

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN DOMESTIK PT. GARUDA  
INDONESIA TERHADAP PENUMPANG DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG  
NOMOR 1 TAHUN 2009**

***RESPONSIBILITY OF DOMESTIC FLIGHT COMPANY PT. GARUDA  
INDONESIA AGAINST PASSENGER REVIEWED FROM LAW  
NUMBER 1 YEAR 2009***

Anna Andriany Siagian

Prodi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Riau Kepulauan

[anna@fh.unrika.ac.id](mailto:anna@fh.unrika.ac.id)

**ABSTRAK**

Tanggung jawab atas pemakaian jasa angkutan udara didasarkan perjanjian antara pengangkut dengan penumpang, sehingga apabila terjadi suatu hal yang menyebabkan kerugian bagi penumpang maka pihak pengangkut bisa dimintai pertanggungjawaban. Selama pengangkutan berlangsung, penguasaan pesawat beserta isinya ada di tangan pengangkut. Oleh sebab itu, apabila dalam pengangkutan udara terjadi musibah atau kecelakaan, kerugian yang timbul dari keadaan tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut. Jenis penelitian adalah yuridis empiris. Yuridis empiris yaitu penelitian hukum positif tidak tertulis mengenai perilaku anggota masyarakat dalam hubungan hidup masyarakat. Perilaku itu meliputi perbuatan yang seharusnya dipatuhi, baik bersifat perintah maupun larangan. Perbuatan tersebut merupakan perwujudan dan pernyataan hukum yang hidup dan berlaku dalam masyarakat bersangkutan. Dengan kata lain penelitian hukum empiris mengungkapkan hukum yang hidup dalam masyarakat melalui perbuatan yang dilakukan oleh masyarakat. Penelitian bertujuan melihat bagaimana tanggung jawab maskapai penerbangan domestik PT. Garuda Indonesia terhadap penumpang ditinjau dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Pelaksanaan tanggung jawab PT. Garuda Indonesia terhadap kerugian penumpang domestik yaitu pasal 141 ayat (1), (2), (3) adalah Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut Dalam realisasinya PT. Garuda Indonesia memberikan ganti rugi kematian atau lukanya penumpang lebih besar dari besarnya ganti rugi yang ditentukan dalam Pasal 43 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Hilang atau rusaknya barang penumpang. Pelaksanaan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan Pasal 44 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Besarnya jawab PT. Garuda Indonesia terhadap hilang atau rusaknya barang bagasi ganti kerugian sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah tersebut, yaitu ganti rugi dibatasi setinggitingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogramnya. Keterlambatan pengangkutan. Dalam prakteknya, pihak PT. Garuda Indonesia hanya bertanggung jawab secara moril saja. Dalam hal ini berarti bila terjadi keterlambatan pengangkutan penumpang yang disebabkan oleh pihak pengangkut, maka pihak PT. Garuda Indonesia hanya melakukan permintaan maaf saja dan memberikan sebatas makan gratis untuk para penumpang. Pelaksanaan, PT. Garuda Indonesia memberikan batas ganti rugi seperti ketentuan yang terdapat di dalam Pasal 44 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tersebut. Untuk keterlambatan bagasi apabila merupakan kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) perkilogramnya.

**Kata kunci:** Undang-undang nomor. 1 tahun 2009, penerbangan, Tangung jawab

**ABSTRACT**

*Responsibility for air transportation service users is based on an agreement between the carrier and the passenger, so that if something happens that causes harm to the passenger, the carrier can be held accountable. During transportation, control of the aircraft and its contents is in the hands of the carrier. Therefore, if a disaster or accident*

*occurs during air transportation, the losses arising from such circumstances will be the responsibility of the carrier. This type of research is juridical empirical. Empirical juridical, namely unwritten positive law research on the behavior of community members in community life relations. This behavior includes actions that should be obeyed, both commands and prohibitions. The act is the embodiment and statement of the law that lives and applies in the community concerned. In other words, empirical legal research reveals the law that lives in society through actions taken by the community. This study aims to see how the responsibility of the domestic airline PT. Garuda Indonesia towards passengers in terms of Law no. 1 of 2009 concerning aviation. Implementation of the responsibilities of PT. Garuda Indonesia against losses of domestic passengers, namely Article 141 paragraph (1), (2), (3) is the death or injury of passengers transported. In its realization, PT. Garuda Indonesia provides compensation for the death or injury of passengers greater than the amount of compensation specified in Article 43 of Government Regulation no. 40 of 1995. Lost or damaged passenger goods. Implementation of responsibility in accordance with the provisions of Article 44 paragraph 1 Government Regulation no. 40 of 1995. The amount of PT. Garuda Indonesia for the loss or damage of baggage compensation in accordance with the provisions contained in the Government Regulation, namely the compensation is limited to a maximum of Rp. 100,000, - (one hundred thousand rupiah) for each kilogram. Transport delays. In practice, the PT. Garuda Indonesia is only morally responsible. In this case, it means that if there is a delay in the transportation of passengers caused by the carrier, then the PT. Garuda Indonesia only made an apology and only provided free meals for passengers. Implementation, PT. Garuda Indonesia provides a compensation limit as stipulated in Article 44 paragraph 1 of Government Regulation no. 40 of 1995. For baggage delays, if it is the fault of the carrier, it is limited to a maximum of Rp. 100,000, - (one hundred thousand rupiah) per kilogram.*

