

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Jasa Transportasi telah menjadi kebutuhan dasar masyarakat Indonesia oleh karena itu kesinambungan ketersediaan pelayanan jasa transportasi dalam memenuhi kebutuhan aktivitas produksi, konsumsi dan distribusi harus mendapat perhatian secara berkelanjutan. Karena tuntutan zaman Pemerintah Indonesia mulai mengembangkan teknologi transportasi. Dengan alasan pemerintah Indonesia melakukan peningkatan teknologi di bidang transportasi dikarenakan transportasi memiliki banyak fungsi. Fungsi utama yaitu memperlancar hubungan antar daerah, desa, kota, wilayah, pulau maupun antar Negara. Hal ini dilakukan karena keadaan wilayah Indonesia terpisah dengan berbagai daratan yang membentang luas dan harus dijangkau dengan transportasi. Kedua, memperlancar arus perpindahan penduduk, distribusi barang dan jasa serta informasi ke seluruh pelosok tanah air.¹

Bentuk transportasi di Indonesia ada 3 (tiga) bentuk, yaitu Transportasi Darat, Transportasi Udara dan Transportasi Laut. Transportasi Udara merupakan salah satu jenis transportasi yang memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap perkembangan ekonomi dan pembangunan nasional bagi Indonesia.

Transportasi udara adalah alat angkutan mutakhir dan tercepat saat ini karena dapat menempuh tidak hanya antar daerah, pulau tetapi juga bisa menempuh antar Benua maupun Negara. Transportasi ini menggunakan pesawat udara sebagai alat angkutan sedangkan udara atau angkasa sebagai jalur atau jalannya. Di mana pesawat udara yang dimaksud dilengkapi dengan navigasi dan alat telekomunikasi yang canggih.

¹ Risma Nita, "Perkembangan Teknologi dari segi transportasi di Indonesia" (On-line), tersedia di: <http://www.teknologiupdate.com/teknologi-transportasi-di-indonesia/> diunduh 22 Januari 2020.

Transportasi udara adalah moda transportasi yang banyak digunakan oleh mayoritas penduduk Indonesia, dengan alasan dapat membantu dan memperlancar hubungan antar manusia dan barang yang dipisahkan oleh pulau-pulau yang terletak berjauhan baik yang berada di dalam wilayah Indonesia maupun internasional dengan waktu yang singkat, cepat dan tentunya nyaman. Oleh karena itu Transportasi udara adalah moda transportasi yang tidak bisa dipisahkan dari jenis transportasi lainnya dalam sistem transportasi yang ada di Indonesia.

Mengenai transportasi diatur oleh Hukum Pengangkutan. Hukum Pengangkutan Udara diatur di dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa: "Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara."

Dari penjelasan di atas, sering kali mayoritas penduduk di Indonesia menggunakan jasa pengangkutan udara tetapi transportasi udara di Indonesia tidak selalu mengoperasikan tugasnya dengan baik dan lancar, ada kalanya juga di mana pengangkutan udara mengalami kendala yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang ataupun kerusakan pada bagasi milik penumpang dan menimbulkan suatu permasalahan hukum. Khususnya seperti permasalahan mengenai tanggung jawab dari pihak pengangkut terhadap pihak penumpang serta pemilik barang, baik selaku pihak perjanjian ataupun konsumen. Permasalahan tanggung jawab yang sering terjadi dalam Penerbangan yaitu adanya peristiwa yang merugikan penumpang karena kerusakan pada bagasinya, namun tidak hanya itu, ada beberapa kejadian yang secara langsung berdampak pada kondisi penumpang saat berada di dalam penerbangan. Penyelesaian dari permasalahan tersebut harus didasarkan pada ketentuan-ketentuan hukum yang

berlaku, dan mengenai prinsip pertanggungjawaban profesional (*professional liability*) yang diatur dalam Hukum Perlindungan Konsumen.

