

**GUGATAN  
PERBUATAN MELAWAN HUKUM**

**S U C I W A T I**

Melawan

**PT. GARUDA INDONESIA, dkk.**

**Di**

**Pengadilan Negeri Jakarta Pusat  
Oktober 2006**

**Sekretariat : LBH Jakarta Jl. Diponegoro 74 Jakarta 10320  
Telp. (021) 3145518 Fax. (021) 3912377**

**Kepada Yth.**  
**Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Pusat**  
**Di**  
**Tempat**

**GUGATAN**  
**“PERBUATAN MELAWAN HUKUM”**

Dengan hormat,

R. Dwiyanto Prihartono, S.H.; Umar Husin, S.H.; Trimoelja D. Soerjadi, S. H., M.Arfiandi Fauzan, S.H.; M. Choirul Anam, S.H.; Ori Rahman, S.H.; Sudaryatmo, S.H.; Vera S. Wenny, S.H; Asfinawati, S.H., Hermawanto, S. H., Anton Prajasto, S. H., R.Indria Fernida A, S. H., Nurcholish Hidayat, S. H., Poengky Indarti, S. H, Edwin Partogi, S. H, Gatot, S. H, Khaeruddin, S. H, Dimas Prasidi, S. H, Totok Yulianto, S. H, Arko Kanadianto, S. H, Melda Kumalasari, S. H, Agus Pratiwi, S. H, Abusaid Pelu, S. H, Sinung Karto, S. H, Muji Kartika Rahayu, S.H, Ki Agus Bela Sati, SH, Febionesta, S.H, Restaria Hutabarat, S.H merupakan Advokat/Pembela Umum yang sepakat memilih domisili hukum di kantor LBH Jakarta, beralamat di Jl. Diponegoro 74 Jakarta. Dalam hal ini, berdasarkan Surat Kuasa Khusus, tertanggal 5 September 2006, bertindak sendiri-sendiri maupun bersama-sama untuk dan atas nama:

**Suciwati**, Ibu Rumah Tangga, Warga Negara Indonesia, dalam hal ini bertindak untuk :

1. Diri sendiri, (Bukti P-1)
2. Selaku wali ibu dari dan karenanya untuk mewakili dua anak kandung-nya yang belum dewasa yang lahir dari perkawinannya dengan (Almarhum) MUNIR bernama (1) Soultan Alif Allende, berumur 8 tahun (Bukti P-2) dan (2) Diva Suukyi Larasati, berumur 4 tahun, (Bukti P-3)

dalam hal ini memilih berdomisili di Jl. Diponegoro No.74 Jakarta Pusat.

Untuk selanjutnya disebut sebagai -----“**PENGGUGAT**“;

PENGGUGAT dengan ini mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum terhadap:

**P.T. (Persero) Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia** Selanjutnya disebut **P.T. Garuda Indonesia**, sebuah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dibidang jasa transportasi udara, beralamat di Gedung Garuda Indonesia, Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110, Indonesia.

Untuk selanjutnya disebut sebagai ----- **TERGUGAT I**;

**Indra Setiawan selaku Pribadi dan Direktur Utama PT. Garuda Indonesia 2002- 2005 , PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Jl. Taman Maruya Ilir H7/14 Meruya Utara, Jakarta Barat Untuk selanjutnya disebut sebagai -----**TERGUGAT II**;

**Ramelgia Anwar selaku Pribadi dan Vice President Corporate Security / Direktorat Strategi dan Umum 2002 - 2005, PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Jl. Parkit I No. 28 Griya Rt. 02/10 Kecamatan Limo, Limo – Depok.

Untuk selanjutnya disebut sebagai ----- **TERGUGAT III;**

**Rohainil Aini selaku Pribadi dan Flight Operation Support Officer / Administrator Airbus A-330 1998 – 2005, PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Jl. Danau Kelapa Dua VIII/5 Rt. 02/05 Kel. Kelapa Dua Curug, Kabupaten Tangerang.

Untuk selanjutnya disebut sebagai -----**TERGUGAT IV;**

**Polycarpus Budihari Priyanto selaku pribadi dan pilot/staf Aviation and Internal Security PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Pamulang Permai Blok B No. 1 Kabupaten Tangerang.

Untuk selanjutnya disebut sebagai ----- **TERGUGAT V;**

**Yetty Susmiarti selaku pribadi dan Awak Kabin GA 974 Jkt-Sin 6 September 2004 PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Perumahan Taman Elang Blok o/06 Rt 03/10 Desa Periuk Kecamatan Periuk, Kota Tangerang.

Untuk selanjutnya disebut sebagai ----- **TERGUGAT VI;**

**Oedi Irianto selaku pribadi dan Awak Kabin GA 974 Jkt-Sin 6 September 2004 PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Jl. Cirata II Blok DA/2 Rt 001/012 Kel. Jaka Sampurna, Bekasi Barat

Untuk selanjutnya disebut sebagai ----- **TERGUGAT VII;**

**Brahmanie Hastawati selaku pribadi dan Purser GA 974 Jkt-Sin 6 September 2004 PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Jln. Cucur Timur A.6/2 BTR IV Rt. 02/09 Pondok Karya, Pondok Aren Kota Tangerang.

Untuk selanjutnya disebut sebagai -----**TERGUGAT VIII;**

**Pantun Matondang, selaku pribadi dan Pilot GA 974 SIN-AMS 6 September 2004 PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Kav. DKI Blok 80 No. 31, Meruya, Jakarta Barat

Untuk selanjutnya disebut sebagai -----**TERGUGAT IX;**

**Madjid Radjab Nasution, selaku pribadi dan Purser GA 974 SIN-AMS 6 September 2004 PT. Garuda Indonesia**, beralamat di Griya Kencana I Blok A/16 Rt. 01/04 Kel. Pedurenan, Kec. Karang Tengah, Kota Tangerang

Untuk selanjutnya disebut sebagai ----- **TERGUGAT X;**

**Sabur M. Taufik, selaku pribadi dan Pilot GA 974 Jkt-SIN 6 September 2004 PT Garuda Indonesia**, beralamat di Jl. Taman Giri Loka B/23 Bumi Serpong Damai Kel. Lengkong Wetan, Kota Tangerang

Untuk selanjutnya disebut sebagai -----**TERGUGAT XI.**

Seluruh TERGUGAT (TERGUGAT I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, dan XI) secara bersama-sama untuk selanjutnya disebut sebagai **PARA TERGUGAT**.