*Keywords: Law number. 1 year 2009, aviation, Responsibilities*

## **PENDAHULUAN**

Tanggung jawab atas pemakai jasa angkutan udara didasarkan perjanjian antara pengangkut dengan penumpang, sehingga apabila terjadi suatu hal yang menyebabkan kerugian bagi penumpang maka pihak pengangkut bisa dimintai pertanggungjawaban. Selama pengangkutan berlangsung, penguasaan pesawat beserta isinya ada di tangan pengangkut. Oleh sebab itu, apabila dalam pengangkutan udara terjadi musibah atau kecelakaan, kerugian yang timbul dari keadaan tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut. Demikian pula dengan kerugian yang timbul karena kehilangan atau kerusakan barang atau bagasi dan keterlambatan pesawat juga merupakan tanggung jawab pengangkut<sup>1</sup>.

Di dalam dunia penerbangan penyebab kecelakaan tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apa-apa, tetapi apabila kombinasi suatu faktor dapat menyebabkan kecelakaan pesawat terbang yang menyebabkan kematian orang. Berbagai faktor penyebab kecelakaan seperti faktor manusia

---

<sup>1</sup> *Ibid*, Hal 154

(*human error*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*) dan pengelolaan (*management*)<sup>2</sup>

Selain dalam Ordonansi Pesawat udara, pengaturan tentang tanggung jawab pengangkut diatur pula dalam Pasal 141 ayat (1, 2, 3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai pengganti Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan dan pengganti Undang-Undang No 15 Tahun 1995 tentang penerbangan. Pasal 451 Undang-Undang Penerbangan ini disebutkan pada saat Undang-Undang ini berlaku, unit pelaksanaan teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan badan usaha milik negara yang menyelenggarakan penyelenggaraan navigasi penerbangan tetap menyelenggarakan kegiatan penyelenggaraan navigasi penerbangan sampai terbentuknya lembaga penyelenggara pelayanan navigasi berdasarkan Undang-Undang ini. Ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkut udara juga diatur lebih lanjut dalam Pasal 42 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

Salah satu maskapai penerbangan yang tetap bertahan sejak awal munculnya usaha penerbangan di Indonesia sampai sekarang yaitu PT. Garuda Indonesia. PT. Garuda Indonesia yang telah didirikan pada tahun 1949 ini merupakan maskapai penerbangan BUMN pertama dan tertua yang telah mendapatkan kepercayaan yang besar dari masyarakat. PT. Garuda Indonesia dalam menjaga keselamatan pengguna jasa angkutan udara tidak hanya kelayakan pesawat saja yang diperhatikan, tetapi juga prasarana dan sarana penerbangan, sehingga akan memberikan kepercayaan pada pengguna jasa angkutan udara PT. Garuda Indonesia. PT. Garuda Indonesia juga memberikan fasilitas dan pelayanan yang baik kepada penumpang, salah satunya dapat dibuktikan dengan adanya program baru dari Garuda Indonesia atau yang sering disebut dengan keanggotaan *Garuda Frequent Flyer* (GFF) merupakan salah satu bentuk penghargaan dari PT. Garuda Indonesia terhadap penumpang yang menjadi pelanggan setia PT. Garuda Indonesia. Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk mengetahui bagaimana realisasi atau pelaksanaan dari tanggung jawab perusahaan penerbangan kepada penumpang penerbangan domestik, khususnya di perusahaan penerbangan PT. Garuda Indonesia.

---

<sup>2</sup> *Ibid*, Hal 154

## RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut di atas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut: Bagaimana tanggung jawab maskapai penerbangan domestik PT. Garuda Indonesia terhadap penumpang ditinjau dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan?