Selain itu, terkait dengan permasalahan hukum tersebut, terdapat ketentuan mengenai batasan hukum dari pertanggungjawaban hukum terhadap penumpang oleh pengangkut transportasi udara yang telah banyak dibahas. Hal ini dikarenakan pengangkut umum di darat atau laut tidak dapat membatasi pertanggungjawabannya atas kelalaian, maka upaya-upaya yang dilakukan oleh pengangkut udara yang beroperasi secara tetap untuk membatasi pertanggungjawaban hukumnya tidaklah efektif.²

Peristiwa yang menyebabkan kerugian terhadap penumpang selama perjalanan dalam pengangkutan udara masih sering terjadi. Misalnya kecelakaan pesawat udara yang menyebabkan meninggal dunia, luka-luka maupun cacat tetap bagi penumpang. Namun, tidak sedikit juga di mana peristiwa kecelakaan dan kerusakan pesawat bukanlah penyebab penumpang mengalami luka-luka dan cacat tetap. Akan tetapi, berdasarkan faktanya, ada beberapa kejadian atau peristiwa yang terjadi karena kelalaian dari para personel penerbangan, penumpang mengalami cacat tetap ataupun luka-luka ditubuhnya dan penyedia jasa transportasi penerbangan haruslah bertanggung jawab baik kesalahan yang dilakukan oleh personel dari penerbangan itu sendiri.

Seperti kasus yang terjadi pada tanggal 29 Desember 2017, penumpang bernama Nyonya B.R.A Koosmariam Djatikusumo sebagai penumpang dalam pesawat Garuda Indonesia GA-264 yang berangkat dari Jakarta (Bandara Soekarno) menuju Banyuwangi (Bandara Blimbingsari), terkena tumpahan air panas karena kelalaian personel garuda yaitu pramugari PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

² Priyatna Abdurrasyid, *Pertumbuhan Tanggung Jawab Hukum Pengangkut Udara*, Jakarta: PT Fikahati Aneska, 2013), hlm. 68.

Pada saat kejadian Nyonya B.R.A Koosmariam mengalami insiden kecelakaan tersebut, pihak Garuda Indonesia telah memberikan bentuk pertanggung jawaban pertama dengan memberikan gel pendingin dan kemudian dengan cara menyediakan ambulans saat nyonya Koosmariam tiba di Bandara Blimbingsari. Namun, Nyonya Koosmariam lebih memilih untuk menaiki bus bandara dan langsung diantarkan menuju Rumah Sakit di Banyuwangi. Pihak PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengatakan telah memberikan pembiayaan atas seluruh biaya pengobatan yang dilakukan Nyonya Koosmariam baik yang di Banyuwangi maupun di Jakarta. Tetapi berdasarkan faktanya tanggung jawab yang seharusnya diberikan oleh pihak PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk haruslah tuntas hingga Nyonya Koosmariam sembuh. Karena dirasa pihak Garuda tidak menjalankan tanggung jawabnya dengan benar maka satu bulan setelah kejadian tersebut, Nyonya Koosmariam beserta kuasa hukumnya yaitu David Tobing mengajukan Gugatan dengan Nomor 215/PDT.G/2018/PN.JKT.PST ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat kepada PT Garuda Indonesia (Persero),Tbk, dikarenakan pihak penumpang merasa bentuk tanggung jawab yang diberikan pihak pengangkut tidak sesuai yang seharusnya.

Dalam Gugatan tersebut Nyonya Koosmariam menuntut Ganti Rugi materiil sebesar Rp. 1.250.000.000,- (Satu Miliar Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah) dan Ganti Rugi Imateriil sebesar Rp. 10.000.000.000,- (Sepuluh Miliar Rupiah) berdasarkan Pasal 3 Huruf c dan Pasal 23 PerMenHub No.77 Tahun 2011 yang mengatur mengenai Cacat Tetap.³

Bentuk tanggung jawab PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Terhadap kerugian yang ditimbulkan, maka pihak maskapai harus bertanggung jawab memberikan ganti

³ Merdeka.com (On-line) , tersedia di : <https://m.merdeka.com/peristiwa/dada-melepuh-akibat-air-panas-penumpang-gugat-garuda-indonesia-rp-1125-m.html> / diunduh 24 Januari 2020

kerugian kepada pihak penumpang yang telah dirugikan. Ganti kerugian sendiri dijelaskan pada PerMenHub No 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara Pasal 1 huruf 18, sebagai berikut : “Ganti rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian Ganti kerugian erat kaitannya dengan tanggung jawab.”

