

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam era globalisasi dan era revolusi industri 4.0 pada saat ini, perusahaan penerbangan sebagai salah satu moda atau alat transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan strategis. Dikatakan sangat penting dan strategis, karena sangat menunjang kegiatan perekonomian dan berbagai aktivitas lainnya. Hal tersebut dapat terjadi, karena kegiatan transportasi merupakan salah satu bentuk kegiatan yang bertujuan untuk memindahkan sesuatu, dari suatu tempat ke tempat yang lain. Oleh karena itu, berbagai negara maju dan berkembang di dunia pada saat ini, termasuk Indonesia dan Malaysia, sedang giat-giatnya untuk melakukan pembangunan pada sektor transportasi.¹

Pembangunan sektor transportasi tersebut, diarahkan untuk mewujudkan suatu sistem transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien.² Sehingga sangat menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan,

¹Pada masa pandemi dan covid-19, pembangunan pada sektor transportasi udara ini memang mengalami berbagai masalah, sehingga terjadi penurunan jumlah penerbangan, penumpang dan lain sebagainya, terutama di tahun 2020 sampai 2022.

²Bahkan dalam konsideran menimbang huruf (c) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah menjelaskan, bahwa: penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik yang mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, sehingga perlu dikembangkan potensi dan perannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa. Selain itu, juga sangat mendukung pola distribusi serta mendukung pengembangan pembangunan suatu negara dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka mewujudkan wawasan global di era revolusi industri 4.0.

Oleh karena itu, selain transportasi sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, transportasi juga mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan sekaligus juga sebagai salah satu faktor penentu dalam pembangunan. Selain itu, transportasi juga merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia, sehingga dapat membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Dengan demikian, sebagai salah satu tolok ukur keberhasilan pembangunan pada suatu negara sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Oleh karena itu, sistem transportasi pada setiap negara perlu diperhatikan secara serius agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan untuk mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa.³

³Bandingkan dengan Undang-Undang Malaysia Akta 307 Tentang Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan 1984.

Bagi masyarakat di setiap negara, transportasi memiliki manfaat yang sangat besar, karena sangat berperan dalam menentukan segala bentuk aktivitas sehari-hari mereka. Sehingga dapat dikatakan transportasi memiliki banyak dimensi dan urgensi. Pentingnya peran dan fungsi transportasi tersebut, bagi setiap warga negara dan masyarakat, dikarenakan terkait dengan mobilitas warga negara dan masyarakat dengan berbagai bentuk kepentingan dan keperluan hidup, misalnya kepentingan bisnis, pendidikan, pariwisata, kegiatan pemerintahan dan lain-lain.⁴

Oleh karena itu, pada prinsipnya 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-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara, sehingga kepentingan konsumen pengguna jasa transportasi udara terlindungi. Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari hukum perjanjian *Burgerlijk Wetboek* (KUH-Perdata), akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum untuk membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian

⁴Lihat konsideran menimbang huruf (b) dan (c) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihaknya pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.⁵ Berkenaan dengan hal tersebut, maka menurut Sri Redjeki Hartono⁶ negara mempunyai kewajiban untuk mengatur agar kepentingan-kepentingan yang berhadapan harus dapat dipertemukan dalam keselarasan dan harmonisasi yang ideal. Untuk itu, negara mempunyai kewenangan untuk mengatur dan campur tangan dalam memprediksi kemungkinan pelanggaran yang terjadi dengan menyediakan rangkaian perangkat peraturan yang mengatur sekaligus memberikan ancaman berupa sanksi apabila terjadi pelanggaran oleh siapapun pelaku ekonomi. Perangkat peraturan dapat meliputi pengaturan yang mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. menjaga keseimbangan semua pihak yang kepentingannya berhadapan
2. memberikan sanksi apabila memang sudah terjadi sengketa dengan cara menegakan hukum yang berlaku
3. menyiapkan lembaga penyelesaian sengketa dan hukum acaranya.

Salah satu bentuk moda transportasi di era globalisasi saat ini adalah moda transportasi udara. Jenis moda transportasi udara ini, pada saat ini sedang mengalami perkembangan yang relatif pesat, baik di

⁵Ridwan Khairandy, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, 2006, hlm. 20-21.

⁶Sri Redjeki Hartono, *Hukum Ekonomi Indonesia*, Malang: Bayu Media, 2017, hlm. 132.

negara-negara berkembang, apalagi di negara-negara maju dan tidak terkecuali di Indonesia dan Malaysia.⁷ Moda transportasi melalui udara ini merupakan moda transportasi yang mutakhir dan tercepat dengan jangkauan yang luas. Oleh karena itu, menurut Rustian Kamaludin, ada beberapa kelebihan moda transportasi melalui udara ini, yaitu antara lain:

- a. Faktor kecepatan (*speed*), hal ini karena pada transportasi udara menggunakan pesawat terbang yang memiliki kecepatan.
- b. Untuk angkutan yang jaraknya jauh, maka lebih menguntungkan dengan angkutan udara;
- c. Adanya keteraturan jadwal dan frekuensi penerbangan.⁸

Walaupun demikian dalam berbagai kegiatan penerbangan faktor keselamatan merupakan salah satu syarat utama terhadap dunia penerbangan, di samping faktor kecepatan dan kenyamanan. Akan tetapi, akhir-akhir ini faktor keselamatan sudah kurang mendapat perhatian, baik oleh pemerintah, perusahaan penerbangan, maupun masyarakat pengguna jasa angkutan itu sendiri. Regulasi yang kurang jelas, kurangnya pengawasan, dan lemahnya dalam penegakan hukum, menyebabkan banyaknya pesawat yang secara teknis, tidak atau kurang layak terbang, akan tetapi, tetap dapat memperoleh izin untuk terbang.

⁷Dalam Konvensi Paris 1919 pada Pasal 1 menentukan: suatu negara diberikan kedaulatan yang lengkap dan eksklusif di atas wilayahnya (termasuk dengan wilayah perairannya). Dan kedaulatan negara, juga mencakup pula terhadap ruangudara yang berada di atas wilayah kedaulatannya. Pengaturan tentang kedaulatan negara di ruang udara di dalam Konvensi Paris 1919 belum mampu menentukan mengenai batas dan ketinggian wilayah udara suatu negara. Akan tetapi, yang ditetapkan di dalam konvensi ini adalah mengenai kedaulatan masing-masing negara atas wilayah udaranya.

⁸Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2018, hlm. 75.

Padahal di hampir setiap pengadaan pengangkutan udara, pasti mempunyai risiko kerugian, baik besar maupun kecil, karena diakibatkan oleh kecelakaan yang selanjutnya memiliki dampak pada konsekuensi hukum. Risiko ini khususnya yang berhubungan dengan pemberian santunan kerugian kepada pemakai jasa perusahaan udara yang menderita kerugian untuk sebuah bentuk tanggung jawab hukum (*legal liability*) dari perusahaan penerbangan.⁹

Pada hakikatnya keselamatan transportasi ialah hak setiap masyarakat negara, maka pemerintah Indonesia harus merealisasikan dan memproteksi pengadaan transportasi yang selalu mengutamakan keselamatan, tidak berantakan, tidak macet macetan, dan dapat dijangkau. Selain itu, penumpang yang diangkut juga harus mendapat asuransi keselamatan bersama barang bawannya atau diangkut dan diterima di Bandar udara tertuju dengan keadaan awal pada saat dating di Bandar udara muatan. Yang termasuk unsur-unsur dalam system transportasi ada beberapa, yaitu: Menjalankan obyek yang diterima baik itu manusia, binatang ataupun barang-barang.

Di samping itu, penyediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana penerbangan juga kurang mendapat perhatian yang serius. Demikian juga halnya dengan birokrasi dan koordinasi yang tidak pernah selesai dari berbagai permasalahannya. Apabila pengawasan dan

⁹H.K. Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007, hlm 47.

penegakan hukum dilaksanakan secara lebih sungguh-sungguh, maka tidak akan perlu ada pengumuman secara terbuka tentang daftar perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi syarat keselamatan penerbangan yang implikasinya sangat luas, ibarat membuka aib sendiri.

Walaupun demikian, pada saat ini jumlah perusahaan penerbangan domestik dan internasional, baik di Indonesia maupun di Malaysia sedemikian banyak. Berbagai perusahaan penerbangan baru, bermunculan seperti jamur di musim hujan. Hal tersebut menyebabkan persaingan menjadi sangat ketat, sehingga menjurus ke arah persaingan tidak sehat. Salah satu contohnya adalah dengan adanya perang tarif dan/atau berlomba dalam mengenakan tarif murah (*Low Cost Carrier*). Dengan tarif murah dimaksudkan untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya. Akan tetapi, konsekuensinya untuk mengimbangi keuntungan yang minim, maka dilakukan efisiensi dalam berbagai hal pengeluaran. Fatalnya tindakan efisiensi tersebut langsung atau tidak langsung akan berkaitan dengan masalah keamanan dan keselamatan penerbangan, di samping dengan cara menurunkan mutu pelayanan kepada penumpang. Misalnya saja, tidak ada lagi memberikan makanan dan minuman kepada penumpang atau mengurangi berbagai bentuk kenyamanan lainnya terhadap penumpang, sehingga pelayanan prima kepada penumpang (*Full Service Airline*) sudah sulit untuk dapat diwujudkan.

Sedangkan jika dilihat dari sisi pengguna jasa angkutan udara sendiri sering tidak kooperatif atau tidak menyadari betapa pentingnya sikap dan perilaku penumpang dalam menjaga keselamatan penerbangan. Mulai dari sangat menyukai untuk lebih memilih penerbangan murah, tidak tepat jadual waktu terbang dan lain-lain. Hal tersebut bisa terjadi, sudah barang tentu berkaitan dengan daya beli masyarakat yang relatif lemah, meskipun dapat diketahui faktor kualitas keamanan dan keselamatan, ketepatan jadual, pelayanan, dan kenyamanannya sangat rendah. Dengan kondisi yang demikian, kurang ada pembelajaran terhadap pihak konsumen, walaupun hal tersebut sangat penting agar perusahaan penerbangan memperbaiki kinerjanya.¹⁰

Sehubungan dengan itu, mobilitas manusia dalam era globalisasi dewasa ini juga sungguh sangat tinggi, terutama terhadap dunia bisnis dan pariwisata. Sehingga penerbangan merupakan satu-satunya moda transportasi yang relatif efektif dan efisien. Daya tarik moda transportasi udara antara lain adalah kecepatan, kenyamanan, dan keselamatan. Akan tetapi, dalam realitasnya justru yang terjadi sebaliknya, yakni sering ditemukan berbagai kasus terjadinya keterlambatan dalam jadual terbang (*time schedule*). Begitu juga dengan pelayanan (*service*) yang diberikan oleh perusahaan penerbangan. Kita semua mungkin tahu dan mungkin pernah juga merasakan bagaimana buruknya pelayanan perusahaan

¹⁰Lihat Undang-Undang Malaysia Akta 771 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015.

penerbangan domestik ataupun internasional kepada penumpang di dalam pesawat. Mulai dari cara melayani penumpang sampai pada masalah suguhan, sungguh sangat memprihatinkan. Padahal sebagai perusahaan jasa, hal tersebut akan sangat menentukan pilihan masyarakat sebagai konsumen untuk menggunakan perusahaan penerbangan tersebut. Oleh karena itu, menurut E. Syaifullah ada beberapa persoalan yang sangat mendasar yang kini dihadapi dalam kegiatan transportasi udara di Indonesia, yaitu antara lain:¹¹ a. Dari sisi regulasi masih belum tertata dengan baik, mulai dari sistematika materi peraturan perundang-undangan nasional sampai pada tahap implementasinya di lapangan masih perlu penanganan yang serius. b. Dengan makin banyaknya jumlah perusahaan penerbangan nasional, di satu sisi, baik karena akan memberikan banyak pilihan bagi konsumen, namun di sisi lain menimbulkan persaingan yang salah kaprah, bukan dalam bagaimana memberikan service yang terbaik tapi dalam bentuk perang tarif untuk dapat meraup penumpang sebanyak-banyaknya.