## KERANGKA TEORI

Dalam mendukung pentingnya suatu penelitian penulis menjabarkan teori-teori yang berkaitan dengan bidang yang dikaji, tentang teori-teori hukum dagang. Kaitannya dengan ilmu hukum dagang sering digolongkan ke dalam kelompok ilmu sosial, dengan alasan bahwa ilmu hukum dagang merupakan ilmu yang objek materinya bersamaan dengan penyatuan perilaku manusia didalam masyarakat. Sunaryati Hartono menyatakan bahwa ilmu hukum merupakan ilmu yang normatif. Ilmu hukum dagang memiliki ciri khas yang berbeda dengan ilmu-ilmu lainnya, yaitu ilmu hukum yang didominasi oleh cara berfikir deduktif dan kebenaran koheren (terutama dalam *civil law system*). Oleh karena itu, teori ilmu dagang dibangun dari teori kebenaran koheren (*coherence theory*) karena kebenaran memiliki sifat yang relatif<sup>3</sup>.

Teori kebenaran koheren menyatakan bahwa sesuatu dianggap benar, baik sesuatu itu bersifat koheren atau konsisten dengan sesuatu yang telah ada sebelumnya yang dianggap benar. Contoh, semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya Pasal 1338 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Selain menggunakan teori kebenaran koheren, dalam tulisan ini didukung pula dengan teori kebenaran koresponden (*the corespondance*). Teori kebenaran pragmatis adalah kebenaran suatu pernyataan diukur dengan kriteria apakah pernyataan tersebut berguna (fungsional) dalam kehidupan praktis manusia. Sebagai contoh dalam ketentuan Pasal 1977 ayat 1 KUHPerdata adalah benar, karena dalam rumusan pasal tersebut berguna bagi kelancaran perdagangan bendabenda bergerak didalam dunia bisnis. Bunyi lengkap ketentuan pasal 1977 ayat 1 KUHPerdata sebagai berikut, terhadap benda bergerak yang tidak berupa bunga, maupun piutang yang tidak harus dibayar kepada si pembawa maka barangsiapa yang menguasainya dianggap benar bila materi pengetahuan yang

---

<sup>3</sup> Pipin Syarifin dan Dedah Jubaedah, *Hukum Dagang Di Indonesia*, Bandung : Pustaka Setia, 2012. Hal. 36

dikandungnya berkoresponden (berhubungan) dengan objek yang dituju oleh sesuatu itu, misalnya pernyataan adalah benar, karena pengetahuan atau informasi yang dikandung oleh pernyataan itu berkoresponden dengan fakta.

Pada saat terjadinya perjanjian antara pihak-pihak yang bersangkutan, Mariam Darus Badruzaman mengatakan ada empat macam teori, yaitu sebagai berikut <sup>4</sup>:

- Teori kehendak (*wilstheorie*) mengajarkan bahwa kesepakatan terjadi pada saat kehendak pihak penerima dinyatakan, misalnya dengan menuliskan surat.
- Teori pengiriman (*verzend theorie*) mengajarkan bahwa kesepakatan terjadi pada saat kehendak yang dinyatakan itu dikirim oleh pihak yang menerima tawaran.
- Teori pengetahuan (*vernemings theorie*) mengajarkan bahwa pihak yang menawarkan seharusnya sudah mengetahui bahwa tawarannya diterima.
- Teori kepercayaan (*vertrouwens theorie*) mengajarkan bahwa pihak yang menawarkan kesepakatan itu terjadi pada saat pernyataan kehendak di anggap layak diterima oleh pihak yang menawarkan

Bedasarkan keempat teori tersebut, apabila dilihat dari syarat sahnya perjanjian ini bahwa perjanjian dapat dibedakan menjadi dua bagian, yaitu bagian inti yang disebut *esensialia* dan bagian yang bukan inti yang disebut *naturalia* dan *aksidentalialia*. Oleh karena itu jelasnya sebagai berikut:

- *Esensialia*, pada bagian yang inti ini merupakan sifat yang harus ada didalam perjanjian, sifat yang menentukan atau menyebabkan perjanjian itu tercipta.
- *Naturalia*, pada bagian yang bukan inti ini merupakan sifat bawaan (*natur*) perjanjian secara diam-diam melekat pada perjanjian, misalnya menjamin tidak ada cacat dari benda yang dijual.
- *Aksidentalialia*, pada bagian yang bukan inti ini merupakan sifat yang melekat pada perjanjian yang secara tegas diperjanjikan oleh para pihak.

---

<sup>4</sup> *Ibid*, Hal. 37

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian adalah yuridis empiris. Yuridis empiris yaitu penelitian hukum positif tidak tertulis mengenai perilaku anggota masyarakat dalam hubungan hidup masyarakat. Perilaku itu meliputi perbuatan yang seharusnya dipatuhi, baik bersifat perintah maupun larangan. Perbuatan tersebut merupakan perwujudan dan pernyataan hukum yang hidup dan berlaku dalam masyarakat bersangkutan. Dengan kata lain penelitian hukum empiris mengungkapkan hukum yang hidup dalam masyarakat melalui perbuatan yang dilakukan oleh masyarakat. Perbuatan itu berfungsi ganda, yaitu sebagai pola terapan dan sekaligus menjadi bentuk normatif hukum yang hidup dan berlaku dalam masyarakat<sup>5</sup>. Maka penulis mencari data dan informasi secara langsung ke PT. Garuda Indonesia Cabang Batam dan menganalisa data primer, sekunder.