Dalam kasus tersebut juga dituntut karena adanya pertanggungjawaban profesional (*professional liability*) yang diatur dalam Hukum Perlindungan Konsumen, yang artinya pertanggungjawaban secara profesional dalam hal perjanjian antara profesional dan kliennya merupakan perjanjian yang didasarkan pada proses (inspanning verbintenis). Tanggung jawab profesional (*professional liability*) Menurut Komar Kantaatmadja merupakan tanggung jawab hukum (*legal liability*) dalam hubungannya dengan jasa profesional yang diberikan kepada klien. Sejalan itu tanggung jawab profesional ini timbul karena para penyedia jasa profesional tidak memenuhi perjanjian yang disepakati dengan klien atau akibat kelalaian penyedia jasa tersebut yang mengakibatkan terjadinya kerugian / perbuatan melawan hukum.

Sehubungan dengan adanya kasus tersebut, peneliti ingin membahas bentuk dan sistem Tanggung Jawab PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan menganalisis permasalahan tersebut dari sudut pandang antara Nyonya Koosmariam Djatikusumo dengan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk yang dituangkan dalam skripsi yang berjudul: "Tanggung jawab hukum PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk atas kelalaian pramugari yang mengakibatkan cacat tetap penumpang dihubungkan dengan pasal 1367 KUHPer jo Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen” di mana penelitian ini dapat dilakukan dengan meneliti bentuk dari pertanggungjawaban yang sebagaimana mestinya dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

B. Identifikasi Masalah

1. Bagaimana Tanggung Jawab Hukum PT Garuda Atas Kelalaian Pramugari Yang Mengakibatkan Cacat Tetap Penumpang Dihubungkan Dengan Pasal 1367 KUHPerdara Jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen?
2. Bagaimana Akibat Hukum Terhadap PT Garuda Atas Kelalaian Pramugari Yang Mengakibatkan Cacat Tetap Penumpang?
3. Upaya Apakah Yang Dapat Dilakukan Oleh PT Garuda Untuk Memaksimalkan Pelayanannya tersebut?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada pokok permasalahan yang disebutkan sebelumnya, tujuan khusus yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu :

1. Untuk menganalisis Bentuk Tanggung Jawab yang diberikan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk atas kelalaian Pramugari yang mengakibatkan Penumpang Cacat Tetap berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdara Jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen ;
2. Untuk menganalisis akibat hukum yang diberikan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk terhadap Penumpang yang mengalami Cacat Tetap karena kelalaian pramugari ;
3. Untuk mengkaji upaya apakah yang dapat dilakukan oleh PT Garuda dalam memaksimalkan pelayanannya atas kelalaian pramugari tersebut.

D. Kegunaan Penelitian

Manfaat penelitian yang diharapkan peneliti dari seluruh rangkaian penelitian dan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Akademis/Teoritis

Secara akademis, penelitian ini diharapkan peneliti dapat dijadikan landasan dan berguna bagi ilmu hukum khususnya hukum perdata mengenai kelalaian dan tanggung jawab dalam hukum.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan berbagai manfaat secara praktis yaitu :

- a. Bagi perusahaan, dapat dijadikan suatu acuan untuk mendapat bantuan dan bahan pertimbangan untuk permasalahan hukum mengenai tanggung jawab hukum khususnya mengenai tanggung jawab hukum yang seharusnya dilakukan oleh perusahaan penerbangan jika terjadi suatu permasalahan yang serupa.
- b. Bagi pejabat/aparat penegak hukum, diharapkan bermanfaat sebagai bahan pengembangan dari konsep pembaharuan serta menjadi acuan dalam kasus-kasus yang serupa.
- c. Bagi masyarakat, diharapkan bermanfaat sebagai masukan konstruktif dalam membentuk masyarakat yang memiliki prinsip kehati-hatian, itikad baik, dan tanggung jawab.

E. Kerangka Pemikiran

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah negara hukum. Pernyataan tersebut tertuang dalam UUD 1945 Pasal 1 ayat 3 setelah amandemen, yang

menyatakan bahwa “Indonesia adalah negara Hukum”. UUD 1945 itu merupakan konstitusi tertulis yang merupakan hukum tertinggi di Indonesia. Penegasan ketentuan konstitusi ini bermakna, bahwa segala aspek kehidupan dalam kemasyarakatan, kenegaraan dan pemerintahan harus senantiasa berdasarkan atas penegakkan hukum.

Menurut Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang *deliberatif*. Undang-Undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.

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. Jelas dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. ⁴ Kepastian dan keadilan bukanlah sekedar tuntutan moral, melainkan secara *factual* mencirikan hukum. Suatu hukum yang tidak pasti dan tidak mau adil bukan sekedar hukum yang buruk.

⁴ Cst Kansil, Christine, S.T Kansil, Engelien R, Palandeng dan Godlieb N Mamahit, Kamus Istilah Hukum, Jakarta, 2009, Hlm. 385.

Menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu.⁵

Menurut beberapa ahli hukum tersebut, dalam menegakkan hukum ada tiga unsur yang perlu diperhatikan, yaitu: kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan. Ketiga unsur tersebut harus bersinergi, proporsional dan seimbang.

Jika dikaitkan teori kepastian hukum dalam suatu perjanjian sesuai pasal 1313 KUHPerdata serta hak dan kewajiban dalam perjanjian mengenai transportasi udara dimana hal tersebut erat kaitannya dengan sewa menyewa dalam hal jasa, menekankan pada penafsiran dan sanksi yang jelas agar suatu perjanjian/ kontrak dapat memberikan kedudukan yang sama antar subjek hukum yang terlibat (para pihak yang melakukan perjanjian sewa menyewa). Kepastian memberikan kejelasan dalam melakukan perbuatan hukum saat pelaksanaan suatu perjanjian/kontrak sewa menyewa, dalam bentuk prestasi bahkan saat perjanjian tersebut wanprestasi atau salah satu pihak ada yang dirugikan maka sanksi dalam suatu perjanjian/kontrak tersebut harus dijalankan sesuai kesepakatan para pihak baik pihak penyewa maupun pihak yang menyewakan.

Mengenai perjanjian dalam jasa transportasi karena Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat luas dengan letak geografis antar pulau satu dengan pulau yang lainnya berjauhan, untuk menjalin hubungan antar pulau atau daerah yang luas tersebut, Indonesia membutuhkan jasa pengangkutan, jasa pengangkutan

⁵ Riduan Syahrani, Rangkuman Intisari Ilmu Hukum, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm.23.

mempunyai peran yang sangat penting di Indonesia. Mengenai jasa transportasi diatur oleh Hukum Pengangkutan, dan mengenai Hukum Pengangkutan Udara diatur di Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut Pasal 1 angka 13 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa: “Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.”

Dalam penelitian ini, memaparkan mengenai pengertian pertanggung jawaban, ganti kerugian, dan definisi dari kelalaian maupun cacat tetap itu sendiri. Dan dalam penelitian ini menggunakan konsep-konsep serta istilah-istilah hukum dalam hukum pengangkutan udara. Selain itu peneliti menggunakan teori dan asas-asas mengenai prinsip tanggung jawab dalam hukum, baik hukum pengangkutan khususnya pengangkutan udara dan pengertian mengenai istilah personel penerbangan, cacat tetap dan pertanggung jawaban dalam Hukum Perlindungan Konsumen yaitu pertanggungjawaban profesional (*professional liability*).

