

## BAB IV

### TANGGUNG JAWAB OPERATOR PESAWAT UDARA MILITER MENGENAI KERUGIAN TERHADAP PIHAK KETIGA DI PERMUKAAN BUMI MENURUT HUKUM UDARA INDONESIA

#### A. Ketentuan Mengenai Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Militer Mengenai Kerugian Yang Diderita Pihak Ketiga di Permukaan Bumi Menurut Hukum Udara Indonesia

Penerbangan merupakan kegiatan yang mengandung resiko cukup tinggi dan berbahaya (*ultra hazardous activity*). Sehingga dalam kegiatan penerbangan harus diikuti dengan aturan yang sangat ketat dan bertujuan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan baik yang bersifat publik<sup>170</sup> maupun yang bersifat privat<sup>171</sup>. Menurut Annex 19, keselamatan adalah keadaan di mana risiko terkait dengan aktivitas penerbangan, terkait dengan, atau dalam dukungan langsung pengoperasian pesawat terbang, dikurangi dan dikendalikan ke tingkat yang dapat diterima. Yang dimaksud dengan tingkat yang dapat diterima adalah tingkat keselamatan yang sudah dianggap sesuai dengan standar yang telah diberikan oleh pihak ICAO. Semenyata yang dimaksud dengan keselamatan penerbangan menurut Pasal 1 angka 48 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

---

<sup>170</sup> Dalam hal ini yang termasuk ke dalam hukum udara publik adalah Konvensi Paris 1919 dan juga Konvensi Chicago 1944 dimana kedua konvensi tersebut membahas mengenai kebebasan dan kedaulatan negara di ruang udara, kebangsaan pesawat udara, yurisdiksi, pelabuhan udara (*airport*) dan fasilitas penerbangan lainnya, dan juga penerbangan sipil internasional.

<sup>171</sup> Yang termasuk ke dalam hukum udara perdata (privat) adalah Konvensi Warsawa 1929 dan juga Konvensi Montreal 1999.

Kelalaian dalam penerbangan berpotensi menimbulkan kecelakaan dan/atau insiden. Pada peristiwa kecelakaan dan/atau insiden tersebut maka kerugian yang mungkin timbul dapat menimpa para pihak-pihak seperti:<sup>172</sup>

- a. Pemilik pesawat udara, berupa kehilangan pesawat udara;
- b. Penumpang atau ahli warisnya (dalam hal penumpang tewas);
- c. Pemilik barang/angkutan yang diangkut;
- d. **Pihak ketiga di permukaan bumi.**

Pihak ketiga adalah pihak selain penumpang, operator, atau pemilik kargo.<sup>173</sup> Pihak ketiga adalah pihak yang tidak memiliki sangkut paut dengan kegiatan penerbangan, akan tetapi ia menderita kerugian akibat kegiatan penerbangan. Pihak ketiga ini dapat terdiri dari:<sup>174</sup>

- a. Pemilik bangunan di darat;
- b. Pemilik kapal;
- c. Pemilik pesawat;
- d. Orang di darat;
- e. Orang di laut;
- f. Orang di pesawat lain.

Kecelakaan yang menyebabkan kerugian tersebut terhadap pihak ketiga di permukaan bumi dapat menyebabkan kerugian imateriil, yaitu kerugian yang tidak begitu saja langsung bisa dihitung nominalnya seperti cacat tetap, cacat tetap total,

<sup>172</sup> E. Suherman, sebagaimana dikutip oleh Bernadus Ardian Ricky M, *op.cit.*, Hlm. 10.

<sup>173</sup> Article 1 (i) Konvensi Montreal 2009

<sup>174</sup> E. Suherman, sebagaimana dikutip oleh Iman Sunendar dalam tesisnya yang berjudul “*Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Carter Terhadap Pihak Ketiga di Permukaan Bumi Menurut Convention on Compensation For Damage Caused by Aircraft to Third Parties 2009 dan Menurut Hukum Udara Indonesia*”, Universitas Padjajaran, 2014.

cacat tetap sebagian, cacat mental, hingga kematian. Selain itu dapat juga menyebabkan kerugian materiil seperti rusaknya rumah atau lahan akibat tertimpa pesawat yang jatuh maupun komponen pesawat yang jatuh dari pesawat. Kerugian tersebut dapat muncul akibat dari kegiatan penerbangan pesawat udara sipil maupun kegiatan penerbangan pesawat udara militer.

