

BAB V

PENUTUP

Kesimpulan

1. Perbuatan Melawan Hukum mengalami perluasan makna sejak putusan Hoge Raad 1919, dari melawan hukum yang diartikan secara sempit sebagai melawan undang-undang (*Onetmatige Daad*) menjadi melawan hukum secara luas (*Onreghmatide Daad*). Meski sebagian orang menganggap bahwa PMH merupakan pasal sapu jagat/keranjang sampah, namun demikian, pasal PMH memiliki unsur-unsur yang ketat, karena unsur-unsur tersebut berlaku kumulatif, yang berarti jika salah satu unsur tersebut tidak terpenuhi maka pasal PMH tidak dapat diterapkan. Hal itu dapat dilihat dalam kasus Gugatan Suciwati melawan GIA, dkk. Dari 11 (sebelas) tergugat, hanya 2 (dua) tergugat yang dinyatakan bersalah dan harus bertanggung jawab, sementara 9 (sembilan) tergugat lainnya dibebaskan dari gugatan karena tidak terpenuhi salah satu unsur dalam PMH yakni unsur kausalitas.
2. Secara umum tanggung jawab hukum Maskapai Penerbangan terhadap keselamatan penumpang telah diatur, baik dalam hukum internasional maupun nasional, terutama terkait dengan ganti rugi bagi penumpang yang meninggal maupun cacat fisik karena kesalahan Maskapai Penerbangan. Bahkan jumlah ganti rugi tersebut secara rinci telah diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara.

3. Indonesia baru saja meratifikasi Konvensi Montreal 1999 pada 2016 lalu, sementara peraturan-peraturan terkait dengan keamanan dan keselamatan penumpang, khususnya peraturan yang berkaitan dengan ganti kerugian terhadap penumpang adalah 2011 sehingga perlu disesuaikan dengan standar internasional.
4. Konsep tanggung jawab hukum yang berlaku pada hukum penerbangan adalah prinsip *Presumption of Liability* (tanggung jawab atas praduga bersalah) yang lahir dari Konvensi Warsawa 1929, dan kini telah berubah menjadi prinsip *Absolute/Strict Liability* (tanggung jawab mutlak) berdasarkan konvensi Montreal 1999 yang baru diratifikasi oleh Indonesia pada 2016 lalu. Hal itu berbeda dengan PMH yang diatur Pasal 1365 KUH Perdata yang menerapkan prinsip tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*Based on Fault Liability*), unsur kesalahan menjadi mutlak harus ada dalam PMH.
5. Kesalahan merupakan unsur yang mutlak harus ada dalam PMH. Dalam kasus ini Majelis Hakim menerapkan prinsip *strict liability*, Sehingga menurut Hakim ada atau tidak adanya kesalahan Garuda Indonesia harus bertanggung jawab.
6. Kasus yang menimpa almarhum Munir merupakan kasus pertama di Indonesia dan (mungkin) di dunia. Dengan adanya kasus tersebut berdampak baik pada perubahan UU Penerbangan, khususnya terkait dengan tanggung jawab Maskapai Penerbangan terhadap keamanan dan keselamatan penumpang, dalam hal penumpang meninggal dunia bukan karena kecelakaan.

Saran

1. Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan keamanan dan keselamatan penerbangan perlu diubah, terutama agar dapat mengakomodasi dan melindungi penumpang dari kemungkinan-kemungkinan terjadinya peristiwa serupa yang dialami oleh alm. Munir. Selain itu peraturan-peraturan tersebut juga hendaknya disesuaikan dengan Hukum Internasional, sehingga tidak ada pertentangan peraturan di kemudian hari dalam menyelesaikan sengketa terkait penerbangan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang tanggung jawab Pengangkut Angkutan Udara perlu diubah agar dapat disesuaikan dengan Konvensi Montreal 1999 khususnya terkait dengan besaran jumlah ganti rugi bagi penumpang.