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa “Tanggung Jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersilahkan, diperkarakan, dan sebagainya).”⁶

Tanggung Jawab dalam hukum pengangkutan, yaitu :

1. *Liability* adalah suatu bentuk tanggung jawab yang dapat dikaitkan dengan kewajiban pemberian ganti rugi oleh pengangkut, akibat kelalaiannya dalam pengangkutan yang diselenggarakannya;
2. *Responsibility* adalah tanggung jawab yang dapat dikaitkan dengan kewajiban atau tanggung jawab individu (perorangan) dalam kehidupan sehari-hari,

⁶ Tim Penyusun Kamus Pusat pembinaan dan pengembangan bahasa, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 1990), h. 899.

seperti contohnya tanggung jawab orang tua terhadap putra-putrinya, tanggung jawab anak terhadap orang tua, dan sebagainya.⁷

Dalam Pasal 2 Undang-Undang No.1 Tahun 2009, menyatakan bahwa:

“Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. Manfaat;
- b. Usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Adil dan merata;
- d. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- e. Kepentingan umum;
- f. Keterpaduan;
- g. Tegaknya hukum;
- h. Kemandirian;
- i. Keterbukaan dan anti monopoli;
- j. Berwawasan lingkungan hidup;
- k. Kedaulatan Negara;
- l. Kebangsaan; dan
- m. Kenusantaraan.”

Berdasarkan Pasal 3 UU No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa:

“Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;

⁷ Elfrida Gultom, “Hukum Pengangkutan Laut”, (Jakarta: Literata Lintas Media,2009),h.8.

- b. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. Membina jiwa kedirgantaraan;
- d. Menjunjung kedaulatan Negara;
- e. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
- f. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara;
- h. Meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. Mempererat hubungan antarbangsa.”

Untuk menghindari adanya perbedaan interpretasi atas istilah-istilah yang akan digunakan, maka akan diperlukan beberapa definisi dari peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

1. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.⁸
2. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan , keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁹

⁸ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 13

⁹ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 1

3. Personel Penerbangan, yang selanjutnya disebut sebagai personel, adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.¹⁰
4. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.¹¹
5. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.¹²
6. Cacat Tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental.¹³
7. Cacat Tetap Total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari kecelakaan (*accident*) yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan pendidikan, keahlian, keterampilan dan pengalamannya sebelum mengalami cacat.¹⁴

¹⁰ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 12

¹¹ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 22

¹² Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 1 angka 5

¹³ Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 1 angka 14

¹⁴ Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 1 angka 15

8. Ganti Rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian.¹⁵
9. Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dengan konsorsium perusahaan asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.¹⁶
10. Kelalaian atau *Culpa* adalah kemampuan Psikis seseorang dalam menduga secara nyata (terlebih dahulu munculnya), kurang cermat dalam berpikir dan bertindak, kurang pengetahuan atau bertindak kurang terarah yang mengakibatkan kerugian dari tindakan tersebut¹⁷
11. Tanggung jawab profesional (*professional liability*) Menurut Komar Kantaatmadja, tanggung jawab profesional (*profesional Liability*) merupakan tanggung jawab hukum (*legal liability*) dalam hubungannya dengan jasa profesional yang diberikan kepada klien. Sejalan itu tanggung jawab profesional ini timbul karena para penyedia jasa profesional tidak memenuhi perjanjian yang disepakati dengan klien atau akibat kelalaian penyedia jasa tersebut yang mengakibatkan terjadinya kerugian / perbuatan melawan hukum. Jenis jasa yang diberikan dalam hubungan antara profesional dengan kliennya dapat dibedakan dalam beberapa hal:
 - a. Jasa yang diperjanjikan menghasilkan sesuatu (*resultaat verbintenis*), sebagai contoh jasa profesional dokter gigi, bertanggung jawab atas hasil kerja yang diminta pasiennya;

¹⁵ Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 1 angka 18

¹⁶ Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 1 angka 19

¹⁷ Jan Remmelink, Hukum Pidana, (Jakarta: 2014), hlm 177

- b. Jasa mengupayakan. Jasa mengupayakan sesuatu (*inspannings verbintenis*), misal jasa seorang advokat yang sedang menangani perkara secara etik dilarang menjanjikan hasil kemenangan dalam menangani perkara di pengadilan. Dalam konteks ini, tanggung jawab profesional hanya mengupayakan agar kepentingan hukum kliennya dapat dilindungi seoptimal mungkin.

