BAB VI

P E N U T U P

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pengaturan mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, baik dalam Sistem Hukum Indonesia maupun dalam Sistem Hukum Malaysia, terutama ketika terjadi kecelakaan, maka pada prinsipnya lebih kurang sama, yakni: sama-sama menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*). Artinya, menurut Sistem Hukum Indonesia dan Sistem Hukum Malaysia, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut, harus selalu bertanggung jawab secara mutlak atas segala kerugian yang timbul terhadap penumpang selama penerbangan dan tidak tergantung terhadap ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Kecuali, dalam hal kerugian yang ditimbulkan, karena keterlambatan dan/atau kehilangan, dimana penumpang harus dapat membuktikan adanya unsur kesalahan pada pihak perusahaan penerbangan. Sehingga dalam realitasnya, baik dalam penerbangan domestik ataupun internasional, bila terjadi suatu kerugian atau kecelakaan pesawat udara, maka pembayaran kompensasi kepada

para korban selalu diberikan tanpa mempermasalahkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan dari pihak pengangkut.

2. Dalam keadaan tertentu, terjadi perbedaan antara Sistem Hukum Indonesia dan Sistem Hukum Malaysia terhadap bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, terutama dalam hal terjadinya keterlambatan, kehilangan bagasi dll. Hal ini disebabkan, karena 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, telah menganut prinsip tanggung jawab mutlak. Akan tetapi, Konvensi Montreal ini belum dapat dilaksanakan secara penuh di Indonesia dan Malaysia, karena sejumlah ratifikasi yang diperlukan belum tercapai. Sehingga pada Sistem Hukum Malaysia masih menerapkan tanggung jawab berdasarkan kesalahan terbatas. Prinsip ini menentukan, bahwa tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang diletakkan pada ada atau tidaknya kesalahan *(fault liability)* yang dilakukannya. Sehingga, tiada tanggung jawab tanpa ada kesalahan *(liability based on fault)*. Oleh karena itu, dalam konteks ini, jika penumpang ingin menuntut tanggung jawab terhadap perusahaan penerbangan, maka ia harus dapat membuktikan terlebih dahulu tentang ada atau tidaknya kesalahan pihak perusahaan penerbangan tersebut. Selain itu, penumpang harus dapat pula

membuktikan, bahwa kerugian yang ia derita itu, merupakan akibat dari kesalahan pihak perusahaan penerbangan. Dengan demikian, jika dihubungkan antara tanggung jawab perusahaan penerbangan dengan penumpang, jika penumpang akan menuntut pihak perusahaan penerbangan, maka pihak penumpang atau ahli warisnya harus membuktikan kesalahan dari pihak perusahaan penerbangan tersebut. Oleh karena itu, persoalan ini, bukanlah persoalan yang mudah bagi penumpang atau ahli warisnya, karena tidak mudah untuk membuktikan kesalahan dari pihak perusahaan penerbangan. Banyak kendala dan hambatan yang akan dihadapi. Kendala itu antara lain berkaitan dengan masalah teknologi, ekonomi apalagi pembuktian. Sehingga, prinsip ini akan berimplikasi terhadap konsep cidera janji *(wanprestasi)* dan syarat yang harus dipenuhi untuk melakukan tuntutan Perbuatan Melawan Hukum.

3. Konsep yang ideal atau dicita-citakan (*ius constituendum*) mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Malaysia adalah harus ada unifikasi hukum mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, terutama dalam berbagai penerbangan internasional, hal ini dikarenakan dalam penerbangan internasional akan melewati beberapa wilayah negara asing yang memiliki yurisdiksi maupun tidak memiliki yurisdiksi, kemudian penumpang di dalam

pesawat juga memiliki kewarganegaraan yang beragam, sehingga dengan dilakukannya unifikasi hukum mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, maka akan dapat meminimalisir berbagai persoalan hukum yang mungkin akan terjadi di belakang hari.

B. Saran/Rekomendasi

Sebelum mengakhiri pembahasan disertasi ini, maka sewajarlah penulis untuk mengemukakan beberapa saran atau rekomendasi sebagai solusi dari berbagai persoalan yang ditemukan dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Sudah saatnya Indonesia dan Malaysia segera melakukan ratifikasi terhadap Konvensi Montreal 1999 secara komprehensif, sehingga unifikasi dalam hukum penerbangannya, terutama mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang dalam berbagai penerbangan internasional. Hal tersebut sangat diperlukan, karena dalam penerbangan internasional akan melewati beberapa wilayah negara asing yang memiliki yurisdiksi maupun tidak memiliki yurisdiksi. Selain itu, penumpang di dalam pesawat juga memiliki kewarganegaraan yang beragam, sehingga dengan meratifikasi Konvensi Montreal 1999 secara komprehensif, maka akan dapat meminimalisir berbagai persoalan hukum yang mungkin

akan terjadi. Selain itu, ratfikasi tersebut juga sangat diperlukan, karena pengaturan mengenai penyelenggaran penerbangan sipil internasional, juga telah diatur dalam berbagai Konvensi internasional lainnya. Sehingga dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago tahun 1944 Tentang Unifikasi Beberapa Ketentuan Pengangkutan Udara Internasional yang merupakan Konstitusi Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi tersebut juga dijadikan sebagai tolok ukur dalam pembuatan hukum nasional bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional *International Civil Aviation Organization* termasuk Indonesia dan Malaysia.

2. Untuk mendukung kebijakan ekonomi ASEAN, maka sudah seharusnya Sistem Hukum Indonesia dan Sistem Hukum Malaysia tidak terjadi lagi perbedaan pengaturan mengenai bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang, terutama pada penyelenggaran penerbangan sipil internasional, karena selain sudah diatur dalam berbagai Konvensi internasional melalui Konvensi Chicago tahun 1944 Tentang Unifikasi Beberapa Ketentuan Pengangkutan Udara Internasional yang merupakan Konstitusi Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi tersebut juga dijadikan sebagai salah satu tolok ukur dalam pembuatan hukum nasional bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional

International Civil Aviation Organization termasuk Indonesia dan Malaysia.

3. Secara normatif, hukum perjanjian telah memberikan perlindungan terhadap para pihak dalam hubungan perusahaan penerbangan dengan penumpang melalui perjanjian tiket di Indonesia sesuai asas *pacta sunt servanda* dengan melihat pada 2 (dua) pengaturan, baik dalam Undang-undang Penerbangan itu sendiri, maupun dalam Buku III KUH-Perdata (Perikatan) yang dituangkan dalam suatu perjanjian atau kontrak, dikarenakan isi perjanjian mempunyai sifat baku atau standar, maka pihak perusahaan penerbangan dan penumpang idealnya harus mematuhi isi perjanjian tersebut di samping juga harus memenuhi ketentuan yang telah diatur dalam UU Penerbangan dan KUH-Perdata tersebut. Oleh karena itu, sifat kepastian hukum dan keadilan, harus menjadi titik perhatian utama dari para pihak sampai pasca perjanjian, sehingga perjanjian tersebut benar-benar dapat melindungi kepentingan kedua belah pihak. Selain itu, dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum, maka dipandang perlu dilakukan suatu penelitian pengembangan dengan ruang lingkup permasalahan yang lebih luas serta analisis yang lebih bersifat komprehensif, berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang.