

**PELAKSANAAN GANTI RUGI DALAM ANGKUTAN UDARA  
INTERNASIONAL DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL (STUDI  
KASUS : PESAWAT SINGAPORE AIRLINES SQ308 TAHUN 2010)**

**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi sebagai persyaratan untuk memperoleh  
gelar sarjana hukum**

**Oleh**

**Haidil Akbar  
06140214**

**PROGRAM KEKHUSUSAN  
HUKUM INTERNASIONAL**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ANDALAS  
PADANG  
2010**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Manusia pada umumnya menginginkan ketepatan waktu dalam segala urusan mereka terutama sekali dalam urusan bisnis berupa pengiriman dan penerimaan barang atau hal lainnya. Angkutan udara merupakan salah satu alat transportasi yang banyak digunakan jasanya untuk memenuhi ketepatan waktu tersebut. Angkutan udara merupakan satu-satunya alternatif yang cepat, efisien dan ekonomis bagi pengangkutan antar pulau, antar daerah bahkan antar benua. Para pengguna jasa angkutan udara tentunya menginginkan ketepatan waktu yang merupakan faktor yang sangat penting dan menentukan sekali dalam urusan mereka, namun adakalanya keterlambatan terjadi dalam pengangkutan tersebut.

Masalah keterlambatan dalam suatu pengangkutan adalah sesuatu hal yang mungkin terjadi, ini dapat saja terjadi pada penerbangan domestik maupun asing. Angkutan asing disuatu Negara tidak lain adalah dalam rangka globalisasi ekonomi, untuk mengantisipasi perkembangan yang terjadi dalam dunia penerbangan serta dengan adanya kesepakatan dalam berbagai forum Internasional yang bersifat multilateral seperti Konvensi Warsawa maupun yang bersifat bilateral maka berlaku ketentuan-ketentuan atau prinsip-prinsip yang bersifat Internasional.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com), diakses tanggal 5 November 2009

Angkutan udara asing yang beroperasi disuatu Negara mempergunakan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam Konvensi Warsawa, salah satu ketentuan yang diatur dalam Konvensi tersebut adalah masalah keterlambatan. Konvensi Warsawa atau konvensi untuk unifikasi ketentuan-ketentuan tertentu sehubungan dengan pengangkutan udara internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*) ditandatangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 dan mulai berlaku sejak tanggal 13 Februari 1933. Konvensi ini merupakan perjanjian pertama dibidang hukum udara perdata dan merupakan salah satu perjanjian yang paling tua dan paling berhasil dalam menyeragamkan suatu bidang tertentu dalam hukum perdata. Sampai saat ini Konvensi Warsawa telah diratifikasi lebih kurang 130 Negara.

Ketentuan dalam Konvensi Warsawa mengenai masalah keterlambatan tersebut memberlakukan prinsip *presumption of liability* atau prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga yang artinya bahwa jika pengangkut dapat membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah, maka pengangkut tersebut dapat terhindar dari tanggung jawabnya untuk memberikan ganti rugi yang diderita oleh penumpangnya. Adanya pembebasan dari tanggung jawab ini tentu saja menguntugan bagi pengangkut dan merugikan bagi konsumen, dan hal ini menjadi tidak seimbang.<sup>2</sup>

Konvensi yang asli dari Konvensi Warsawa tersebut ternyata sudah banyak mengalami perubahan. Perubahan-perubahan tersebut ada yang sudah berlaku seperti *Protokol The Haque 1955* dan *Konvensi (tambahan) Guadajalara 1991* dan ada pula yang belum berlaku seperti *Protokol Guatemala City 1971* dan *Protokol-protokol*

---

<sup>2</sup> Suherman,E ; *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia* , Bandung, N.V Eresco,1961.hal.78

*Montreal* 1975 (4 Buah Protokol). Disamping itu terdapat satu persetujuan antara perusahaan-perusahaan penerbangan yang terbang dari, ke atau melalui Amerika Serikat dengan pemerintah Amerika Serikat yang dikenal sebagai *Montreal Agreement 1966*.<sup>3</sup>

Singapore merupakan salah satu Negara yang ikut meratifikasi Konvensi Warsawa, dimana dalam hal ini Konvensi Warsawa tersebut diberlakukan oleh Perusahaan penerbangan Nasional Singapore Airlines. Singapore Airlines berawal dari Malayan Airways Ltd dan penerbangan perdananya dilaksanakan 1 Mei 1947. Pada saat itu, kota yang dilayani adalah Kuala Lumpur, Ipoh, dan Penang di Malaysia. Maskapai tersebut berkembang setelah usainya Perang Dunia II dan pada 1955, armadanya termasuk sejumlah besar pesawat DC-3. Perkembangan pesat terjadi di tahun 1970-an saat Singapore Airlines menghadirkan Boeing 747 dalam armadanya. Pada 1980-an, Amerika Serikat, Kanada, dan Eropa ditambahkan pada jaringan rute Singapore Airlines<sup>4</sup>.

Singapore Airlines merupakan maskapai yang mempunyai pelayanan penerbangan yang cukup banyak, Singapore Airlines melayani hampir seluruh kawasan di dunia, seperti kawasan eropa, asia, amerika, afrika dan australia, sehingga Singapore Airlines juga memiliki banyak saingan di dalam dunia penerbangan, sehingga pihak Singapore Airlines berusaha untuk mendapatkan kepercayaan dari pemakai jasa maskapai Singapore Airlines, salah satunya pemberian ganti rugi apabila terjadi permasalahan di dalam penerbangan yang dilakukan oleh pihak Singapore Airlines.

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hlm. 85

<sup>4</sup> [www.Singaporeairlines.com](http://www.Singaporeairlines.com) diakses tanggal 15 Desember 2009

Setiap kegiatan Penerbangan akan membawa resiko, bagi penumpang resiko yang timbul mungkin bagasinya hilang atau rusak atau mengalami keterlambatan, dan mengalami kecelakaan hingga menyebabkan luka atau tewas. Seorang pengirim barang bisa saja barangnya terlamat sampai tujuan, rusak sebagian, atau hilang, dan juga pengangkut bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang timbul pada penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga. Selama Singapore Airlines melakukan kegiatan penerbangan juga menghadapi hambatan dalam dunia penerbangan, seperti kasus penerbangan SQ 308 yang berawal dari keterlambatan penerbangan maskapai SQ 308 karena non teknis sehingga banyaknya penumpang dan barang-barang kargo Singapore Airlines yang terlantar di bandara, didalam kargo Singapore Airlines tersebut tidak semuanya barang yang tahan lama ada juga barang yang tidak bisa bertahan lama, seperti ikan yang harus dikirimkan dari Singapore ke London yang dilakukan oleh perusahaan *Chun Cheng Fishery Enterprise PTE.LTD* dan harus sampai di tempat tujuan segera mungkin, karena kalau tidak sampai tepat waktu ikan tersebut menjadi tidak segar dan akan menurunkan harga jual dari ikan tersebut sehingga membuat perusahaan *Chun Cheng Fishery Enterprise PTE.LTD* mengalami kerugian, dengan demikian pihak Singapore Airlines berkewajiban untuk memberikan ganti kerugian terhadap perusahaan *Chun Cheng Fishery Enterprise PTE.LTD*<sup>5</sup>.

Konvensi warsawa tahun 1929 menyatakan bahwa Pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang, bagasi atau kargo akibat adanya kelambatan selama pengangkutan udara, dengan melihat kenyataan bahwa perusahaan penerbangan Singapore Airlines ini banyak diminati oleh konsumen yang berarti

---

<sup>5</sup>[www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com) diakses tanggal 20 mei 2010

perusahaan ini memiliki nilai ekonomis yang kuat, maka sudah sepantasnya dalam memberikan ganti rugi harus sebanding dengan kerugian yang diderita oleh konsumennya, disamping itu Singapore Airlines juga memakai Protokol Montreal tahun 1999, ini merupakan pengaturan terbaru mengenai ganti rugi dalam dunia penerbangan yang merupakan hasil evolusi dari konvensi warsawa 1929, yang dimana dalam protokol montreal 1999 mengatur tentang tanggung jawab maskapai dalam memberikan ganti rugi bagi pemakai jasa maskapai yang mengalami kecelakaan penerbangan, kerusakan barang kargo dan kehilangan barang kargo, dan dalam pemberian ganti kerugian dalam kasus SQ308 seharusnya diberikan ganti kerugian sesuai dengan Protokol Montreal 1999 yang merupakan perjanjian terbaru dalam hukum internasional yang mengatur tentang ganti kerugian dalam dunia penerbangan.

Hal ini kalau dipikirkan secara mendalam memang harus diberikan ganti rugi atas kelambatan sampainya penumpang atau barang ketempat tujuan dengan berpedoman bahwa penumpang meminta untuk diangkut dengan pesawat terbang karena mungkin ada maksud-maksud penting yang akan menguntungkannya ditempat yang dituju pada hari dan waktu yang tepat, maka dengan timbulnya kelambatan menjadikan kekecewaan dan kerugian kepada penumpang yang bersangkutan, karena perjajian atau persetujuan telah dibatalkan, demikian juga mengenai barang kemungkinan ditunggu ditempat tujuan pada hari dan waktu tertentu untuk duangkan kepada pembeli, maka dengan adanya kelambatan, jual beli menjadi batal sehingga pengiriman banyak menderita kerugian.

