI years, satya badges of Seroja Deuteronomy I, Deuteronomy Dwidya Sista Satya badge I, Loyalty badge XXIV year, Dwidya Sista Deuteronomy II badge, Dharma Nusa badge, Social Service badge Satya, Wiranusa badge, Wira Alert badge, Dharma Dirgantara badge XXX year, Star Swa Bhuwana Paksa Nararya, Bintang Yudhadarma Nararya, Bintang Swa Bhuwana Paksa Pratama, and Bintang Yudhadarma Pratama.

Married to Ratna Farida P., S.Pd. in 1987 and was blessed with two daughters namely dr. Anita Janette Apriyanti Gultom and dr. Ditya Miss Arisandy Gultom, and one son, Agung Samuel Marulitua Gultom, SH

Biodata Associate Prof. Dr .Ariawan Gunadi



Prof (Assoc). Dr. Ariawan Gunadi saat ini menjabat sebagai Ketua Yayasan Tarumanagara/ Chairman yang membawahi bidang pendidikan, kesehatan spt rumah sakit dan perusahaan². Ia jg merupakan Associate Profesor di FH UNTAR dan pernah mjd visiting professor di beberapa universitas di luar negeri diantara nya Tsinghua Univ. Karir

profesional beliau sangat variatif dan tentu dengan pencapaian yang tinggi, di mana beliau pernah juga menjabat sebagai Presdir dan Komisaris di beberapa perusahaan nasional & internasional dengan berbagai pengalaman dalam korporasi dan tata manajemen perusahaan. Pernah menjabat sebagai Ketua Pembina/Pengawas dan Pengurus di banyak organisasi sosial serta dewan pengawas di rumah sakit.

Beliau menyelesaikan studi S3 sebagai Doktor Termuda dari UI pada tahun 2012 dan melakukan studi tata kelola korporasi & Yayasan di Amerika Serikat. Beliau juga aktif sebagai Hakim arbiter di BADAPSKI menangani beberapa sengketa arbitrase. Ia juga merupakan seorang advokat & managing partners dari beberapa lawfirm, hakim mediator di Pengadilan negeri jakpus dan jakbar serta sering mjd ahli dan saksi ahli dalam berbagai perkara hukum Korporasi baik nasional dan internasional serta ahli di kementerian, pemprov dki dan institusi lainnya. Beberapa penghargaan yang telah beliau raih antara lain: Best Profesional Award dari media Group pada tahun 2020, Indonesia Leadership Award 2021 dan yang terakhir ada Award from EOM Distinguished Academic Leadership Award di Turki pada tahun 2022.

.....

Biography of Associate Prof. Dr .Ariawan Gunadi

Prof (Assoc). Dr. Ariawan Gunadi is currently the Chairman of the Tarumanagara Foundation/ Chairperson in charge of education, and health such as hospitals and companies. He is also an Associate Professor at FH UNTAR and has been a visiting professor at several universities abroad, including Tsinghua Univ. His professional career is very varied and of course with high expectations, where he has also apprenticed as President Director, and Commissioner in several national & international companies with various experiences in corporations and corporate management. Has consulted as Chairperson of Trustees/Supervisors and Administrators in many social organizations as well as supervisory boards in hospitals.

He completed his doctoral studies as the Youngest Doctor from UI in 2012 and conducted studies on corporate governance & foundations in the United States. He is also active as an arbitrary judge at BADAPSKI handling several arbitration disputes. He is also an advocate & managing partner of several law firms, a mediator judge at the Jakarta and West Jakarta District Courts, and is often an expert and expert witness in various corporate law cases both national and international as well as an expert in ministries, provincial government and other institutions. Some of the awards he has won include: The Best Professional Award from the Media Group in 2020, Indonesia Leadership Award in 2021, and finally the Award from EOM Distinguished Academic Leadership Award in Turkey in 2022.

.....

Biodata Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH.



Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH menjadi pegawai tetap di Perusahaan Jasa PT. Rifan Financindo Berjangka sejak 2021 sebagai Kepatuhan. Lahir Jakarta pada tanggal 14 Oktober 1983. Memperoleh gelar Sarjana Hukum dari Universitas Pancasila (UP) Jakarta pada tahun 2007. Saat ini penulis merupakan mahasiswa semester 2 Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma.

Pengalaman Kerja: Memiliki beberapa pengalaman kerja profesional seperti di RS. Dr. Suyoto Kementerian Pertahanan Republik Indonesia dan PT Ganendra Paraka Satria. Beberapa jabatan penting yang pernah dijabatnya antara lain Manager Legal dan Supervisor HRD & HIRS.

Anggota organisasi profesi: HRM club 29 (Ikatan HRD Indonesia) dan Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Universitas Pancasila; Pernah sebagai: Ko-Promotor Kerjasama pada Program Disabilitas bekerjasama dengan Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (DISNAKER) untuk Rehabilitasi Tenaga Kerja yang terkena *kecelakaan kerja* dalam tahap RS. Suyoto Kementerian Pertahanan Republik Indonesia sebagai rujukan Nasional.

.....

Biography of Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH.

Anggraeni Rosliana Dewi Rahardjo, SH is a permanent employee at the PT. Rifan Financindo Berjangka since 2021 as Compliance. Born in Jakarta on October 14, 1983. Obtained a Bachelor of Laws degree from Pancasila University (UP) Jakarta in 2007. Currently the author is a semester 1 student of the Master of Law Study Program at the Air Marshal Suryadarma University.

Work Experience: Have some professional work experience such as in a hospital. Dr. Suyoto, Ministry of Defense of the Republic of Indonesia and PT Ganendra Paraka Satria. Some of the important positions he has held include Legal Manager and HRD & HIRS Supervisor.

Members of professional organizations: HRM club 29 (Indonesian HRD Association) and Pancasila University Legal Aid Institute (LBH); Previously served as: Co-Promoter of Cooperation in the Disability Program in collaboration with the Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi (DISNAKER) for the Rehabilitation of Workers affected by work accidents in Hospital stages. Suyoto the Ministry of Defense of the Republic of Indonesia as a national reference.

Biodata Gracia



Gracia lahir di Sanggau pada 19 Desember 2001, penulis merupakan mahasiswa semester 6 fakultas hukum Universitas Tarumanagara. Saat ini penulis aktif terlibat dalam kegiatan organisasi seperti Battle of Speech FH UNTAR (UKM), dan pernah terlibat dalam Badan Eksekutif Mahasiswa FH UNTAR.

Penulis aktif dalam beberapa kompetisi seperti Legal Opinion Tarumanagara Internal Law Cup, Esai Kritis Hukum Nasional ILDC Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Lomba Karya Tulis Ilmiah Universitas Jenderal Soedirman, Contract Drafting Diponegoro Law Fair, Esai CLC Law Fair, Contract Drafting Atma Jaya Business Law Competition, Tarumanagara Internal Law Debate Competition, Kompetisi Peradilan Semu Internal Universitas Tarumanagara, Lomba Paper Nasional HIMAKOPI Universitas Brawijaya, Debat Hukum pada Veteran Legal Competition, dan Kompetisi Negosiasi pada ALSA Legal Competition.

Narasumber pada webinar nasional yang diadakan oleh Voiced Law.Id. Gracia juga menerbitkan buku berjudul Pemulihan Industri Penerbangan dan Pariwisata: Global dan Nasional serta 2 artikel dengan judul Eksistensi E-Court untuk Mewujudkan Efisiensi dan Efektivitas pada Sistem Peradilan Indonesia di Tengah Covid-19 dan Implementasi Konsep Euthanasia: Supremasi Hak Asasi Manusia dan Progresivitas Hukum di Indonesia.

.....