Dalam penelitian ini upaya penyelesaian PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk mengharuskan perusahaan wajib bertanggung jawab penuh atas kelalaian yang terjadi akibat kesalahan personel pramugari tersebut. Perbuatan tersebut termasuk perbuatan melawan hukum dan diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang berbunyi: “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.” Dari bunyi Pasal tersebut, maka dapat ditarik unsur-unsur PMH sebagai berikut: ada perbuatan melawan hukum, ada kesalahan, ada hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan dan ada kerugian.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian tentang “Tanggung Jawab Hukum PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Atas Kelalaian Pramugari Yang Mengakibatkan Cacat Tetap Penumpang Dihubungkan Dengan Pasal 1367 KUHPerdata Jo Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.” Merupakan suatu

Penelitian yang bersifat Deskriptif Analitis. Deskriptif Analitis menurut (Sugiono: 2009; hlm 29) adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau menggambarkan suatu objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa Pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti data atau bahan kepustakaan yang merupakan data sekunder, berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder maupun bahan hukum tersier.¹⁸

Penelitian terhadap bentuk Tanggung jawab pihak PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk terhadap cacat tetap penumpang akibat kelalaian pramugari PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan akibat hukum maupun upaya yang telah diberikan pihak PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk terhadap penumpang yang mengalami cacat tetap karena kelalaian pramugari penerbangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

3. Tahap Penelitian

Tahap penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, adalah dengan menggunakan beberapa tahap yang meliputi:

- a. Studi Kepustakaan (*library research*)

¹⁸ Soerjono Soekanto, *Metode Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2000, hlm. 82.

Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, studi kepustakaan yaitu penelitian terhadap data sekunder. Data sekunder dalam bidang hukum dipandang dari sudut kekuatan mengikatnya dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹⁹

Penelitian yang menggunakan data kepustakaan untuk mencari data dengan membaca dan menelaah sumber tertulis yang menjadi bahan dalam penyusunan dan pembahasan di antaranya:

- 1) Bahan hukum primer, menurut Soerjono Soekanto bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, terdiri dari beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan yang sedang diteliti.²⁰

Dan bahan hukum primer juga merupakan data yang secara langsung diperoleh dari masyarakat. Selain itu, data ini juga didapatkan dari hasil langsung proses wawancara kepada sumber aslinya, mengumpulkan pendapat dari perseorangan ataupun kelompok yang merupakan pihak terkait kasus tersebut. Pihak yang diwawancarai adalah David Tobing dari ADAMS&CO. *Counsellors-at-Law* sebagai Kuasa Hukum dari pihak penumpang.

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- a) Undang-Undang Dasar 1945.

¹⁹ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm.11

²⁰ *Ibid*, hlm. 11.

- b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - c) Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
 - d) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- 2) Bahan hukum sekunder, menurut Soerjono Soekanto bahan hukum sekunder yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, berupa buku-buku yang ada hubungannya dengan penelitian ini ²¹
- 3) Bahan Hukum Tersier. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Contoh bahan hukum tersier adalah kamus umum yang menjadi bahan bagi penelitian ini sepanjang memuat informasi yang relevan dengan kasus yang diteliti.