## I. KEDUDUKAN DAN KEPENTINGAN HUKUM PENGGUGAT

1. Bahwa PENGGUGAT adalah istri almarhum Munir dan sebagai wali ibu dari kedua anak kandung tersebut di atas yang lahir dari perkawinan PENGGUGAT dengan almarhum, adalah segenap ahliwaris almarhum. MUNIR yang meninggal pada 7 September 2004 di dalam penerbangan *Pesawat Garuda Indonesia Airlines* yang dioperasikan oleh TERGUGAT I, Nomor Penerbangan: GA 974 dengan rute Jakarta – Amsterdam.(Bukti P-4);
2. Bahwa berdasarkan hal di atas, PENGGUGAT memiliki hak untuk mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum atas gagalnya TERGUGAT I memenuhi tanggung jawabnya untuk menjamin keamanan, kenyamanan serta keselamatan penumpang;

## II. FAKTA HUKUM

3. Bahwa Almarhum Munir adalah penumpang pesawat yang dioperasikan oleh TERGUGAT I, Nomor Penerbangan GA 974, rute Jakarta – Amsterdam, Nomor Tiket: 126 3275355522.2, kode booking QLKJF8, *date of issued*: 1 September 2004.(Bukti P-5);
4. Bahwa tiket alm. Munir adalah untuk penerbangan Jakarta-Amsterdam tanggal 6 September 2004, kelas ekonomi atas nama [Almarhum] Munir;
5. Bahwa saat Almarhum Munir sedang *boarding* dalam antrian penumpang sebelum masuk ke dalam Pesawat GA 974, Almarhum Munir bertemu dengan TERGUGAT V yang sudah dikenalnya atau sebelumnya pernah bertemu dengannya dalam hal ini berprofesi sebagai pilot dan bekerja di perusahaan TERGUGAT I.(Bukti P-6a);
6. Bahwa di dalam Pesawat GA 974 sedianya Almarhum Munir, berdasarkan penentuan kursi oleh petugas darat Garuda pada saat *check in* di Pelabuhan Udara Soekarno-Hatta, menduduki kursi Nomor 40 G, Kelas Ekonomi. Namun, setelah berada di dalam pesawat, yang bersangkutan dipindahkan tempat duduk ke kursi Nomor 3 K, Kelas Bisnis.(Bukti P-6b);
7. Bahwa pemindahan tempat duduk Almarhum Munir dilakukan sebelum pesawat berangkat [*take-off*] dari Jakarta atas inisiatif TERGUGAT V yang belakangan diketahui mengikuti penerbangan Pesawat GA 974 dengan tujuan Pelabuhan Udara Changi Singapura dalam kapasitasnya sebagai *extra crew* yang akan melaksanakan tugas dari TERGUGAT I dan TERGUGAT II selaku *Aviation and Internal Security*.(Bukti P-6c);
8. Bahwa pemindahan oleh TERGUGAT V ini menyebabkan Almarhum Munir duduk di kursi nomor 3 K kelas bisnis tanpa tiket kelas bisnis.
9. Bahwa pemindahan tempat duduk Almarhum Munir dari kelas ekonomi [40G] ke kelas Bisnis [3K] yang dilakukan TERGUGAT V, tidak dilarang oleh pimpinan penerbangan saat itu yaitu TERGUGAT XI serta tidak dihalangi oleh TERGUGAT VIII yang saat itu bertugas sebagai purser.(Bukti P-6d);
10. Bahwa TERGUGAT VI sebagai awak kabin saat itu, sempat pula menanyakan kepada TERGUGAT V apakah sudah meminta izin kepada TERGUGAT VIII, yang saat itu menjadi purser, ketika TERGUGAT V mengatakan dia akan melakukan penukaran tempat duduk dengan Munir. Namun TERGUGAT VI tidak mengkonfirmasi kembali kepada TERGUGAT VIII perihal perpindahan kursi tersebut.(Bukti P-6e);
11. Bahwa pemindahan kursi Almarhum Munir dari kelas ekonomi ke kelas bisnis memiliki arti ditempatkannya Almarhum Munir ke dalam kondisi yang berbeda;
12. Bahwa pilihan dan cara penyajian makanan di kelas bisnis jauh berbeda dengan kelas ekonomi. Di kelas ekonomi penumpang mendapat pembagian makanan secara massal (tidak

memiliki pilihan sendiri selain pilihan yang ditawarkan) kecuali untuk pemesanan makanan khusus (diet, moslem, dll). Sedangkan di kelas bisnis terdapat pilihan yang beragam sehingga makanan lebih bersifat individual. Cara penyajiannya pun, sebelum disajikan makanan dibukakan terlebih dahulu oleh awak kabin yang bertugas di depan penumpang. (Bukti P-6f);

13. Bahwa cara penyajian minuman pun berbeda antara kelas ekonomi dengan bisnis. Di kelas ekonomi minuman dituangkan di depan penumpang sesuai pilihannya, sedangkan pada kelas bisnis dituangkan di pantry dan baru disajikan kepada penumpang. (Bukti P-6g);
14. Bahwa dalam penerbangan GA 974 Jkt-Sin, TERGUGAT V duduk sekitar 1 meter dari mini bar kelas premium sedangkan jarak antara mini bar kelas premium tersebut dengan pantry sekitar 5 meter;
15. Bahwa dalam penerbangan GA 974 Jkt-Sin tersebut, TERGUGAT V sempat mondar mandir di *cockpit* walau saat itu bukan sebagai kru yang bertugas. (Bukti P-6h);
16. Bahwa tidak hanya itu, TERGUGAT V juga berada di pantry sebanyak 2 kali. (Bukti P-6i);
17. Bahwa TERGUGAT V sempat berjalan-jalan dan masuk ke pantry pada suatu waktu sebelum makanan dan atau minuman disajikan;
18. Bahwa Almarhum Munir meminum 'welcome drink' kurang lebih 10 menit setelah masuk ke pesawat dan memakan makanan yang disediakan sekitar 30 menit setelah minuman tersebut yang disediakan TERGUGAT VI dan TERGUGAT VII, awak kabin saat itu.;
19. Bahwa setelah transit di pelabuhan udara Changi-Singapura, pesawat GA 974 melanjutkan penerbangan menuju Amsterdam.
20. Bahwa pada penerbangan GA 974 Singapura-Amsterdam tersebut, TERGUGAT XI menjabat sebagai purser yang bertanggung jawab atas segala tindakan yang terjadi di kabin dan dilakukan oleh awak kabin. Sedangkan TERGUGAT IX bertindak sebagai kapten pilot yang bertanggung jawab atas segala yang terjadi pada penerbangan GA 974 Singapura-Amsterdam tersebut.
21. Bahwa sejak keberangkatan Pesawat GA 974 dari Pelabuhan Udara Changi, Singapura menuju Amsterdam, Almarhum Munir kembali menduduki kursinya semula yaitu nomor 40G di Kelas Ekonomi dan tidak lama setelah itu, mulai mengeluh sakit perut dan mulai muntah-muntah disertai buang air besar yang kemudian diketahui sebagai gejala/reaksi dari teracunnya Almarhum Munir. (Bukti P-6j);
22. Bahwa sebelum muntah-muntah disertai buang air besar tersebut, saat berada di Changi Airport, Almarhum Munir telah mengalami gejala nyeri perut. Selain itu, Almarhum Munir juga sempat meminta obat nyeri perut kepada awak kabin sewaktu baru naik pesawat jurusan Singapura – Amsterdam;
23. Bahwa karena sakitnya, Almarhum Munir harus berkali-kali ke toilet Pesawat GA 974, bahkan yang bersangkutan sempat tidak mampu lagi berjalan sendiri menuju toilet sehingga harus dibantu oleh awak kabin. (Bukti P-6k);
24. Bahwa setelah mengetahui keadaan Almarhum Munir seperti di atas seharusnya TERGUGAT IX segera mengkonsultasikan kepada Ground Officer untuk meminta ijin mendaratkan pesawatnya ke bandara terdekat. (Bukti P-7) ;
25. Bahwa kurang lebih dua jam menjelang Pesawat GA 974 mendarat di Pelabuhan Udara Schipol, Belanda, atau kurang lebih pukul 04.05 waktu setempat, Almarhum Munir ditemukan meninggal dunia;
26. Bahwa hasil otopsi yang dilakukan oleh Lembaga Forensik Belanda [Nederlands Forensisch Instituut –NFI] menyimpulkan Almarhum Munir meninggal disebabkan oleh keracunan arsenik akut, karena berdasarkan pemeriksaan toksikologi ditemukan konsentrasi arsenik yang sangat tinggi di dalam darah, urin, dan lambung. (Bukti P-8);