Seperti yang terjadi di Lumajang, Jawa Timur. Sebuah bom terjatuh dari pesawat jenis Sukhoi milik TNI AU yang sedang berlatih di wilayah udara *Air Weapon Range* (AWR) di dekat kebun tebu milik warga di Dusun Krajan. Bom tersebut tidak meledak, hanya mengeluarkan asap dan menancap di tanah yang membentuk lubang. Menurut keterangan Kapolres Lumajang AKBP Muhammad Arsal, peristiwa itu terjadi akibat adanya *human error*.

Dalam hukum udara Indonesia tanggung jawab terhadap kerugian bagi pihak ketiga di permukaan bumi diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Pertanggung Jawaban Pengangkut Angkutan Udara.

Ketentuan mengenai tanggung jawab terhadap kerugian pihak ketiga di permukaan bumi diatur pada Pasal 1 angka 22 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 yaitu bahwa kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta **pihak ketiga**. Pasal tersebut menjadi salah satu dasar hukum mengenai kewajiban tanggung jawab pengangkut.

Yang dimaksud dengan pengangkut menurut Pasal 1 angka 26 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Didalam Pasal 1 angka 26 disebutkan disebutkan bahwa pengangkut dapat melakukan pengangkutan berdasarkan adanya suatu perjanjian pengangkutan udara<sup>175</sup> niaga. Pengangkutan niaga dilakukan dengan adanya beban pembayaran.

Selanjutnya ketentuan lain mengenai pertanggung jawaban pengangkut terhadap pihak ketiga di permukaan bumi, diatur pada Pasal 184 ayat (1) yang berbunyi: “Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.”

Dari Pasal 184 ayat (1) tersebut kita dapat menemukan beberapa unsur yang menjadi syarat untuk memenuhi pertanggung jawaban akibat kerugian dari kegiatan penerbangan pesawat udara, yaitu setiap orang, pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, dan jatuhnya benda-benda lain.

---

<sup>175</sup> Pasal 1 Angka 29 UU No. 1 Tahun 2009: “Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.”

Unsur yang pertama adalah setiap orang. Yang dimaksud dengan setiap orang menurut Pasal 1 angka 55 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah orang perseorangan atau korporasi. Pada pasal ini tidak dijelaskan siapakah yang dimaksud dengan orang perseorangan itu. Orang perseorangan bisa saja termasuk kapten penerbang, personel penerbangan, ataupun pihak lain. Yang dimaksud dengan kapten penerbang adalah penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.<sup>176</sup> Dan yang dimaksud dengan personel penerbangan yang selanjutnya disebut personel, adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.<sup>177</sup>

Kemudian pengertian korporasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah badan usaha yang sah atau badan hukum. Menurut *Black's Law Dictionary*, korporasi adalah suatu entitas, biasanya sebuah bisnis, memiliki wewenang berdasarkan hukum untuk bertindak sebagai satu orang yang berbeda dari pemegang saham yang memiliki dan memiliki hak untuk menerbitkan saham dan eksis tanpa batas; sekelompok sukseksi orang-orang yang didirikan sesuai dengan aturan hukum menjadi orang legal atau yuristik yang memiliki kepribadian hukum berbeda dari orang-orang alami yang membentuknya, ada terpisah tanpa batas dari mereka, dan memiliki kekuatan hukum yang diberikan oleh konstitusi. Sementara menurut menurut Andi Zainal Abidin Farid, korporasi

---

<sup>176</sup> Lihat Pasal 1 Angka 11 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

<sup>177</sup> Lihat Pasal 1 Angka 12 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

dipandang sebagai realita sekumpulan manusia yang diberikan hak oleh unit hukum, yang diberikan pribadi hukum untuk tujuan tertentu.<sup>178</sup> Sehingga dapat penulis simpulkan bahwa korporasi adalah sekumpulan manusia yang membentuk badan usaha yang biasanya berbentuk bisnis yang memiliki wewenang berdasarkan hukum atau kekuatan hukum untuk tujuan tertentu.