Dikenal tiga jenis alat pengumpulan data, yaitu studi dokumen atau bahan pustaka, pengamatan atau observasi, dan wawancara atau interview. Wawancara ini dilakukan secara terstruktur dan kepada Bapak Timbul Panjaitan Station Manager PT Garuda Indonesia cabang Batam. Studi Dokumen (bahan pustaka) Teknik ini merupakan cara mengumpulkan data dengan cara mengkaji substansi atau isi suatu bahan hukum yang berupa buku, seperti literatur, peraturan perundang-undangan, dokumen serta tulisan-tulisan lain yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

Analisis data merupakan tahap yang paling penting dalam tulisan karena data yang diperoleh akan diproses dan dimanfaatkan sedemikian rupa sampai didapatkan suatu kesimpulan yang nantinya akan menjadi hasil akhir dari penelitian. Teknis analisis data yang digunakan penulis dalam adalah analisis data yang bersifat kualitatif. Analisis data secara

---

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammd, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung : Citra Aditya, 2004. Hal 155

kualitatif adalah suatu tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analitis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan, dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam melakukan kegiatan penerbangan, kemungkinan akan terjadi hal-hal yang akan menyebabkan kerugian bagi penumpang, baik berupa kecelakaan, hilang atau rusaknya barang bagasi milik penumpang, maupun adanya suatu keterlambatan pesawat. Apabila hal-hal tersebut terjadi, maka penumpang akan mendapatkan ganti kerugian dari pihak maskapai penerbangan. Hal ini merupakan realisasi dari tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara. Ketentuan besarnya ganti kerugian terhadap penumpang terdapat didalam Ordonansi Pengangkutan Udara (Staatblad 1939 No. 100), namun ketentuan besarnya ganti kerugian sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan ekonomi sekarang ini. Sekarang telah ada ketentuan baru yaitu dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara yaitu pada Pasal 43 dan 44. Ketentuan ganti rugi dalam Peraturan Pemerintah ini sudah relevan dengan keadaan perekonomian dan perkembangan jaman, maka PT. Garuda Indonesia menganutnya. Ketentuan dalam Pasal 43 membahas tentang ganti rugi yang diakibatkan karena kecelakaan pesawat.

Adapun pelaksanaan tanggung jawab yang dilakukan PT. Garuda Indonesia terhadap penumpang adalah sebagai berikut<sup>6</sup>:

### 1. Tanggung jawab terhadap kematian atau lukanya penumpang

PT. Garuda Indonesia memiliki tanggung jawab terhadap penumpang yang diangkutnya. Dalam hal ini, apabila terjadi musibah atau kecelakaan pada saat melakukan penerbangan PT. Garuda Indonesia akan memberikan ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal, luka-luka maupun cacat tetap. Dalam memberikan ganti kerugian, PT. Garuda Indonesia menganut ketentuan di dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tersebut, yaitu yang ketentuannya menyebutkan bahwa :

---

<sup>6</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 2015

o Ganti rugi bagi penumpang meninggal ditetapkan sebesar Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah). o Ganti rugi bagi penumpang yang luka-luka dibatasi setinggi-tingginya Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah). o Ganti rugi penumpang yang mengalami cacat tetap dibatasi setinggi-tingginya Rp.

50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).

Ketentuan ganti rugi dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 merupakan batas jumlah maksimum pemberian ganti rugi yang harus diberikan oleh perusahaan penerbangan apabila perusahaan tersebut telah merugikan penumpang. Dengan adanya hal ini, maka Peraturan Pemerintah lebih cenderung melindungi ke perusahaan angkutan udara dalam hal pemberian ganti rugi kepada penumpang. Dengan adanya batas maksimum dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tersebut, maka perusahaan angkutan udara boleh memberikan jumlah ganti rugi kurang dari jumlah ganti rugi yang ditentukan dalam Peraturan Pemerintah tersebut. Ganti rugi yang diberikan oleh perusahaan angkutan udara kepada penumpang diperhitungkan berdasarkan luka-luka yang dialami penumpang dengan biaya rumah sakit dan perawatan. Jika biaya rumah sakit dan perawatan melebihi batas jumlah ganti rugi yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 2000, maka pihak perusahaan angkutan udara tidak mempunyai kewajiban untuk mengganti seluruh biaya yang dikeluarkan karena maksimal pemberian ganti rugi telah ditetapkan di dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Pelaksanaan, dalam hal memberikan ganti kerugian bagi korban yang meninggal, luka-luka maupun cacat tetap, PT. Garuda Indonesia memberikan ganti rugi lebih besar dari ketentuan ganti rugi yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.<sup>7</sup>

