

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi/pengangkutan dapat dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Ketiga alat pengangkutan tersebut memegang peranan dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkut orang maupun barang. Pada dasarnya pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat yang tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan<sup>1</sup>.

Kegiatan pengangkutan udara merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata akan tetapi mengingat transportasi udara telah menjadi kebutuhan masyarakat secara luas maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan udara yaitu menentukan kebijakan yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara sehingga kepentingan pengguna jasa transportasi udara terlindungi<sup>2</sup>.

Prinsip utama yang mengatur ruang angkasa antara lain *non appropriation principle* dan *freedom exploitation principle*. Prinsip yang pertama atau non kepemilikan adalah prinsip yang menyatakan bahwa ruang angkasa beserta benda-benda langit merupakan milik bersama umat manusia (*common heritage of mankind*), tidak dapat di klaim atau diletakkan dibawah kedaulatan suatu

---

<sup>1</sup>H.M.N. Purwosutjipto, 1991, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 : Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hlm, 1.

<sup>2</sup>Subekti, 1995, *Aneka Perjanjian*, PT.Citra Aditya, Bandung, hlm, 71.

negara. Prinsip kedua adalah prinsip yang menyatakan bahwa ruang angkasa adalah zona yang bebas untuk dieksploitasi oleh semua negara sepanjang untuk tujuan damai<sup>3</sup>.

Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari hukum perjanjian KUHPerdara, akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan yaitu meletakkan kewajiban khusus kepada pihaknya pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian<sup>4</sup>.

Lion Air berawal dari penerbangan domestik yang kecil. Setelah tiga belas tahun pengalaman di bisnis wisata yang ditandai dengan kesuksesan biro perjalanan Lion Tours. Lion Air secara hukum didirikan pada bulan Oktober tahun 1999. Namun pengoperasian baru berjalan di mulai pada tanggal 30 Juni tahun 2000, dengan menggunakan sebuah pesawat Boeing 737-200<sup>5</sup>. Lion Air mulai mengangkasa di Indonesia pada tahun 2000 dengan satu buah pesawat di dalam armadanya. Selama tiga belas tahun beroperasi, Lion Air kini terbang ke lebih dari 36 kota di Indonesia dan banyak tujuan-tujuan penerbangan lainnya, seperti Singapura, Malaysia dan Vietnam, Timor Leste dan Saudi Arabia<sup>6</sup>.

Sejak berdiri di tahun 2000, Lion Air telah mengambil banyak langkah penting dalam mengusahakan harga tiket yang terjangkau bagi banyak penumpang di Asia. Sebagai perusahaan transportasi swasta terbesar di Indonesia,

---

<sup>3</sup>Sefriani, 2012, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Cetakan ketiga, PT, Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm, 228.

<sup>4</sup>*Ibid*, hlm, 2.

<sup>5</sup>Ernandoes, 2012, *Sejarah Lion Air*.

<https://ernandoes.wordpress.com/2012/05/29/sejarahlionair2/diaksestanggal29Mei2019Jam14.00>.

<sup>6</sup>*Ibid*

Lion Air bukan hanya menawarkan harga yang terjangkau kepada penumpang, namun juga perjalanan udara yang aman, menyenangkan dan dapat diandalkan<sup>7</sup>.

Setiap kegiatan penerbangan akan membawa resiko, bagi penumpang resiko yang timbul mungkin bagasinya hilang atau rusak atau mengalami keterlambatan, dan mengalami kecelakaan hingga menyebabkan luka atau tewas. Semuanya itu diatur dalam satu Konvensi, yang dikenal dengan Konvensi Warsawa Tahun 1929. Setiap angkutan udara asing yang beroperasi di suatu negara wajib patuh ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam Konvensi Warsawa, yang salah satu ketentuan yang diatur dalam Konvensi Warsawa tersebut adalah masalah keterlambatan. Konvensi Warsawa atau konvensi untuk unifikasi ketentuan-ketentuan tertentu sehubungan dengan pengangkutan udara internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*) ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 dan mulai berlaku sejak tanggal 13 Februari 1933. Konvensi ini merupakan perjanjian pertama dibidang hukum udara perdata dan merupakan salah satu perjanjian yang paling tua dan paling berhasil dalam menyeragamkan suatu bidang tertentu dalam hukum perdata. Sampai saat ini Konvensi Warsawa telah diratifikasi lebih kurang 130 Negara.

Duduk persoalan mengenai pesawat Lion Air memastikan akan memberi ganti kerugian bagi korban insiden kecelakaan pesawat JT 610 sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Sesuai ketentuan dalam aturan tersebut, penumpang yang meninggal dunia akan diberi ganti kerugian Rp 1,25 miliar. Terkait asuransi,

---

<sup>7</sup>*Ibid*

akan mengikuti sesuai ketentuan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011<sup>8</sup>.

Dalam Pasal 3 PM 77/2011 disebutkan penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akibat kecelakaan atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberi ganti kerugian Rp 1,25 miliar per penumpang<sup>9</sup>. Kemudian poin berikutnya dijelaskan, penumpang yang meninggal dunia akibat kejadian yang ada hubungannya dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat atau saat proses turun pesawat menuju ruang kedatangan diberi ganti rugi Rp 500 juta. Sementara bagi penumpang yang mengalami cacat tetap dan dinyatakan oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak kecelakaan diberi ganti rugi Rp 1,25 miliar per penumpang. Kemudian bagi penumpang yang mengalami luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik, atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan atau rawat jalan, diberi ganti rugi Rp 200 juta per penumpang<sup>10</sup>.