Unsur yang kedua adalah pengoperasian pesawat udara. Pengoperasian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah proses, cara, perbuatan mengoperasikan; pengaryaan. Sementara pengertian pesawat udara menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Konvensi Chicago tidak mengandung definisi "aircraft". Meskipun demikian, ada definisi dalam sistem Chicago, yaitu dalam annex untuk Konvensi Chicago. Sebagai contoh dalam annex 7, definisi pesawat adalah:

*Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.*

Sehingga dapat penulis simpulkan bahwa pengoperasian pesawat adalah suatu perbuatan mengoperasikan mesin yang memperoleh dukungan dari reaksi udara.

---

<sup>178</sup> Muladi dan Dwidja Prityatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, Hlm. 25.

Selanjutnya, unsur yang ketiga adalah kecelakaan pesawat udara.

Pengertian mengenai kecelakaan atau *accidents* dijelaskan pada annex 13

Konvensi Chicago yang berbunyi:

*“An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:*

- a) a person is fatally or seriously injured as a result of: — being in the aircraft, or — direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or — direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or*
- b) the aircraft sustains damage or structural failure which: — adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and — would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or*
- c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.”*

Dengan catatan tambahan bahwa cedera yang mengakibatkan kematian dalam waktu tiga puluh hari sejak tanggal kecelakaan diklasifikasikan sebagai cedera fatal oleh ICAO, dan sebuah pesawat dianggap hilang ketika pencarian resmi telah dihentikan dan reruntuhan belum ditemukan.

Sementara itu, kecelakaan definisinya tidak dimuat di Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, akan tetapi dimuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Yang dimaksud dengan kecelakaan adalah peristiwa

pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.<sup>179</sup>

Jika dibandingkan dengan pengertian kecelakaan pada annex 13 Konvensi Chicago, tidak terdapat banyak perbedaan yang besar. Hanya saja pada annex 13 Konvensi Chicago, pesawat hilang atau benar-benar tidak dapat diakses, termasuk ke dalam kecelakaan. Dari kecelakaan yang terjadi pada kegiatan penerbangan ini, tentu saja para pihak yang dirugikan harus mendapatkan ganti rugi atau kompensasi sebagai bentuk tanggung jawab pengangkut.

Unsur yang keempat adalah benda-benda lain. Pengertian benda-benda lain tidak ditemukan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengertian benda menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah segala yang ada dalam alam yang berwujud atau berjasad (bukan roh); zat (misalnya air, minyak); barang yang berharga (sebagai kekayaan); harta; barang.

Apabila terjadi kerugian yang disebabkan oleh kegiatan penerbangan, sesuai yang disebutkan pada Pasal 1 angka 22 maka pengangkut wajib memberikan ganti rugi atau kompensasi. Ganti rugi definisinya tidak dimuat di Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, akan tetapi menurut Pasal 1 angka 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, ganti rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian.

---

<sup>179</sup> Lihat Pasal 1 angka 12 Permenhub No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis berpendapat bahwa pada Pasal 1 angka 22 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tidak disebutkan apakah kewajiban mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga ini hanya berlaku bagi kegiatan penerbangan yang menggunakan pesawat udara sipil atau berlaku juga untuk pesawat udara militer.

Selain itu, pada pasal 184 ayat (1) juga terdapat unsur-unsur yang bersifat imperatif (*dwingenrecht*). Yang dimaksudkan dengan kaidah hukum imperatif (*dwingenrecht*), yaitu secara apriori wajib ditaati. Kaidah ini dapat dikesampingkan dalam keadaan konkret, hanya karena para pihak membuat perjanjian.<sup>180</sup> Unsur-unsur yang bersifat imperatif pada pasal 184 ayat (1) adalah seperti setiap orang, pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, dan jatuhnya benda-benda lain, yang termasuk unsur-unsur yang harus terpenuhi untuk melaksanakan suatu tanggung jawab terhadap pihak ketiga di permukaan bumi yang menderita kerugian akibat dari kegiatan penerbangan oleh pesawat udara. Penulis berpendapat bahwa walaupun kecelakaan yang terjadi di Lumajang, Jawa Timur oleh pesawat udara militer telah memenuhi unsur-unsur yang terdapat pada pasal 184 ayat (1), namun pasal tersebut juga tidak mengatur mengenai pertanggung jawaban kepada pihak ketiga akibat kegiatan yang dilakukan oleh pesawat udara militer. Sehingga, menurut penulis Undang-undang Nomor 1