Dengan melihat banyaknya kerugian yang diderita oleh penumpang maskapai penerbangan akibat keterlambatan, maka sudah sepantasnyalah dalam hal ini pemberian ganti rugi harus diberikan bagi para pengguna jasa pengangkutan udara.

Berdasarkan Masalah-masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis merasa tertarik untuk mengangkat masalah ini sebagai bahan penelitian dengan judul **“PELAKSANAAN GANTI RUGI DALAM ANGKUTAN UDARA INTERNASIONAL DITINJAU DARI HUKUM INTERNASIONAL (STUDI KASUS : PESAWAT SINGAPORE AIRLINES SQ308 TAHUN 2010)”**.

## **B. Perumusan Masalah**

Dari uraian-uraian yang telah dikemukakan diatas, terdapat beberapa hal yang menjadi permasalahan, yaitu :

1. Bagaimanakah Pelaksanaan Ganti Rugi dalam Penerbangan Asing menurut Hukum Internasional?
2. Bagaimanakah pelaksanaan ganti rugi dalam kasus Singapore Airlines SQ308?
3. Apakah hambatan dan upaya dalam pelaksanaan ganti rugi pada kasus pesawat Singapore Airlines SQ308?

## **C. Tujuan Penelitian**

Dari rumusan-rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka dalam hal ini penulis ingin mengetahui penyelesaian dari masalah-masalah tersebut. Untuk itu yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui Pelaksanaan Ganti Rugi dalam Penerbangan Asing menurut Hukum Internasional.

2. Untuk mengetahui pelaksanaan ganti rugi yang diberikan dalam kasus Singapore Airlines SQ308.
3. Penulis ingin mengetahui hambatan dan upaya dalam pelaksanaan ganti rugi pada kasus pesawat Singapore Airlines SQ308.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penulisan ini adalah :

1. Bagi penulis
  - a. Untuk memperdalam teori-teori yang telah dipelajari dengan melihat praktek yang ada di lapangan dalam pelaksanaan ganti rugi oleh angkutan udara asing ditinjau dari hukum Internasional.
  - b. Untuk memberikan informasi kepada masyarakat, khususnya dalam tanggung jawab pemberian ganti rugi pengangkut udara menurut hukum udara internasional.
2. Bagi Singapore Airlines dapat menjadi masukan dalam upaya memperbaiki dan menyempurnakan kinerja kegiatan usaha.

#### **E. Metode Penelitian**

Untuk dapat mengumpulkan bahan-bahan dan keterangan yang akan diolah di dalam mewujudkan skripsi ini, maka penulis memakai metode sebagai berikut :

##### 1. Pendekatan Masalah

Dalam menyusun skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif artinya permasalahan yang ada diteliti berdasarkan peraturan perundang-undangan dan literatur yang ada kaitannya dengan permasalahan<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, Universitas Indonesia, 2006 hal 11



Adapun jenis penelitian yang penulis pakai adalah yuridis normatif yaitu penelitian yang bertujuan untuk meneliti data sekunder.

a. Data sekunder

Data yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan hukum yang terdiri dari

1. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari peraturan perundang-undangan seperti :
  - a. Konvensi Warsawa 1929 tentang tanggung jawab perusahaan penerbangan dan dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (passenger ticket), tiket bagasi (baggage claim), surat muatan udara (airwaybill).
  - b. Protokol Guatemala 1971 tentang tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault atau strict liability atau absolute liability*) terhadap penumpang yang meninggal, luka, bagasi yang hilang atau rusak dan limit tanggung jawab.
  - c. Protokol Montreal 1975 tentang ketentuan yang memperhitungkan biaya-biaya ganti rugi
2. Bahan Hukum sekunder yaitu : bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer seperti bahan dan data yang diberikan oleh pihak Singapore Airlines serta bahan-bahan kepustakaan lainnya seperti buku-buku literatur dan jurnal-jurnal hukum yang berkaitan dengan masalah yang penulis bahas dalam skripsi ini.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang terdiri dari :
  - a. Kamus Hukum

b. Kamus Bahasa Indonesia

c. Kamus Bahasa Inggris

b. Data primer

Data yang diperoleh dilapangan melalui wawancara secara langsung dengan informan yaitu pimpinan Singapore Airlines di Indonesia.

## 2. Sifat penelitian

Sifat dari penelitian adalah deskriptif analisis yaitu mencoba menggambarkan permasalahan-permasalahan yang penulis angkat berdasarkan data-data yang diperoleh. Data-data yang diperoleh dikumpulkan melalui studi kepustakaan dengan mempelajari buku-buku dan literturnya.