27. Bahwa keterangan ahli mengatakan, reaksi racun arsenik yang masuk ke dalam tubuh Almarhum Munir paling lama 90 (sembilan puluh) menit sebelum gejala awal muncul.(Bukti P-9a);
28. Bahwa rentang waktu antara munculnya gejala awal dengan waktu masuknya racun berkesesuaian dengan saat Almarhum Munir makan makanan dan minuman TERGUGAT I yang disajikan dalam penerbangan antara Jakarta - Singapura.(Bukti P-9b).
29. Bahwa karenanya diketahui dalam penerbangan GA 974 Jakarta-Singapura terdapat makanan dan atau minuman beracun, yang kemudian disajikan oleh TERGUGAT VI dan TERGUGAT VII kepada Almarhum Munir, yang mengakibatkan meninggalnya Almarhum Munir;
30. Bahwa setelah pertama kali mendengar kabar meninggalnya Almarhum Munir melalui Kontras, PENGGUGAT menelpon TERGUGAT I untuk memastikan kabar tersebut. PENGGUGAT sekurang-kurangnya menelpon kantor TERGUGAT I di Jakarta dan di Amsterdam masing-masing sejumlah 3 kali sehingga setidaknya 6 kali PENGGUGAT bolak-balik menelpon kantor TERGUGAT I namun tidak mau memberikan informasi;
31. Bahwa dalam telpon-telpon tersebut, pihak TERGUGAT I tidak mau memberikan informasi dengan berbagai dalih. Baru pada telpon terakhir ke perwakilan TERGUGAT I di Schipol, PENGGUGAT diberikan informasi bila memang benar Almarhum Munir telah meninggal saat itu. Itupun dengan embel-embel pesan oleh petugas saat itu agar tidak memberitahu siapa pun bila PENGGUGAT mengetahui kabar meninggalnya Almarhum Munir dari dirinya;
32. Bahwa setelah meninggalnya alm. Munir, ditemukan fakta-fakta penting seputar penerbangan GA 974 dalam kaitannya dengan kematian alm. Munir yaitu :
  - a. Bahwa TERGUGAT V berada di dalam pesawat GA 974 dalam kapasitas sebagai *extra crew* (Bukti P-6l);
  - b. Bahwa belakangan diketahui keberangkatan TERGUGAT V di dalam GA 974 didasarkan pada surat tugas TERGUGAT II kepada TERGUGAT V selaku *aviation and internal Security* (JKTISGA) dengan nomor surat GARUDA/DZ-2270/04, tertanggal 11 Agustus 2004;(Bukti P-10);
  - c. Bahwa surat tugas tersebut mempunyai kejanggalan, yaitu penugasan yang bersifat sangat umum, tanpa batasan waktu dan tanpa disertai sistem pertanggungjawaban pelaksanaan tugas yang jelas;
  - d. Bahwa selain kejanggalan di atas, surat tugas tersebut dikeluarkan oleh TERGUGAT I dan II, langsung kepada seorang Co-Pilot Garuda dengan mengabaikan jenjang pengambilan keputusan di lingkungan manajemen Garuda, yaitu *Direktur Operasional, Vice President for Flight Operation dan Chief of Pilot*;
  - e. Bahwa surat penugasan TERGUGAT V tersebut dikeluarkan pada waktu yang hampir bersamaan dengan mulai adanya pemberitaan di media massa tentang rencana Munir melanjutkan studi ke Belanda;
  - f. Bahwa berhasil diketahui bila keberangkatan TERGUGAT V tidak sesuai prosedur. Tanggal 6 September 2004, TERGUGAT V mendatangi TERGUGAT IV untuk meminta diikutkan sebagai kru dalam penerbangan GA 974 pada hari itu juga (6 September 2004). TERGUGAT IV sempat menolak tetapi setelah TERGUGAT V menyatakan dirinya telah mendapat izin dari TERGUGAT III, TERGUGAT IV mengizinkan TERGUGAT V ikut dalam penerbangan GA 974.(Bukti P-6m);
  - g. Bahwa TERGUGAT V dapat berada di pesawat GA 974 pada tanggal 6 September 2004, atas dasar nota perubahan jadwal nomor OFA/219/04 yang ditandatangani oleh TERGUGAT IV sendiri, sebagai *Flight Operation Support Officer*. Nota tersebut