---

<sup>180</sup> Harsanto Nursadi, S.H., M.Si, Modul Sistem Hukum, <http://repository.ut.ac.id/4293/1/ISIP4131-M1.pdf>, Hlm. 134, diakses pada tanggal 01 Januari 2020, pukul 14.24 WIB.

Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak berlaku bagi penerbangan pesawat udara militer yang menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga di permukaan bumi.

### **B. Implementasi Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Militer Mengenai Kerugian Yang Diderita Pihak Ketiga di Permukaan Bumi Menurut Hukum Udara Indonesia**

Berdasarkan uraian pada identifikasi yang pertama telah dijelaskan bahwa Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo. Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara tidak mengatur mengenai tanggung jawab operator pesawat udara militer mengenai kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi. Kedua peraturan perundang-undangan tersebut hanya membahas tanggung jawab kerugian akibat yang disebabkan oleh pengangkutan oleh pesawat udara sipil dan tidak membahas mengenai tanggung jawab akibat kerugian yang disebabkan oleh pengangkutan oleh pesawat udara militer. Definisi pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga ataupun pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara yang membuat kontrak perjanjian.

Hal ini tentu saja memunculkan suatu kekosongan hukum yang dapat merugikan pihak ketiga di permukaan bumi. Dapat dimungkinkan apabila terjadi peristiwa yang serupa seperti yang terjadi di Lumajang Jawa Timur, tidak ada hukum yang mengatur mengenai pertanggung jawaban operator pesawat udara negara apabila terjadi kerugian imateriil seperti menghilangkan nyawa seseorang, menyebabkan luka-luka, ataupun cacat fisik dan mental dan juga kerugian materiil

seperti rusaknya rumah atau ladang karena tertimpa komponen dari pesawat udara militer.

Kasus mengenai ganti rugi atau kompensasi yang diakibatkan oleh kegiatan pesawat udara militer negara pernah terjadi. Pada kasus jatuhnya Pesawat Super Tucano di Malang, Jawa Timur seperti yang diberitakan oleh Merdeka.com<sup>181</sup>, ganti kerugian yang diterima oleh pihak ketiga di permukaan bumi yang menderita kerugian akan hancurnya rumah dan hilangnya nyawa penghuni rumah tersebut mendapatkan kompensasi sebesar Rp. 1,5 Miliar. Pemberian kompensasi Rp. 1,5 Miliar ini diberikan tidak mengacu kepada Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Akan tetapi hanya dilakukan dengan negosiasi dan kesepakatan para pihak dengan perincian Rp. 700 juta dari pihak TNI AU (Angkatan Udara) dan Rp. 800 juta dari pihak Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Kasus serupa juga pernah terjadi di Medan, Sumatera Utara. Sebuah Pesawat Hercules C-130 milik TNI AU terjatuh di kawasan Pawang Bulan, Medan, Sumatera Utara yang menimpa bangunan dan menewaskan lebih dari 100 orang. Tercatat korban adalah 133 prajurit TNI AU dan 2 korban lainnya merupakan warga sipil yang tertimpa badan pesawat.<sup>182</sup> Dilansir oleh

---

<sup>181</sup> Darmadi Sasongko, *Korban Pesawat Super Tucano Terima Ganti Rugi Rp 1,5 Miliar*, <https://www.merdeka.com/peristiwa/korban-pesawat-super-tucano-terima-ganti-rugi-rp-15-miliar.html>, diakses pada tanggal 25 Desember 2019, pukul 21.40 WIB

<sup>182</sup> Abraham Utama, *Pesawat Jatuh di Medan: Kecelakaan Besar Hercules yang Ketiga*, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20150701114154-20-63534/pesawat-jatuh-di-medan-kecelakaan-besar-hercules-yang-ketiga>, diakses pada tanggal 21 Januari 2020, pukul 19.03 WIB