Akibatnya, untuk mengimbangi keuntungan yang berkurang, maka dilakukan efisiensi yang sayangnya salah kaprah pula, sehingga berdampak sangat besar terhadap faktor keselamatan penerbangan. Karena seringnya kecelakaan terjadi menimbulkan citra buruk terhadap dunia penerbangan yang akhirnya mendapat sanksi dari dunia

¹¹Lihat E. Syaifullah Wiradipradja, *Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability) dalam Peraturan Perundang-Undangan, Khususnya di bidang Angkutan Udara*, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung, 2016, hlm. 75.

internasional. c. Era globalisasi dan liberalisasi, termasuk di bidang penerbangan, adalah suatu keniscayaan, namun di sisi lain dunia penerbangan nasional belum siap menghadapinya.

Selain itu, dalam kegiatan transportasi udara niaga, terdapat dua pihak yang melakukan hubungan hukum, yaitu: pihak perusahaan penerbangan yang bertindak sebagai pengangkut, dan pihak pengguna jasa yang salah satunya adalah penumpang atau konsumen. Para pihak terikat dalam suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan. Sebagaimana layaknya suatu perjanjian di dalamnya terdapat hak dan kewajiban para pihak, hak dan kewajiban tersebut melahirkan “prestasi”. Secara umum dikenal ada 4 (empat) hak dasar konsumen yang mengacu kepada President Kennedy’s 1962 Consumer’s Bills of Rights, dalam pidato kenegaraannya di depan kongres dan hak-hak ini telah diakui secara internasional yaitu:¹²

1. Hak untuk mendapatkan keamanan (*the right to safety*);
2. Hak untuk mendapatkan informasi (*the right to be informed*);
3. Hak untuk memilih (*the right to choose*);
4. Hak untuk didengar (*the right to be heard*).

Empat hak dasar tersebut telah diakui secara internasional serta juga telah diadopsi dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Dalam perkembangannya, organisasi-

¹²AW Trulstrup, *The Consumer in American Society*, Personal and Family Finance, New York Mc Graw Hill, 1974, hlm. 23. Bandingkan dengan Annalisa Yahanan Norsuhaida Che Musa dan Kamal Halili Hasan. “Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang”, *Jurnal Mimbar Hukum*, Volume 22, Nomor 2, Juni 2010, hlm. 237.

organisasi konsumen yang tergabung dalam *The International organization of Consumers' Union* (IOCU) menambahkan lagi beberapa hak, seperti hak mendapatkan ganti kerugian, hak mendapatkan pendidikan konsumen dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat.¹³ Hak ganti kerugian adalah salah satu hak mendasar yang dimiliki oleh penumpang dalam menggunakan jasa penerbangan. Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak untuk memperoleh ganti kerugian yang secara tegas diatur dalam Pasal 4 angka 8 UUPK. Hak ganti kerugian ini akan menjelma jika konsumen mengalami kerugian. Dengan demikian jika penumpang angkutan udara dirugikan oleh perusahaan penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh ganti rugi. Mandat yang diamanatkan oleh undang-undang kepada para penyelenggara negara adalah melindungi hak-hak warganya: antara lain hak untuk memperoleh kemudahan mengakses transportasi serta hak untuk dijamin keselamatannya selama menggunakan jasa transportasi termasuk hak untuk mendapat ganti kerugian.

Hak untuk mendapatkan kompensasi (ganti kerugian) apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya, inilah inti dari hukum perlindungan konsumen. Begitu penumpang penerbangan mengalami kerugian, maka

¹³Arif Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grashindo, Jakarta, 2004, hlm. 20.

ia mempunyai hak untuk memperoleh ganti kerugian, apabila jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian sebagaimana mestinya.

Sebenarnya tujuan dari pemberian kompensasi, ganti kerugian, atau penggantian adalah untuk mengembalikan keadaan konsumen ke keadaan semula, seolah-olah peristiwa yang merugikan konsumen itu tidak terjadi. Pernyataan ini sesuai dengan apa yang dijelaskan dalam *Black's Law Dictionary* yang menjelaskan:¹⁴ “*Indemnification, payment of damages, making amends, making whole, giving an equivalent or substitute of equal value. That which is necessary to restore an injured party to his former position.*” Artinya: Ganti kerugian, pembayaran ganti kerugian, menebus, membuat keseluruhan, memberikan yang setara atau mengganti nilai yang sama. Semua itu diperlukan adalah untuk mengembalikan pihak yang dirugikan ke posisi semula.

Dengan demikian ganti kerugian merupakan bentuk pembayaran untuk memperbaiki kesalahan, secara keseluruhan, memberikan atau mengganti yang setara dengan nilai yang sama. Atau dengan kata lain perlunya ganti kerugian untuk mengembalikan pihak yang terluka dalam kedudukannya seperti semula. Hak-hak penumpang mulai dari masa sebelum penerbangan sampai dengan setelah penerbangan merupakan tanggung jawab pengangkut dalam bentuk kewajiban mengganti rugi apabila penumpang mengalami kerugian. Tanggung jawab itu dimulai

¹⁴Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, Eighth Edition, USA, West Publishing, 2004, hlm. 283.

sebelum masa penerbangan (*pre-flight service*), pada saat penerbangan (*in flight service*) dan setelah penerbangan (*post flight service*).¹⁵

Kerugian sebelum masa penerbangan misalnya berkaitan dengan pembelian tiket, penyerahan bagasi, penempatan bagasi pada rute yang salah atau terjadi keterlambatan. Kerugian pada saat penerbangan misalnya tidak mendapatkan pelayanan yang baik atau rasa aman untuk sampai di tujuan dengan selamat. Sedangkan kerugian setelah penerbangan, antara lain sampai di tujuan terlambat, bagasi hilang atau rusak.¹⁶ Berkenaan dengan hak dan kewajiban tersebut, maka para pihak dalam kegiatan pengangkutan udara niaga telah ditentukan di dalam berbagai peraturan perundang-undangan.¹⁷

Di Indonesia ada beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kegiatan penerbangan komersil, yaitu antara lain

¹⁵Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*, Jakarta: Rajawali Pers, 2009, hlm. 78.

¹⁶Annalisa Yahanan, "Passenger Rights and Liability of Commercial Air Carrier in the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law Number 1 Year 2009 About Aviation", Inaugural International Workshop and Seminar on Siyar & Islamic States Practices in International Law, Oriental Crystal Hotel, Kajang, Malaysia, 18-19 November 2009, hlm. 3-6.

¹⁷Dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara ("Permenhub 77/2011") telah memberikan perlindungan hukum lebih lanjut bagi penumpang pesawat terbang. Walaupun, dalam realitas masih sering ditemukan penumpang pesawat terbang yang tidak mengetahui akan hak-hak yang dimilikinya. Padahal, baik Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 (UUPK) dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UUP) telah mengatur mengenai perlindungan hukum bagi penumpang pesawat terbang bilamana terjadi keterlambatan atas jadwal keberangkatan pesawat terbang, yakni adanya pemberian ganti rugi yang diberikan kepada penumpang pesawat terbang. Sehingga, ketika terjadi keterlambatan atas jadwal keberangkatan pesawat terbang, dikarenakan kesalahan pelaku usaha, maka perbuatan tersebut dapat dinyatakan perbuatan melanggar hukum dan pelaku usaha memiliki kewajiban untuk memberikan ganti kerugian kepada konsumen.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dengan beberapa peraturan pelaksanaanya berupa Peraturan Pemerintah, keputusan Menteri Perhubungan, Ordonantie 1939, dan beberapa konvensi internasional antara lain konvensi Warsawa 1929 dan lain-lain.

Selain berbagai peraturan di atas, masih ada lagi ketentuan peraturan perundang-undangan yang dapat diberlakukan, yaitu Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Oleh karena itu, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tidak hanya diharapkan dapat menjadi payung integrasi dari keseluruhan ketentuan perlindungan hukum bagi penumpang sebagai konsumen, akan tetapi lebih jauh lagi, yakni undang-undang tersebut juga dapat menjadi payung legislasi dan acuan bagi seluruh peraturan perundang-undangan lainnya yang secara parsial melindungi kepentingan penumpang sebagai konsumen terhadap bidang-bidang tertentu.

Sedangkan di Malaysia juga relatif banyak Peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang ini, antara lain: Undang-Undang Malaysia Akta 3 Tentang Akta Penerbangan Awam 1969, Undang-Undang Malaysia Akta 307 Tentang Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan 1984, Undang-Undang Malaysia Akta 771 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, Rang Undang-Undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2016 dan Undang-Undang

Malaysia Akta A1559 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018.¹⁸

Selain itu, sebagaimana hukum pada umumnya, hukum udara untuk kepentingan sistematika hukum, perlu diadakan pembagian atau pembedaan, yakni: hukum udara publik dan hukum udara perdata. Pembedaan kedua hal tersebut relatif sulit, karena hukum udara tidak ditentukan oleh sifat perhubungan hukum yang menguasai peraturan-peraturan hukum udara, melainkan ditentukan oleh obyeknya yaitu udara. Hukum udara publik dibedakan menjadi hukum udara publik internasional yang mencakup konvensi-konvensi dan kebiasaan-kebiasaan mengenai penggunaan udara untuk kepentingan penerbangan yang berlaku untuk penerbangan antara negara dengan negara lain, dan hukum udara publik nasional yang mencakup peraturan-peraturan berdasarkan hukum nasional suatu negara untuk kepentingan penerbangan.

Demikian juga dengan hukum udara perdata, terbagi ke dalam hukum udara perdata internasional yang memuat aturan mengenai hubungan hukum antara orang dengan orang atau dengan badan hukum yang lahir dari penyelenggaraan penerbangan.

Sementara itu, yang dimaksud dengan penumpang angkutan udara, baik dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 sebagaimana telah

¹⁸<https://www.mavcom.my/en/home/> Ministry of Transport Malaysia dan <https://www.parlimen.gov.my>. Portal Resmi Parlimen Malaysia. Diakses 20 Agustus 2023.

diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, maupun dalam PP Nomor 40 Tahun 1995 tidak ada keterangan apa pun, sehingga harus mencari keterangan dari literatur atau dokumen lain.

Sehingga dengan demikian, penulis sangat bersyukur adanya pengertian penumpang angkutan udara yang dikemukakan oleh Suherman, yakni: “penumpang adalah seseorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara”.¹⁹ Adanya kata “persetujuan atau perjanjian pengangkutan” sangat penting karena menentukan hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang, sehingga jelas apa yang menjadi hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Demikian pula pengertian tentang penumpang, bagasi dan kargo juga sangat penting, karena ada kemungkinan seseorang yang ikut dalam penerbangan tanpa sepengetahuan pengangkut (*stow away*). Bila terjadi kecelakaan apakah pengangkut harus membayar kompensasi berupa santunan, ganti kerugian kepadanya, padahal pengangkut tidak terikat perjanjian dengannya? Sehingga dengan demikian, perbedaan antara penumpang resmi akan semakin kabur, bila pengangkut udara tidak mengeluarkan tiket penumpang, seperti yang sering dilakukan oleh Perusahaan Penerbangan Indonesia. Dengan adanya tiket penumpang

¹⁹Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, Djambatan, Bandung, 2016, hlm. 311.

merupakan bukti (*prima facie*) adanya perjanjian angkutan antara pengangkut udara dengan penumpang.

Mengenai tanggung jawab pengangkut udara di Indonesia (domestik), pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo PP Nomor 40 Tahun 1995. Prinsip tanggung jawab yang dianut dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo PP Nomor 40 Tahun 1995 tersebut, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 141-149 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan jo Pasal 42-45 PP Nomor 40 Tahun 1995 sebagai mana telah dirubah dengan Permenhub 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yakni: "prinsip tanggung jawab mutlak" (*strict liability principle*).