- merupakan perubahan dari Nota Nomor OFA/210/04 tanggal 31 Agustus 2004.(Bukti P-6n);
- h. Bahwa surat perubahan jadwal tersebut resmi dikeluarkan sebagai dokumen TERGUGAT I walaupun TERGUGAT IV mengetahui hal tersebut sebenarnya merupakan kewenangan chief of pilot.(Bukti P-6o);
  - i. Bahwa karenanya keberangkatan TERGUGAT V tersebut tanpa mendapat izin dari *Chief of Pilot* Carmel Sembiring yang sebenarnya memiliki kewenangan tersebut.(Bukti P-6p);
  - j. Bahwa kemudian TERGUGAT III selaku *Vice President for Corporate Security* mengeluarkan surat No.15/1177/04 untuk memperkuat surat penugasan TERGUGAT I dan II kepada TERGUGAT V yang dibuat oleh TERGUGAT IV. Namun diketahui surat tersebut ternyata *Back dating*, yaitu setelah kematian Munir [antidatum]. (Bukti P-11);
  - k. Bahwa TERGUGAT V tiba di Singapura sekitar pukul 00.30 dini hari waktu setempat dan kembali ke Jakarta dengan *flight* pertama pada jam 06.30 tanggal 7 September 2004, sehingga menunjukkan bahwa TERGUGAT V tidak memiliki waktu yang cukup untuk melakukan tugas yang diklaimnya telah dilakukan selama berada di Singapura.(Bukti P-12);
  - l. Bahwa laporan TERGUGAT V kepada TERGUGAT III tertanggal 8 September 2004, tidak profesional, mengingat dengan kapasitas seorang pilot yang mengoperasikan pesawat dengan peralatan komputerisasi, sementara laporan TERGUGAT V kepada TERGUGAT III dilakukan dengan mesin ketik manual. (Bukti P-13).
33. Bahwa TERGUGAT I, setelah kematian Almarhum Munir telah membentuk tim Investigasi yang disebut SH@Re Investigation, yang menghasilkan Safety Hazardous Report subject “Death on Board GA 974 B747-400 PK-GSG SIN-AMS, Sept. 7<sup>th</sup> 2004 No. INV/OZI/B744/001/04 Basis No. 24/04/744, yang dikeluarkan pada 19 Oktober 2004 dan disusun (prepared by) oleh Hartati, Betty Nila P dan Boy Umarsyah dan diverifikasi oleh Capt. Novianto Herupratomo dan disetujui oleh Capt. A Krismanto. (Bukti P-14);
34. Bahwa dalam SH@Re Investigation, yang menghasilkan Safety Hazardous Report subject “Death on Board GA 974 B747-400 PK-GSG SIN-AMS, Sept. 7<sup>th</sup> 2004 No. INV/OZI/B744/001/04 Basis No. 24/04/744, yang dikeluarkan pada 19 Oktober 2004 tercantum hasil investigasi antara lain :
- “before Mr Munir dead, PiC didn’t make any contact seeking of medical advice from the ground ...”;
  - “crew did not really understood kind of reportable occurrence should be reported on ASR and CSR and which Department should be (the first hand) received the preliminary report”
  - “crew did not really understand international rules/regulation of ICAO annex 13 when such incident/accident occurs in the country other than the original country of the operator”
  - “crew did not realize that wrapping or packaging of medicine and medical equipment used by doctor during medical treatment, should kept as evidence”
35. Bahwa TERGUGAT II pernah mengeluarkan pernyataan yang diketahui publik melalui media tentang pengakuannya atas ketidakprofesionalan manajemen GARUDA terkait dengan fakta adanya surat yang bertanggal maju (*back dating/antidatum*), laporan TERGUGAT V dan surat penugasan TERGUGAT II kepada TERGUGAT V.(Bukti P-15).
36. Bahwa selain pengakuan tersebut, TERGUGAT II pernah mengaburkan fakta dengan memberikan pernyataan-pernyataan sehingga beredar berita bohong perihal kematian Almarhum Munir yaitu pada pokoknya menjamin bahwa **kematian Munir bukan akibat**

**keracunan**, karena sebagaimana juga diterangkan oleh yang bersangkutan, “makanan dibagi secara *random*, jika karena makanan Garuda tentu semua penumpang akan ikut keracunan”. (Bukti P-16);

37. Bahwa lebih jauh dari itu, TERGUGAT I tidak memiliki komitmen untuk membantu pengungkapan kematian Munir bahkan kecenderungan menutup-nutupi, yang dikuatkan dengan fakta membatalkan pre rekonstruksi pembunuhan Munir di pesawat, seperti dinyatakan oleh Penyidik kasus Munir, Marsudhi.
38. “Marsudhi juga mengecam pihak Garuda dinilai tidak memiliki komitmen untuk membantu pengungkapan kasus kematian Munir. Indikasi tidak adanya komitmen diantaranya banyak pejabat dan pegawai PT Garuda Indonesia yang cenderung menutup-nutupi. Indikasi lainnya, tambah dia, pihak Garuda tidak melakukan investigasi internal. “Garuda membatalkan pra rekonstruksi kasus pembunuhan Munir di pesawat dengan alasan yang tidak signifikan,” tegas Marsudhi” (Bukti P-17).

### III. PERBUATAN MELAWAN HUKUM TERGUGAT

39. Bahwa penerbangan Pesawat GA 974 dengan Rute Jakarta-Amsterdam dengan transit di Pelabuhan Udara Changi, Singapura, adalah merupakan penerbangan internasional yang tunduk terhadap konvensi Warsawa
40. Bahwa Munir telah meninggal dunia karena kejadian (*accident*) yang terjadi dalam pesawat Garuda yang dioperasikan TERGUGAT I sehingga berdasarkan ketentuan dalam pasal 17 Warsaw Convention 1929, TERGUGAT I bertanggung jawab atas kerugian yang diderita.
41. Bahwa keselamatan, keamanan dan kenyamanan almarhum Munir dalam penerbangan Garuda GA 974 JKT-AMS 6 September 2004 sepenuhnya menjadi tanggung jawab Tergugat I, *res ipsa loquitur*

#### A. Kesengajaan menempatkan penumpang dalam kondisi tidak nyaman, tidak aman dan tidak selamat

##### a. Pemindahan Kursi yang Tidak Sesuai dengan Boarding Pass

42. Bahwa perpindahan tempat duduk Almarhum Munir setelah berada di dalam Pesawat GA 974 dari kursi Nomor 40G, Kelas Ekonomi, ke Kursi Nomor 3K, Kelas Bisnis, sesaat sebelum penerbangan Jakarta-Singapura merupakan tindakan yang bertentangan dengan standar penerbangan perusahaan sipil, apalagi sebagaimana disebutkan diatas penerbangan Pesawat GA 974 adalah dalam lingkup penerbangan internasional;
43. Bahwa selain itu, perpindahan tempat duduk penumpang juga tidak dapat dibenarkan bila dilihat dari perspektif tindakan investigasi (forensik) terhadap korban jika terjadi kecelakaan pesawat. Perpindahan ini dapat mengaburkan identifikasi korban dalam kecelakaan pesawat karena posisi tempat duduk yang tidak bersesuaian dengan *manifest* penumpang yang ada;
44. Bahwa dalam kasus meninggalnya Almarhum Munir, perpindahan tempat duduk atas inisiatif TERGUGAT V serta pembiaran yang dilakukan oleh TERGUGAT VIII dan XI tidak dapat dibenarkan karena tindakan itulah yang kemudian menempatkan Almarhum Munir dalam keadaan berbahaya sebagai target [mudah] guna peracunan;
45. Bahwa karena tindakan pemindahan yang dilakukan TERGUGAT V yang dibiarkan TERGUGAT VIII dan XI yang merupakan karyawan atau pegawai perusahaan TERGUGAT I menempatkan Almarhum Munir dalam posisi menjadi tidak terjamin keamanan, keselamatan dan kenyamanannya sebagai penumpang, jelas sudah dapat juga dinilai sebagai perbuatan yang melawan hukum karena melanggar ketentuan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku dan kewajiban hukumnya sendiri, yakni