Daftar Pustaka

- Abdullah, Ujang, SH. M.Si, *Perbuatan Melawan Hukum Oleh Penguasa*, Makalah Disampaikan dalam Bimbingan Teknis Peradilan Tata Usaha Negara Pemerintah Provinsi Lampung, 13-14 Juli 2005
- Agustina, Rosa, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003
- Agusman, Damos Dumoli, *Hukum Perjanjian Internasional, Kajian Teori dan Praktik Indonesia*, Bandung: Refika Aditama, 2010
- Ananda, Azwar, Drs. MA, *Pengantar Hukum Udara*, Laboratorium IKIP Padang, 1997
- Badruszaman Mariam Darus, *Perlindungan Konsumen Dilihat dari Sudut Perjanjian Baku*, Jakarta: Bina Cipta 1986
- Djojodirdjo Moegni M.A., *Perbuatan Melawan Hukum*, cet.2, Jakarta : Pradnya Paramita, 1982.
- Dr. Ny. Komarian Emong Sapardjaja, SH., *Ajaran Sifat Melawan Hukum Materiel Dalam Hukum Pidana Indonesia, Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangannya dalam Yurisprudensi*, Bandung: Penerbit Alumni, 2002
- Faudi, Munir, *Perbuatan Melawan Hukum*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2002
- Hendra Fandi Cipto, “*Perlindungan Konsumen Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Hal Keterlambatan Terbang Dan Keefektifan Sanksi Bagi Maskapai Penerbangan Sebagai Pelaku Usaha*”, Tesis Master, Universitas Indonesia, 2010
- Lukmanul Hakim, Sri Walny Rahayu, *Perlindungan dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan kepada Konsumen*, Kanun Jurnal Ilmu Hukum Vol. 19, No. 3, Agustus, 2017
- Martono HK., *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: P.T. Raja Grafindo Persada, 2012
- _____, *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa Bandung :* Alumni, 1987

- Musa dan Hasan, *Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang*,
Mimbar Hukum Volume 22, Nomor 2, Juni 2010
- Miru, Ahmadi dan Sutarman Yodo. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT
Rajagrafindo Persada, 2008
- _____, *Prinsip-Prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*,
Jakarta: Rajawali Pers, 2011
- Nasution Az., *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Jakarta: Daya
Widya, 1999
- _____, *Manajemen Transportasi*, Bogor: Ghalia Indonesia 2007
- Ninon Melatyugra, *Teori Internasionalisme dalam Sistem Hukum Nasional*, Refleksi
Hukum, Volume 9, No. 2, 2015
- _____, *Mendorong Sikap Lebih Bersahabat Terhadap Hukum
Internasional: Penerapan Hukum Internasional Oleh Pengadilan
Indonesia*, Jurnal Refleksi Hukum, Volume 1, No. 1, 2016
- Pasaribu Mangara, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik
Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*, Jurnal Mercatoria Vol. 9
No. 1/Juni 2016
- Pepen Pendi, *Kupas Tuntas Penerbangan*, Yogyakarta: Deepublish, 2016
- R. Wirjono Projodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum*, (Bandung :Sumur1994), hlm.
13
- Risalah Kasus Munir, Kumpulan catatan dan dokumentasi hukum, Jakarta : KASUM,
2007
- Samsul, Inosentius. *Perlindungan Konsumen Kemungkinan Penerapan Tanggung
Jawab Mutlak*. Jakarta: Universitas Indonesia. 2004.

Setiani, Baiq, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan*, Jurnal Hukum NOVELTY Vol.7 No.1 Februari 2016, hal.1

_____, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan*, Jurnal Hukum NOVELTY Vol.7 No.1 Februari 2016

Shofie Yusuf, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia

Subekti R., *Aneka Perjanjian*, Bandung: PT Citra Aditya, 1995

Susanto Happy, *Hak-Hak Konsumen Jika Dirugikan*, Jakarta: Visimedia, 2008

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek], Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R.Tjitro-sudibio, cet.8, Jakarta: Pradnya Paramita, 1976.