Biography of Gracia

Gracia was born in Sanggau on December 19, 2001, the author is in the 6th semester of undergraduate study of law in Tarumanagara University. Currently the author is actively involved in organizational activities such as Battle of Speech FH UNTAR (UKM), and has been involved in the Student Executive Board of FH UNTAR.

The author is active in several competitions such as the Legal Opinion Tarumanagara Internal Law Cup, ILDC National Law Critical Essay at Faculty of Law, University of Indonesia, Scientific Writing Competition at University of Jenderal Soedirman, Contract Drafting Diponegoro Law Fair, CLC Law Fair Essay, Contract Drafting Atma Jaya Business Law Competition, Tarumanagara Internal Law Debate Competition, Tarumanagara University Internal Moot Court Competition, HIMAKOPI National Paper Competition at University of Brawijaya, Legal Debate at Veteran Legal Competition, and Negotiation Competition at ALSA Legal Competition.

Resource person at a national webinar held by Voiced Law.Id. Gracia also published a book with the title Pemulihan Industri Penerbangan dan Pariwisata: Global dan Nasional and 2 articles with the title Eksistensi E-Court untuk Mewujudkan Efisiensi dan Efektivitas pada Sistem Peradilan Indonesia di Tengah Covid-19 and Implementasi Konsep Euthanasia: Supremasi Hak Asasi Manusia dan Progresivitas Hukum di Indonesia.

Biodata Rudy



Rudy lahir di Palembang Sumatera Selatan pada 11 Maret 1958, lulus dari Pendidikan Transportasi Udara di Curug Indonesia (1977), Sarjana Hukum dari Universitas Hasanuddin Makassar (1985) dan Magister Manajemen di universitas yang sama (1998). Saya mengikuti JAA International Training for Trainers Netherland (2014), SMS For Accountable Manager Nominated Post Holder and Key Executives, dan Understanding Fatigue Risk Management in Bangkok Thailand (2016), Kursus online International Air Law ICAO (2019).

Karier beliau dimulai sebagai personel Air Traffic Service (ATS) sebagai Flight Service Officer di Bandara Hasanuddin dan Pusat Operasi Penerbangan Makassar dan kemudian saya melompat ke pendidikan dan pelatihan penerbangan dari koordinator pelatihan menjadi Direktur Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan di Medan (2000-2005) dan Surabaya (2010-2013), Antara tahun itu pekerjaan saya di Sekretaris Badan Diklat sebagai Manajer Umum dan Manajer Keuangan di Inspektorat Jenderal dan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan di Jakarta Saya juga pernah berpengalaman sebagai Manajer Akademik dan Taruna di Lembaga Penerbangan Sipil Indonesia (2013-2015). Sebagai dosen tetap sejak tahun 2016 di Politeknik Penerbangan Indonesia, saya telah berusaha semaksimal mungkin dalam mengajar, meneliti dan melakukan pengabdian kepada masyarakat untuk jenjang pendidikan tinggi.

.....

Biography of Rudy

Rudy was born in Palembang, South Sumatra on March 11th, 1958, and graduated from Lembaga Pendidikan Perhubungan Udara (LPPU) (1977) and Universitas Hasanuddin with a bachelor's degree in Law (1985) and a Master's degree in Management (1998). Then, I joined JAA International Training for Trainers in Netherland (2014), SMS For Accountable Manager Nominated Post Holder and Key Executives, Understanding Fatigue Risk Management in Bangkok Thailand (2016), and the International Air Law ICAO online course (2019).

His carrier started as an Air Traffic Service (ATS) personnel as the Flight Service Officer at Hasanuddin Airport and Makassar Flight Operation Centre. Then, I transferred to aviation education and training as a training coordinator and later as the director of ATKP Medan (2000-2005) and Surabaya (2010-2013). In between those years, my job at the Secretary of Educational & Training Agency as the General Affairs Manager and Finance Manager in Inspectorate General and Secretary-General of Ministry of Transportation in Jakarta. I also have experience as an Academic and Cadets Affairs Manager at Indonesia STPI (2013-2015). As a permanent lecturer since 2016 at PPI-Curug, I have been putting my best effort into teaching, researching, and doing community services for the higher education level.