- a. Basic Operations Manual (BOM) date Jan 1,1998, issue No 2 BOM 5.1.4 page 1, tertulis:
- “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 first class seats“;
- b. Pasal 4 huruf [a] Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, Tentang Perlindungan Konsumen, bahwa “Konsumen antara lain berhak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa”;
46. Bahwa memindahkan Munir dari tempat duduk di kelas ekonomi sesuai tiket yang diterbitkan TERGUGAT I dan diterima Munir, yaitu tiket kelas ekonomi, ke kelas bisnis seperti yang telah terjadi, padahal tidak ada alasan overselling atau ad hoc technical reasons, untuk itu i.c harus diartikan bahwa pengangkut (TERGUGAT I) telah menerima seorang penumpang **tanpa** tiket, yaitu **tanpa** tiket kelas bisnis sebagaimana diatur dalam pasal 3 (2) *Warsaw Convention* 1929, sehingga sebagai akibatnya tanggung jawab TERGUGAT I menjadi **tidak** terbatas.
47. Bahwa atas perbuatan TERGUGAT I, TERGUGAT V, TERGUGAT VIII dan TERGUGAT XI yang melawan hukum sebagaimana dikemukakan diatas, maka selayaknya TERGUGAT I, TERGUGAT V, TERGUGAT VIII dan TERGUGAT XI dinyatakan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah melakukan perbuatan melawan hukum [*onrechtmatigedaad*].
48. Bahwa selain itu, sudah sepatutnya pula menurut hukum bila TERGUGAT I, TERGUGAT TERGUGAT V, TERGUGAT VIII dan TERGUGAT XI berdasarkan Pasal 1365 dan 1367 KUHPerdata harus bertanggungjawab secara tanggung renteng atas seluruh kerugian yang timbul akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukannya.
- b. Keberadaan Kru atas Surat Tugas Resmi yang Cacat Hukum**
49. Bahwa perbuatan TERGUGAT I dan TERGUGAT II yang mengeluarkan surat tugas kepada TERGUGAT V sebagai *Aviation and Internal Security* dengan nomor surat GARUDA/DZ-2270/04, tertanggal 11 Agustus 2004 yang tidak menyebutkan batas waktu, tanpa disertai sistem pertanggungjawaban, dan juga mengabaikan jenjang pengambil putusan menurut manajemen TERGUGAT I, bertentangan dengan kewajiban hukum TERGUGAT I dan TERGUGAT II ;
50. Bahwa penugasan TERGUGAT V dalam penerbangan GA 974 menggunakan nota No.OFA/219/04 yang ditandatangani oleh orang yang tidak berhak yaitu TERGUGAT IV, alias cacat hukum .
51. Bahwa perbuatan TERGUGAT I dan TERGUGAT III [*Vice President For Corporate Security*] yang menerbitkan surat No.15/1177/04 namun faktanya surat tersebut *back date*, adalah upaya untuk menutupi dan/atau mengkaburkan fakta tersebut dan tidak mendukung upaya pengungkapan kasus kematian Munir bertentangan dengan kewajiban hukum TERGUGAT I dan TERGUGAT III menurut: **Pasal 5 Ayat 3 UU No. 19/2003, Tentang BUMN** yang pada pokoknya menjelaskan bahwa : “Pelaksanaan tugas dalam melaksanakan tugasnya anggota Direksi pada intinya wajib melaksanakan prinsip-prinsip Profesionalisme, efisiensi, Transparansi, Akuntabilitas, Pertanggungjawaban serta kewajaran.dan bertentangan dengan **Pasal 7 huruf a, b dan c UU No. 8/1999, Tentang Perlindungan Konsumen**, yang

pada pokoknya menjelaskan bahwa : “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 ;”

52. Bahwa TERGUGAT IV yang melakukan pembuatan surat bertanggal maju adalah suatu tindakan yang tidak dapat dibenarkan karena bertentangan dengan kepatutan. TERGUGAT IV seharusnya dapat menolak untuk membuat surat tersebut, terlebih saat pembuatan surat itu, kabar mengenai kematian Almarhum Munir telah terekspos media massa sehingga sepatutnya juga diketahui TERGUGAT IV akan maksud pembuatan surat bertanggal maju tersebut;
53. Bahwa perbuatan TERGUGAT V yang menentukan sendiri tugasnya sebagai *Aviation and Internal Security* dalam penerbangan GA 974 ke Singapura tanpa adanya surat tugas khusus, melainkan memakai nota yang dikeluarkan TERGUGAT IV padahal patut mengetahui tidak adanya izin dari yang berwenang yaitu *chief pilot* serta membiarkan adanya surat *back date* untuk melengkapi tindakannya terbang tanpa surat tugas khusus menunjukkan TERGUGAT V telah bersama-sama melakukan perbuatan melawan hukum yang dilakukan TERGUGAT I, TERGUGAT II, TERGUGAT III dan TERGUGAT IV;
54. Bahwa perbuatan melawan hukum TERGUGAT V di atas masih ditambah oleh tindakan yang tidak patut serta tidak profesional berupa penggunaan alat ketik manual dalam penulisan laporan. Hal ini jelas tidak sesuai dengan kapasitas yang seharusnya dimiliki oleh seorang *co-pilot* yang dalam kerja sehari-hari mengoperasikan pesawat bersistem komputerisasi;
55. Bahwa perbuatan TERGUGAT I, TERGUGAT II, TERGUGAT III, dan TERGUGAT IV secara mufakat dan sengaja untuk menerbangkan kru yang tidak seharusnya terbang dalam hal ini Tergugat V dan kemudian menutupi fakta tersebut dengan surat *back dated*, juga bertentangan dengan hak orang lain, yaitu hak Almarhum Munir selaku konsumen TERGUGAT. Perbuatan TERGUGAT tersebut juga melanggar:
  - a. Pasal 28G ayat [1] UUD 1945, yang menentukan: “setiap orang berhak atas....rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan berbuat atau tidak berbuat”.
  - b. Pasal 28D ayat [1] UUD 1945, yang menentukan: “setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama di hadapan hukum”.
  - c. **Pasal 4 UU No.8/1999, Tentang Perlindungan Konsumen:** [1] hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa; [2] hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan; [3] hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.
  - d. berdasarkan kepatutan dan standard operasional Garuda dan Peraturan Pemerintah No.3 tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan, prinsip-prinsip tersebut di bawah ini harus dipenuhi:
    - keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum
    - 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;
56. Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 sebuah penerbangan harus aman dan atau terbebas dari tindakan yang melawan hukum. Namun dalam penerbangan GA 974 Jakarta-Singapura yang dipimpin oleh TERGUGAT XI ternyata terdapat TERGUGAT V selaku extra crew yang menumpang secara melawan hukum. Dimana TERGUGAT V

menggunakan nota No.OFA/219/04 yang ditandatangani oleh orang yang tidak berhak yaitu TERGUGAT IV. Seharusnya TERGUGAT XI menolak keikutsertaan TERGUGAT V dalam penerbangan GA 974 Jakarta-Singapura;

57. Bahwa keberadaan TERGUGAT V yang cacat hukum dalam pesawat GA 974 Jkt-Sin yang didasarkan atas perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh TERGUGAT I, II, dan IV, sebenarnya dapat dihentikan oleh purser dan pimpinan penerbangan saat itu yaitu TERGUGAT VIII dan XI. Pengabaian tanggung jawab oleh TERGUGAT VIII dan XI ini merupakan perbuatan yang melanggar kewajiban hukumnya seperti yang tertera dalam Basic Operation Manual (BOM) :

