

**TINJAUAN HUKUM TANGGUNG JAWAB MASKAPAI
PENERBANGAN SIPIL TERHADAP KERUGIAN YANG
TIMBUL BERDASARKAN KONVENSI CHICAGO
TAHUN 1944**

SKRIPSI

**Disusun dan Diajukan Untuk Melengkapi Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum Pada Fakultas Hukum
Universitas Sumatera Utara**

Oleh

SAMUEL B NABABAN

090200375

DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SUMATERA UTARA
MEDAN
2013**

ABSTRACT

Unitary Republic of Indonesia is an archipelago with inter-island intensity is high enough , so that the necessary protection against the user maximum facility cost consumers in this regard.

In this study, the economic aspects of the problem include regulation of civil aviation convention in chicago , 1944, setting the technical and operational aspects of the flight by civil convention in chicago in 1944 and a form of civilian airlines chicago convention in 1944.

As for the type of study of this paper is normative research . Normative research is a study of the principles of law , systematic research on law and legal research on synchronization . With the aim to compare the Indonesian positive law governing the civil aviation in the Act 1 of 2009 on Flight to chicago Convention 1944 which is the benchmark of international law in the case of civil aviation . Data sources and collection techniques used in this study is a secondary data , which consists of primary legal materials in the form of legal products such as legislation , which in this case in the form of legislation , international law conventions , declarations , and protocols . Secondary legal materials such as reference materials sourced from books , newspapers , media, internet and other media related to the issues discussed . Tertiary legal materials in the form of materials that give instructions and explanations of the primary and secondary legal materials , such as dictionaries and so on .

Results from this study is that the Chicago 1944 convention has been set explicitly linked to economic aspects and the technical aspects of the airline in order to minimize accidents and forms pertanggungjawaban of the airline when the accident occurred is of course detrimental to the consumer .

Keywords : Responsibility , Airlines , Losses .

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Mengingat negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang bercirikan nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh undang-undang maka guna mendukung pertumbuhan ekonomi, diperlukan sarana transportasi nasional dalam hal penerbangan yang memiliki standar pelayanan yang optimal dengan mengedepankan keselamatan dan keamanan yang optimal.

Pada perkembangannya, banyak tumbuh perusahaan penerbangan sipil di Indonesia karena masih sangat terbukanya peluang usaha di bidang jasa penerbangan sipil ini oleh karena tingginya permintaan dari konsumen untuk melayani rute-rute penerbangan yang tentunya dari segi bisnis sangat menjanjikan keuntungan bagi para pelaku usaha.

Berdasarkan uraian di atas konvensi Chicago tahun 1944 lahir untuk memberikan suatu batasan yang jelas yang mana konvensi ini mengatur aspek-aspek ekonomi penerbangan sipil disambung dengan kedaulatan atas wilayah udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, SAR, dokumen penerbangan dan organisasi penerbangan sipil internasional yang digunakan sebagai acuan bagi seluruh operator penerbangan sipil di dunia yang kita ketahui bersama Indonesia sendiri telah mengeluarkan UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang mana pada kesempatan yang baik ini penelitian ini dapat dijadikan sebagai sarana pembandingan bagi ketentuan hukum positif penerbangan yang berlaku di Indonesia karena peneliti merasa bahwa masih tingginya kerugian yang timbul akibat ulah operator maskapai penerbangan sipil yang telah merugikan konsumen dengan nilai kerugian yang tidak sedikit pula.

Penelitian ini membahas aspek ekonomi yang diatur dalam Konvensi Chicago Tahun 1944 dalam konteks penerbangan sipil dan juga membahas aspek teknis dan operasional penerbangan sipil dan juga pembahasan terkait dengan perbandingan antara ketentuan tanggung jawab terhadap kerugian yang timbul

oleh maskapai penerbangan sebagaimana yang diatur dalam Konvensi Chicago Tahun 1944 dan juga sebagaimana pengaturannya dalam UU No.1 tahun 2009.

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian skripsi yang berjudul **“Tinjauan Hukum Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sipil Terhadap Kerugian Yang Timbul Berdasarkan Konvensi Chicago Tahun 1944”**.

B. Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian skripsi ini adalah :

1. Bagaimana Pengaturan Aspek Ekonomi Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago Tahun 1944 ?
2. Bagaimana Pengaturan Aspek Teknis dan Operasional Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago Tahun 1944?
3. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan sipil menurut Konvensi Chicago Tahun 1944 Terkait dengan tinjauan Kerugian yang timbul dalam penerbangan sipil?

C. Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan Penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui Aspek Ekonomi dari pengaturan konvensi Chicago sebagai panduan resmi dari instrumen penerbangan sipil yang diantaranya meliputi: rute penerbangan, tiket pesawat, jadwal penerbangan, dll.
2. Untuk mengetahui Aspek teknis dan Operasional penerbangan sipil menurut Konvensi Chicago tahun 1944 meliputi : zona larangan terbang, navigasi penerbangan, dan pencarian dan pertolongan pesawat udara, dll.
3. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban kerugian yang timbul dalam lingkup penerbangan sipil seperti kecelakaan yang mengakibatkan kerugian pesawat terbang, asuransi penerbangan, penanggungan biaya korban yang cacat.

D. Manfaat Penelitian

Sehubungan dengan hal-hal tersebut di atas, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi atau manfaat baik dari sisi teoritis maupun praktis.

1. Manfaat secara teoritis

Memberikan sumbangan akademis bagi perkembangan ilmu hukum pada umumnya, dan Hukum Internasional pada khususnya. Serta memberikan sumbangan akademis dalam merumuskan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penerbangan, khususnya yang berkaitan dengan penerbangan sipil.

2. Manfaat praktis

Membantu aparat penegak hukum dan pemerintah dalam penerapan pengaturan hukum internasional mengenai penerbangan sipil dan juga memberikan pengetahuan yang berguna bagi masyarakat mengenai haknya sebagai pengguna jasa penerbangan sipil.