Beritagar.id<sup>183</sup>, pesawat militer itu bahkan menghancurkan sebagian bangunan kampus STIKOM, lima bangunan rumah warga, serta mengenai bangunan Hotel Beraspati yang ada di dekatnya. Beberapa mobil yang saat kejadian terparkir di dekat ruko, ikut hancur. Untuk pemberian kompensasi kepada pihak ketiga di permukaan bumi yang menderita kerugian, Kepala Staff Angkatan Udara, Marsekal TNI Agus Supriatna mengatakan, akan menanggung seluruh biaya ganti rugi hancurnya bangunan-bangunan yang berada di sekitar lokasi kejadian yang akan dikoordinasikan dengan pemiliknya.

Sementara itu, Wakil Presiden Jusuf Kalla mengatakan Pemerintah akan memberikan santunan kepada korban dan keluarga korban kecelakaan pesawat militer jenis Hercules C-130 yang jatuh di kawasan pemukiman penduduk di Kota Medan, Sumatera Utara. Terhadap korban sipil dalam kecelakaan tersebut, Wapres mengatakan Pemerintah akan memberikan santunan. Namun jumlahnya masih akan dihitung dan dikaji lebih lanjut.<sup>184</sup>

Akan tetapi pernyataan Wapres tersebut bertolak belakang dengan pernyataan Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan. Menurut Jonan, asuransi atau pun ganti rugi dari Pemerintah terhadap korban dan keluarga penumpang Hercules C-130 tidaklah berlaku karena pesawat tersebut merupakan pesawat militer. Ia juga menambahkan bahwa pemberian kompensasi tidak diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Yang diatur hanyalah

<sup>183</sup> Rahadian P. Paramita, *Ada Santunan dan Ganti Rugi Untuk Korban Jatuhnya Hercules*, <https://beritagar.id/artikel/berita/santunan-dan-ganti-rugi-untuk-korban-jatuhnya-hercules-24740>, diakses pada tanggal 21 Januari 2020, Pukul 19.18 WIB.

<sup>184</sup> Yudhi Mahatma, *Menhub: Pemerintah Tidak Ganti Rugi Korban Hercules*, <https://jakartagreater.com/menhub-pemerintah-tidak-ganti-rugi-korban-hercules/>, diakses pada tanggal 21 Januari 2020, pukul 19.51 WIB

mencakup penerbangan sipil dan bukan penerbangan militer, sehingga kerugian tersebut seharusnya ditangani oleh TNI AU saja dan berada diluar kewenangan pemerintah.<sup>185</sup>

Kemudian di dalam Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, pasal tersebut mengatur mengenai jumlah penggantian kerugian untuk pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan, sebagai berikut:

- a. meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per orang;
- b. pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
  - 1) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah) per orang;
  - 2) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam Lampiran Peraturan ini.
- c. jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang menderita luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) per orang;
- d. jumlah ganti kerugian untuk kerusakan barang milik pihak ketiga hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak, sebagai berikut:
  - 1) untuk pesawat udara dengan kapasitas sampai dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah);
  - 2) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk sampai dengan 70 (tujuh puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah);
  - 3) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 (tujuh puluh) tempat

<sup>185</sup> Yudhi Mahatma, *Ibid*

duduk sampai dengan 150 (seratus lima'puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 175.000.000.000,00 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah);  
4) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000.000,00 (duaratus lima puluh miliar rupiah).

Jika dikaitkan dengan kasus Pesawat Super Tucano yang jatuh di Malang, Jawa Timur, pemberian kompensasi ini pada dasarnya sudah mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dasar hukumnya dapat dilihat pada Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Pada pasal 14 terdapat kata '**paling banyak**', sehingga pada dasarnya apabila pemberian ganti rugi diberikan dibawah jumlah yang diatur pada Peraturan Perundang-undangan tersebut, maka tidak akan menjadi persoalan. Ataupun jika dikaitkan dengan kasus Pesawat Hercules C-130 yang jatuh di Medan, Sumatera Utara, Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara juga dapat dijadikan sebagai acuan untuk pemberian kompensasi bagi pihak ketiga di permukaan bumi yang menderita kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kegiatan pesawat udara militer.