- *“Purser.....the FA 1 is accountable to monitor flight safety conduct in the cabin , especially during take of and landing. The FA 1 coordinates the work of other flight attendants in a flight in compliance with valid regulation and policies and report any concerns that effect the quality of the fligh to the PIC and /or concerned chief cabin. To ensure contibuty of service between pre, in, and post flight, an FA 1 has the job to conduct quality control to all uplift supllies at the related sector and coordinates passenger service/handling with the passage officer,ramp coordinator and catering servicw .....BOM 212 page 5 date 1 sept 2003 issue 2.*
- *“In accordance with the CASR 121.533 the responsibility for contol during day to day operations are determined as follows : pilot in command (PiC) during flight time is responsible for the safety of the passangers, crewmembers, cargo and aircraft, has full control and authority without limitation over other crewmembers duties whether or not he/she holds valid certificates authorizing him/her to perform the duties of those crew members.”*

58. Bahwa pemindahan Munir dari tempat duduk dikelas ekonomi ke kelas bisnis tanpa tiket bisnis yang menyalahi aturan dan penugasan TERGUGAT V dalam penerbangan satu pesawat dengan Munir berdasarkan surat tugas yang tidak benar karena menyalahi prosedur seperti telah diuraikan di atas, TERGUGAT I i.c harus dianggap telah melakukan ‘**willful misconduct**’ atau **sengaja berbuat jahat** sebagaimana dimaksud pasal 25 Warsaw Convention 1929 dan karenanya tanggung jawab TERGUGAT I atas kerugian yang ditimbulkan menjadi **tidak** terbatas

59. Bahwa atas perbuatan TERGUGAT I, II, III, IV, V, VIII dan XI yang melawan hukum sebagaimana dikemukakan diatas, maka selayaknya TERGUGAT I, II, III, IV, V, VIII dan XI dinyatakan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah melakukan perbuatan melawan hukum [*onrechtmatigedaad*].

60. Bahwa karenanya, sudah sepatutnya pula menurut hukum bila TERGUGAT I, II, III, IV, V, VIII dan XI berdasarkan Pasal 1365 dan 1367 KUHPerdara harus bertanggung jawab secara tanggung renteng atas seluruh kerugian yang timbul akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukannya.

## **B. Kelalaian hingga menempatkan penumpang dalam kondisi tidak nyaman, tidak aman dan tidak selamat**

### **a. Gross negligence dalam Mengawasi Makanan dan Minuman sehingga Berakibat Kematian (Alm.) Munir**

61. Bahwa mengingat gejala pertama kali yang dialami oleh Almarhum Munir beberapa saat setelah Pesawat GA 974 *take-off* dari Pelabuhan Udara Changi, Singapura dan keterangan

ahli bahwa intake racun adalah 90 menit dari reaksi pertama, maka dapat dipastikan racun arsenik masuk ke dalam tubuh Almarhum Munir melalui makanan dan atau minuman yang disediakan di dalam Pesawat GA 974 yang dimakan dan atau diminumnya pada suatu waktu saat penerbangan Jkt-Sin.

62. Bahwa dalam penerbangan GA 974 Jkt-Sin tergugat VI dan VII sebagai awak kabin yang bertanggung jawab untuk menyiapkan makanan dan minuman di pantry dan menyajikan makanan dan minuman dengan kondisi yang baik, aman dan nyaman, ternyata makanan dan atau minuman yang dibawah tanggung jawab tergugat VI dan tergugat VII telah menimbulkan keracunan yang mengakibatkan kematian Almarhum Munir
63. Bahwa dalam penerbangan GA 974 Jkt-Sin tergugat VIII bertugas sebagai Purser yang bertanggung jawab atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan di dalam kabin. Ternyata dalam penerbangan tersebut tergugat VI dan tergugat VII menyajikan makanan dan atau minuman yang mengandung racun yang mengakibatkan kematian bagi almarhum Munir
64. Bahwa berdasarkan BOM (Basic Operations Manual) ..... In accordance with the CASR 121.533 the responsibility for control during day to day operations are determined as follows : pilot in command (PIC) during flight time is responsible for the safety of the passengers, crewmembers, cargo and aircraft, has full control and authority without limitation over other crewmembers duties whether or not he/she holds valid certificates authorizing him/her to perform the duties of those crew members. seharusnya TERGUGAT XI bertanggungjawab atas keselamatan penumpang khususnya Almarhum Munir tetapi dalam kenyataannya Almarhum Munir meninggal dikarenakan mengkonsumsi makanan dan atau minuman yang disediakan dan disajikan di dalam pesawat GA 974.
65. Bahwa dengan demikian TERGUGAT I, TERGUGAT VI, TERGUGAT VII, TERGUGAT VIII dan tergugat XI setidaknya juga telah melakukan kelalaian dalam mengawasi keamanan makanan dan atau minuman yang dibagikan kepada penumpang;
66. Bahwa dalam pada itu penyajian minuman dan atau makanan yang dikonsumsi Munir yang ternyata mengandung racun yang mematikan dalam pesawat TERGUGAT I sebagaimana telah diuraikan di atas kalau pun dianggap tidak dapat dibuktikan telah dilakukan dengan sengaja -- quod non --, setidaknya i.c harus dianggap sebagai **kelalaian yang berat**, *grave schuld* atau *gross negligence* di pihak TERGUGAT I, atau untuk menggunakan istilah dalam pasal 25 (1) Warsaw Convention 1929, ..... or **by such default** ....., sehingga tanggung jawab TERGUGAT I atas kerugian yang ditimbulkan menjadi **tidak** terbatas.
67. Bahwa atas perbuatan TERGUGAT I, VI, VII, VIII dan XI yang melawan hukum sebagaimana dikemukakan diatas, maka selayaknya TERGUGAT VI, VII, VIII dan XI dinyatakan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah melakukan perbuatan melawan hukum [*onrechtmatigedaad*]
68. Bahwa selain itu, sudah sepatutnya pula menurut hukum bila TERGUGAT I, VI, VII, VIII dan XI berdasarkan Pasal 1365 dan 1367 KUHPerdara harus menanggung beban atas seluruh kerugian yang timbul akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukannya.