E. Keaslian Penulisan

Sebagai suatu karya tulis ilmiah yang dibuat untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana, maka seyogyanya skripsi ditulis berdasarkan buah pikiran yang benar-benar asli tanpa melakukan tindakan peniruan (plagiat) baik sebagian ataupun seluruhnya dari karya orang lain. Judul yang penulis pilih telah diperiksa dalam arsip bagian Hukum Internasional dan judul tersebut dinyatakan tidak ada yang sama dan telah disetujui oleh Ketua Departemen Hukum Internasional.

F. Tinjauan Kepustakaan

1. Hukum Internasional

Menurut Mochtar Kusumaatmadja¹ Hukum Internasional adalah keseluruhan kaidah dan asas yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas negara antara:

- (1) negara dengan negara;
- (2) negara dengan subjek hukum lain bukan negara satu sama lain.

2. Tanggung Jawab

Penekanan dalam arti tanggung jawab disini ialah kewajiban memperbaiki kembali kesalahan yang pernah terjadi.² *Liability* dapat diartikan sebagai kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita, misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggung jawab” atas keselamatan penumpang dan/atau barang-barang kiriman, karena itu apabila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, maka perusahaan penerbangan harus “bertanggung jawab” dalam arti *liability*.

3. Penerbangan Sipil

Penerbangan sipil yang dimaksudkan di sini ialah penerbangan yang ditujukan bukan untuk perang dan berlaku bagi kalangan umum bukan militer menjelang berakhirnya Perang dunia kedua yang mana penerbangan sipil ini dapat dimanfaatkan sebagai peningkatan persahabatan, memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan sebagai kerjasama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Karena itu, negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuhkan kembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur, dan memberikan kesempatan yang sama kepada negara-negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara

¹ Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Alumni, 2003), hal. 4.

² H.K.Martono, *Op.cit*, hal.215.

internasional dan mencegah persaingan yang tidak sehat.³ Bila dirujuk pada konsep penerbangan dalam UU No.1 Tahun 2009 Tentang penerbangan, penerbangan merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁴

4. Sumber Hukum Udara Internasional

Pada hakekatnya sumber hukum udara internasional bersumber pada hukum internasional dan hukum nasional. Pasal 38 Piagam Mahkamah Internasional mengatakan “*International Custom, as evidence of a general practices accepted as law*”. Sumber hukum udara internasional dapat berupa multilateral maupun bilateral diantaranya :

a. Multilateral & Bilateral

Sumber hukum udara internasional yang bersifat multilateral adalah berupa konvensi-konvensi internasional yang bersifat multilateral juga bersifat bilateral. Pada saat ini Indonesia telah mempunyai perjanjian angkutan udara timbal balik (*bilateral air transport agreement*) tidak kurang dari 67 negara yang dapat digunakan sebagai sumber hukum internasional.

b. Hukum Kebiasaan Internasional

Dalam pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional, hukum kebiasaan internasional juga merupakan salah satu sumber hukum internasional. Di dalam hukum udara internasional juga dikenal adanya hukum udara kebiasaan internasional.

c. Ajaran Hukum (*Doktrin*)

Ajaran Hukum (*Doktrin*) dalam hukum internasional dapat digunakan sebagai salah satu sumber hukum udara. Dalam *common law system*, atau *anglo saxon System* dikenal adanya ajaran hukum mengenai pemindahan resiko dari pelaku kepada korban. Menurut ajaran hukum tersebut, perusahaan penerbangan yang menyediakan transportasi umum bertanggung jawab terhadap kerugian

³ *Convention on International Civil aviation*, signed at Chicago on 7 December 1944.

⁴ Pasal 1 angka 1 UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

negara yang diderita korban. Tanggung jawab tersebut berpindah dari korban (*injured people*) kepada pelaku (*actor*).

d. Yurisprudensi

Ada beberapa yurisprudensi yang dapat dikategorikan sebagai salah satu sumber hukum sebagaimana yang diatur dalam Pasal 38 ayat (1). Banyak kasus sengketa yang berkenaan dengan hukum udara, terutama berkenaan dengan tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap penumpang dan atau pengirim barang maupun terhadap pihak ketiga. Di Indonesia terdapat paling tidak dua macam yurisprudensi yang menyangkut hukum udara perdata, masing-masing gugatan Ny.Oswald terhadap Garuda Indonesia Airways, dalam tahun 1961 dan gugatan penduduk cengkareng VS Japan Airlines (JAL) pada tahun 2000. Dalam kasus penduduk cengkareng VS JAL mengenai tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, sedangkan Ny.Oswald VS Garuda Indonesia Airways (GIA) mengenai ganti rugi nonfisik. Pada prinsipnya, keputusan pengadilan tersebut hanya berlaku terhadap para pihak, tetapi seorang hakim boleh mengikuti yurisprudensi yang telah diputuskan hakim sebelumnya (*The decision of the court has no binding force except the parties and in respect of that particular cases*). Artinya keputusan mahkamah internasional tidak mempunyai kekuatan mengikat kecuali bagi pihak-pihak yang bersangkutan tertentu itu.

5. Sumber Hukum Nasional

Pada saat ini tataran hukum nasional terkait dengan hukum nasional terdapat pada Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Undang-Undang tersebut merupakan perubahan atas UU Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Dan juga Peraturan Menteri Perhubungan No.77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara guna mengakomodasi ketentuan dari Pasal 62 ayat (1) huruf c & d dan ayat (3), Pasal 165, Pasal 168, Pasal 170, Pasal 172, Pasal 179, Pasal 18 ayat (3), dan Pasal 186 ayat (2) UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

G. Metode Penelitian

Penelitian hukum pada dasarnya merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya, kecuali itu, maka juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala bersangkutan.⁵

a. Tipe Penelitian

Adapun yang menjadi tipe penelitian dari karya ilmiah ini adalah penelitian normatif. Penelitian normatif merupakan penelitian terhadap asas-asas hukum, penelitian terhadap sistematika hukum dan penelitian terhadap sinkronisasi hukum.⁶ Dengan tujuan untuk membandingkan hukum positif di Indonesia yang mengatur tentang penerbangan sipil yakni dalam UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dengan Konvensi Chicago Tahun 1944 yang merupakan acuan hukum internasional dalam hal penerbangan sipil.

b. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa data sekunder, yang terdiri dari :⁷

1. Bahan hukum primer berupa produk-produk hukum berupa peraturan perundang-undangan, yang dalam hal ini berupa undang-undang, konvensi hukum internasional, deklarasi, maupun protokol.
2. Bahan hukum sekunder berupa bahan acuan yang bersumber dari buku-buku, surat kabar, media internet serta media massa lainnya yang berhubungan dengan masalah yang dibahas.
3. Bahan hukum tersier berupa bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, berupa kamus dan sebagainya.

⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 2005), hal. 43.

⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta: UI Press, 2003), hal. 15.

⁷ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006), hal. 113-114.

c. Analisis Data

Setelah data terkumpul, analisis dilakukan dengan menggunakan analisis isi sebagaimana dirumuskan oleh Berndt Berson:⁸

“Content analysis is a research technique for the obyektive, systematic and quantitative description of the manifest content of communication.” (Kajian isi adalah teknik penelitian untuk keperluan mendeskripsikan secara obyektif, sistematis dan kuantitatif dari suatu bentuk komunikasi).

Sedangkan menurut Holsti bahwa kajian isi adalah tehnik apapun yang digunakan untuk menarik kesimpulan melalui usaha menemukan karakteristik pesan dan dilakukan secara obyektif dan sistematis. Secara keseluruhan analisis di atas dilakukan dengan menggunakan analisis kualitatif untuk mengungkapkan secara mendalam mengenai pandangan dan konsep yang diperlukan dan kemudian akan diurai secara menyeluruh untuk menjawab persoalan yang ada dalam skripsi ini, serta melakukan penarikan kesimpulan dengan pendekatan deduktif-induktif, yakni berawal dari hal-hal yang umum kepada hal-hal yang khusus.

H. Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari lima bab yang disusun secara sistematis dalam suatu sistematika penulisan sebagai berikut:

Bab I : Berisi tentang gambaran dari seluruh isi skripsi, yang terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan, keaslian penulisan, tinjauan kepustakaan, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II : Meliputi latar belakang lahirnya Konvensi Chicago Tahun 1944, dan tujuan dari lahirnya konvensi Chicago tahun 1944 dan pembahasan aspek ekonomi dalam konteks penerbangan sipil dalam konvensi Chicago Tahun 1944.

Bab III : Mengenai aspek teknis dan operasional dari penerbangan sipil Internasional yang diatur dalam konvensi Chicago Tahun 1944 dan

⁸ Lexy J. Moloeng, *Metode Penelitian Hukum Kualitatif*, (Bandung: Remaja Karya, 1989), hal. 179.

Aspek pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara menurut Konvensi Chicago Tahun 1944.

Bab IV : Mengenai pengaturan terhadap tanggung jawab kerugian yang timbul menurut Konvensi Chicago Tahun 1944 dan UU No.1 Tahun 2009 Tentang penerbangan di Indonesia serta perbandingan antara kedua Instrumen Hukum Positif ini.

Bab V : Sebagai penutup, berisi tentang kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian dan saran sebagai rekomendasi yang berkaitan dengan penelitian ini.

BAB II

Pengaturan Aspek Ekonomi Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago 1944

A. Latar Belakang Lahirnya Konvensi Chicago 1944

Setelah ditemukannya moda transportasi udara, para ahli hukum udara internasional mulai membahas masalah yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara. Hal ini dirintis dari tahun 1902 oleh Prancis yang telah membahas kompetensi yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara, serta tindakan-tindakan yang perlu diambil selama penerbangan maupun pelanggaran dan kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara, serta tindakan-tindakan yang perlu diambil selama penerbangan berlangsung. Lalu dilanjutkan dengan Konvensi warsawa 1929 beserta protokol serta suplemenya. Konvensi tersebut mengatur tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga (*third parties liability*) beserta protokolnya, konvensi mengenai pengakuan hak atas pesawat udara, di samping hukum nasional perdata maupun publik sebagai implementasi konvensi internasional tersebut di atas dan kemudian dilanjutkan dengan Konvensi Chicago 1944.

B. Tujuan Konvensi Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago

Tahun 1944

Tujuan dari Konferensi Penerbangan sipil Internasional tampak dengan jelas pada pembukaan Konvensi Penerbangan sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago Tahun 1944.⁹ Dalam pembukaan tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerjasama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Karena itu, negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur tentang prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuhkembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur, dan memberi kesempatan yang sama kepada negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat.¹⁰

C. Aspek Ekonomi Penerbangan Internasional Menurut Konvensi Chicago

Tahun 1944

Kegagalan untuk menyepakati pertukaran hak-hak penerbangan secara multilateral tetap diusahakan untuk mengurangi tingkat kegagalan, karena itu konform Aggrement yang akan digunakan sebagai panduan dalam referensi penerbangan sipil Internasional tersebut masih berusaha dengan mengesahkan *International Air Service Transit Aggrement* dan *International Air Transport Aggrement* akan dibahas lebih lanjut. Di samping itu, konferensi penerbangan sipil Internasional juga mengesahkan dokumen tentang *International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, interim Aggrement on International Civil Aviation Organization* yang melahirkan *Provisional International Civil Aviation Organization* dan *Chicago standard Form Aggrement* yang akan digunakan sebagai panduan dalam pembuatan perjanjian angkutan udara internasional timbal balik.

⁹ *Convention On International Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 December 1944.*

¹⁰ H.K.Martono, *Op.cit*, hal.56-57.