Artinya, pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak tergantung terhadap ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Kecuali, dalam hal kerugian yang disebabkan karena keterlambatan, dimana penumpang harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Sehingga dalam realitasnya, baik dalam penerbangan domestik ataupun internasional, bila terjadi suatu kerugian atau kecelakaan pesawat udara, pembayaran kompensasi kepada para korban selalu diberikan tanpa mempermasalahkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan dari pihak pengangkut. Jadi, sudah diberlakukan prinsip tanggung jawab mutlak,

meskipun secara formal Konvensi Warsawa masih menganut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability*). Akan tetapi, dalam Konvensi Montreal 1999 yang merupakan pengganti Konvensi Warsawa 1929, juga telah dianut prinsip tanggung jawab mutlak. Namun demikian, Konvensi Montreal ini belum dapat dilaksanakan, karena sejumlah ratifikasi yang diperlukan belum tercapai.

Walaupun demikian, jika dilihat dari berbagai peraturan perundang-undangan di bidang angkutan udara di Indonesia dan Malaysia saat ini juga telah diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*). Dengan demikian bila terjadi kecelakaan atau kerugian yang diderita penumpang atau pihak ketiga di darat/laut pihak korban akan mendapat kompensasi secara otomatis, tanpa harus menempuh proses hukum yang berkepanjangan.

Kegiatan penerbangan komersial merupakan bagian dari kegiatan penerbangan sipil. Oleh karena itu, sifat penerbangannya juga harus memenuhi berbagai standar internasional. Selain itu, dalam konteks hukum nasional terkait dengan penerbangan, maka Indonesia dan Malaysia juga perlu merefleksikan ke arah upaya perumusan hukum yang harus dapat memungkinkan penerapannya bagi kehidupan sehari-hari, sesuai dengan sistem hukum yang berlaku.

Sebagai contoh, dari beberapa kejadian pasca menjamurnya perusahaan penerbangan ini, baik di Indonesia maupun di Malaysia

belum terlihat upaya komprehensif yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dan Malaysia. Sehingga, tidak dapat dipungkiri, bahwa institusi terkait maupun pihak perusahaan penerbangan terhadap setiap kecelakaan yang terjadi selalu menindaklanjutinya dengan mekanisme yang paling umum berupa pemberian santunan, ganti kerugian, atau pemberian sanksi administratif. Belum ada upaya yang komprehensif dan kegiatan jangka panjang serta yang melibatkan banyak pihak, sehingga dapat mengkritisi dengan argumen yang memadai, bahwa apakah tindakan yang dilakukan oleh pihak perusahaan penerbangan, Ditjen Perhubungan Udara, maupun asuransi sudah sesuai dengan ketentuan standar penerbangan yang berlaku secara internasional.

Sebagai contoh, kejadian yang terkait dengan berbagai kecelakaan pesawat di Indonesia dan Malaysia dan lain-lain, dapat dijadikan sebagai salah satu latar belakang untuk melakukan refleksi bagi dunia penerbangan di Indonesia dan Malaysia. Sehingga di dunia penerbangan, kecelakaan mendapat perhatian yang sangat penting dan serius. Hal tersebut adalah sangat urgen atau sangat penting, karena pesawat tidak seperti bis atau kendaraan darat lainnya, dimana kalau rusak di tengah jalan langsung diperbaiki lalu dapat meneruskan perjalanannya. Kerusakan terhadap pesawat pasca kecelakaan memerlukan prosedur khusus, salah satunya melalui pemeriksaan kecelakaan oleh institusi yang

berwenang untuk itu, antara lain kalau di Indonesia seperti: Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Tujuan pemeriksaan kecelakaan antara lain adalah untuk menentukan dan mencatat kenyataan-kenyataan serta keadaan-keadaan yang berhubungan dengan suatu kecelakaan serta berbagai faktor penyebab kecelakaan sebagaimana lazimnya, meliputi kecelakaan yang disebabkan oleh perbuatan manusia atau *machine* dalam hal ini pesawatnya (*technical error*), oleh faktor lingkungan, atau oleh pihak manajemen. Selain itu, kecelakaan bisa juga disebabkan oleh beberapa faktor secara kombinasi sekaligus. Akan tetapi, faktor kecelakaan yang disebabkan oleh manusia memiliki peran sentral di antara faktor lainnya, mengingat sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian manusia (*human error*).

Apabila mencermati instrumen hukum nasional dan hukum internasional terkait pengaturan penerbangan, khususnya tentang keselamatan penerbangan, umumnya relatif memadai. Akan tetapi, disisi lain masih ada ketidakpuasan dalam penanganan atas kejadian-kejadian yang menimpa perusahaan penerbangan domestik di Indonesia dan Malaysia. Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di Indonesia dan Malaysia saat ini, sungguh sangat pesat. Puluhan perusahaan penerbangan domestik beroperasi, dan mungkin akan bertambah lagi di

masa yang akan datang, karena tidak ada pembatasan maksimal berapa perusahaan yang boleh beroperasi.

Selain itu, akibat berlakunya AFTA dan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) ditambah pula sebagai akibat dari liberalisasi di bidang perdagangan dan jasa, sehingga menambah menjamurnya perusahaan penerbangan baik di Indonesia maupun Malaysia. Selain itu, dengan telah diratifikasinya *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) dan *World Trade Organization* (WTO) oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, maka tidak dibenarkan lagi Pemerintah Indonesia untuk melakukan monopoli dan diskriminasi di bidang perusahaan jasa penerbangan.

Perkembangan tersebut di satu sisi cukup menggembirakan bagi para pengguna penerbangan terutama penumpang dan pemilik kargo, karena akan banyak pilihan. Akan tetapi, implikasinya perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah (*Low Cost Carrier/LCC*) atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain dengan tarif yang murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat, sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan. Selain itu, dikhawatirkan juga dengan penurunan tarif angkutan udara dan berbagai

bonus yang ditawarkan tersebut akan dapat mengurangi pendapatan bagi awak pesawat maupun karyawan perusahaan pada umumnya, sehingga akibatnya akan mengurangi kinerja dan rasa tanggung jawab terhadap tugasnya.

Selain itu, makin banyaknya perusahaan penerbangan yang beroperasi dengan persaingan yang bebas dan perang tarif dikhawatirkan juga akan berdampak kurang baik bagi keamanan, keselamatan penerbangan, serta kenyamanan dan perlindungan konsumen. Realitasnya peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan atau angkutan udara belum dipahami betul atau tidak diperhatikan oleh para pelaku usaha di bidang penerbangan. Sementara itu, kebijakan pemerintah kurang jelas dan tidak tegas, baik dalam usaha menyempurnakan peraturan perundang-undangan, maupun dalam menegakkan peraturan yang ada.

Walaupun demikian, “secanggih apapun teknologi tersebut tidak akan dapat menghilangkan risiko kecelakaan pesawat terbang, baik yang bersifat kecil maupun fatal”. Hal tersebut dapat dipahami, karena berbagai fakta telah membuktikan, bahwa: “faktor penyebab kecelakaan tersebut antara 60%-80% berasal dari kesalahan manusia (*human error*)”.²⁰ Barulah kemudian diikuti oleh “faktor cuaca dan teknis”.²¹

²⁰I.H. Ph. Diederiks Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan Hukum Udara dan Hukum Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm. 118.

²¹*Majalah Angkasa*, Edisi No. 6, Maret Tahun V 2018, hlm. 38.

Dari berbagai bentuk kecelakaan tersebut telah menimbulkan kerugian yang besar bagi perusahaan penerbangan itu sendiri. Selain itu, kerugian yang sama juga diderita penumpang atau konsumen, baik karena cedera, kematian, atau juga kehilangan barang. Oleh karena itu, setiap kecelakaan penerbangan selalu menimbulkan permasalahan hukum, khususnya berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkutan terhadap penumpang dan pemilik barang, baik sebagai para pihak dalam perjanjian maupun sebagai konsumen. Dari berbagai pemberitaan media massa, persoalan tanggung jawab itu belum sepenuhnya dapat diselesaikan. Persoalan lain yang dihadapi konsumen adalah keterlambatan pelaksanaan pengangkutan udara yang terkadang melebihi batas toleransi. Tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut. Sehubungan dengan itu, E. Saefullah Wiradipradja menjelaskan, bahwa: “bagi korban atau ahli warisnya akan lebih terjamin untuk memperoleh santunan atas kerugian yang dideritanya, dan proses pembayarannya pun relatif lebih pendek”.²²

Sehubungan dengan itu pula, ketentuan mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang ini, walaupun sudah diatur dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 148 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Akan tetapi dalam

²²E. Saefullah Wiradipradja, *Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability) dalam Peraturan Perundang-Undangan, Khususnya di bidang Angkutan Udara*, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung, 2016, hlm. 15.

Pasal 141 sampai dengan Pasal 148 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut dapat dianalisis, bahwa pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut masih belum tegas dan limitatif. Sehingga yang menjadi isu hukumnya adalah adanya **norma yang kabur** dalam pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, terutama sebagaimana yang diatur dalam Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut yang menentukan: “Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan **dapat melakukan** penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan **ganti kerugian tambahan** selain ganti kerugian yang telah ditetapkan”. Sehingga, ketentuan tanggung jawab tersebut menurut penulis menjadi kabur, karena belum cukup memberikan perlindungan yang proporsional dan professional.

Selain itu, diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak tersebut kepada pengangkut, juga diberikan batas jumlah tanggung jawab pengangkut yang tidak dapat dilampaui (*unbreakable*) dalam keadaan apapun. Sehingga, bentuk pemberian tanggung jawabnya juga harus melalui suatu proses pengadilan. Serta pengangkut juga dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya bila terbukti, bahwa kecelakaan/kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan kesehatan penumpang atau adanya keikutsertaan korban sendiri dalam

menyebabkan timbulnya kecelakaan/kerugian (*contributory negligence*).²³

Sehubungan dengan itu pula, Pasal 148 menentukan, bahwa: “tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 147 tidak berlaku untuk: angkutan pos; angkutan penumpang dan/atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara negara; dan angkutan udara bukan niaga”.

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka menurut penulis kesemuanya itu adalah bahagian dari fenomena atau gejala hukum, sehingga dari persepektif Filsafat Hukum sangat relevan dengan pandangan Prof. Dr. D.H.M. Meuwissen, salah seorang Guru Besar Filsafat Hukum, Teori Hukum, dan HTN Fakultas Hukum Universitas Groningen Belanda, menyatakan, bahwa: “Filsafat Hukum adalah filsafat. Karena itu, ia memikirkan semua masalah fundamental dan maslah marginal yang berkaitan dengan gejala hukum”.²⁴ Sedangkan dari perspektif Teori Hukum, penelitian yang akan peneliti lakukan ini juga sangat relevan dengan Teori Sistem Hukum yang dikemukakan oleh Lawrence Meir Friedman yang menyatakan, bahwa: Hukum akan bisa dilaksanakan dengan baik, jika substansi hukumnya

²³Untuk lebih jelasnya lihat ketentuan Pasal 142 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

²⁴Lihat Johni Najwan, *Bahan Ajar Filsafat Hukum*, Program Doktor Ilmu Hukum, Program Pascasarjana Universitas Jambi, 2019, Slide 11.

baik (*legal substance*), pranata hukumnya baik (*legal structure*) dan budaya hukumnya (*legal culture*) juga harus baik.²⁵

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, terutama tentang hubungan hukum serta hak dan kewajiban para pihak?
2. Bagaimana pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam Sistem Hukum Indonesia, terutama tentang sumber hukum penerbangan dan alternatif penyelesaian sengketa penerbangan?
3. Bagaimana pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam Sistem Hukum Malaysia, terutama tentang kompleksitas hukum dan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang serta bagaimana perbedaannya dengan Indonesia?

²⁵*Ibid.*, Slide 47.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini antara lain adalah:

1. Untuk menganalisis dan mengkritisi pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, terutama tentang hubungan hukum serta hak dan kewajiban para pihak.
2. Untuk menganalisis dan mengkritisi pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam Sistem Hukum Indonesia, terutama tentang sumber hukum penerbangan dan alternatif penyelesaian sengketa penerbangan.
3. Untuk menganalisis dan mengkritisi pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam Sistem Hukum Malaysia, terutama tentang kompleksitas hukum dan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang serta bagaimana perbedaannya dengan Indonesia.