#### **b. Gross negligence dalam Menangani Sakitnya (Alm.) Munir**

69. Bahwa perbuatan TERGUGAT IX terbukti tidak profesional sebagaimana diatur dalam BOM 5.2.1 -01 yang dipertegas oleh laporan Safety Hazardous Report subject "Death on Board GA 974 B747-400 PK-GSG SIN-AMS, Sept. 7<sup>th</sup> 2004 No. INV/OZI/B744/001/04 Basis No. 24/04/744, yang dikeluarkan pada 19 Oktober 2004 dan disusun (prepared by) oleh Hartati, Betty Nila P dan Boy Umarsyah dan diverifikasi oleh Capt. Novianto Herupratomo dan disetujui oleh Capt. A Krismanto antara lain ditemukan sejumlah fakta

sebagai berikut (hl.6 Flight Safety Department (OZ)) sebagai berikut: huruf 'k' (dalam laporan) disebutkan bahwa "before Mr Munir dead, PiC didn't make any contact seeking of medical advice from the ground ...";

70. Bahwa perbuatan TERGUGAT X terbukti tidak profesional dengan tidak mampu menjalankan kewajiban hukumnya sebagai purser seperti dinyatakan dalam Basic Operation Manual "*Purser.....the FA 1 is accountable to monitor flight safety conduct in the cabin , especially during take of and landing. The FA 1 coordinates the work of other flight attendants in a flight in compliance with valid regulation and policies and report any concerns that effect the quality of the fligh to the PIC and /or concerned chief cabin. To ensure contibuty of service betwen pre, in, and post flight, an FA 1 has the job to conduct quality control to all uplift supllies at the related sector and coordinates passenger service/handling with the passage officer,ramp coordinator and catering servicw .....BOM 212 page 5 date 1 sept 2003 issue 2* sebagaimana yang ditunjukkan laporan Safety Hazardous Report subject "Death on Board GA 974 B747-400 PK-GSG SIN-AMS, Sept. 7<sup>th</sup> 2004 No. INV/OZI/B744/001/04 Basis No. 24/04/744, yang dikeluarkan pada 19 Oktober 2004
- "crew did not really understood kind of reportable occurance should be reported on ASR and CSR and which Department should be (the first hand) receiced the preliminary report"
  - "crew did not really understand international rules/regulation of ICAO annex 13 when such incident/accident occurs in the country other than the original country of the operator"
  - "crew did not realize that wrapping or packaging of medicine and medical equipment used by doctor during medical treatment, should kept as evidence"
71. Bahwa atas perbuatan TERGUGAT I, TERGUGAT IX dan TERGUGAT X yang melawan hukum sebagaimana dikemukakan diatas, maka TERGUGAT I, TERGUGAT IX dan TERGUGAT X dinyatakan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah melakukan perbuatan melawan hukum [*onrechtmatigedaad*].
72. Bahwa selain itu, sudah sepatutnya pula menurut hukum bila TERGUGAT I, TERGUGAT TERGUGAT IX dan TERGUGAT X berdasarkan Pasal 1365 dan 1367 KUHPerdara harus menanggung beban secara bersama-sama atas seluruh kerugian yang timbul akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukannya.
73. Bahwa karena TERGUGAT I masih menjalankan operasional pengangkutan penumpang melalui udara, sepatutnya publik mengetahui tentang kegagalan TERGUGAT I dalam menjaga keamanan, keselamatan dan kenyamanan penumpang hingga berakibat kematian. Karena itu TERGUGAT I perlu melakukan pemberitahuan publik baik melalui iklan di media cetak dan elektronik maupun peringatan lainnya.
74. Bahwa selain itu, sepatutnya TERGUGAT I melakukan instropeksi hingga kegagalan menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang hingga berakibat kematian ini, tidak terulang di masa mendatang. Antara lain dengan mengetahui sebab kegagalan tersebut melalui audit menyeluruh termasuk para kru, yang dilakukan tim independen, meminta maaf kepada PENGGUGAT dan membuat monumen peringatan agar peristiwa ini terus dikenang dan dijadikan pelajaran serta tidak dilupakan.

#### **IV. KERUGIAN PENGGUGAT**

75. Bahwa akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PARA TERGUGAT sebagaimana dikemukakan diatas, baik yang dilakukan dengan sengaja ataupun karena

kelalaiannya, telah menimbulkan berbagai bentuk kerugian bagi PENGGUGAT yang dapat diperhitungkan secara immateriil (moril) maupun materiil;

76. Bahwa Kerugian mana secara immateriil tidak terkira, kerugian immateriil sulit dihitung namun demi memberikan kepastian hukum berkenaan diajukan gugatan ini kerugian immateriil yang diderita oleh PENGGUGAT jika dinilai dalam bentuk uang adalah sebesar Rp. 9.000.700.400,- (terbilang: sembilan milyar tujuh ratus ribu empat ratus rupiah);
77. Bahwa akibat perbuatan melawan hukum PARA TERGUGAT, secara materiil PENGGUGAT juga sudah dan akan terus mengalami kerugian, karena Almarhum Munir adalah satu-satunya tumpuan ekonomi bagi penghidupan PENGGUGAT. Pemenuhan biaya kebutuhan hidup PENGGUGAT jelas menjadi hilang. Karena itu dengan mendasarkan pada ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara dimana intinya menetapkan kewajiban hukum bagi pembuat kerugian untuk mengganti seluruh kerugian materiil yang ditimbulkan karena perbuatannya, maka berdasarkan perhitungan PENGGUGAT sudah selayaknya PARA TERGUGAT secara tanggung renteng memberikan ganti kerugian sebesar Rp 4.028.407.100 (terbilang : empat milyar dua puluh delapan juta empat ratus tujuh ribu seratus rupiah), dengan perincian sebagai berikut:

Jenis Kerugian	Satuan	Jumlah
a. Penghasilan perbulan terhitung sejak September 2004 [meninggal] hingga Almarhum Munir berusia 65 tahun :	Rp. 7.130.000/bulan	• Rp. 3.389.887.200
b. Uang pendidikan 2 [dua] orang anak hingga tingkat pendidikan Strata 1 [satu]:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soultan Alif Allende</li> <li>• Diva Suuky Larasati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rp. 299.091.500</li> <li>• Rp. 258.953.400</li> </ul>
c. Biaya Terapi dan obat anak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terapi : Rp. 150.000 x 8/bulan x 42</li> <li>• Suplemen : Rp. 1.000.000/2 bulan X 21</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rp. 50.400.000</li> <li>• Rp. 21.000.000</li> </ul>
d. Biaya yang sudah dikeluarkan Almarhum Munir untuk mengikuti pendidikan Strata 2 [dua] ke Belanda:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Privat Bahasa Inggris Rp. 5.000.000</li> <li>• Airport tax. Rp. 75.000</li> <li>• Fiscal Rp. 1.000.000</li> </ul>	Rp. 6.075.000
e. Biaya pemakaman, dll	Tahlilan dan pembuatan batu nisan	Rp. 3.000.000
<b>Jumlah</b>		<b>Rp. 4.028.407.100</b>

78. Bahwa selain kerugian-kerugian di atas PENGGUGAT juga harus mengeluarkan biaya jasa pengacara pada perkara ini sebesar Rp. 1.300.000.000,- (Satu Milyar Tiga Ratus Juta Rupiah);