Putusan Mahkamah Agung, perdata, No. 2586/K/Pdt/2008, *Suciwati vs. PT. Garuda Indonesia (Persero)*, Tbk., dkk, 28 Januari 2010

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Undang-Undang No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup

Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

Undang-Undang No. 4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan

Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Menteri Perhubungan No. 77/2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan No. 77/2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada badan Usaha Angkatan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada badan Usaha Angkatan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia

Link

<http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/17.html>

“strict Liability jurus ampuh hukum lingkungan menjerat korporasi tanpa buktikan unsur kesalan,” diakses 10 Juli 2019

<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5aa77cdf71ead/strict-liability--jurus-ampuh-hukum-lingkungan-menjerat-korporasi-tanpa-buktikan-unsur-kesalahan/>

“Dampak dari Aroma Duopoli Bisnis Penerbangan di Indonesia,” *Katadata.com*, 31 Maret 2019, diakses 3 Juli 2019,

<https://katadata.co.id/analisisdata/2019/03/31/dampak-dari-aroma-duopoli-bisnis-penerbangan-di-indonesia>, <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/index.page?> Dan <http://www.lionair.co.id/id/id/lion-experience/tentang>

"Siapa Untung dan Buntung dari Aksi Gandengan Garuda & Sriwijaya?", *Tirto.id*, 4 Desember 2018, diakses 3 April 2019, <https://tirto.id/siapa-untung-dan-buntung-dari-aksi-gandengan-garuda-sriwijaya-dacC>.

Tentang lion Air,” *Lionair.co.id*, diakses 3 April 2019

<http://www.lionair.co.id/id/lion-experience/tentang>

“Ganti Rugi Korban Adam Air Dipersoalkan,” *Kompas.com*, 2 April 2008, diakses 3 Juli 2019,

<https://nasional.kompas.com/read/2008/04/02/12431418/ganti.rugi.korban.adamair.dipersoalkan>

“Lion Air Serahkan Santunan ke Ahli Waris Korban Pesawat Jatuh,” *Liputan6.com*, 30 November 2018, diakses 2 Juli 2019, <https://www.liputan6.com/news/read/3793187/lion-air-serahkan-santunan-ke-ahli-waris-korban-pesawat-jatuh>

“Pengadilan Kabulkan Gugatan Suciwati,” *Tempo.co*, 3 Mei 2007, diakses 10 April 2019, <https://nasional.tempo.co/read/99348/pengadilan-kabulkan-gugatan-suciwati>

“Menggugat Garuda dengan Konvensi Warsawa” *hukumonline.com*, diakses 10 Juli 2019. <https://www.hukumonline.com/berita/baca/h0116507/menggugat-garuda-dengan-konvensi-warasawa/>

Lampiran 1

Identifikasi Perbuatan Para Tergugat

Tergugat I	Tergugat II	Tergugat IV	Tergugat V	Tergugat VI	Tergugat IX
Mengeluarkan surat tugas No. GARUDA/DZ-2270/04 kepada Tergugat V sebagai <i>Aviation and Internal Security</i> , tgl 11 Agustus 2004, tanpa menyebutkan batas waktu, dan sistem pertanggungjawaban;	Mengeluarkan surat tugas No. GARUDA/DZ-2270/04 kepada Tergugat V sebagai <i>Aviation and Internal Security</i> , tgl 11 Agustus 2004, tanpa menyebutkan batas waktu, dan sistem pertanggungjawaban;	Menandatangani Nota No. OFA/219/04 bertanggal maju dan diberikan kepada Tergugat V	Menentukan sendiri tugasnya sebagai <i>Aviation and Internal Security GA 974</i> tanpa surat tugas khusus, melainkan nota yang dikeluarkan Tergugat IV ;	Menyajikan kepada Munir makanan dan minuman mengandung racun;	Tidak mengkonsultasikan kepada ground officer terkait keadaan Munir saat keracunan dan;
Menerbitkan Surat tugas No. 15/1177/04 secara <i>back dated</i> kpd Tergugat V			Berinisiatif memindahkan Munir dari kursi No. 40 G kelas ekonomi ke kursi No. 3 K, kelas bisnis, tanpa tiket kelas bisnis	Membiarkan/lalai mengawasi makanan yang mengandung racun shg dikonsumsi oleh Munir	Tidak meminta izin kpd ground officer untuk melakukan pendaratan ke bandara terdekat;
Membiarkan/lalai mengawasi makanan yang mengandung racun shg dikonsumsi oleh Munir			Sempat mondar mandir di <i>cockpit</i> walau saat itu bukan sebagai kru yang bertugas;		Tidak profesional, didn't make any contact seeking of medical advice from the ground;