BAB III

PENGATURAN ASPEK TEKNIS DAN OPERASIONAL PENERBANGAN SIPIL MENURUT KONVENSI CHICAGO 1944

A. Kedaulatan Negara Dalam Konteks Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago Tahun 1944

Dalam Konvensi Montevideo 1933,¹¹ negara berdaulat harus memenuhi unsur-unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, mempunyai wilayah darat, laut maupun udara,¹² walaupun persyaratan wilayah tidak merupakan persyaratan mutlak¹³ untuk negara berdaulat. Negara berdaulat melaksanakan prinsip yurisdiksi teritorial (*territorial jurisdiction principle*) di samping prinsip-prinsip yurisdiksi lainnya.¹⁴

Wilayah kedaulatan suatu negara dapat diperoleh karena penguasaan (*Ocupation*), aneksasi, pertumbuhan (*accretion*), *Cessie*, kedaluwarsa dan perang. Perolehan wilayah karena penguasaan seperti *Eastern greenland* yang disengketakan oleh Denmark dan Swedia, Pulau Palmas Yang disengketakan antara Amerika Serikat dengan Belanda, Pulau Ligitan dan Sipadan yang disengketakan antara Indonesia dengan Malaysia, sedangkan perolehan karena aneksasi misalnya Kuwait diserbu dan diduduki oleh Irak kemudian dijadikan Provinsi ke-19, Korea Utara diduduki oleh Jepang pada 1910. Perolehan wilayah karena pertumbuhan (*accretion*) berdasarkan teori hukum Romawi terjadi secara alamiah, sedangkan perolehan wilayah karena *cessie* misalnya Alaska yang

¹¹ *Convention on The right and Dutie on States.*

¹² Menurut Konvensi Montevideo 1933, persyaratan negara berdaulat adalah *a permanent populations; a defined territory; a government and a capacity to enter into relation with other states.*

¹³ Dalam praktik hukum internasional, Israel dalam Tahun 1948 tidak mempunyai wilayah, tetapi tetap diakui sebagai negara berdaulat.

¹⁴ Prinsip-prinsip yurisdiksi lainnya adalah *Passive National Jurisdiction principole, active national jurisdiction principle & Universal jurisdiction principle.*

diberikan Uni Soviet kepada Amerika Serikat, Lotharingen diberikan oleh Prancis kepada Jerman. wilayah kedaulatan Republik Indonesia diperoleh karena perang kemerdekaan Indonesia dengan Belanda.¹⁵

a. Batas Wilayah Udara

1. Batas Wilayah Udara Secara Horizontal

Batas wilayah udara secara horizontal mengacu kepada Pasal 2 konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan wilayah adalah batas wilayah negara (*state teritory*), walaupun tidak secara tegas disebutkan, semua negara mengakui bahwa tidak ada negara negara manapun yang berdaulat di laut lepas (*high seas*),¹⁶ demikian dapat meminjam penafsiran Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) dalam kasus sengketa *Eastern Greenland*. Dalam kasus tersebut ditafsirkan “*The natural meaning of the term is its geographical meaning*” yaitu ruang dimana terdapat “udara (*air*)”. Lingkup yurisdiksi teritorial suatu negara diakui dan diterima oleh negara anggota konvensi Chicago 1944 terus keatas sampai tidak terbatas.

Kedaulatan ini ditunjukkan dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944.¹⁷ Menurut pasal tersebut setiap negara (termasuk Indonesia) berhak menolak pemberian izin pesawat udara asing yang melakukan angkutan penumpang, barang dan pos secara komersial dalam negeri.¹⁸ Secara historis ini dikenal dengan asas *cabotage* berasal dari hukum maritim. Istilah “*cabotage*” berasal dari kata “*cabot*” atau “*chabot*” dari bahasa Perancis yang artinya kapal kecil. Istilah tersebut mungkin berasal dari bahasa spanyol asal perkataan “*cabo*” yang berarti “*cape*” (tanjung) yang artinya angkutan dari tanjung tanjung ke tanjung yang lain dalam satu pantai misalnya dari Tanjung Priok di Jakarta ke Tanjung Emas di

¹⁵ H.K.Martono, *Op.cit*, hal.65.

¹⁶ Cheng,B, *The Law of International Air Transport*. (London:Institute of World affair, 1982) hal.120-127.

¹⁷ Pasal 7 Konvensi Chicago menyatakan : “*Each Contracting state shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each cotracting state undertakes not enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other state or an airline of any other state, and not to obtain any such exclusive privilege from any other state.*

¹⁸ H.K.Martono & Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, (Jakarta:Rajawali Pers,2011), hal.50.

semarang, kemudian berkembang dari satu tanjung ke tanjung lain dalam pantai yang berbeda, misalnya dari Tanjung Priok di Jakarta Ke Banjarmasin.¹⁹

Intinya dalam Pasal 7 Konvensi chicago 1944 asas *cabotage* merupakan hak prerogatif kepada negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) untuk mengatur angkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial penerbangan secara komersial penerbangan dalam negeri. Dahulu penerbangan dari Singapura ke London atau dari Hongkong ke London, atau dari Melbourne ke London merupakan asas *cabotage* karena Singapura, hongkong, maupun Australia merupakan wilayah jajahan (kedaulatan) Inggris. Berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1970, perjanjian Indonesia-Thailand, entah sadar atau tidak, Indonesia pernah memberi *cabotage* kepada Thailand yang mengijinkan penerbangan Jakarta-Medan-Singapura-Kuala Lumpur-Bangkok-Hongkong-Tokyo-PP. Jakarta Medan adalah ruas *cabotage*.²⁰

Indonesia sendiri telah menyertakan asas *cabotage* dalam UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam Buku bagian pertama.

B. Aspek Teknis & Operasional Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago 1944

Konvensi Chicago 1944 yang disahkan pada 7 Desember 1944 dan mulai berlaku 4 April 1947 Mengatur prinsip-prinsip dasar berkenaan dengan kedaulatan wilayah udara, klasifikasi pesawat udara negara (*state aircraft*) pesawat udara sipil, pesawat udara tanpa awak, zona larangan terbang, bea cukai, lalu lintas udara, pemeriksaan dokumen, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, langkah-langkah untuk memfasilitasi navigasi penerbangan, bea cukai, imigrasi, karantina, pencarian dan pertolongan pesawat udara, investigasi kecelakaan pesawat udara, dokumen penerbangan internasional, peralatan radio, sertifikat kelaikudaraan, sertifikat kecakapan, pengakuan sertifikat, catatan perjalanan, larangan kargo, peralatan foto, amandemen, pengesahan sertifikat, pengambil alihan tanggung jawab (*endorsement*), pembentukan organisasi penerbangan sipil internasional yang terdiri atas sidang umum, Badan Harian dan Badan-Badan Lain yang diperlukan, komisi navigasi, penerbangan, personel, keuangan,

¹⁹ *Ibid*, hal.51.