Dalam ganti rugi ini PT. Garuda Indonesia tidak mutlak mengikuti ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995, karena dengan jumlah ganti rugi akan dapat mempengaruhi citra dari PT. Garuda Indonesia. Jumlah ganti rugi yang diberikan PT. Garuda Indonesia melebihi dari jumlah ganti rugi yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah No. 40

---

<sup>7</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal

Tahun 1995, hal ini bisa terjadi karena adanya persetujuan antara PT. Garuda Indonesia dengan perusahaan asuransi yang bekerja sama dengan PT. Garuda Indonesia. Sepanjang saldo premi yang masuk ke perusahaan asuransi besar dan mencukupi, maka ganti rugi yang akan diberikan akan lebih besar pula. Perusahaan asuransi yang bekerjasama dengan PT. Garuda Indonesia yaitu perusahaan asuransi Jasindo. PT. Garuda Indonesia mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap perusahaan asuransi tersebut. Asuransi ini berguna untuk menjamin resiko dalam penerbangan yaitu berupa luka-luka/cacat tetap/kematian penumpang, kehilangan/ kerusakan barang.

Adanya perusahaan asuransi Jasindo yang dipercaya oleh PT. Garuda Indonesia tersebut, maka pengalihan resiko atas ganti kerugian terhadap penumpang akan beralih dari PT. Garuda Indonesia ke Perusahaan asuransi Jasindo. Apabila terjadi musibah atau kecelakaan dalam melakukan penerbangan sehingga merugikan penumpang, maka yang akan memberikan ganti kerugian kepada penumpang adalah perusahaan asuransi Jasindo. Ganti kerugian yang diberikan juga termasuk biaya perawatan maupun pengobatan apabila penumpang luka-luka maupun cacat tetap. Selain ganti rugi yang diberikan oleh perusahaan asuransi, dalam hal ini PT. Garuda Indonesia juga memberikan semacam uang duka cita.<sup>8</sup>

Penumpang selain diberi ganti rugi dari PT. Garuda Indonesia yang diasuransikan pada asuransi Jasindo, juga mendapatkan santunan dari asuransi Jasa Raharja. Asuransi Jasa Raharja merupakan asuransi sosial yang premi/iurannya wajib dibayar oleh penumpang saat pembelian tiket. Jadi harga tiket yang dibeli oleh penumpang sudah termasuk premi dan di dalam tiket tersebut telah dicantumkan kalimat ”penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungkan pada PT. Asuransi kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 juncto peraturan pelaksanaannya”. Dengan adanya hal tersebut, apabila terjadi suatu kecelakaan penerbangan yang menyebabkan kematian/lukanya penumpang, maka penumpang mendapatkan hak untuk memperoleh santunan dari PT. Asuransi Jasa Raharja yang preminya telah dibayar oleh penumpang bersamaan dengan pembelian tiket. Santunan yang diberikan oleh PT.

---

<sup>8</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal

Asuransi Jasa Raharja kepada penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat udara berdasarkan ketentuan Peraturan Menkeu RI No. 37/PMK.101/2008.

Apabila terjadi kecelakaan pesawat, penumpang mendapatkan ganti rugi dari perusahaan asuransi Jasindo dan santunan dari asuransi Jasa Raharja. Kedua asuransi tersebut merupakan asuransi yang terpisah, ganti rugi dari asuransi Jasindo merupakan ganti rugi yang wajib diberikan sebagai bentuk tanggung jawab PT. Garuda Indonesia kepada penumpang dan preminya dibayar oleh pihak PT. Garuda Indonesia, sedangkan santunan dari asuransi Jasa Raharja merupakan hak dari penumpang yang telah membayar premi asuransi tersendiri.<sup>9</sup>

Dengan demikian, apabila terjadi suatu kecelakaan maka penumpang mendapatkan dua ganti kerugian yaitu dari PT. Garuda Indonesia dan dari PT. Asuransi ganti Kerugian Jasa Raharja. Penumpang mulai mendapat asuransi yaitu pada saat:<sup>10</sup>

- a. Untuk *liability insurance*/asuransi tanggung jawab adalah sejak penumpang berada dibawah pengawasan PT. Garuda Indonesia.
  - b. Untuk Asuransi Jasa Raharja adalah sejak penumpang membayar iuran wajib pada saat pembelian tiket dan penumpang sudah menaiki tangga pesawat, selama penerbangan sampai turun dari tangga pesawat.
2. Tanggung jawab terhadap barang bagasi penumpang