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini bermanfaat untuk:

1. Secara akademis, penelitian ini akan sangat berguna bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya untuk pengembangan perbandingan hukum (*comparative law*) di bidang tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang

berkepastian hukum serta berkeadilan dalam sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia.

2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan berbagai masukan dan bahan pertimbangan bagi para pengambil kebijakan terutama mengenai urgensi pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia.

E. Kerangka Konsepsional

Dalam penulisan Disertasi ini, supaya lebih terarah, maka penulis menggunakan beberapa kerangka konsepsional antara lain sebagai berikut:

1. Tanggung jawab. Kata tanggung jawab dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai: “keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dsb)”²⁶.
2. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan

²⁶Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi I, Jakarta: Depdikbud, 1988, hlm. 899.

keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.²⁷

3. Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.²⁸
4. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.²⁹
5. Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diserita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.³⁰
6. Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.³¹ Sedangkan bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.³²
7. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dengan pengangkut,

²⁷Pasal 1 angka (1) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

²⁸Pasal 1 angka (3) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

²⁹Pasal 1 angka (4) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³⁰Pasal 1 angka (22) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³¹Pasal 1 angka (24) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³²Pasal 1 angka (25) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.³³

8. Perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.³⁴
9. Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.³⁵
10. Keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.³⁶
11. Perspektif. Kata perspektif dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai: “sudut pandangan; pandangan”.³⁷

³³Pasal 1 angka (27) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³⁴Pasal 1 angka (29) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³⁵Pasal 1 angka (48) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³⁶Pasal 1 angka (49) UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

³⁷Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Op. Cit.*, hlm. 675.

12. Sistem. Menurut Sri Soemantri,³⁸ sistem mempunyai tiga macam arti. Oleh karena itu, pengertian sistem yang paling sesuai dengan topik penelitian ini adalah arti sistem yang pertama. Adapun arti sistem yang pertama itu ialah sekelompok bagian-bagian (alat dan sebagainya) yang bekerja bersama-sama untuk melakukan sesuatu maksud: misalnya sistem urat syaraf dalam tubuh; sistem pemerintahan dan lain-lain.
13. Sistem Hukum. Menurut Mochtar Kusumaatmadja sebagaimana dikutip oleh Nandang Alamsah Deliarnoor,³⁹ minimal sistem hukum itu harus meliputi: materi hukumnya yang berupa kaidah-kaidah dan asas-asas hukum; proses dalam mewujudkan kaidah dan/atau asas hukum itu menjadi kenyataan; lembaga-lembaga yang terkait guna mewujudkan hukum itu menjadi kenyataan.
14. Sistem Hukum Indonesia adalah semua sistem hukum yang diberlakukan berdasarkan politik hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang mungkin hanya berlaku bagi sebagian bangsa Indonesia saja, seperti sistem hukum adat, hukum barat atau hukum Islam, tetapi diakui oleh Negara Kesatuan Republik

³⁸Sri Soemantri, *Bunga Rampai Hukum Tata Negara Indonesia*, Alumni, Bandung, 2002, hlm. 32.

³⁹Nandang Alamsah Deliarnoor. *Pengertian Sistem Hukum Indonesia*. Modul 1. 2021, UT-Jakarta, hlm. 51.

Indonesia sebagai suatu sistem hukum yang berlaku di Indonesia.⁴⁰

Sehubungan dengan beberapa pengertian dan konsep di atas sebagai kerangka konseptual, selain itu, perkembangan jumlah perusahaan penerbangan, baik di Indonesia maupun di Malaysia dewasa ini sungguh sangat pesat. Pada saat ini, baik di Indonesia, maupun di Malaysia lebih kurang memiliki sepuluh perusahaan penerbangan domestik yang beroperasi, dan mungkin akan selalu bertambah lagi di masa yang akan datang, karena hingga saat ini belum ada ketentuan yang mengatur tentang pembatasan, berapa perusahaan penerbangan yang boleh beroperasi. Selain itu, akibat berlakunya otonomi daerah, ada juga berbagai perusahaan penerbangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah. Ditambah pula sebagai akibat dari liberalisasi di bidang perdagangan dan jasa, sehingga ada juga beberapa perusahaan penerbangan langsung ke daerah-daerah di Indonesia (tidak hanya ke pelabuhan udara internasional sebagai tempat tujuan di suatu negara).

Selain itu, dengan telah diratifikasinya *World Trade Organization* (WTO) dan *The General Agreement on Trade in Services* (GAT's) oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, maka tidak dibenarkan lagi Pemerintah Indonesia melakukan monopoli di bidang perusahaan (jasa) penerbangan. Perkembangan ini di satu sisi cukup

⁴⁰Nandang Alamsah Deliarnoor. *Ibid.*, hlm. 71.

menggembirakan bagi para pengguna penerbangan (penumpang dan pemilik cargo) karena akan banyak pilihan. Berbagai perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain, dengan tarif yang murah (*low cost carrier*) tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (servis), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat, sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan. Demikian juga dikhawatirkan dengan penurunan tarif angkutan udara dan berbagai bonus yang ditawarkan tersebut akan dapat mengurangi pendapatan bagi awak pesawat maupun karyawan perusahaan pada umumnya, sehingga akibatnya akan mengurangi kinerja dan rasa tanggung jawab terhadap tugasnya.

Selain itu, makin banyaknya perusahaan penerbangan yang beroperasi dengan persaingan yang bebas melalui "perang tarif", maka dikhawatirkan akan berdampak kurang baik bagi keamanan, keselamatan penerbangan, kenyamanan dan perlindungan konsumen. Dalam realitasnya peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan atau angkutan udara, belum dipahami secara lebih komprehensif atau tidak diperhatikan oleh para pelaku usaha di bidang penerbangan. Sementara itu, kebijakan pemerintah kurang jelas dan

tidak tegas, baik dalam usaha menyempurnakan peraturan perundang-undangan, maupun dalam menegakkan peraturan yang ada.

Sehubungan dengan itu pula, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, Pasal 1 angka 4 dinyatakan, bahwa: “Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran”. Sedangkan dalam Pasal 1 angka (1) Konvensi Warsawa 1929 menyatakan “*This Convention shall apply to all international transportation of persons, baggage or goods performed by air craft for hire...*”. Dari ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara tersebut tidak jelas apakah bagasi termasuk yang diatur atau tidak? Sebab antara bagasi dan kargo berbeda antara satu dengan yang lainnya, baik statusnya maupun pengaturannya. Demikian juga apakah terdapat perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan udara dengan penumpang atau pemilik kargo dan pos yang nantinya menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik kargo dan pos yang nantinya menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik kargo dan pos? Sehingga dalam Konvensi Warsawa 1929 kekurangan ini diperbaiki oleh Protokol Den Haag 1955 dengan mengubah ketentuan Article 3 ayat 2 menjadi: “*The passenger*

ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and condition of the contract carriage”.

Di sini mengandung arti bahwa antara pengangkut udara dengan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. Dengan demikian, bila terjadi kerugian di pihak penumpang selama pengangkutan udara, maka berarti pengangkut telah melakukan wanprestasi atas perjanjian yang telah disepakati, yaitu untuk mengangkut sampai tempat tujuan dengan selamat. Oleh karena itu, ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara tersebut tidak lengkap di samping ada hal yang tidak seharusnya jadi materi Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara malah masuk (pos). Kekurangan tersebut adalah apa yang dimaksud dengan “perusahaan”, tentang “mengadakan perjanjian”, tentang “bagasi”, sehingga ketentuan tersebut seharusnya mengatur: “Perusahaan pengangkutan udara adalah orang atau badan yang mengadakan perjanjian untuk mengangkut penumpang, (bagasi), dan kargo, (dan pos?) dengan pesawat terbang dan memungut pembayaran”.

Perlu diingat, bahwa dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Nomor 100 (*Luchtvervoer-ordonantie*), 1939 (OPU 100/39), Pasal 2 ayat (2) yang sebagian besar merupakan terjemahan dari Konvensi Warsawa 1929 tentang Pengangkutan Udara Internasional (Art. 2 part.

(2), dinyatakan, bahwa: Ordonansi (dan juga Konvensi Warsawa) tidak berlaku bagi pengangkutan pos. Hal ini yang menyangkut tanggung jawab terhadap benda-benda pos diatur tersendiri dalam Undang-undang tentang Pos atau Konvensi tentang Pos (*International Postal Convention*).

Sementara itu, yang dimaksud dengan penumpang angkutan udara, baik dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan maupun dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara tidak ada keterangan apa pun. Sehingga harus mencari keterangan dari berbagai referensi atau literatur atau dokumen lain. Sehingga, menurut Suherman dalam bukunya "*Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*": "penumpang adalah seseorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara". Adanya kata "persetujuan atau perjanjian pengangkutan" sangat penting karena menentukan hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang, sehingga jelas apa yang menjadi hak dan kewajiban masing-masing pihak. Demikian pula pengertian tentang penumpang (juga bagasi dan kargo) sangat penting karena ada kemungkinan seseorang yang ikut dalam penerbangan tanpa sepengetahuan pengangkut (*stow away*).

Bila terjadi kecelakaan apakah pengangkut harus membayar kompensasi (santunan, ganti rugi) kepadanya, padahal pengangkut tidak

terikat perjanjian dengannya? Perbedaan antara penumpang resmi akan makin kabur, bila pengangkut udara tidak mengeluarkan tiket penumpang, seperti yang dilakukan oleh Perusahaan Lion JT 610 rute Jakarta Pangkal Pinang, misalnya. Dengan adanya tiket penumpang merupakan bukti (*prima facie*) adanya perjanjian angkutan antara pengangkut udara dengan penumpang.

E. Landasan Teoretis

Untuk lebih terarah dan lebih fokusnya penelitian ini, maka penulis menggunakan tiga teori, yakni:

- a. **Grand Theory**, sebagai grand theory dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori keadilan dari Aristoteles. Menurut Aristoteles,⁴¹ keadilan mesti dipahami dalam pengertian kesamaan.⁴² Akan tetapi, Aristoteles membuat perbedaan penting antara kesamaan numeric dan kesamaan proporsional. Kesamaan numeric mempersamakan setiap manusia sebagai satu unit. Inilah yang sekarang biasa dipahami tentang kesamaan kedudukan semua warga negara adalah sama di depan hukum. Sedangkan kesamaan proporsional memberi tiap orang apa yang menjadi haknya sesuai dengan kemampuannya, prestasinya dan sebagainya.

⁴¹Iskandar Zulkarnain, Teori Keadilan: Pengaruh Pemikiran Etika Aristoteles Kepada Sistem Etika Ibn Miskawaih, Jurnal Madani, 1.1. 2018, hlm. 143-166.

⁴²Lihat ketentuan Pasal 28D Ayat (1) UUD 1945, yang menentukan: Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.++

Selanjutnya keadilan diuraikan secara mendasar oleh Aristoteles dalam Buku ke-5 buku *Nicomachean Ethics*.⁴³ Untuk mengetahui tentang keadilan dan ketidakadilan harus dibahas tiga hal utama yaitu (1) tindakan apa yang terkait dengan istilah tersebut, (2) apa arti keadilan, dan (3) di antara dua titik ekstrim apakah keadilan itu terletak.

1. Keadilan Dalam Arti Umum

Keadilan sering diartikan sebagai suatu sikap dan karakter. Sikap dan karakter yang membuat orang melakukan perbuatan dan berharap atas keadilan adalah keadilan, sedangkan sikap dan karakter yang membuat orang bertindak dan berharap ketidakadilan adalah ketidakadilan. Pembentukan sikap dan karakter berasal dari pengamatan terhadap obyek tertentu yang bersisi ganda. Hal ini bisa berlaku dua dalil, yaitu;

1. jika kondisi “baik” diketahui, maka kondisi buruk juga diketahui;
2. kondisi “baik” diketahui dari sesuatu yang berada dalam kondisi “baik”

Untuk mengetahui apa itu keadilan dan ketidakadilan dengan jernih, diperlukan pengetahuan yang jernih tentang salah

⁴³Aristoteles, *Nicomachean Ethics*, Translated by W.D. Ross, <http://bocc.ubi.pt/pag/Aristoteles-nicomachaen.html>. Diakses pada tanggal 20 Oktober 2023.

satu sisinya untuk menentukan secara jernih pula sisi yang lain. Jika satu sisi ambigu, maka sisi yang lain juga ambigu.

Secara umum dikatakan, bahwa orang yang tidak adil adalah orang yang tidak patuh terhadap hukum (*unlawful*, *lawless*) dan orang yang tidak fair (*unfair*), maka orang yang adil adalah orang yang patuh terhadap hukum (*law-abiding*) dan *fair*. Karena tindakan memenuhi/mematuhi hukum adalah adil, maka semua tindakan pembuatan hukum oleh legislatif sesuai dengan aturan yang ada adalah adil. Tujuan pembuatan hukum adalah untuk mencapai kemajuan kebahagiaan masyarakat. Maka, semua tindakan yang cenderung untuk memproduksi dan mempertahankan kebahagiaan masyarakat adalah adil.

Dengan demikian keadilan bisa disamakan dengan nilai-nilai dasar sosial. Keadilan yang lengkap bukan hanya mencapai kebahagiaan untuk diri sendiri, tetapi juga kebahagiaan orang lain. Keadilan yang dimaknai sebagai tindakan pemenuhan kebahagiaan diri sendiri dan orang lain, adalah keadilan sebagai sebuah nilai-nilai. Keadilan dan tata nilai dalam hal ini adalah sama tetapi memiliki esensi yang berbeda. Sebagai hubungan seseorang dengan orang lain adalah keadilan, namun sebagai suatu sikap khusus tanpa kualifikasi adalah nilai. Ketidakadilan dalam hubungan sosial terkait erat dengan keserakahan sebagai

ciri utama tindakan yang tidak fair. Keadilan sebagai bagian dari nilai sosial memiliki makna yang amat luas, bahkan pada suatu titik bisa bertentangan dengan hukum sebagai salah satu tata nilai sosial. Suatu kejahatan yang dilakukan adalah suatu kesalahan. Namun apabila hal tersebut bukan merupakan keserakahan tidak bisa disebut menimbulkan ketidakadilan. Sebaliknya suatu tindakan yang bukan merupakan kejahatan dapat menimbulkan ketidakadilan.

Sebagai contoh, seorang pengusaha yang membayar gaji buruh di bawah UMR, adalah suatu pelanggaran hukum dan kesalahan. Namun tindakan ini belum tentu mewujudkan ketidakadilan. Apabila keuntungan dan kemampuan membayar perusahaan tersebut memang terbatas, maka jumlah pembayaran itu adalah keadilan. Sebaliknya walaupun seorang pengusaha membayar buruhnya sesuai dengan UMR yang berarti bukan kejahatan, bisa saja menimbulkan ketidakadilan karena keuntungan pengusaha tersebut sangat besar dan hanya sebagian kecil yang diambil untuk upah buruh. Ketidakadilan ini muncul karena keserakahan.

Hal tersebut di atas adalah keadilan dalam arti umum. Keadilan dalam arti ini terdiri dari dua unsur yaitu fair dan sesuai dengan hukum, yang masing-masing bukanlah hal yang sama.

Tidak fair adalah melanggar hukum, tetapi tidak semua tindakan melanggar hukum adalah tidak fair. Keadilan dalam arti umum terkait erat dengan kepatuhan terhadap hukum.

2. Keadilan Dalam Arti Khusus

Keadilan dalam arti khusus terkait dengan beberapa pengertian berikut ini, yaitu:

- a. Sesuatu yang terwujud dalam pembagian penghargaan atau uang atau hal lainnya kepada mereka yang memiliki bagian haknya. Keadilan ini adalah persamaan di antara anggota masyarakat dalam suatu tindakan bersama-sama. Persamaan adalah suatu titik yang terletak diantara “yang lebih” dan “yang kurang” (*intermediate*). Jadi keadilan adalah titik tengah atau suatu persamaan relatif (*arithmetical justice*). Dasar persamaan antara anggota masyarakat sangat tergantung pada sistem yang hidup dalam masyarakat tersebut.

Dalam sistem demokrasi, landasan persamaan untuk memperoleh titik tengah adalah kebebasan manusia yang sederajat sejak kelahirannya. Dalam sistem oligarki dasar persamaannya adalah tingkat kesejahteraan atau kehormatan saat kelahiran. Sedangkan dalam sistem aristokrasi dasar persamaannya adalah keistimewaan (*excellent*). Dasar yang berbeda tersebut menjadikan keadilan lebih pada makna

persamaan sebagai proporsi. Ini adalah satu spesies khusus dari keadilan, yaitu titik tengah (*intermediate*) dan proporsi.

b. Perbaikan suatu bagian dalam transaksi

Arti khusus lain dari keadilan adalah sebagai perbaikan (*rectification*). Perbaikan muncul karena adanya hubungan antara orang dengan orang yang dilakukan secara sukarela. Hubungan tersebut adalah sebuah keadilan apabila masing-masing memperoleh bagian sampai titik tengah (*intermediate*), atau suatu persamaan berdasarkan prinsip timbal balik (*reciprocity*). Jadi keadilan adalah persamaan, dus ketidakadilan adalah ketidaksamaan. Ketidakadilan terjadi jika satu orang memperoleh lebih dari yang lainnya dalam hubungan yang dibuat secara sederajat.

Untuk menyamakan hal tersebut hakim atau mediator melakukan tugasnya menyamakan dengan mengambil sebagian dari yang lebih dan memberikan kepada yang kurang sehingga mencapai titik tengah. Tindakan hakim ini dilakukan sebagai sebuah hukuman. Hal ini berbeda apabila hubungan terjalin bukan atas dasar kesukarelaan masing-masing pihak. Dalam hubungan yang tidak didasari ketidaksukarelaan berlaku keadilan korektif yang memutuskan titik tengah sebagai sebuah proporsi dari yang memperoleh keuntungan dan yang kehilangan.

Tindakan koreksi tidak dilakukan dengan semata-mata mengambil keuntungan yang diperoleh satu pihak diberikan kepada pihak lain dalam arti pembalasan. Seseorang yang melukai tidak diselesaikan dengan mengizinkan orang yang dilukai untuk melukai balik Timbal balik dalam konteks ini dilakukan dengan pertukaran atas nilai tertentu sehingga mencapai taraf proporsi. Untuk kepentingan pertukaran inilah digunakan uang. Keadilan dalam hal ini adalah titik tengah antara tindakan tidak adil dan diperlakukan tidak adil.⁴⁴

Keadilan dan ketidakadilan selalu dilakukan atas kesukarelaan. Kesukarelaan tersebut meliputi sikap dan perbuatan. Pada saat orang melakukan tindakan secara tidak sukarela, maka tindakan tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai tidak adil ataupun adil, kecuali dalam beberapa cara khusus. Melakukan tindakan yang dapat dikategorikan adil harus ada ruang untuk memilih sebagai tempat pertimbangan. Sehingga dalam hubungan antara manusia ada beberapa aspek untuk menilai tindakan tersebut yaitu, niat, tindakan, alat, dan hasil akhirnya. Ketika:

- (1) kecederaan berlawanan deengan harapan rasional, adalah sebuah kesalahan sasaran (*misadventure*),

⁴⁴Kedua macam keadilan dalam arti khusus ini kemudian banyak disebut dalam berbagai referensi sebagai keadilan distributif dan keadilan konstitutif. Lihat Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Op. Cit.*, hlm. 137-149.

- (2) ketika hal itu tidak bertentangan dengan harapan rasional, tetapi tidak menyebabkan tindak kejahatan, itu adalah sebuah kesalahan.
- (3) Ketika tindakan dengan pengetahuan tetapi tanpa pertimbangan, adalah tindakan ketidakadilan, dan
- (4) seseorang yang bertindak atas dasar pilihan, dia adalah orang yang tidak adil dan orang yang jahat.

Melakukan tindakan yang tidak adil adalah tidak sama dengan melakukan sesuatu dengan cara yang tidak adil. Tidak mungkin diperlakukan secara tidak adil apabila orang lain tidak melakukan sesuatu secara tidak adil. Mungkin seseorang rela menderita karena ketidakadilan, tetapi tidak ada seorangpun yang berharap diperlakukan secara tidak adil.

Dengan demikian memiliki makna yang cukup luas, sebagian merupakan keadilan yang telah ditentukan oleh alam, sebagian merupakan hasil ketetapan manusia (keadilan hukum). Keadilan alam berlaku universal, sedangkan keadilan yang ditetapkan manusia tidak sama di setiap tempat. Keadilan yang ditetapkan oleh manusia inilah yang disebut dengan nilai. Akibat adanya ketidak samaan ini maka ada perbedaan kelas antara keadilan universal dan keadilan hukum yang memungkinkan pembenaran keadilan hukum.

Bisa jadi semua hukum adalah universal, akan tetapi dalam waktu tertentu tidak mungkin untuk membuat suatu pernyataan universal yang harus benar.⁴⁵ Adalah sangat penting untuk berbicara secara universal, tetapi tidak mungkin melakukan sesuatu selalu benar karena hukum dalam kasus-kasus tertentu tidak terhindarkan dari kekeliruan. Saat suatu hukum memuat hal yang universal, namun kemudian suatu kasus muncul dan tidak tercantum dalam hukum tersebut. Karena itulah persamaan dan keadilan alam memperbaiki kesalahan tersebut.

- b. **Midle Theory**, sebagai middle theory dalam penelitian ini penulis menggunakan teori kepastian hukum dari Hans Kelsen. Menurut Hans Kelsen,⁴⁶ hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen* dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Sedangkan norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang dibuat dengan penuh pertimbangan (*deliberative*).

Sehubungan dengan itu, berdasarkan ketentuan Pasal 28 D Ayat (1) UUD 1945 menentukan, bahwa: Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.⁺⁺ Sehingga dengan

⁴⁵Bandingkan dengan Muchammad Ali Safa’at, *Pemikiran Keadilan (Plato, Aristoteles, dan John Rawls)*. <http://safaat.lecture.ub.ac.id/files/2011/12/keadilan.pdf>. diakses 23 Oktober 2023.

⁴⁶Jimly Asshiddiqie dan Muchamad Ali Safa’at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Mahkamah Konstitusi RI, Sekretariat Jenderal Kepaniteraan, 2006, hlm, 27.

demikian, kepastian hukum itu harus diwujudkan melalui hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari berbagai aturan hukum membuktikan, bahwa hukum tidak hanya bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan juga untuk kepastian hukum. Kepastian hukum merupakan jaminan mengenai hukum yang berisi keadilan. Norma-norma yang memajukan keadilan harus sungguh-sungguh berfungsi sebagai peraturan yang ditaati.

Sehingga menurut Gustav Radbruch keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Beliau berpendapat bahwa keadilan dan kepastian hukum harus diperhatikan, kepastian hukum harus dijaga demi keamanan dan ketertiban suatu negara. Akhirnya hukum positif harus selalu ditaati. Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai yang ingin dicapai yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan. Oleh karena itu, Teori kepastian hukum mengandung dua pengertian yaitu:

1. Adanya aturan yang bersifat umum yang membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan;
2. Kepastin hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan hukum yang bersifat umum, maka

individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu. Kepastian hukum bukan hanya berupa Pasal-Pasal, Undang-Undang melainkan juga adanya konsistensi dalam putusan hakim antara putusan hakim yang satu dengan putusan hakim yang lainnya, untuk kasus yang serupa yang telah diputuskan.