²⁰ *Ibid*.

penyelenggaraan keamanan, fasilitas navigasi penerbangan maupun bandar udara, pengoperasian bersama secara internasional (*joint internasional operation*) , penyelesaian sengketa dan ketentuan-ketentuan administrasi lainnya.

C. Aspek Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara Menurut Konvensi Chicago Tahun 1944

Secara historis pendaftaran pesawat udara sudah dimulai pada Konvensi Paris 1919.²¹ Konvensi Madrid 1926, Konvensi Havana 1928²² dan Konvensi Chicago 1944. Sebagaimana disebutkan di atas, pendaftaran dan kebangsaan dalam konvensi Paris 1919 diatur dalam *Chapter II* yang berjudul *Nationality of Aircraft*²³ dari Pasal 5 sampai dengan pasal 10 Konvensi Paris 1919. Pesawat udara harus mempunyai kebangsaan (*nationality*) menurut Pasal 5 Konvensi Paris 1919 “tidak ada pesawat udara (kecuali atas izin khusus atau sementara) terbang di atas wilayah negara anggota yang tidak terdaftar di negara anggota konvensi paris 1919. Dalam Pasal 6 Konvensi Paris 1919 diatur pendaftaran pesawat udara.²⁴ Menurut Pasal tersebut, pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan, karena itu pesawat udara akan memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia.²⁵

Pesawat udara memperoleh tanda kebangsaan dan pendaftaran dari negara tempat pesawat udara didaftarkan. Pesawat udara yang telah memperoleh pendaftaran dan kebangsaan, mempunyai status hukum sebagai warga negara dari negara tempat didaftarkan yang pada gilirannya memperoleh hak dan kewajiban sebagaimana diatur dalam hukum nasional maupun hukum internasional. Pesawat

²¹ *Convention to the regulation of Aerial Navigation, signed at Paris, on 13 october 1919.* Teks Konvensi Paris dapat ditemukan di DEMPSEY p.s., e.d., *Annals of air and space law*, Volume XXX Part I-2005, (Toronto, Kanada. The Carswel Company Ltd), hal.5-19.

²² *Convention on Commercial Aviation, signed at Havana on 20 Februari 1928.*

²³ Cooper J.C., *The Right to Fly*, 1947 halaman 293.

²⁴ Pasal 6 Konvensi paris 1919: “*Aircraft posses the nationality of the state on the register of which they are entered, in accordance with the proviision of section I(c) of Annex A.*

²⁵ Pada saat ini tanda kebangsaan Indonesia adalah PK. Tanda pendaftaran dan kebangsaan terdiri atas kelompok huruf (lima huruf) atau sekelompok huruf campuran dengan angka. Dua huruf pertama menunjukkan tanda tanda kebangsaan, tiga huruf berikutnya menunjukkan tanda pendaftaran misalnya tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara Boeing 737-200 milik Mandala Airlines PK-RII artinya PK bangsa Indonesia, RII artinya milik Republik Indonesia Nomor 1 ini dengan angka. Dua huruf pertama menunjukkan tanda kebangsaan, tiga huruf berikutnya menunjukkan t.

udara yang memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan mempunyai hak untuk memperoleh pelayanan bilamana melakukan penerbangan dalam negeri maupun penerbangan internasional. Sebagai warga negara dari negara tempat didaftarkan, pesawat udara sebagai subjek hukum internasional, karena itu pesawat udara juga harus mempertanggungjawabkan perbuatannya. Dalam hal pesawat udara melakukan pelanggaran hukum, maka pesawat udara tersebut disita oleh negara yang bersangkutan.²⁶

Setiap negara anggota Organisasi penerbangan sipil internasional mempunyai kewajiban melaporkan pendaftaran pesawat udara yang didaftarkan di negara tersebut, di samping itu, atas permintaan negara lain, negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional juga mempunyai kewajiban untuk memberi tahu pesawat udara yang didaftarkan dengan kepemilikannya. Setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi sertifikat pendaftaran dan kebangsaan (*certificate of registration mark*). Dalam hal pesawat udara yang terbang internasional tidak dilengkapi dengan sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara merupakan pelanggaran hukum nasional maupun internasional.

Di atas disebutkan bahwa sistem pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara yang dianut dalam Konvensi Chicago 1944 adalah sistem pendaftaran tunggal (*singel registration principle*) untuk mencegah terjadinya kewarganegaraan ganda sebab setiap pesawat udara yang telah memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan akan memperoleh kewarganegaraan dari negara tempat pendaftaran pesawat udara. Negara anggota mempunyai kewajiban untuk mencegah terjadinya pendaftaran ganda, karena itu di Indonesia²⁷ maupun Amerika Serikat²⁸ sebagai negara anggota mensyaratkan pendaftaran pesawat udara tidak didaftarkan di luar negeri.

²⁶ Indonesia telah menyita pesawat udara kebangsaan Australia karena digunakan untuk membawa narkoba di Bali.

²⁷ Lihat Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 159 Tahun 1958, Tambahan Lembaran negara Republik Indonesia Nomor 3481 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4936.

²⁸ Lihat *Federal Aviation Act of 1958 Section 501*.

Pasal 18 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara dapat dipindahkan dari satu negara ke negara lain, karena itu negara anggota Konvensi Chicago 1944 wajib melepaskan pendaftaran pesawat udara yang didaftarkan bilamana pesawat udara tersebut akan dipindahkan (*transfer*) ke negara anggota organisasi penerbangan sipil Internasional lainnya, untuk mencegah terjadinya pendaftaran ganda (*double registration*). Pelepasan tanda pendaftaran dan kebangsaan tersebut dibuktikan dengan sertifikat ekspor (*export certificate*). Di Indonesia pelepasan tanda pendaftaran dan kebangsaan diatur dalam Pasal 75 ayat (2) UU penerbangan yang ditindaklanjuti dengan peraturan menteri perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2008.