Biodata Budi Prayitno,SH.



Budi Prayitno,SH., lahir di Jakarta tanggal 6 Mei 1969, Lulus Pendidikan dan Latihan Penerbangan Curug (PLP/Civil Aviation Training Center) Curug Tangerang, Jurusan Tehnik Pesawat Udara (Rangka dan Mesin Pesawat/ Airframe and Powerplant) Tahun 1992, Sarjana Hukum S1 dari Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Lulus Tahun 2022, Program S2 Magister Hukum pada Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma Jakarta, direncanakan untuk mengambil konsentrasi Hukum Udara.

Pendidikan dan Pelatihan

Aircraft Type Rating Course Certificate F27,B727, B737 dan B747-400 By Lufthansa Tehnik (B1),B747-400 Autoland Cat II/Cat III,A330-300 (B1), A330-900 By Airbus,Engine Run Up Course A330 By Airbus,A330 Family ETOPS Course By Airbus,A330 Technical Data Course, AMEL CAT II (Aircraft Maintenance Engineer Licenced/ Certification Kementerian Perhubungan Udara Indonesia) dan CAA Thailand Authorization By Civil Aviation Authority of Thailand

Jabatan Pengalaman Kerja

Engineer Licenced Line Maintenance (Sertifikasi Kelaikan Udara Aircraft Engineer Licenced), Maintenance Control Center For Aircraft Maintenance; Aircraft Specialist A330-300/A300-900; Hajj Project team Lion Air Indonesia - Flynass Saudi,Saudi Arabia Base Madinah and Jeddah 2011 s/d Sekarang.

Lain-lain:

Special Advocate Profession Education Course (PKPA/Pendidikan Khusus Profesi Advokat Course) 2022 PERADI SAI
Workshop Legal Drafting Tingkat Pertama, Kedua dan Ketiga Certificate (House of Legal Development Jakarta)

Paralegal Certificate LKBH (Lembaga Konsultasi dan Bantuan Hukum) dan Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma Jakarta

.....

Biography of Budi Prayitno,SH.

Budi Prayitno,SH. born in Jakarta on May 6 1969, Graduated from Aviation Education and Training (PLP/Civil Aviation Training Center) Curug Tangerang, Department of Aircraft Engineering (Airframe and Airframe and Powerplant) in 1992, Bachelor of Laws from Dirgantara University, Marshal Suryadarma, Graduated in 2022, The Master of Law Masters Program at the Air Marshal Suryadarma Jakarta Dirgantara University; is planned to take the concentration of Air Law.

Education and training

Aircraft Type Rating Course F27, B737 and B747-400 By Lufthansa Teknik(B1), B747-400 Autoland Cat II, A330-300(B1), A330-900 By Airbus ,Engine Run Up Course A330 By Airbus,A330 Family ETOPS Course By Airbus,A330 Technical Data Course,AMEL CAT II (Aircraft Maintenance Engineer Licensed) Certification Indonesian Ministry of Air Transportation dan CAA Thailand Authorization By Civil Aviation Authority of Thailand

Position Work Experience

Engineer Licenced Line Maintenance (Aircraft Engineer Licenced Airworthiness Certification Release), Maintenance Control Center For Aircraft Maintenance; Aircraft Specialists A330-300/A300-900; Hajj Project team Lion Air Indonesia - Flynnass Saudi ,Saudi Arabia Base Madinah and Jeddah 2011 until Now.

Others

Special Advocate Profession Education Course (PKPA/Special Advocate Professional Education Course) 2022 PERADI SAI Certificate

Workshop Legal Drafting Such as : First,Scond and Third level
Certificate (By House of Legal Development Jakarta)
Paralegal Certificate LKBH (Consulting and Legal Aid Institute) and
Dirgantara University Marshal Suryadarma Jakarta