Hukum memang pada hakikatnya adalah sesuatu yang bersifat abstrak, meskipun dalam manifestasinya berwujud konkrit, persepsi orang mengenai hukum itu beraneka ragam, tergantung dari sudut mana mereka memandang. Oleh karena itu, kalangan hakim akan memandang hukum itu dari sudut pandang mereka sebagai hakim, kalangan ilmuwan hukum akan memandang hukum dari sudut profesi keilmuan mereka, rakyat kecil akan memandang hukum dari sudut pandang mereka dan sebagainya.

Dengan demikian, kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologis, kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragua-raguan (multi tafsir) dan logis dalam artian ia menjadi

suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau tidak menimbulkan konflik norma.

Setiap orang mengharapkan jaminan atas kepastian hukum guna menjamin masalah-masalah hukum yang dialaminya memiliki kepastian hukum dan memiliki rasa keadilan. Negara memberikan jaminan kepastian hukum kepada seluruh masyarakatnya di dalam melakukan aktivitas sehari-hari dengan cara melindungi masyarakatnya dengan membuat Peraturan Perundang-undangan. Menurut Jan Michael Otto yang merinci kepastian hukum dalam arti materiil yaitu:

1. Tersedia aturan hukum yang jelas, konsisten, dan dapat diakses, diterbitkan oleh dan diakui karena (kekuasaan) Negara;
2. Instansi-instansi pemerintahan menerapkan aturan-aturan hukum itu secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya;
3. Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan– aturan tersebut;
4. Hakim-hakim (peradilan) mandiri dan tidak memihak, menerapkan aturan-aturan hukum itu sendiri konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa; dan
5. Keputusan pengadilan secara konkret dilaksanakan.

Kepastian hukum sebagai salah satu tujuan hukum dapat dikatakan sebagai bagian dari upaya mewujudkan keadilan. Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan atau penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Dengan adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan dialami jika melakukan tindakan hukum tertentu. Kepastian hukum diperlukan untuk mewujudkan prinsip persamaan dihadapan hukum tanpa diskriminasi.

Secara etimologis, kata "kepastian hukum" berkaitan erat dengan asas kebenaran, yaitu sesuatu yang secara ketat dapat disilogismekan secara legal-formal. Melalui logika deduktif, aturan-aturan hukum positif ditempatkan sebagai premis mayor, sedangkan peristiwa konkret menjadi premis minor. Melalui sistem logika tertutup akan serta merta dapat diperoleh konklusinya. Konklusi itu harus sesuatu yang dapat diprediksi, sehingga semua orang wajib berpegang kepadanya. Dengan pegangan inilah masyarakat menjadi tertib. Oleh sebab itu, kepastian hukum akan mengarahkan masyarakat kepada ketertiban.

Dengan adanya hukum modern maka mengakibatkan terbukanya pintu masuk untuk permasalahan yang sebelumnya

tidak ada yaitu kepastian hukum itu sendiri. Kepastian hukum ialah suatu hal yang baru akan tetapi nilai keadilan serta kemanfaatan secara tradisional telah ada jauh sebelum era hukum modern. Gustav Radbruch mengatakan kepastian hukum adalah “*Sicherheit des Rechts selbst*” (kepastian hukum tentang hukum itu sendiri). Terdapat empat hal yang memiliki hubungan dengan makna kepastian hukum, antara lain:

1. Bahwa hukum itu positif, yang artinya hukum itu adalah perundang-undangan (*gesetzliches Recht*).
2. Hukum didasarkan kepada fakta (*Tatsachen*), bukan didasarkan kepada sebuah rumusan tentang penilaian yang nantinya dilakukan oleh hakim, seperti kemauan baik dan kesopanan.
3. Bahwa fakta tersebut haruslah dirumuskan secara jelas guna menghindari kekeliruan dalam penafsiran, selain itu juga mudah untuk dijalankan.
4. Hukum positif tidak boleh untuk sering diubah.

Pendapat lain tentang kepastian hukum dikemukakan oleh Roscoe Pound, seperti halnya yang ditulis Peter Mahmud Marzuki di dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum yang mana kepastian hukum mempunyai dua makna, yaitu:

1. Pertama, yaitu sebagai aturan yang bersifat umum guna membuat individu mengerti tentang perbuatan apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan.
2. Kedua, berupa keamanan hukum untuk setiap orang dari kesewenangan pemerintah, dengan adanya aturan yang bersifat umum tersebut individu dapat mengerti apa saja yang boleh untuk dibebankan atau dilakukan oleh Negara kepada tiap individu. Kepastian hukum berarti terdapat konsistensi dan ketetapan dalam putusan hakim antara putusan yang satu dengan yang lain dalam kasus yang sama yang telah diputus. Jadi kepastian hukum tidaklah hanya berupa pasal dalam UU.

Asas kepastian hukum ialah suatu jaminan dimana suatu hukum itu wajib dijalankan secara baik dan juga secara tepat karena tujuan hukum yang paling utama ialah kepastian hukum. Apabila tidak terdapat kepastian hukum di dalamnya maka tidak akan diketahui jati diri serta makna dari hukum itu sendiri dan bila sudah terjadi hal seperti itu maka hukum tak akan lagi dipakai sebagai pedoman dalam berperilaku oleh setiap orang. Adanya kepastian hukum dalam suatu Negara menyebabkan pula terdapatnya upaya pengaturan hukumnya yang terwujud di suatu perundang-undangan yang dibuat oleh pemerintah. Peraturan perundangan tersebut ialah sistem hukum yang

berlaku yaitu yang tidak didasarkan pada keputusan sesaat saja. Asas kepastian hukum ialah sebuah konsep guna memastikan bahwa hukum itu telah dilaksanakan secara baik hingga tidak menimbulkan kerugian apapun bagi siapa saja, hukum harus mengayomi dan melindungi masyarakat dari berbagai tindak kejahatan atau pelecehan pada individu ataupun kelompok serta harus dijadikan sebagai pedoman hidup bagi setiap orang.

Hukum dilarang bertentangan dan juga wajib dibuatkan rumusan yang bisa dimengerti serta dipahami oleh masyarakat umum. Untuk itu pengertian asas kepastian hukum dan keadilan berlaku tidak surut jadi tidak merusak sistem integritas yang sudah ada serta yang terkait dengan peraturan juga pelaksanaannya. Kepastian hukum dibentuk dengan harapan bisa memberikan pengertian kepada masyarakat untuk selalu bersikap juga berpikir positif pada hukum Negara yang sudah ditentukan.

Kepastian hukum sebagai salah satu tujuan hukum dapat dikatakan sebagai bagian dari upaya mewujudkan keadilan. Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan atau penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Dengan adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan dialami jika

melakukan tindakan hukum tertentu. Kepastian hukum diperlukan untuk mewujudkan prinsip persamaan dihadapan hukum tanpa diskriminasi.⁴⁷

Kepastian hukum akan menjamin seseorang melakukan perilaku sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, sebaliknya tanpa ada kepastian hukum maka seseorang tidak memiliki ketentuan baku dalam menjalankan perilaku. Dengan demikian, tidak salah apabila Gustav Radbruch mengemukakan kepastian hukum sebagai salah satu tujuan dari hukum. Dalam tata kehidupan masyarakat berkaitan erat dengan kepastian hukum dalam hukum. Kepastian hukum merupakan sesuai yang bersifat normatif baik ketentuan maupun keputusan hakim. Kepastian hukum merujuk pada pelaksanaan tata kehidupan yang dalam pelaksanaannya jelas, teratur, konsisten, dan konsekuen serta tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif dalam kehidupan masyarakat.

- c. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologis. Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi-tafsir) dan logis dalam artian ia

⁴⁷Bodenheimer dalam Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum, Bandung* : PT. Citra Aditya Bakti, 2006, hlm. 277.

menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Konflik norma yang ditimbulkan dari ketidakpastian aturan dapat berbentuk kontestasi norma, reduksi norma atau distorsi norma.

d. **Applied Theory.** Dalam ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan udara setidaknya-tidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu:

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault*);
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*); dan
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute, atau strict liability*).⁴⁸

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut di atas pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada atau tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian tersebut diletakkan dalam proses penuntutan. Tanggung jawab hukum merupakan tanggung jawab subjek hukum atau pelaku yang telah melakukan perbuatan melawan hukum atau perbuatan pidana untuk memikul biaya atau kerugian atau melaksanakan pidana atas kesalahannya maupun karena kealpaannya. Dalam Bahasa Indonesia, kata tanggung jawab berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa

⁴⁸E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 2009, hlm. 19.

boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya). Menanggung diartikan sebagai bersedia memikul biaya (mengurus, memelihara), menjamin, menyatakan keadaan kesediaan untuk melaksanakan kewajiban.

Sehubungan dengan itu, menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan, bahwa: seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa: “Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.

Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan, bahwa kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki,

dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan. Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggung jawab terdiri dari:

1. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri.
2. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.
3. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian.
4. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai *liability* dan *responsibility*, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik. Teori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggung jawab yang lahir dari ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga teori tanggung jawab dimaknai dalam arti *liability*, sebagai suatu konsep yang terkait

dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum.

Dalam penyelenggaraan suatu negara dan pemerintahan, pertanggungjawaban itu melekat pada jabatan yang juga telah dilekati dengan kewenangan, dalam perspektif hukum publik, adanya kewenangan inilah yang memunculkan adanya pertanggungjawaban, sejalan dengan prinsip umum; “*geenbevegedheid zonder verantwoordelijkheid; thereis no authority without responsibility*; la sulthota bila mas-uliyat”(tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban). Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu:

1. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intertional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
2. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort lilability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).

3. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

Oleh karena itu, prinsip tanggung jawab hukum dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu:

1. *Liability based on fault*, beban pembuktian yang memberatkan penderita. Ia baru memperoleh ganti kerugian apabila ia berhasil membuktikan adanya unsur kesalahan pada pihak tergugat, kesalahan merupakan unsur yang menentukan pertanggung jawaban, yang berarti bila tidak terbukti adanya kesalahan, tidak ada kewajiban memberi ganti kerugian. Pasal 1865 KUHPdata yang menyatakan bahwa “barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa atas nama ia mendasarkan suatu hak, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu, sebaliknya barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa guna membantah hak orang lain, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu”.
2. *Strict liability* (tanggung jawab mutlak) yakni unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar pembayaran ganti kerugian.

Dalam sebuah perbuatan atau hubungan hukum yang dilakukan subyek hukum pasti akan menimbulkan tanggung jawab hukum, maka dengan adanya tanggung jawab hukum akan

menimbulkan hak dan kewajiban bagi subyek hukum. Oleh karena tanggung jawab hukum merupakan suatu prinsip yang ditimbulkan adanya hubungan hukum yang harus dilaksanakan.

Berdasarkan prespektif hukum, dalam kehidupan sehari-hari dikenal istilah pergaulan hukum (*rechtsverkeer*), yang didalamnya mengisyaratkan adanya tindakan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtbetrekking*) antar subjek hukum. Pergaulan, tindakan, dan hubungan hukum adalah kondisi atau keadaan yang diatur oleh hukum dan/atau memiliki relevansi hukum. Dalam hal itu terjadi interaksi hak dan kewajiban antar dua subyek hukum atau lebih yang masing-masing diikat dengan hak dan kewajiban (*rechten en plichten*).

Hukum diciptakan untuk mengatur pergaulan hukum agar masing-masing subyek hukum menjalankan kewajibannya secara benar dan memperoleh haknya secara wajar. Di samping itu, hukum juga difungsikan sebagai instrumen perlindungan (*bescherming*) bagi subyek hukum. Dengan kata lain, hukum diciptakan agar keadilan terimplementasi dalam pergaulan hukum. Ketika ada subjek hukum yang melalaikan kewajiban hukum yang seharusnya dijalankan atau melanggar hak itu dibebani tanggung jawab dan dituntut memulihkan atau mengembalikan hak yang sudah dilanggar tersebut. Beban tanggung jawab dan tuntutan ganti rugi atau hak itu

ditunjukkan kepada setiap subjek hukum yang melanggar hukum, tidak peduli apakah subjek hukum itu seseorang, badan hukum, ataupun pemerintah.