## 3. Analisa Data

Dari hasil penelitian dianalisa secara kualitatif yakni data tersebut diolah tanpa menggunakan angka-angka, tetapi dengan cara meninjau proses tanggung jawab maskapai atas keterlambatan keberangkatan penumpang kemudian dari data-data yang telah ada dan sesuai dengan hukum yang berlaku di masyarakat Internasional

## **F. Sistematika Penulisan**

## **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini akan menguraikan latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini diuraikan tentang pengertian pengangkut, pengangkutan, angkutan udara dan ganti rugi, ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara, peraturan-peraturan tentang angkutan udara internasional, pembebasan tanggung jawab pengangkutan udara dan dilanjutkan dengan beberapa prinsip tanggung jawab dalam penggantian ganti rugi.

## **BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini penulis menjelaskan ketentuan penerapan konvensi warsawa oleh Singapore Airlines dan pelaksanaan ganti rugi dalam kasus Singapore Airlines SQ 308 serta hambatan dan upaya yang ditemui dalam pelaksanaan ganti rugi pada kasus pesawat Singapore Airlines SQ 308.

## **BAB IV PENUTUP**

Pada bab ini berisikan kesimpulan dan saran tentang penelitian.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Pemberian ganti kerugian dalam Hukum Internasional penerbangan asing bertanggung jawab sepenuhnya terhadap penumpang yang mengalami kerugian, seiring perubahan zaman penganturan di dalam dunia penerbangan juga mengalami perubahan diawali oleh Konvensi Warsawa 1929 yang merupakan pengaturan pertama yang memberikan aturan-aturan dalam memberikan ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kerugian termasuk didalamnya kerugian atas barang kargo, dan perjanjian lainnya seperti Perjanjian Geneva, Perjanjian Roma dan Perjanjian Haque tahun 1955, Protokol Montreal tahun 1999 merupakan aturan didalam dunia penerbangan yang dipakai saat ini yang didalamnya terdapat pengaturan terhadap ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kerugian dan kerusakan atau hilangnya barang kargo.
2. Pelaksanaan ganti rugi dalam kasus Singapore Airlines SQ 308, pihak Singapore Airlines telah melakukan kewajibannya sesuai dengan aturan yang berlaku, disini pihak Singapore Airlines menganut Protokol Montreal, sehingga pemberian ganti rugi terhadap perusahaan *Chun Cheng Fishery Enterprise PTE.LTD* memakai aturan yang diterapkan oleh Protokol Montreal.

3. Adapun hambatan yang didapatkan oleh pihak Singapore Airlines dalam hal pemberian ganti kerugian, maskapai selalu berupaya memberikan yang terbaik bagi pelayanan terhadap pemakai jasa angkutan.

## **B. Saran**

1. Sebaiknya konvensi warsawa 1929 tersebut dapat dilaksanakan sesuai dengan teorinya dalam praktek yang ada dilapangan, meskipun secara teoritis sudah tercantum namun akan lebih baik jika dalam penerapannya mengacu kepada keentuan-ketentuan konvensi, sehingga antara teori dengan pelaksanaannya dapat berjalan bersamaan sehingga hukumpun dapat ditegakkan dan dijalankan dengan kepastian hukum.
2. Dalam hal pengiriman barang yang memiliki masalah seperti kerusakan barang atau kehilangan barang dalam pengiriman barang oleh pihak maskapai sebaiknya pihak pengirim diberikan kemudahan dalam proses penuntutan ganti kerugian.
3. Penuntutan ganti kerugian atas barang oleh pengirim yang mengalami kerusakan sebaiknya dilakukan secara yuridis agar mendapatkan kepastian hukum.

## Daftar Pustaka

### Buku-Buku

Boer Mauna, *Hukum Internasional*, Alumni 2000, Bandung.

Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani. 2001. *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, Gramedia. Jakarta.

K. Martono, 2007. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. PT. Raja Grafindo. Jakarta.

Subekti, 1963. *Hukum Perjanjian* . PT. Pembimbing Masa. Jakarta

Suherman, E.1961. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung. N.V. Eresco.

Sution Usman Adji dkk.1990. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Raneka Cipta, Jakarta.

Purwosucipto, HMN.1981. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Tentang hukum pengangkutan. Djambatan. Bandung.

Soekanto, Soerjono, 2006. *Pengantar Penelitian Hukum* , Universitas Indonesia . Jakarta.

Starke, JG1992. *Pengantar Hukum internasional* , Sinar Grafika . Jakarta .

Wirdupraja, E.1982. *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Udara Pengangkutan Udara Internasional*. Penerbit Liberty. Jogjakarta

[www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com)

[www.majalah.tempointeraktif.com](http://www.majalah.tempointeraktif.com)

[www.singaporeairlines.com](http://www.singaporeairlines.com)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org).

### Dokumen

*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by air*,  
signed at Warsaw on 12 October 1929

*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the surface*, signed at Rome on 1952. (Tanggung Jawab pengangkut udara terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh pihak ketiga).

*Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed a Person Other than the Contracting Carrier*, signed in Guadalajara, on 1961

*Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*, Signed at Geneva on 19 June 1948.