Pasal 77 Konvensi Chicago menyatakan bahwa tidak ada halangan dua atau lebih negara anggota untuk membentuk organisasi atau yang mengoperasikan transportasi udara bersama secara internasional (*internasional joint operation*) pada setiap rute atau wilayah tertentu, tetapi organisasi atau badan tersebut tetap berlaku ketentuan Konvensi Chicago 1944, termasuk ketentuan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, dalam hal ini sistem pendaftaran dan kebangsaan tunggal, karena itu negara anggota yang membentuk organisasi atau badan yang mengoperasikan pesawat udara secara bersama-sama (*joint air transport operating organization or agency*) tersebut harus menunjuk salah satu negara sebagai negara pendaftar pesawat udara (*state of registry*), sehingga hukum yang berlaku adalah hukum nasional dari negara tersebut. Contoh negara yang membentuk organisasi atau badan yang mengoperasikan bersama secara internasional adalah negara-negara skandinavia yang terdiri atas Swedia, Norwegia, dan Denmark yang mengoperasikan perusahaan penerbangan *Scandinavian Airlines System (SAS)*.

BAB IV

Pertanggungjawaban Terkait Dengan Kerugian Yang Timbul Akibat Kesalahan Maskapai Penerbangan Internasional Menurut Ketentuan Yang Berlaku.

A. Pengaturan Kerugian Yang Timbul Dari Penerbangan Sipil Menurut UU No.1/2009 Tentang Penerbangan Udara

Kerugian yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bentuk tanggung jawab dari pihak angkutan udara yang mana tanggung jawab di sini dapat kita asumsikan oleh Peter Salim dapat dikelompokkan dalam tiga kelompok besar masing-masing *accountability*, *responsibility* dan *liability*.²⁹

Tanggung Jawab *accountability* biasanya berkaitan dengan suatu kepercayaan terhadap lembaga tertentu yang berkaitan dengan keuangan, misalnya dalam kalimat Komisi Hak-Hak Asasi Manusia (HAM) harus membuat laporan “pertanggungjawaban” kepada sekretariat negara sebab Sekretaris Negara memberi subsidi kepada Komisi HAM.³⁰

Perusahaan penerbangan dapat digugat di depan pengadilan perdata . dalam uraian ini yang dimaksud dengan dengan “tanggung jawab” adalah tanggung jawab hukum dalam arti *legal liability* dimaksudkan kewajiban membayar segala kerugian atau biaya yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara yang dilakukan oleh kapten penerbang dan kewajiban tersebut dapat diajukan gugatan di depan pengadilan perdata.³¹

Dalam UU No 1 Tahun 2009 Pasal 141 ayat (1) menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu

²⁹ Peter salim, *Op.cit*, Contemporary English Indonesia Dictionary.Edisi Pertama, (Jakarta : Modern English Press, 1985)

³⁰ Diskusi Problem Masa Depan Komisi Nasional Hak-Hak Asasi Manusia (HAM), diselenggarakan oleh Laboratorium Sosiologi Fakultas Sosiologi dan Ilmu Politik Universitas Indonesia tanggal, 26 Februari 2002 di Jakarta.

³¹ H.K.Martono, *Op.cit*, hal.217.

anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak diakibatkan pengawasan pengangkut sesuai dengan Pasal 144 UURI No. 1 Tahun 2009, kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut berdasarkan Pasal 145 UURI No. 1 Tahun 2009.

C. Pertanggungjawaban Terkait Dengan Kerugian Yang Timbul Akibat Kesalahan Maskapai Penerbangan Internasional Menurut Ketentuan Yang Berlaku.

1. Berdasarkan Konvensi Chicago 1944

Dalam konvensi Chicago, pengaturan terkait dengan aspek ekonomi mengalami perdebatan yang sangat pelik. ada beberapa negara yang bertahan dengan pendapatnya sendiri terkait dengan aspek ekonomi ke dalam 4 kelompok besar sebagaimana diutarakan dalam pembahasan sebelumnya. Sehingga lahirlah isi dari Pasal 6 Konvensi Chicago 1944. Menurut pasal tersebut “tidak ada penerbangan internasional berjadwal dapat dilakukan ke negara anggota lainnya, kecuali telah memperoleh izin lebih dahulu. Izin demikian biasanya diatur dalam perjanjian angkutan udara internasional timbal balik yang akan dibahas pada kesempatan yang lain”.³²

Berdasarkan ketentuan dari Pasal 6 tersebut maka acuan dalam hal pertanggungjawaban terkait dengan kerugian yang ditimbulkan oleh pihak maskapai penerbangan dapat dilihat pada beberapa peraturan seperti:

³² Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 “*no sheduled international air services may be operated over or into the territory of a contracting state, except with the special permission or other authorization of that state, and in accordance with the terms of such permission or authorization.*”

a. Konvensi Warsawa 1929

Pada dasarnya terkait dengan aspek pertanggungjawaban terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh pihak maskapai penerbangan dapat mengacu kepada konvensi ini. Namun oleh karena ketentuan teknis terkait dengan penerbangan sipil baru lahir dengan ditandai lahirnya Konvensi Chicago 1944 maka konvensi ini seolah tidak ber “taji”, kesimpulannya keberadaan konvensi Warsawa 1929 tidak dapat dipisahkan dengan keberadaan Konvensi Chicago 1944.