Dengan demikian, konsep tanggung jawab hukum berkaitan erat dengan konsep hak dan kewajiban. Konsep hak merupakan suatu konsep yang menekankan pada pengertian hak yang berpasangan dengan pengertian kewajiban. Pendapat yang umum mengatakan bahwa hak pada seseorang senantiasa berkorelasi dengan kewajiban pada orang lain.

Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, artinya dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan dengan peraturan yang berlaku. Selanjutnya menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan, bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh di tuntutan, dipersalahkan, dan diperkarakan. Sedangkan, menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus

mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban.

Oleh karena itu, untuk lebih jelasnya makna dari prinsip tanggung jawab tersebut akan penulis uraian di bawah ini ketiga prinsip tersebut secara ringkas sebagai berikut:

a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan

Prinsip ini menentukan, bahwa tanggung jawab seseorang diletakkan pada adanya kesalahan (*fault liability*). Tiada tanggung jawab tanpa ada kesalahan (*liability based on fault*). Dalam konteks ini jika penggugat ingin menuntut tanggung jawab tergugat, maka ia harus membuktikan adanya kesalahan pihak tergugat. Selain itu, ia harus pula membuktikan, bahwa kerugian yang ia derita itu akibat dari kesalahan tergugat. Jika dikaitkan antara perusahaan penerbangan dengan penumpang, jika penumpang akan menuntut perusahaan penerbangan, maka ia harus membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan. Ini bukan persoalan yang mudah bagi penumpang, tidak terlalu mudah untuk membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan. Banyak kendala yang dihadapi. Kendala itu berkaitan dengan masalah teknologi maupun ekonomi. Sehingga, prinsip ini dianut oleh konsep cidera janji (*wanprestasi*) dan syarat yang dipenuhi untuk

melakukan tuntutan perbuatan melawan hukum yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Indonesia.

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul. Jika tergugat ingin membebaskan tanggung jawabnya, maka ia harus membuktikan, bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*).⁴⁹

Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*liability based on fault*), tetapi di sini terjadi pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast, shifting of the burden of proof*) kepada pihak tergugat. Jadi, apabila penggugat (penumpang) akan mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan atau penumpang. Penggugat/penumpang cukup menunjukkan, bahwa kecelakaan atau kerugian yang menimpa dirinya itu terjadi selama berada dalam pesawat udara, atau ketika melakukan kegiatan embarkasi atau debarkasi (untuk penumpang), atau selama pengangkutan udara (untuk kargo).

Kemudian, apabila perusahaan penerbangan/pengangkut berupaya

⁴⁹Bandingkan dengan H. Toto T. Suriatmaja, *Pengangkutan Kargo Udara, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bani Quraisy, Bandung, 2010, hlm. 26.

untuk membebaskan tanggung jawabnya, maka ia harus membuktikan bahwa ia tidak bersalah (*absence of fault*). Sebagai imbalan (*quid pro quo*) adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diiringi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*), yakni tanggung jawab pengangkut untuk membuktikan santunan dibatasi hingga limit tertentu.

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Di dalam tanggung jawab mutlak (*strict liability* atau *absolute liability*) tergugat atau penggugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Dengan kata lain, “di dalam prinsip tanggung jawab mutlak ini unsur kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataan ada atau tidak”.⁵⁰ Prinsip tanggung jawab ini di dalam berbagai literatur atau referensi biasanya dikenal dengan istilah *strict liability* dan *absolut liability*. Dari kedua istilah tersebut beberapa pakar ada yang membedakannya tetapi juga ada yang menyamakannya.

Mieke Komar Kantaatmadja⁵¹ dengan mengutip pendapat Goldle mempersamakan *strict liability* dengan *absolute liability*.

Doktrin ini berasal dari hukum Anglo Saxon yang dikenal sejak

⁵⁰Seafullah Wiradpradja, *Op. Cit.*, hlm. 35.

⁵¹Mieke Komar Kantaatmadja, *Tanggung Jawab Dalam Pencemaran Udara*, Litera, Bandung, 2013, hlm. 14-15.

kasus *Ryland vs. Fietcher*. “the doctrine of strict (or absolute) liability evolved in modern times in certain kind of situation where injury has been caused by an activity that is not wrongful but gives rise to liability even the absence of an allegation of negligence or fault ...”.

Berdasarkan prinsip ini, pihak tergugat harus membayar seluruh kerugian yang disebabkan oleh tindakannya, terlepas dari bersalah tidaknya tergugat. Di dalam *strict liability* selalu disertai dengan penentuan *ceiling* jumlah ganti rugi. Selain itu, “dalam prinsip ini tidak dipermasalahkan adanya unsur kesalahan, kesengajaan atau kelalaian, asal ada cukup pembuktian tentang terjadinya kerugian akibat perbuatan tergugat”.⁵²

Oleh karena itu, lebih lanjut Mieke Komar Kantaatmadja⁵³ menjelaskan, bahwa: “dalam tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dimungkinkan adanya hal-hal yang membebaskan pemilik kapal untuk membayar ganti rugi”. Selain itu, sistem tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*). Pembuktian akan menjadi lebih sederhana dan relatif lebih pendek pada *strict liability*. Luas lingkup ganti rugi dimungkinkan dibatasi, karena segi lain *strict liability* ini adalah adanya batas tertinggi

⁵²*Ibid.*

⁵³Mieke Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, Alumni, Bandung, 2016, hlm. 74-76. Lihat juga Komar Kantaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Lingkungan Internasional*, Alumni, Bandung, 2017, hlm. 55-56.

(*plafond/ceiling*) dari jumlah ganti rugi, sehingga dapat disimpulkan, bahwa karena sifat *strict liability* yang khusus yaitu mengecualikan unsur umum ganti kerugian berupa adanya kesalahan (pengertian yang luas) si pelaku, maka kepadanya juga dilekatkan hal-hal yang harus dilihat sebagai kelompok (*parcel*) dengan kerugian-kerugian, yaitu *limitation of liability* yang membuatnya menjadi sistem ganti kerugian yang mutlak terbatas jumlahnya dan *no liability* dalam hal berlakunya pengecualian terhadap asas *strict liability* ini.

Lebih lanjut dengan memberikan contoh dalam ganti rugi pencemaran laut, Komar Kantaatmadja menyebutkan “adanya kemungkinan pemilik perusahaan mempunyai tanggung jawab sepenuhnya, yaitu yang bisa dikenal dalam hukum ganti rugi pencemaran laut *absolute liability* yaitu dalam hal *acident as result of the actual fault or privity of the owner*”.

Winfield, Friedman, dan Mircea Mateesco Matte juga membedakan antara *strict liability* dan *absolute liability* dengan memperhatikan ada tidaknya kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab. “Di dalam *strict liability* dalam hal tertentu dimungkinkan adanya pembebasan tanggung jawab,

sedangkan di dalam *absolute liability* hal tersebut tidak dimungkinkan”.⁵⁴

Menurut Bin Cheng⁵⁵ dalam kepustakaan berbahasa Inggris penggunaan istilah *strict liability* dan *absolute liability* (kadang-kadang juga *no-fault liability*) sering terlihat digunakan bergantian. Meskipun baik secara teoretis maupun praktis sulit diadakan pembedaan yang tegas di antara keduanya. Oleh karena itu, Bin Cheng menunjukkan adanya perbedaan pokok antara kedua istilah tersebut. Di dalam *strict liability* perbuatan yang menyebabkan kerugian yang dituntut itu harus dilakukan oleh orang yang bertanggung jawab. Dengan perkataan lain, di dalam *strict liability* terdapat hubungan kausalitas antara orang yang benar-benar bertanggung jawab dengan kerugian. Di dalam *strict liability* semua hal yang biasanya dapat membebaskan tanggung jawab (*usual defenses*) tetap diakui kecuali hal-hal yang mengarah pada pernyataan tidak bersalah (*absence of fault*), karena kesalahan tidak diperlukan lagi. Padahal di dalam *absolute liability*, tanggung jawab akan timbul kapan saja, jika ada keadaan yang menimbulkan tanggung jawab tanpa mempermasalahkan oleh siapa dan bagaimana terjadinya kerugian tersebut. Dengan demikian, di

⁵⁴Lihat E. Saefullah Wiradipradja, *Op. Cit.*, hlm. 36-37.

⁵⁵*Ibid.*, hlm. 37-38, mengutip Bin Cheng, “A Replay to Charges of Having Inter Alia Misuse The Term Absolute Liability in Relation to the 2006 Montreal Inter-Charrier Agreement in My Plea for An Integrated System of Aviation Liability,” (2011), *6 Annuals of Air and Space Law*, hlm. 3.

dalam *absolute liability* tidak diperlukan hubungan kausalitas, dan hal-hal yang dapat membebaskan tanggung jawab hanya yang dinyatakan secara tegas.

Sehubungan dengan itu, ketentuan mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan ini, walaupun belum secara limitatif diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Akan tetapi, dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 148 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut dapat dianalisis, bahwa pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan tersebut adalah tanggung jawab mutlak.

Ketentuan tanggung jawab tersebut, menurut penulis belum cukup memberikan perlindungan yang proposional, baik bagi pengangkut maupun pengguna jasa angkutan udara, karena sebagai imbalan diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak tersebut kepada pengangkut diberikan batas jumlah tanggung jawab pengangkut yang tidak dapat dilampaui (*unbreakable*) dalam keadaan apapun. Pengangkutan dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya bila terbukti bahwa kecelakaan/kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan kesehatan penumpang atau adanya keikutsertaan korban sendiri dalam menyebabkan timbulnya kecelakaan/kerugian (*contributory negligence*).

Sehubungan dengan itu, seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan. Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu, hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.

Selain itu, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen juga telah memberikan banyak hak kepada penumpang pesawat. Misalnya hak atas keselamatan, kenyamanan, dan keamanan. Demikian juga dengan penumpang yang mengalami *delay*, maka pada dasarnya mereka dapat menuntut hak mereka atas informasi penerbangan yang akurat, jelas, dan jujur. Oleh karena itu, pada saat ini, sudah ada regulasi yang mengharuskan perusahaan memberikan kompensasi tertentu kepada penumpang akibat keterlambatan atau penundaan keberangkatan.

Sehubungan dengan itu, penumpang memang sudah selayaknya tahu hak-hak mereka yang timbul sejak membeli tiket. Ironisnya, penumpang memang sering lupa membaca secara detail hak-hak yang tercantum dalam ‘perjanjian’ tiket. Di Garuda, misalnya, begitu seseorang membeli tiket elektronik, pada salinan tiket sudah tertera pasal-pasal perjanjian yang mengikat kedua belah pihak. Kalau ada penumpang difabel atau memiliki keterbatasan fisik, maka menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sudah mengatur hak-hak yang dimilikinya. Penumpang yang memiliki keterbatasan fisik atau difabel tersebut berhak mendapatkan pelayanan khusus. Pasal 134 UU Penerbangan tersebut, juga menentukan, bahwa penyandang cacat, orang lanjut usia, anak-anak di bawah usia 12 tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dari badan usaha angkutan udara niaga, di antaranya memberikan prioritas tempat duduk dan lain-lain. Merujuk pada UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 tersebut, ada banyak hak penumpang yang menjadi kewajiban perusahaan penerbangan. Jika terjadi kecelakaan, misalnya, penumpang berhak mendapat asuransi dan ganti rugi. Sebaliknya, perusahaan berkewajiban membayar ganti rugi itu menurut hukum.

Sehubungan dengan itu pula, Kementerian Perhubungan sudah mengatur pembayaran ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka dalam kasus kecelakaan. Rinciannya ada dalam Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Permenhub 77/2011). Pasal 3 Permenhub menentukan dengan tegas dan limitatif, bahwa: bagi penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena kecelakaan, maka penumpang atau ahli warisnya berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp1,25 miliar. Ganti rugi Rp 500 juta diberikan kepada (ahli waris) penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu bandara menuju pesawat udara atau saat proses turun dari pesawat udara.