Ganti rugi terhadap barang bagasi penumpang menurut Ordonansi Pengangkutan Udara Pasal 30 ayat 2 adalah dibatasi sampai jumlah Rp. 25,- (dua puluh lima rupiah) perkilogramnya. Namun besarnya ganti kerugian ini sekarang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perekonomian Indonesia saat ini. PT. Garuda Indonesia dalam hal tanggung jawab terhadap barang milik penumpang dalam realisasinya didasarkan pada ketentuan Pasal 44 ayat 1 dan ayat 2 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Pasal tersebut menyebutkan mengenai jumlah ganti rugi yaitu :

- Untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian untuk kelambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogramnya.

---

<sup>9</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 4 April 2015

<sup>10</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 4 April

- Untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggitingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) untuk setiap penumpang.

Adapun barang-barang milik penumpang yang menjadi tanggung jawab PT. Garuda Indonesia yaitu barang bagasi, sedangkan untuk bagasi tangan milik penumpang PT. Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab. Bagasi tangan berada dibawah pengawasan penumpang sendiri. Pada dasarnya ganti kerugian untuk barang bagasi penumpang didasarkan pada berat barang atau weight sistem, yaitu tidak melihat berapa harga atau nilai dari barang tersebut pada waktu check in tetapi mengacu pada berat barang bagasi tersebut, kecuali barang tersebut telah dilaporkan sebagai barang berharga. Apabila telah dilaporkan sebagai barang berharga, maka biaya pengangkutannya telah diperhitungkan dengan biaya premi asuransi atas resiko kehilangan/kerusakan barang tersebut. Semakin tinggi nilai barang tentunya semakin besar premi asuransinya, sehingga semakin besar biaya pengangkutan barang yang harus dibayar. Apabila terjadi resiko maka pemilik barang akan mendapatkan nilai barang tersebut sesuai nilai pertanggungan barang tersebut.

Dalam pelaksanaan, apabila ada yang melaporkan kerusakan atau kehilangan bagasi, biasanya akan diselesaikan saat itu pula secara damai oleh petugas PT. Garuda Indonesia. Kerusakan atau kehilangan tersebut akan langsung diselidiki, dan apabila merupakan kesalahan dari PT. Garuda Indonesia maka akan langsung diurus ganti ruginya sesuai dengan berat barang<sup>11</sup>.

Apabila barang bagasi ada yang rusak atau hilang yang terbukti karena kesalahan pengangkut, maka penumpang harus melapor ke pihak PT. Garuda Indonesia segera sebelum keluar bandara. Penumpang yang telah meninggalkan bandara, maka tidak dapat meminta pertanggungjawaban kepada pengangkut apabila barang bagasinya tersebut hilang atau rusak. Hal ini seperti yang disebutkan dalam syarat-syarat perjanjian dalam negeri No. 5 butir c yang menyebutkan bahwa bila penumpang pada saat penerimaan bagasi tidak mengajukan protes, maka dianggap bahwa bagasi itu telah diterima dalam keadaan lengkap dan baik. Ganti rugi atas kerusakan/kehilangan barang bagasi penumpang diberikan apabila terjadi dalam penerbangan normal atau pesawat tidak mengalami kecelakaan, tetapi kerusakan/kehilangan barang bagasi

---

<sup>11</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 7

tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut. Apabila terjadi kecelakaan pesawat maka ganti rugi yang diberikan hanya untuk penumpang baik yang luka-luka/cacat tetap/meninggal.<sup>12</sup>

### 3. Tanggung jawab terhadap keterlambatan

Secara hukum PT. Garuda Indonesia bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena keterlambatan yang disebabkan karena kesalahan pengangkut, yaitu baik keterlambatan penumpang maupun keterlambatan barang. Keterlambatan pengangkutan penumpang pada dasarnya merupakan tanggung jawab dari pengangkut, seperti yang tercantum pada Pasal 43 ayat 3 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 serta Pasal 42 ayat 3 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Namun untuk batas ganti rugi untuk keterlambatan penumpang, dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tidak ada ketentuannya. PT. Garuda Indonesia juga bertanggung jawab terhadap keterlambatan penumpang, namun dalam realisasinya PT. Garuda Indonesia tidak pernah memberikan ganti kerugian kepada penumpang karena masalah keterlambatan pesawat. Hal ini karena masalah keterlambatan sulit dibuktikan merupakan kesalahan dari pihak mana, apakah kesalahan dari pihak pengangkut atau kesalahan disebabkan karena faktor lain. PT. Garuda Indonesia hanya akan bertanggung jawab apabila itu merupakan kesalahan dari pihak pengangkut dan kerugian yang disebabkan karena keterlambatan pesawat adalah kerugian yang nyata diderita oleh penumpang. PT. Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab terhadap kerugian tidak nyata yang diderita oleh penumpang, misalnya kehilangan keuntungan bisnis akibat keterlambatan pesawat. Hal ini seperti yang termuat dalam Pasal 44 ayat 4 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 yang menyebutkan ganti rugi yang diberikan hanya terhadap kerugian yang secara nyata dialami. Apabila penumpang mengalami kerugian yang besar disebabkan karena keterlambatan pesawat, maka penumpang dapat mengajukan komplain dan perlu melakukan pembuktian bahwa keterlambatan tersebut merupakan kesalahan dari pihak pengangkut.