²¹ *Ibid*, hlm. 14.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Dimaksudkan untuk mendapatkan data primer, akan tetapi diperlukan sebagai menunjang dan melengkapi data sekunder yang diperoleh melalui kepustakaan, jika menurut peneliti ada kekurangan data-data untuk penelitian dan perpustakaan kurang memadai untuk analisis kasus.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan satu proses pengadaan data untuk keperluan penelitian. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

a. Studi Dokumen

Studi dokumen yaitu suatu alat pengumpulan data yang digunakan melalui data tertulis.²² Penelitian terhadap dokumen ini sangat erat kaitannya dengan objek penelitian untuk mendapatkan landasan teoritis dan untuk memperoleh informasi dalam bentuk ketentuan formal dan melakukan Pengumpulan Data untuk penelitian ini dengan melakukan studi kepustakaan.

b. Wawancara (*Interview*)

Wawancara adalah situasi peran antar pribadi bertatap muka (*face-to-face*), ketika seseorang mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah penelitian kepada seorang responden.²³

²² Ronny Hanitijio Soemitro, *op, cit*, hlm. 52.

²³ Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Cet. 10, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2018, hlm. 82.

Peneliti akan melakukan pengumpulan data melalui wawancara, peneliti akan mewawancarai narasumber yang dianggap memahami ketentuan hukum mengenai pengangkutan udara, tanggung jawab pengangkutan udara dan mengenai perlindungan konsumen sendiri yaitu David Tobing dari ADAMS&CO. *Counsellors-at-Law* sebagai pihak Kuasa Hukum dari pihak penumpang.

5. Alat Pengumpul Data

Alat Pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini digunakan dengan cara :

- 1) Inventaris data dalam studi kepustakaan ini menggunakan Inventarisasi bahan-bahan hukum (bahan hukum primer), menggunakan alat tulis untuk mencatat bahan-bahan yang diperlukan ke dalam buku catatan, menggunakan *laptop* dalam memperoleh data yang diperoleh dari alamat *website internet* dan untuk pengetikan bahan-bahan yang telah diperoleh.
- 2) Pedoman wawancara digunakan untuk memperoleh data dalam studi lapangan, dalam hal ini melakukan wawancara (tanya - jawab) kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti dengan menggunakan daftar tanya – jawab terstruktur/pedoman wawancara terstruktur (*Directive Interview*) atau daftar tanya - jawab bebas/pedoman wawancara bebas (*Non Directive Interview*), menggunakan alat perekam suara (*Voice Recorder*) untuk merekam hasil wawancara serta foto (*Photo*) terkait dengan kegiatan maupun permasalahan yang akan diteliti.

6. Analisis Data

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.²⁴ Ketiga bahan hukum yang sudah dipaparkan di atas seperti bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Kemudian dianalisis secara yuridis normatif dengan menguraikan *deskriptif-analitis* dan *preskriptif* (bagaimana seharusnya) di mana analisis data digunakan dengan cara sebagai berikut :

Peraturan perundang-undangan yang satu tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lain sesuai dengan asas hukum yang berlaku.

- a. Harus mengacu pada hierarki peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya atau yang lebih tinggi tingkatannya.
- b. Mengandung kepastian hukum yang berarti bahwa peraturan tersebut harus berlaku dimasyarakat.
- c. Pada bagian akhir, data berupa peraturan perundang-undangan di teliti dan dianalisis secara kualitatif yang diselaraskan dengan hasil dari data pendukung sehingga sampai kepada suatu kesimpulan yang dapat dipakai untuk menyelesaikan kasus antara Nyonya Koosmariam dengan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk

²⁴ *Ibid*, hlm. 37.

G. Lokasi Penelitian

Penelitian ini di bagi menjadi dua, yaitu :

a. Penelitian Kepustakaan :

- 1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung,
Jalan Lengkong Dalam Nomor 17 Bandung.
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Padjajaran Bandung,
Jalan Dipatiukur Nomor 35 Bandung.
- 3) Perpustakaan Republik Indonesia, Jalan Merdeka Sel. No 11,
Gambir, Jakarta Pusat.

b. Penelitian Lapangan (Instansi)

Adams & CO Law Firm