Tanggung jawab mengenai kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi yang diakibatkan oleh kegiatan pesawat udara militer menurut penulis lebih dibebankan kepada negara, karena yang menjadi dasar kontruksinya adalah Pasal 1367 ayat (1) KUHPerdara yang berbunyi, "Seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi

juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungjawabnya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.”

Dikarenakan pemberian kompensasi akibat kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi akibat kegiatan pesawat udara militer tidak diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, berdasarkan Pasal 1367 ayat (1) KUHPerdara, maka negara sebagai pemilik dari TNI AU harus segera memberikan kompensasi yang layak kepada pihak ketiga di permukaan bumi yang menderita kerugian. Karena, jika seluruhnya hanya dibebankan kepada TNI AU, maka pihak TNI AU tidak akan mampu memberikan kompensasi yang layak. Menurut pendapat penulis, negara seharusnya dapat mengambil alih pemberian kompensasi dan memberikan kompensasi sesuai dengan standar yang dimiliki oleh negara. Karena bagaimanapun juga tugas dari pesawat udara militer Indonesia adalah untuk menegakkan kedaulatan dan hukum di ruang udara yang ada di Indonesia sehingga negara harus memberikan kompensasi sebagaimana yang dirujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Karena, jika pemberian kompensasi ini tidak diambil alih oleh negara, maka dapat menimbulkan suatu persoalan, yaitu dikhawatirkan akan muncul perbedaan pemberian kompensasi antara kejadian yang satu dengan yang lainnya karena selama ini pemberian kompensasi bersifat tertutup dan hanya berdasarkan

negosiasi dan kesepakatan para pihak. Sehingga diharapkan dengan adanya pemberian kompensasi dari negara, maka dapat terjadi keseragaman dan lebih menjamin keadilan serta kepastian hukum.

Tidak berlakunya juga Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara terhadap kerugian yang diakibatkan oleh kegiatan penerbangan pesawat udara militer, mengakibatkan apabila pihak ketiga di permukaan bumi menuntut pemberian kompensasi yang dialaminya kepada pihak TNI AU ataupun Pemerintah, maka ia dapat menuntut pemberian kompensasi lebih<sup>186</sup> dari yang ditetapkan pada peraturan perundang-undangan tersebut. Jika pihak ketiga di permukaan bumi menganggap kompensasi yang diberikan tidak layak ataupun tidak sesuai dengan kerugian yang mereka alami, maka dapat dituntut dan diselesaikan melalui pengadilan maupun arbitrase.

Pihak TNI ataupun Pemerintah tidak bisa membatasi nilai ganti rugi yang diberikan kepada pihak ketiga di permukaan bumi. Hal ini menurut pendapat penulis adalah hal yang logis dan benar untuk dilakukan karena apabila terjadi kerugian terhadap pihak ketiga di permukaan bumi yang menyebabkan rusaknya bangunan, lahan, timbulnya luka-luka pada korban, hingga meninggal dunia, sudah seharusnya pihak TNI ataupun Pemerintah memberikan kompensasi yang sepantasnya. Karena apabila terjadi kecelakaan yang merusak bangunan dan lahan

---

<sup>186</sup> Dapat dikaitkan juga dengan unsur-unsur perbuatan melawan hukum pada Pasal 1365 KUHPerdara karena terdapat unsur kerugian pada peristiwa tersebut.

tersebut, terdapat kemungkinan bangunan dan lahan itu merupakan tempat mata pencaharian masyarakat setempat dan mereka harus kehilangan tempat mereka mendapatkan penghasilan. Dan bagi pihak ketiga yang menderita luka-luka maupun meninggal dunia, akan menyulitkan pihak keluarganya untuk mendapatkan nafkah karena bisa saja korban tersebut adalah tulang punggung keluarga. Menurut penulis, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tidak dapat digunakan untuk mengisi kekosongan hukum mengenai tanggung jawab pesawat udara militer dan juga memberikan kompensasi kepada pihak ketiga di permukaan bumi yang dirugikan.