Dalam prakteknya, pihak PT. Garuda Indonesia hanya bertanggung jawab secara moril saja. Dalam hal ini berarti bila terjadi keterlambatan pengangkutan penumpang, maka pihak PT. Garuda Indonesia hanya melakukan permintaan maaf saja dan memberikan sebatas makan gratis untuk para penumpang. Apabila PT. Garuda Indonesia memberikan ganti rugi secara materiil, maka

---

<sup>12</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 7

pihak pengangkut juga akan kesulitan dalam hal kerugian apa yang mungkin timbul serta berapa jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan.<sup>13</sup>

Keterlambatan barang atau bagasi penumpang pada dasarnya juga merupakan tanggung jawab dari pengangkut. Ketentuan mengenai hal ini sama seperti tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan penumpang, yaitu didasarkan pada pasal 146 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 serta Pasal 42 ayat 3 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Batas ganti rugi untuk keterlambatan barang atau bagasi penumpang ketentuannya terdapat dalam Pasal 44 ayat 1

Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Realisasinya, PT. Garuda Indonesia memberikan batas ganti rugi seperti ketentuan yang terdapat di dalam pasal tersebut. Untuk keterlambatan bagasi dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- perkilogramnya. Dalam kenyataannya, PT. Garuda Indonesia jarang menerima komplain dalam hal keterlambatan penumpang ataupun keterlambatan bagasi/barang penumpang. Hal ini disebabkan karena penumpang akan sulit membuktikan bahwa keterlambatan ini merupakan kesalahan pihak PT. Garuda Indonesia atau pihak yang lainnya. Pada dasarnya, PT. Garuda Indonesia akan memberikan ganti rugi kepada penumpang selama kerugian-kerugian yang dialami oleh penumpang tersebut secara nyata merupakan kesalahan dari pihak pengangkut. Bagi penumpang asing yang melakukan penerbangan domestik, pelaksanaan tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia sama dengan realisasi tanggung jawab terhadap penumpang domestik.

Dalam hal ini berarti PT. Garuda Indonesia tidak membedakan realisasi tanggung jawab antara penumpang domestik maupun penumpang asing yang melakukan penerbangan domestik, yaitu tetap pada ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 serta Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Jadi apabila penumpang asing yang melakukan penerbangan domestik mengalami kerugian, maka pihak PT. Garuda Indonesia akan mengganti kerugian tersebut sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 apabila telah terbukti bahwa pihak PT. Garuda Indonesia yang bersalah. PT. Garuda Indonesia dalam hal pemberian ganti rugi juga tidak membedakan antara penumpang yang menjadi member dengan

---

<sup>13</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 7

penumpang biasa. Untuk anggota GFF ini dalam tanggung jawab dan pemberian ganti rugi juga didasarkan pada ketentuan Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.

Tiap penumpang baik yang menjadi anggota maupun yang tidak mempunyai kedudukan yang sama dalam hal tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia. Sesuai dengan penjabaran diatas, PT. Garuda Indonesia dapat dikatakan telah melaksanakan tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan pengangkut udara yang terdapat dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 serta Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Hal ini dapat dijabarkan sebagai berikut <sup>14</sup>:

1. Pelaksanaan tanggung jawab terhadap kematian atau lukanya penumpang. Dalam hal ganti rugi untuk luka atau kematian penumpang, PT. Garuda Indonesia telah memenuhi ketentuan Pasal 43 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Besarnya ganti rugi untuk kematian penumpang dalam Pasal 43 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 disebutkan ganti kerugiannya sebesar Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah) sedangkan dari PT. Garuda Indonesia memberikan ganti rugi yang lebih besar dari jumlah tersebut. Dalam hal luka-lukanya penumpang berdasarkan Pasal 43 ayat 2 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 disebutkan besarnya ganti kerugian sebesar Rp. 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah) sedangkan dari PT. Garuda Indonesia untuk ganti rugi lukanya penumpang memberikan jumlah yang lebih besar dari jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Peraturan Pemerintah tersebut. Untuk cacat tetap, berdasarkan Pasal 43 ayat 3 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 ganti kerugian ditetapkan sampai dengan setinggi-tingginya Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) sedangkan PT. Garuda Indonesia memberikan ganti kerugian yang lebih besar. Besarnya ganti kerugian yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 merupakan batas maksimal pemberian ganti rugi yang harus dilakukan oleh pengangkut udara, namun PT. Garuda Indonesia justru memberikan ganti kerugian yang lebih besar dari jumlah ganti kerugian yang disebutkan dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.
2. Pelaksanaan tanggung jawab untuk rusak atau hilangnya barang bagasi penumpang