79. Bahwa selain itu menurut hemat PENGGUGAT sudah sepatutnya pula menurut hukum Pengadilan Negeri Jakarta Pusat memutuskan bagi PARA TERGUGAT untuk membayar segala biaya perkara yang timbul dari perkara ini;
80. Bahwa berdasarkan seluruh dalil yang dikemukakan oleh PENGGUGAT, jelas dalil-dalil di dalam gugatan ini sudah didasarkan pada hukum yang berlaku dengan dilengkapi bukti-bukti yang cukup serta tidak terbantahkan. Karena itu sudah sepatutnya pula Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili perkara ini serta memutuskan berdasarkan keadilan.
81. Bahwa untuk menghindari itikad tidak baik dari PARA TERGUGAT dalam melaksanakan putusan pengadilan, maka dengan ini PENGGUGAT memohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat untuk dapat melakukan Sita Jaminan terhadap barang-barang milik PARA TERGUGAT berupa :
- sebidang tanah yang terletak di Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110 Indonesia, berikut bangunan yang ada di atasnya milik TERGUGAT I
  - sebidang tanah yang terletak Jl. Taman Maruya Ilir H7/14 Meruya Utara, Jakarta Barat milik TERGUGAT II, dan
  - sebidang tanah yang terletak Jl. Parkit I No. 28 Griya Rt. 02/10 Kecamatan Limo, Limo – Depok milik TERGUGAT III, dan
  - sebidang tanah yang terletak Jl. Danau Kelapa Dua VIII/5 Rt. 02/05 Kel. Kelapa Dua Curug, Kabupaten Tangerang milik TERGUGAT IV, dan
  - sebidang tanah yang terletak Pamulang Permai Blok B No. 1, Kabupaten Tangerang milik TERGUGAT V
82. Bahwa gugatan ini didasarkan atas alat-alat bukti sebagaimana dimaksud pasal 180 (1) HIR sehingga putusan dalam perkara ini dapat dinyatakan bisa dijalankan lebih dulu (serta merta) meskipun ada upaya hukum banding, kasasi atau peninjauan kembali.

## V. TUNTUTAN

Berdasarkan seluruh uraian diatas, maka PENGGUGAT dengan ini memohon (Majelis Hakim) Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memeriksa dan mengadili perkara ini berkenan untuk memutuskan:

1. Menerima dan mengabulkan gugatan PENGGUGAT untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa TERGUGAT I, TERGUGAT II, TERGUGAT III, TERGUGAT IV, TERGUGAT V, TERGUGAT VI, TERGUGAT VII, TERGUGAT VIII, TERGUGAT IX, TERGUGAT XI dan TERGUGAT X telah melakukan perbuatan melawan hukum;
3. Memerintahkan Para TERGUGAT meminta maaf kepada PENGGUGAT melalui 5 Media cetak yaitu : KOMPAS, KORAN TEMPO, Jawa Pos, Suara Pembaharuan dan JAKARTA POST dan 7 media elektronik yaitu, SCTV, TRANS TV, RCTI, INDOSIAR, METRO TV, TV 7, LATIVI yang format dan isinya ditentukan oleh PENGGUGAT selama 7 hari berturut-turut;
4. Memerintahkan TERGUGAT I untuk melakukan pemeriksaan independen terhadap kinerja TERGUGAT II, TERGUGAT III, TERGUGAT IV, TERGUGAT V, TERGUGAT VI, TERGUGAT VII, TERGUGAT VIII, TERGUGAT IX, TERGUGAT XI, TERGUGAT X dan kru pesawat dalam penerbangan GA 974 tanggal 6 September 2004. Periksa

independen yang dimaksud harus melibatkan unsur akademisi, ahli penerbangan, ahli manajemen perusahaan, dan sepuluh perwakilan dari NGO yang terkait dengan Munir;

5. Memerintahkan TERGUGAT I membuat Monumen Peringatan atas Kematian Aktivis HAM Munir dalam Pesawat GA 974 di halaman kantor TERGUGAT I sesuai dengan gambar dan ukuran yang ditentukan oleh PENGGUGAT (terlampir);
6. Memerintahkan TERGUGAT I mengeluarkan peringatan kepada masyarakat tentang keselamatan naik garuda yang berisi pernyataan salah satunya “PERNAH JATUH KORBAN PERACUNAN DALAM PESAWAT INI”. Peringatan tersebut harus dicetak dalam seluruh tiket beserta dan seluruh benda yang terkait dengan penerbangan TERGUGAT I ;
7. Memerintahkan TERGUGAT I melakukan perbuatan hukum berupa penjatuhan sanksi administratif/kepegawaian sesuai dengan tingkat kesalahan masing-masing terhadap TERGUGAT III, TERGUGAT IV, TERGUGAT V, TERGUGAT VI, TERGUGAT VII, TERGUGAT VIII, TERGUGAT IX, TERGUGAT XI dan TERGUGAT X;
8. Menghukum PARA TERGUGAT secara tanggung renteng untuk membayar segala kerugian yang dialami oleh PENGGUGAT, yakni sebesar **Rp. 14.329.107.500 (Empat Belas Milyar Tiga Ratus Dua Puluh Sembilan Juta Seratus Tujuh Ribu Lima Ratus Rupiah)**, dengan perincian:
  - a. Immateriil sebesar **Rp. 9.000.700.400,-**
  - b. Materiil sebesar **Rp 4.028.407.100,-**
  - c. Jasa pengacara sebesar **Rp 1.300.000.000,-**
9. Menyatakan sah dan berharga sita lebih dulu yang telah diletakkan atas barang-barang yang bersangkutan:
  - a. Di Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110 Indonesia, berikut bangunan yang ada di atasnya milik TERGUGAT I, dan
  - b. Jl. Taman Maruya Ilir H7/14 Meruya Utara, Jakarta Barat milik TERGUGAT II, dan
  - c. Jl. Parkit I No. 28 Griya Rt. 02/10 Kecamatan Limo, Limo – Depok milik TERGUGAT III, dan
  - d. Jl. Danau Kelapa Dua VIII/5 Rt. 02/05 Kel. Kelapa Dua Curug, Kabupaten Tangerang milik TERGUGAT IV, dan
  - e. Pamulang Permai Blok B No. 1, Kabupaten Tangerang milik TERGUGAT V
10. Menghukum PARA TERGUGAT untuk membayar segala biaya perkara yang timbul dari perkara ini secara tanggung renteng;
11. Menyatakan bahwa putusan ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu, meskipun ada upaya verzet, banding, kasasi; perlawanan dan/atau peninjauan kembali (uitvoerbaar bij Voorraad).

Apabila pengadilan berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya

**-ex aequo et bono-**





**In accordance with the CASR 121.533 the responsibility for control during day to day operations are determined as follows:**

pilot in command (PiC) during flight time is responsible for the safety of the passengers, crewmembers, cargo and aircraft, has full control and authority without limitation over other crewmembers duties whether or not he/she holds valid certificates authorizing him/her to perform the duties of those crew members.

P1 : Surat Nikah

P2,P3 : Akte Kelahiran

P4 : Kartu Keluarga, Fatwa Waris

P5 : Tiket Penerbangan

P6 : Putusan

P7 : BOM

P8 : NFI

P9 : Keterangan dr. Budi Samporna

P10 : Surat tugas tergugat

P11 : Surat Back Date

P12 : Media

P13 : Laporan Polly

P14 : Sh@re Investigation

P15 : Rekaman SCTV

P16 : Koran Tempo tanggal 30

September 2004

P-17 : “Garuda membatalkan pra rekonstruksi kasus pembunuhan Munir di pesawat dengan alasan

yang tidak signifikan,” tegas Marsudhi.