Ditelpon berkali-kali oleh Tergugat tetapi tidak segera memberikan informasi kepada Penggugat terkait kematian Munir dlm pesawat GA 947 milik Tergugat I			Berjalan-jalan dan masuk ke pantry pada suatu waktu sebelum makanan dan minuman disajikan		Sebagai kapten pilot, bertanggungjawab atas segala hal yg terjadi dlm GA 947 Singapur-Amsterdam
Secara sengaja menutupi dan mengaburkan informasi terkait kematian Munir					

UNSUR MELAWAN HUKUM

TERGUGAT I	Aturan yang dilanggar	TERGUGAT IX	Aturan yang dilanggar
Menugaskan Tergugat V sebagai <i>extra crew</i> pada GA 947 dan selaku <i>Aviation and Internal Security</i> tanpa izin <i>Chief of Pilot</i> .	<p>Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan dlm SOP Garuda dan PP No. 3/2001:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keamana penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari gangguan dan atau tindakan melawan hukum; - Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasaran penerbangan beserta penunjangnya. <p>Izin dari Chief of Pilot</p>	Tidak mengkonsultasikan kepada ground officer terkait keadaan Munir saat keracunan dan;	<p>BOM 5.2.1 -01;</p> <p>Kewajiban sebagai kapten pilot yang bertanggungjawab atas segala hal yg terjadi dlm GA 947 Singapur-Amsterdam.</p>

<p>Mengeluarkan surat tugas No. GARUDA/DZ-2270/04 kepada Tergugat V sebagai <i>Aviation and Internal Security</i>, tgl 11 Agustus 2004, tanpa menyebutkan batas waktu dan sistem pertanggungjawaban</p>		<p>Tidak profesional; tidak meminta izin kpd ground officer untuk melakukan pendaratan ke bandara terdekat; didn't make any contact seeking of medical advice from the ground;</p>	<p>BOM 5.2.1 -01; Kewajiban sebagai kapten pilot yang bertanggungjawab atas segala hal yg terjadi dlm GA 947 Singapur-Amsterdam</p>
<p>Menerbitkan Surat tugas No. 15/1177/04 secara <i>back dated</i> kpd Tergugat V</p>	<p>Ps. 5 Ayat (3) UU No. 19/2003: <i>“Pelaksanaan tugas dalam melaksanakan tugasnya anggota Direksi pada intinya wajib melaksanakan prinsip-prinsip Profesionalisme, efisiensi, Transparansi, Akuntabilitas, Pertanggungjawaban serta kewajaran”;</i> Ps. 7 a, b, c UU No. 8/1999: <i>Kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam melakukan usahanya, memberikan informasi yang jelas, jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa serta penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan, serta memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;</i> Bertentangan dengan kepatutuan</p>		
<p>Membiarkan/mengizinkan surat perubahan jadwal No. OFA/219/04 dikeluarkan dan ditantangani Tergugat IV meski bukan kewenangan Tergugat IV melainkan kewenangan <i>Chief of Pilot</i></p>	<p>Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan dlm SOP Garuda dan PP No. 3/2001: <i>- Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari gangguan</i></p>		

	<p><i>dan atau tindakan melawan hukum;</i></p> <p><i>- Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.</i></p>		
<p>Membiarkan/mengizinkan Tergugat V berangkat dengan GA 947 sebagai <i>extra crew</i> menggunakan surat tugas No. GARUDA/DZ-2270/04; No. OFA/219/04; dan tanpa izin <i>Chief of Pilot</i></p>	<p>Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan dlm SOP Garuda dan PP No. 3/2001:</p> <p><i>- Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari gangguan dan atau tindakan melawan hukum;</i></p> <p><i>- Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.</i></p> <p>Izin dari <i>Chief of Pilot</i></p>		
<p>Melalui Tergugat V, Tergugat VIII, dan Tergugat XI, secara sengaja memindahkan Munir dari kelas ekonomi ke kelas bisnis untuk dijadikan target</p>	<p>Ps. 25 Warsaw Convention:</p> <p><i>1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is</i></p>		

	<p><i>caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.</i></p> <p><i>2. Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment;</i></p> <p>Ps. 7 a, b, c UU No. 8/1999:</p> <p><i>Kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam melakukan usahanya, memberikan informasi yang jelas, jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa serta penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan, serta memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;</i></p> <p>Bertentangan dengan kepatutuan</p>		
<p>Tergugat I melalui Tergugat V, Tergugat VIII, dan Tergugat XI, menempatkan korban (Munir) dalam kondisi tidak terjamin keselamatannya (sbg target)</p>	<p>BOM Jan 1,1998, issue No 2 BOM 5.1.4 page 1:</p> <p><i>- “in case of up-or downgrading a note should be made on the passenger information sheet and PiC as well as the purser should be informed before embarkation of passengers”;</i></p>		

	<p>- <i>Economy class passengers on the following conditions may occupy First class seats:</i> <i>(1) In case of overselling, according to current upgrading sequence rules.</i> <i>(2) In those cases were, for ad-hoc technical reasons, a mixed configuration aircraft is scheduled to fly on an all economy service, it is not against IATA rules that economy class passenger occupy first class seats”.</i> Ps. 4 huruf a UU No. 8/1999: <i>“Konsumen antara lain berhak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa”</i></p>		
<p>Telah menerima seseorang tanpa tiket, yaitu tanpa tiket kelas bisnis (karena memindahkan Munir dari kelas ekonomi ke kelas binsnis)</p>	<p>Ps. 3 (2) Konvensi Warsawa 1929: <i>“The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not effect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to therules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability”.</i></p>		
<p>Secara sengaja menutupi dan mengaburkan</p>	<p>Ps. 5 Ayat (3) UU No. 19/2003:</p>		

<p>kebenaran informasi terkait meninggal Munir</p>	<p><i>“Pelaksanaan tugas dalam melaksanakan tugasnya anggota Direksi pada intinya wajib melaksanakan prinsip-prinsip Profesionalisme, efisiensi, Transparansi, Akuntabilitas, Pertanggungjawaban serta kewajaran”</i></p> <p>Ps. 7 a, b, c UU No. 8/1999:</p> <p><i>“kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam melakukan usahanya, memberikan informasi yang jelas, jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa serta penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan, serta memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif”</i></p>		
--	---	--	--

Lampiran 2

Unsur-unsur Melawan Hukum Para Tergugat

UNSUR MELAWAN HUKUM

TERGUGAT I	Aturan yang dilanggar	TERGUGAT IX	Aturan yang dilanggar
<p>Menugaskan Tergugat V sebagai <i>extra crew</i> pada GA 947 dan selaku <i>Aviation and Internal Security</i> tanpa izin <i>Chief of Pilot</i>.</p>	<p>Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan dlm SOP Garuda dan PP No. 3/2001:</p> <p>- Keamana penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari gangguan dan atau tindakan melawan hukum;</p> <p>- Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasaran penerbangan beserta penunjangnya.</p> <p>Izin dari Chief of Pilot</p>	<p>Tidak mengkonsultasikan kepada ground officer terkait keadaan Munir saat keracunan dan;</p>	<p>BOM 5.2.1 -01;</p> <p>Kewajiban sebagai kapten pilot yang bertanggungjawab atas segala hal yg terjadi dlm GA 947 Singapur-Amsterdam.</p>
<p>Mengeluarkan surat tugas No. GARUDA/DZ-2270/04 kepada Tergugat V sebagai <i>Aviation and Internal Security</i>, tgl 11 Agustus 2004, tanpa menyebutkan batas waktu dan sistem pertanggungjawaban</p>		<p>Tidak profesional; tidak meminta izin kpd ground officer untuk melakukan pendaratan ke bandara terdekat; didn't make any contact seeking of medical advice from the ground;</p>	<p>BOM 5.2.1 -01;</p> <p>Kewajiban sebagai kapten pilot yang bertanggungjawab atas segala hal yg terjadi dlm GA 947 Singapur-Amsterdam</p>
<p>Menerbitkan Surat tugas No. 15/1177/04 secara <i>back dated</i> kpd Tergugat V</p>	<p>Ps. 5 Ayat (3) UU No. 19/2003:</p> <p><i>“Pelaksanaan tugas dalam melaksanakan tugasnya anggota Direksi pada intinya wajib</i></p>		