---

<sup>14</sup> Wawancara dengan Station Manager, Timbul Panjaitan, di PT. Garuda Indonesia Cabang Batam, Tanggal 7

Dalam hal rusak atau hilangnya bagasi penumpang, PT. Garuda Indonesia bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 44 ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 yang menyebutkan bahwa untuk kerugian bagasi tercatat dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram dan untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) untuk setiap penumpang. PT. Garuda Indonesia dalam hal ganti kerugian terhadap barang bagasi penumpang mengikuti ketentuan besarnya ganti rugi dalam Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1995. Hal ini seperti yang tertera dalam syarat-syarat perjanjian dalam negeri yang menyebutkan bahwa tanggung jawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) per kilogram.

3. Pelaksanaan tanggung jawab untuk keterlambatan pesawat.

Untuk keterlambatan pesawat bagi penumpang, PT. Garuda Indonesia hanya bertanggung jawab secara moril saja. Hal ini telah sesuai pula dengan Peraturan Pemerintah yang tidak menyebutkan mengenai besarnya ganti kerugian untuk keterlambatan penumpang. Selain itu, diperkuat pula dalam Pasal 44 ayat 4 Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1995 yang menyebutkan bahwa ganti rugi diberikan hanya terhadap kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang. Namun untuk keterlambatan barang bagasi penumpang, PT. Garuda Indonesia sesuai dengan ketentuan ganti rugi yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Pasal 44 ayat 1 yaitu ganti rugi karena kelambatan dibatasi sebesar-besarnya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa Pelaksanaan tanggung jawab PT. Garuda Indonesia terhadap kerugian penumpang domestik yaitu pasal 141 ayat (1), (2), (3) adalah Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut Dalam realisasinya PT. Garuda Indonesia memberikan ganti rugi kematian atau lukanya penumpang lebih besar dari besarnya ganti rugi yang ditentukan dalam Pasal 43 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995.

- a) Hilang atau rusaknya barang penumpang. Pelaksanaan tanggung sesuai dengan ketentuan Pasal 44 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995. Besarnya jawab

PT. Garuda Indonesia terhadap hilang atau rusaknya barang bagasi ganti kerugian sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah tersebut, yaitu ganti rugi dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogramnya.

- b) Keterlambatan pengangkutan. Dalam prakteknya, pihak PT. Garuda Indonesia hanya bertanggung jawab secara moril saja. Dalam hal ini berarti bila terjadi keterlambatan pengangkutan penumpang yang disebabkan oleh pihak pengangkut, maka pihak PT. Garuda Indonesia hanya melakukan permintaan maaf saja dan memberikan sebatas makan gratis untuk para penumpang. Pelaksanaan, PT. Garuda Indonesia memberikan batas ganti rugi seperti ketentuan yang terdapat di dalam Pasal 44 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tersebut. Untuk keterlambatan bagasi apabila merupakan kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) perkilogramnya.

## REFERENSI

- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti. 1998
- \_\_\_\_\_, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung : Citra Aditya. 2004
- Kansil, C.S.T. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka. 1989
- Martono, K. *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa*. Bandung: Alumni. 1987
- \_\_\_\_\_, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Mandar Maju. 1995
- Mashudi, Moch. Chidir Ali. *Hukum Asuransi*. Bandung: Mandar Maju. 1998
- Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jili 3. Jakarta: Djambatan. 1995
- Saefullah Wiradipradja, Mieke Komar Kantaatmadja. *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*. Bandung: Remadja Karya. 1988
- Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press. 2006
- Suherman, E. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung: Eresco. 1962
- \_\_\_\_\_, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. Bandung: Alumni. 1983
- \_\_\_\_\_, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*. Bandung: Mandar Maju. 2000
- Sution Usman Adji, dkk. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta. 1990

Sutopo, HB. *Pengantar Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret Press. 1988

Wiwoho Soedjono. *Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi Konvensi Internasional*. Yogyakarta: Liberty. 1988

### **Peraturan Perundang-undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang..

Peraturan pemerintah Republik Indonesia No. 3 tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan

Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.

Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang No.33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.