Sedangkan untuk penumpang yang mengalami cacat tetap oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan, berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp. 1,25 miliar. Yang cacat tetap dalam jangka waktu paling lambat 60 hari sejak terjadinya kecelakaan, ganti rugi diberikan berdasarkan organ. Misalnya kehilangan pendengaran, penumpang berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp. 150 juta. Jika bagasi penumpang hilang, musnah atau hilang sebagai akibat dari kegiatan

angkutan udara selama bagasi tercatat dalam pengawasan pengangkut, maka penumpang berhak mendapatkan ganti rugi. Pasal 5 Permenhub 77 juga telah menjelaskan, bahwa: kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti rugi sebesar Rp. 200 ribu per kilogram dan paling banyak Rp 4 juta per penumpang. Selain itu, penumpang juga berhak mendapatkan uang tunggu atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebesar Rp. 200 ribu per hari paling lama untuk tiga hari.

Dalam kasus *delay* penumpang juga punya hak. Pasal 146 UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 juga telah mengatur pengangkut untuk 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. Keterlambatan lebih dari empat jam, penumpang berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp.300 ribu. Ganti rugi dapat dikurangi 50 persen jika perusahaan penerbangan menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang. Dalam hal ini, penumpang berhak mendapatkan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan

transportasi lain ke tempat tujuan apabila tidak terdapat angkutan udara.

Dalam hal terjadinya pembatalan penerbangan, perusahaan penerbangan wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 hari sebelum pelaksanaan penerbangan. Pasal 151 UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga telah menentukan, bahwa perusahaan penerbangan wajib memberikan tiket kepada penumpang. Penumpang berhak mendapatkan tiket perseorangan atau kolektif yang memuat nomor, tempat dan tanggal penerbitan, nama penumpang dan pengangkut, tempat, tanggal, waktu pemberangkatan dan tujuan pendaratan dan pernyataan bahwa pengangkut atau perusahaan penerbangan tunduk pada ketentuan dalam UU Penerbangan. Sudah pasti, setelah membeli tiket, penumpang berhak mendapatkan boardingpass untuk masuk bandara. Problemnya, yaitu pada saat membeli tiket, penumpang sering sekali lalai untuk membaca hak-hak dan meminta penjelasan tentang hak-hak apa saja yang muncul setelah pembelian tiket itu. Yang paling krusial adalah komponen apa saja, misalnya pajak, asuransi, tucilah yang dipakai perusahaan, sehingga tiket ke suatu tujuan bernilai tertentu.

Oleh karena itu, menurut Johni Najwan, bahwa: Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pada

prinsipnya sudah sesuai dengan berbagai regulasi penerbangan internasional. Hanya saja penerapannyalah yang masih sering bermasalah.⁵⁶ Ia memberi contoh hak penumpang atas informasi asuransi. Penumpang seringkali tidak tahu apakah pembelian tiket sudah termasuk asuransi, karena di bandara tertentu, masih ada lagi loket perusahaan asuransi. “Siapa yang membayar premi”? Sudah barang tentu penumpang. Karena premi sudah *include* di dalam harga tiket pesawat. Berapa angkanya? Penumpang tidak memperoleh informasi yang optimal, padahal UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, telah secara tegas dan limitatif menentukan tentang hak atas informasi yang benar sebagai salah satu hak konsumen”.⁵⁷

Lebih lanjut Johni Najwan juga menjelaskan, bahwa dalam hukum kontrak terdapat salah satu asas yang sangat penting, yakni asas kebebasan berkontrak. Artinya, mau pakai asuransi atau tidak, maka hal tersebut adalah sah-sah saja. Akan tetapi, asas tersebut telah dibatasi oleh UU Penerbangan, karena UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah mengatur secara lebih spesifik dan khusus serta telah mewajibkan asuransi. Sehingga “UU Penerbangan 1 Tahun 2009 tersebut tidak jauh berbeda dengan

⁵⁶Lihat Johni Najwan, Implikasi GATT & WTO Terhadap Perkembangan Regulasi Penerbangan di Indonesia, Jurnal “LEGAL SCIENCE” Program Doktor Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Jambi”, Edisi April-Juli 2014, hlm. 7.

⁵⁷Lihat Pasal 4 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

ketentuan internasional. Hal tersebut sebagai salah satu konsekuensi terhadap Indonesia yang telah meratifikasi ketentuan GATT/WTO melalui UU Nomor 7 Tahun 1994.⁵⁸

G. Keaslian/Orisinalitas Penelitian

Berdasarkan berbagai informasi yang diperoleh, baik melalui penelitian di berbagai perpustakaan, maupun dari berbagai informasi melalui internet, maka dapat dikatakan belum banyak penelitian yang telah dilakukan oleh para peneliti terdahulu, baik berupa Penelitian Disertasi/Jurnal/Tesis yang berhubungan dengan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Dalam Perspektif Sistem Hukum Indonesia dan Sistem Hukum Malaysia ini. Jika pun ada, penelitian tersebut sangat berbeda dengan penelitian yang akan peneliti lakukan, baik dari judul, rumusan masalah, metode maupun kesimpulannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada matrik di bawah ini sebagai berikut:

No	Nama Penulis	Judul Disertasi/ Penelitian	Jenis & Tahun Terbitan	Ket.
1	Yosua Roald Sihotang	Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan atas Kecelakaan Pesawat Udara Dikaitkan Dengan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi (Perspektif Perlindungan	Disertasi, FH-UI, 2008.	

⁵⁸Johani Najwan, *Op. Cit.*, hlm. 9.

		Konsumen)		
2	A. Yahanan NCM	<i>Legal and Policy Issues on Air Transportation and Service.</i>	Disertasi, FUU/ FH-UKM, 2010.	
3	Sudiarto	Tanggung Gugat Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Kecelakaan Pesawat Udara Pada Penerbangan Domestik.	Disertasi, FH- UNAIR, 2012.	
4	Yurisa Martanti	Perjanjian Jaminan Dalam Perjanjian Kredit Dengan Obyek Pesawat Udara Dikaitkan Dengan Idera Sebagai Upaya Kepastian Hukum Dalam Rangka Pembangunan Lembaga Hukum Jaminan Nasional.	Disertasi, FH- UNPAD, 2015.	
5	Sugeng Supartono	Implikasi ANNEX 19 ICOU (<i>International Civil Aviation Organization</i>) Tentang Safety Management Dalam Pengaturan Sistem Keselamatan Penerbangan di Area Bandar Udara di Indonesia.	Disertasi, FH Univ. Trisakti, 2015.	

Berdasarkan berbagai informasi yang telah penulis kemukakan pada matrik di atas, maka dapat dijelaskan, bahwa tidak ada satupun penelitian yang dilakukan oleh para peneliti terdahulu, terutama berupa Disertasi, apalagi lagi yang berhubungan langsung dengan topik yang akan peneliti lakukan. Terutama tentang Tanggung Jawab Perusahaan

Penerbangan Terhadap Penumpang Dalam Perspektif Sistem Hukum Indonesia dan Sistem Hukum Malaysia. Selain itu, sepanjang pengetahuan penulis juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis telah dirujuk dalam naskah penelitian ini dan juga telah dicantumkan dalam footnote dan daftar pustaka. Oleh karena itu, menurut peneliti, topik yang akan diteliti ini adalah asli/orisinal, kecuali berbagai teori, pendapat serta referensi yang telah peneliti/penulis kutip dan telah dicantumkan sumbernya baik pada footnote, maupun pada daftar pustaka sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

H. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini adalah *juridis normatif*, yakni suatu tipe penelitian yang akan mengkaji tentang tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia.

2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini antara lain adalah: pendekatan sejarah (*historical approach*), pendekatan konsep (*conceptual approach*), pendekatan perundang-undangan (*normative approach*), pendekatan kasus (*case law approach*) serta

pendekatan perbandingan hukum (*comparative law approach*) khususnya yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia.

3. Jenis dan sumber bahan hukum

Jenis dan sumber bahan hukum yang diperlukan dalam penelitian ini adalah:

- a. *Bahan hukum primer*, Indonesia: berupa perangkat Peraturan Perundang-Undangan seperti: Ordonansi Pengangkutan Udara (Stbl. No. 100 Tahun 1939) sebagai dasar hukum udara perjanjian pengangkutan udara dalam pengangkutan udara domestik. Ordonansi ini secara parsial mengalami beberapa perubahan yang mendasar pada tahun 1992. Pada tahun itu lahir Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 Tentang Penerbangan dan terakhir dirubah dengan UU Nomor 1 Tahun 2009. Bahan hukum primer Malaysia antara lain seperti: Undang-Undang Malaysia Akta 3 Tentang Akta Penerbangan Awam 1969, Undang-Undang Malaysia Akta 307 Tentang Akta Kesalahan-Kesalahan Penerbangan 1984, Undang-Undang Malaysia Akta 771 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, Rang Undang-Undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2016, dan Undang-

Undang Malaysia Akta A1559 Tentang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2018.

- b. *Bahan hukum sekunder*, yang berupa studi dokumen yang terdiri dari berbagai informasi mendalam yang diperoleh dari *literatur* dan pendapat para pakar hukum baik di tingkat nasional maupun internasional yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.
- c. *Bahan hukum tersier*, yang berupa: Black's Law Dictionary, Kamus Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Dewan Bahasa Malaysia dan berbagai referensi lainnya yang relevan.

4. Teknik pengumpulan bahan hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum yang dilakukan adalah dengan menggunakan sistem file pada komputer (*computerise filing system*). Bahan hukum yang sudah terkumpul, selanjutnya dianalisis dan dideskripsikan. Bahan-bahan hukum tersebut, baik primer, sekunder maupun tersier kemudian digabungkan serta diinterpretasikan, sehingga dapat menemukan penjabaran dan analisis yang paling tepat dari permasalahan yang telah dirumuskan. Selain itu, penulisan bahan hukum didasarkan pada keterkaitan serta keterpaduan informasi untuk memperoleh hasil penelitian yang lebih representatif dan akurat.

5. Analisis bahan hukum

Sebagai suatu penelitian yang bersifat juridis normatif, maka bahan hukum primer dan hukum sekunder yang telah diperoleh kemudian diolah dan dianalisis dengan cara:

- a. Menginterpretasikan semua peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia;
- b. Mengevaluasi berbagai peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Indonesia dan Malaysia;
- c. Menilai berbagai bahan hukum yang berhubungan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia.

H. Sistematika Penulisan

Untuk lebih terarahnya penulisan penelitian disertasi ini, maka penulis membaginya dalam 6 (enam) bab, dimana antara bab yang satu dengan bab yang lainnya merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak terpisahkan. Bab-bab tersebut penulis susun sebagai berikut:

BAB I : Merupakan bab pendahuluan yang memuat latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual dan landasan teoretis, keaslian/orisinalitas penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Merupakan bab tinjauan umum tentang berbagai prinsip tanggung jawab dalam sistem hukum Indonesia dan sistem Malaysia yang meliputi: Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan, Prinsip Kelalaian Dengan Beberapa Pengecualian, Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembuktian Terbalik serta Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Wanprestasi

BAB III : Merupakan bab yang membahas tentang pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang meliputi: Perusahaan Penerbangan dan Penumpang, Hak dan Kewajiban Para Pihak, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang serta Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Pihak Ketiga.

BAB IV: Merupakan bab yang membahas tentang pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam perspektif sistem hukum Indonesia yang meliputi: Sejarah Perkembangan Perusahaan Penerbangan di Indonesia, Sumber Hukum Penerbangan di Indonesia, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang serta Alternatif Penyelesaian Sengketa Penerbangan di Indonesia.

BAB V: Merupakan bab yang membahas tentang pengaturan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam sistem hukum Malaysia yang meliputi: Sejarah Perkembangan Perusahaan Penerbangan di Malaysia, Sistem Hukum Malaysia, Kompleksitas Hukum dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang.

BAB VI: Merupakan bab penutup yang berisikan kesimpulan yang berhubungan dengan hasil penelitian serta saran yang merupakan solusi dari berbagai permasalahan yang ditemukan dalam penelitian.