Namun dalam pemberian ganti rugi kepada korban tersebut masih belum terealisasi dengan baik, hal ini diketahui dari sejumlah keluarga atau ahli waris dari kecelakaan pesawat Lion Air GT 610 pada Oktober 2018 menuntut kepastiian pembayaran ganti rugi dari maskapai dan produsen pesawat yang bersangkutan. Untuk memperjuangkan hak-hak korban Lion Air GT 610, kantor Advokat Kailimang dan Ponto bergabung bersama kelompok Advokat di Amerika Serikat

---

<sup>8</sup>Andri Donnal, 2018, *Putera Lion Air Akan Ganti Kerugian Rp 1,25 Miliar Untuk Korban GT610*.<https://ekonomi.kompas.com/read/2018/10/31/121312126/lionairakangantikerugianrp125miliar-untuk-korban-jt-610,diaksestanggal29mei2019pukul14,15>.

<sup>9</sup>*Ibid*

<sup>10</sup>*Ibid*

untuk menggugat Company dengan salah satu anggota kelompok Cabateck LLP dari Los Angles, Amerika Serikat<sup>11</sup>.

Berdasarkan hal-hal di atas, maka penulis merasa tertarik untuk mengangkat masalah ini sebagai bahan penelitian dengan judul **“PENGATURAN GANTI RUGI ANGKUTAN UDARA DI TINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL(STUDI KASUS : PESAWAT LION AIR JT-610 TAHUN 2018)”**.

### **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di latar belakang maka penulis menemukan beberapa permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian yakni:

1. Bagaimanakah pengaturan ganti rugi kecelakaan menurut Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999?
2. Bagaimanakah pemberian ganti rugi terhadap kecelakaan yang terjadi pada pesawat Lion Air JT-610?

### **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan latar belakang dan perumusan masalah yang telah penulis kemukakan diatas, maka tujuan yang ingin dicapai sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan ganti rugi kecelakaan menurut Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999.
2. Untuk mengetahui pemberian ganti rugi terhadap kecelakaan yang terjadi pada pesawat Lion Air JT-610.

---

<sup>11</sup>Aji Cakti, 2019, *Keluarga korban Lion Air JT-610 menuntut kepastian ganti rugi*. <https://www.antaraneews.com/berita/821768/keluarga-korban-lion-air-jt-610-tuntut-kepastian-ganti-rugidiaksestanggal29mei2019pukul14,15>.

## D. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan realisasi dari rasa tahu manusia dalam taraf keilmuan dan perlu bersikap objektif, karena kesimpulan yang diperoleh hanya akan dapat ditemukan bila dilandasi dengan bukti-bukti yang meyakinkan dan data dikumpulkan melalui prosedur yang jelas, sistematis dan terkontrol<sup>12</sup>.

### 1. Jenis Penelitian.

Dalam usaha memperoleh data yang dibutuhkan dalam penulisan ini, pendekatan masalah yang digunakan adalah yuridis normatif berarti membahas doktrin-doktrin atau asas-asas dalam ilmu hukum<sup>13</sup>. Hal tersebut hanyalah menyangkut dengan undang-undang<sup>14</sup>, asas tersebut berkaitan dengan judul permasalahan dilakukan dengan cara mengamati pemberian ganti rugi angkutan udara akibat ketentuan hukum Konvensi Warsawa 1929 pada pesawat Lion Air JT-610.

### 2. Sumber Data

Data yang dibutuhkan dalam penulisan ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan data sekunder terdiri dari:<sup>15</sup>

#### a. Bahan Hukum Primer.

Bahan hukum primer ini peneliti memperoleh dengan mempedomani perundang-undangan dan peraturan yang berhubungan dengan pokok penelitian seperti hukum penerbangan.

---

<sup>12</sup>Zainuddin Ali, 2015, *Metode Penelitian Hukum*. Cetakan Keenam. Sinar Grafika. Jakarta, hlm, 7

<sup>13</sup>*Ibid.* hlm, 24.

<sup>14</sup>Soejono Soekanto dan Sri Mamudji, 2014, *Penelitian Hukum Normatif*, Cetakan ke enam belas, Rajagrafindo, hlm, 33.

<sup>15</sup>Zainuddin Ali, *Op, Cit*, hlm, 23

a. Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 1 Nomor 77 Tahun 2011  
Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

b. Konvensi Montreal Tahun 1999.

c. Konvensi Warsawa Tahun 1929.

b. Bahan Hukum Sekunder.

Bahan hukum yang menjelaskan tentang bahan hukum primer membantu menganalisis dan memahami tentang bahan hukum primer yang terdiri dari buku-buku atau literatur bidang hukum dalam hal ini yang berhubungan dengan pengaturan ganti rugi angkutan udara Internasional di tinjau dari hukum angkasa.

c. Bahan Hukum Tersier.

Yaitu bahan hukum yang menjelaskan tentang bahan hukum primer dan sekunder yang memberikan informasi tentang pengertian, istilah teknik hukum yaitu kamus hukum.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Data sekunder di perlukan dengan cara membaca literatur-literatur yang ada kaitannya dengan rumusan penelitian.

### 4. Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan kualitatif, yaitu pengelompokan data menurut aspek-aspek yang diteliti diambil suatu kesimpulan tanpa menggunakan angka-angka statistik<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup>Syofyadi, 2005, *Makalah Teknik pengumpulan data* yang disampaikan pada lokakarya teknik penulisan proposal penelitian untuk staf pengajar kelompok sosial dilingkungan Universitas Bung Hatta, hlm, 16.