Konvensi Warsawa 1929 menggunakan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption liability*). Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption liability*) tersebut, perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab, tanpa dibuktikan lebih dahulu kesalahan perusahaan penerbangan, tetapi tanggung jawab perusahaan penerbangan terbatas.³³

Batas tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut tidak berlaku apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan atau karyawan, pegawai atau agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan berbuat kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct*)³⁴, atau perbuatan tersebut dapat dikategorikan sebagai kesengajaan. Perusahaan penerbangan dapat digugat tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). Hal ini tampak jelas dalam Pasal 25 Konvensi Warsawa 1929.³⁵ Konvensi Warsawa 1929 bersifat memaksa jumlah ganti kerugian minimal sejumlah 125.000 *gold francs*. Setiap perjanjian yang bermaksud untuk menentukan jumlah ganti kerugian lebih rendah dari jumlah tersebut, batal demi hukum. Hal ini jelas diatur dalam Pasal 23 Konvensi Warsawa 1929.³⁶

³³ Brad Kizza, “*liability of Air Carrier for Injuries to Passangers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents*”, Vol.46 (10 *Journal Airlaw and Commerce* 1951 Tahun 1980, hal.1.

³⁴ Interpretasi istilah “*wilful misconduct*” dibahas secara panjang lebar oleh Bin cheng, “*Willful Misconduct From Warsaw to the haque and from Brussel to Paris*” dalam Matte Nicolas Mateesco Ed., *Annals of Ai and Space Law*, Vol.II, (Toronto: The careswell Company Limited,1977), hal.55-102.

³⁵ *The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this conventions which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court seised of the case, is considered to be equivalent to wilfull misconduct.*

³⁶ *Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than the which is laid down in this convention shall be null and void, but the nullity of any such provision*

Sebagaimana disebutkan di muka, bahwa konvensi Warsawa 1929 menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) yang sering disebut juga sebagai beban pembuktian terbalik. Berdasarkan konsep beban pembuktian terbalik, yang juga disebut pembuktian negatif, apabila perusahaan penerbangan tidak bertanggungjawab atas kematian atau lukanya penumpang di dalam pesawat udara. Hal ini secara jelas tercantum dalam Pasal 20 Konvensi warsawa 1929.³⁷ Dalam praktik mudah dilakukan sebagai contoh kematian munir, ketua kontras, dalam penerbangan Garuda Indonesia Jakarta ke Schiphol di Belanda. Di samping itu, perusahaan penerbangan juga masih berhak untuk membuktikan bahwa penumpang juga ikut bersalah, sehingga tidak sepenuhnya menjadi tanggung jawab perusahaan penerbangan. Hal ini jelas disebutkan dalam Pasal 21 Konvensi Chicago 1944.³⁸

Dalam Pasal 3 Konvensi Warsawa mengatur terkait dengan tiket penumpang yang menyatakan dalam tiket penumpang harus disebutkan berlaku tanggung jawab yang diatur dalam konvensi warsawa 1929, maksudnya agar penumpang mengetahui besarnya ganti rugi yang akan diterima oleh penumpang berdasarkan konvensi Warsawa 1929, dalam hal penumpang mengalami kecelakaan, dengan demikian penumpang dapat mengusahakan tambahan ganti rugi dengan cara mengasuransikan dirinya sendiri, apabila penumpang menganggap ganti rugi berdasarkan konvensi warsawa 1929 terlalu rendah.³⁹

Dalam Pasal 3 menyatakan tiket tersebut harus memuat secara tegas keterangan yang harus dimuat dalam tiket penumpang, apabila tiket penumpang tidak memuat keterangan-keterangan yang dimaksudkan, maka perusahaan penerbangan dianggap tidak menyerahkan tiket penumpang dengan konsekuensi perusahaan penerbangan tidak dapat menikmati batas ganti kerugian yang harus

dose not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this convention.

³⁷ *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 them or them to take such measures.*

³⁸ *If the carrier proves that he damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.*

³⁹ *Pasal 22 ayat (1) In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125.000 francs.*

dibayar artinya perusahaan penerbangan dapat dikenakan tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).⁴⁰

Gugatan penerimaan barang diatur dalam Pasal 26 Konvensi Warsawa 1929⁴¹. menurut pasal tersebut, tanda terima penyerahan bagasi atau kargo sepintas kilas merupakan alat bukti (*prima facie*) bahwa bagasi atau kargo telah diterima oleh yang berhak dengan baik, sesuai dengan ketentuan dalam dokumen angkutan. Dalam hal ini terjadi kerusakan bagasi atau kargo, keluhan harus diajukan oleh penerima penyerahan kepada perusahaan penerbangan segera setelah diketahui adanya kerusakan dan paling lambat tiga hari terhitung sejak penyerahan bagasi dan 7 hari terhitung sejak penerimaan kargo. paling lambat keluhan pengajuan gugatan harus diajukan dalam waktu 14 hari terhitung sejak keluhan diajukan kepada perusahaan penerbangan. Ketentuan tersebut dimaksudkan untuk menjamin kepastian hukum.

Bila pengangkutan dilakukan oleh beberapa perusahaan penerbangan dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku Pasal 30 Konvensi Warsawa 1929, setiap perusahaan penerbangan yang mengangkut penumpang, kargo dan bagasi berlaku ketentuan yang dianggap berlaku keseluruhan, dalam hal demikian penumpang dan/atau pengirim barang hanya dapat menggugat kepada perusahaan penerbangan yang benar-benar melakukan angkutan pada saat terjadi kecelakaan atau kelambatan terjadi dan lebih aman apabila, atas kesepakatan, gugatan diajukan kepada perusahaan penerbangan yang pertama dianggap sebagai yang bertanggung jawab.⁴²

⁴⁰ Maksudnya berapa pun biaya kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim maka kerugian harus diderita seluruhnya, contoh konkretnya apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan dengan sengaja tidak menyediakan pelampung (*life jacket*), maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*). *life jacket* merupakan peralatan *no go item* artinya persyaratan mutlak dalam penerbangan. Lihat di Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*, (Bandung:Mandar Maju,1976), hal.45-54.

⁴¹ Pasal 26 Konvensi Warsawa 1929: "Receipt by the person entitled to delivery of luggage or goods without complaint is *prima facie* evidence that the same have been delivered in condition and in accordance with the document of carriage; (2) In the case of damage, and at the latest, within three days from the date of receipt in the case of luggage and seven days from the date of receipt in the case of goods. In the case of delay the complaint must be made at the latest within fourteen days from the date on which the luggage or goods have been placed at his disposal.