	<p><i>melaksanakan prinsip-prinsip Profesionalisme, efisiensi, Transparansi, Akuntabilitas, Pertanggungjawaban serta kewajaran”;</i></p> <p>Ps. 7 a, b, c UU No. 8/1999:</p> <p><i>Kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam melakukan usahanya, memberikan informasi yang jelas, jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa serta penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan, serta memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;</i></p> <p>Bertentangan dengan kepatutuan</p>		
<p>Membiarkan/mengizinkan surat perubahan jadwal No. OFA/219/04 dikeluarkan dan ditantangani Tergugat IV meski bukan kewenangan Tergugat IV melainkan kewenangan <i>Chief of Pilot</i></p>	<p>Prinsip keamanan dan keselamatan penerbangan dlm SOP Garuda dan PP No. 3/2001:</p> <p><i>- Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari gangguan dan atau tindakan melawan hukum;</i></p> <p><i>- Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasaran penerbangan beserta penunjangnya.</i></p>		
<p>Membiarkan/mengizinkan Tergugat V berangkat</p>	<p>Prinsip keamanan dan keselamatan</p>		

<p>dengan GA 947 sebagai <i>extra crew</i> menggunakan surat tugas No. GARUDA/DZ-2270/04; No. OFA/219/04; dan tanpa izin <i>Chief of Pilot</i></p>	<p>penerbangan dlm SOP Garuda dan PP No. 3/2001: - <i>Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari gangguan dan atau tindakan melawan hukum;</i> - <i>Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.</i></p> <p>Izin dari Chief of Pilot</p>		
<p>Melalui Tergugat V, Tergugat VIII, dan Tergugat XI, secara sengaja memindahkan Munir dari kelas ekonomi ke kelas bisnis untuk dijadikan target</p>	<p>Ps. 25 Warsaw Convention: 1. <i>The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.</i> 2. <i>Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment;</i></p>		

	<p>Ps. 7 a, b, c UU No. 8/1999: <i>Kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam melakukan usahanya, memberikan informasi yang jelas, jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa serta penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan, serta memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;</i> Bertentangan dengan kepatutuan</p>		
<p>Tergugat I melalui Tergugat V, Tergugat VIII, dan Tergugat XI, menempatkan korban (Munir) dalam kondisi tidak terjamin keselamatannya (sbg target)</p>	<p>BOM Jan 1,1998, issue No 2 BOM 5.1.4 page 1: - “in case of up-or downgrading a note should be made on the passenger information sheet and PiC as well as the purser should be informed before embarkation of passengers”; - Economy class passengers on the following conditions may occupy First class seats: (1) In case of overselling, according to current upgrading sequence rules. (2) In those cases were, for ad-hoc technical reasons, a mixed configuration aircraft is scheduled to fly on an all economy service, it is not against IATA rules that economy class passenger occupy fist class seats”. Ps. 4 huruf a UU No. 8/1999:</p>		

	<p><i>“Konsumen antara lain berhak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa”</i></p>		
<p>Telah menerima seseorang tanpa tiket, yaitu tanpa tiket kelas bisnis (karena memindahkan Munir dari kelas ekonomi ke kelas binsnis)</p>	<p>Ps. 3 (2) Konvensi Warsawa 1929: <i>“The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not effect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to therules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability”.</i></p>		
<p>Secara sengaja menutupi dan mengaburkan kebenaran informasi terkait meninggal Munir</p>	<p>Ps. 5 Ayat (3) UU No. 19/2003: <i>“Pelaksanaan tugas dalam melaksanakan tugasnya anggota Direksi pada intinya wajib melaksanakan prinsip-prinsip Profesionalisme, efisiensi, Transparansi, Akuntabilitas, Pertanggungjawaban serta kewajaran”</i></p> <p>Ps. 7 a, b, c UU No. 8/1999: <i>“kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam melakukan usahanya, memberikan informasi yang jelas, jujur mengenai kondisi barang dan atau jasa serta penggunaan,</i></p>		

	<i>perbaikan dan pemeliharaan, serta memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif</i>		
--	--	--	--