2. Hukum Nasional

1. Undang-Undang Nomor.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (disingkat UUP), bentuk pertanggung jawaban mulai dapat dilihat dalam Pasal 141 ayat (1) UUP yang menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang meninggal dunia, cacat tetap misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, mata yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara, kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut sesuai dengan Pasal 144 UUP dan kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut berdasarkan Pasal 145 UUP.

BAB V

KESIMPULAN & SARAN

A. Kesimpulan

1. Bahwa aspek ekonomis yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944 meliputi rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara, dan tarif angkutan udara, hal ini untuk tercapainya tujuan lahirnya Konvensi Chicago 1944 guna meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia.
2. Bahwa Aspek teknis yang diatur dalam konvensi Chicago 1944 meliputi bea cukai, lalu lintas udara, pemeriksaan dokumen, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, langkah-langkah untuk navigasi penerbangan, peralatan radio, sertifikat kelayakan udara, sertifikat kecakapan, pengakuan sertifikat.
3. Bahwa terkait dengan pertanggungjawaban terhadap kerugian yang timbul dalam hal penerbangan sipil maka tidak dapat dipisahkan keterkaitan antara sumber hukum internasional dengan sumber hukum nasional. Menilik pada sumber hukum nasional Konvensi Chicago 1944 merupakan standar acuan teknis penerbangan sipil namun tidak mengatur secara lengkap aspek pertanggungjawaban kerugian yang timbul namun hal ini diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 terkait dengan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terkait dengan kerugian yang timbul. Menilik pada sumber hukum nasional, maka UU RI No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UUP) telah mengatur terkait dengan pertanggung jawaban kerugian yang dapat dilihat dalam Pasal 141, Pasal 144, dan Pasal 145 UUP yang tentunya mengacu kepada aspek teknis operasional penerbangan sipil yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dengan berlandaskan Konvensi Warsawa 1929 Terkait dengan pertanggungjawaban kerugiannya.

B. Saran

1. Hendaknya para pemangku kepentingan di Indonesia memperhatikan dengan sungguh-sungguh aspek ekonomis yang melekat pada konsumen terkait dengan kenyamanan penumpang misalnya jumlah kursi pengangkutan penumpang pada armada penerbangan maskapai pengangkutan sipil.
2. Bahwa para pihak harus lebih memperhatikan aspek teknis dalam pelaksanaan instrumen terkait dengan keselamatan penerbangan misalnya dengan melakukan kordinasi lebih interns terkait dengan kenyamanan dan keselamatan penumpang melalui jalur antar instansi semisal bea cukai, imigrasi, BMKG, dll .
3. Bahwa Konvensi Chicago 1944 harus terus diperbaharui isi dari instrumennya untuk disesuaikan dengan perkembangan sosial masyarakat dengan kata lain sinergitas antara pihak eksekutif, legislatif dan kondisi sosial yang tengah terjadi lebih ditingkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Lukman Ed., *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta:Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan,1995).
- B.R.,Diamond, *The Bermud Aggrement Revisited: A Look at the Past, Present and future of Bilateral Air Transport Agreement Vol.41(3) ALC 419-496 (1975)*
- Chazawi, Adami, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, (Jakarta : Rajagrafindo Persada, 2007).
- Komar Kantaatmadja,Mieke, *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*, (Bandung:Mandar Maju,1976).
- Kusumaatmadja, Mochtar & ETTY. R . Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung : Alumni, 2003).
- Martono, H.K, dkk, *Hukum Angkutan Udara*, (Jakarta:Rajawali Press,2011).
- McWhinney and Bradley Eds., *Freedom of the Air. (Leyden: Oceana Publication.Dobb Press NY ,1968).*
- Moloeng, Lexy J, *Metode Penelitian Hukum Kualitatif*,(Bandung: Remaja Karya, 1989).
- Salim, Peter, *Contemporary English-Indonesia Dictionary, Edisi Pertama*, (Jakarta:Modern English Press,1985).
- Slotemaker, Lambtus Hendrik, *Freedom Of Passage for International Air Services. (Leiden:A.W sijthoff's Uitgeverij NV, 1932).*
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*,(Jakarta: UI Press, 2005).
- & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta:UI Press, 2003).
- Sunggono, Bambang, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada, 2006).
- Supriyadi, Yaddi, *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*, (Tangerang : Telaga Ilmu Indonesia, 2012).

B. Jurnal Ilmiah, Makalah, Penelitian.

- Bagus Rahmadi Supancana, Ida, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan Kumpulan Makalah & Paparan Ilmiah*, (Jakarta:CV.Mitra Karya,2003).

Kizza,Brad, *“liability of Air Carrierfor Injuries to Passangers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents”*, Vol.46 (10 JournalAirlaw and Commerce 1951 Tahun 1980.

C. Media Massa & Web Site

Harian Media Indonesia, Jumat, 7 Agustus 2009.

WWW.ICAO.int/ Anex.

D. Perundang-undangan

Konvensi Warsawa 1929.

Konvensi Chicago Tahun 1944.

Konvensi Vienna, Tahun 1969.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Riwayat Penulis



Penulis dilahirkan di desa Pulau Maria, Kec. Teluk dalam, Kab. Asahan, Prov. Sumatera Utara Pada tanggal 27 Maret 1989. Penulis merupakan putra dari bapak P. Nababan, Spd dan Ibu M. Sihombing. Penulis memasuki jenjang pendidikan dasar pada SD Negeri Pulau Maria 1996-2002. Lalu melanjutkan pendidikan pada SMP Negeri 1 Air Batu 2002-2005. Kemudian Penulis melanjutkan pendidikan pada SMA Methodist 1 Medan pada tahun 2005-2008. Penulis kemudian memasuki Perguruan Tinggi pada tahun 2009 di Fakultas Ilmu Hukum Universitas Sumatera Utara. Lalu penulis diwisuda pada tanggal 6 September 2013.

Email : samuelnababan2703@yahoo.com