

## BAB III PEMBAHASAN

### 3.1 Pertanggungjawaban Pengangkut Udara Terhadap Kerugian yang Dialami Penumpang

#### 3.1.1 Pengaturan Pengangkut Udara di Indonesia

Hukum Penerbangan merupakan suatu lapangan hukum yang baru, juga di negara-negara lain, akan tetapi khususnya di Indonesia, sebab Hukum Penerbangan baru timbul ketika manusia mulai mengarungi udara dan erat berhubungan dengan kemajuan-kemajuan yang dicapai dalam lapangan teknik penerbangan, terutama dalam beberapa tahun sebelum dan sesudah Perang Dunia II<sup>1</sup>. Menurut E. Suherman bahwa Hukum Udara atau Hukum Penerbangan merupakan lapangan hukum tersendiri, oleh karena itu hukum udara ini mengatur suatu objek yang mempunyai sifat yang khusus, disamping anggapan-anggapan yang memandang hukum udara merupakan lapangan hukum tersendiri, adapula beliau menganggap bahwa Hukum Udara atau Hukum Penerbangan tidaklah lebih daripada kumpulan norma-norma yang diambil dari lapangan hukum yang lain, misalnya Hukum Perdata, Hukum Pidana, Hukum Dagang, atau Hukum Antar Negara yang diperlukan terhadap penerbangan<sup>2</sup>.

Mengenai penggunaan istilah daripada Hukum Udara ataupun hukum penerbangan belum menemukan kesepakatan baku secara internasional. Adapun istilah-istilah Hukum Udara (*air law*), Hukum Penerbangan (*aviation law*), Hukum Navigasi Udara (*air navigation law*) atau Hukum Transportasi Udara (*air transportation law*), Hukum Penerbangan (*aeronautical law*), atau Udara-Aeronautikda penerbangan (*air-aeronautical law*) saling bergantian tanpa membedakan satu sama lain. Sedangkan istilah-istilah *aviation law* atau *air navigation law* atau *air transportation law* atau *aerial law* atau *aeronautical law* atau *airaeronautical law* pengertiannya lebih sempit dibandingkan dengan pengertian *air law*<sup>3</sup>.

Kadang-kadang menggunakan istilah *aeronautical law* terutama dari bahasa Romawi. Dalam bukunya, Nicolas Matteesco Matte menggunakan istilah *Air-Aeronautical* sedangkan dalam praktik pada umumnya menggunakan istilah *air law*, tetapi dalam hal-hal tertentu menggunakan *aviation law*. Pengertian *air law* lebih luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, perdata,

---

<sup>1</sup>Suherman, E, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung 1983, h.1.

<sup>2</sup>*Ibid.* h. 3.

<sup>3</sup>H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International and National Air Law)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012, h. 3.

dagang, komersial, pidana, publik, pengangkutan, manajemen, dan lain-lain. Verschoor memberi defenisi hukum udara adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan, umum dan bangsa-bangsa di dunia.

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang yang termasuk dalam bidang hukum perdata. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, hukum perdata merupakan sub sistem tata hukum nasional. Jadi hukum dagang atau perusahaan termasuk dalam sub sistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari sub sistem hukum nasional<sup>4</sup>.

Dasar hukum penerbangan di Indonesia terdapat dalam Undang-undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Selain itu juga terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) S.100 tahun 1939 yang sebagian besar aturan-aturan tersebut mengacu pada Konvensi Warsawa tahun 1929. Indonesia telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak tanggal 27 April 1950 telah menyempurnakan Undang - Undang Nomor 15 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Undang-Undang disusun dengan mengacu kepada Konvensi Chicago 1944 dan memerhatikan kebutuhan pertumbuhan transportasi udara di Indonesia, karena itu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur kedaulatan atas wilayah udara di Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan, produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan di dalam pesawat udara, pengadaan pesawat udara, asuransi pesawat udara, independensi investigasi kecelakaan pesawat udara, pembentukan majelis profesi penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan umum, berbagai jenis angkutan udara baik niaga berjadwal, tidak berjadwal maupun bukan niaga dalam negeri ataupun luar negeri, mayoritas tetap berada pada warga Indonesia atau badan hukum Indonesia, persyaratan minimum mendirikan perusahaan penerbangan baru harus mempunyai 10 pesawat udara, 5 dimiliki dan 5 dikuasai, perhitungan tarif transportasi pesawat udara berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tambahan, pelayanan bagi penyandang cacat, orang lanjut usia, anak dibawah umur, pengangkutan barang berbahaya (*dangerous goods*), ekspedisi, tanggung jawab pengangkut, konsep tanggung jawab pengangkut, asuransi tanggung jawab pengangkut, tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga (*third parties liability*), tatanan kebandarudaraan baik lokasi maupun persyaratan, hambatan (*obstacles*), perubahan iklim yang menimbulkan panas bumi, sumber daya manusia baik di bidang operasi penerbangan, teknisi bandar udara maupun

---

<sup>4</sup>Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004 hal 34

navigasi penerbangan, fasilitas navigasi penerbangan (*single air provider*), penegakan hukum, penerapan sanksi administratif yang selama ini tidak diatur, budaya keselamatan penerbangan, penanggulangan tindakan melawan hukum, dan berbagai ketentuan baru yang sebelumnya tidak diatur, guna mendukung keselamatan transportasi udara nasional maupun internasional<sup>5</sup>. Jiwa dari undang-undang ini bermaksud memisahkan regulator dengan operator sehingga fungsi, tugas, tanggung jawab masing-masing jelas. Di samping itu, Undang-Undang No.1 Tahun 2009 juga bermaksud memberi kesempatan kepada swasta dan pemerintah daerah untuk ikut serta berperan dalam pembangunan penerbangan di Indonesia. Undang-undang ini mengalami perubahan yang signifikan, sebab semula hanya 103 pasal dalam perkembangannya membengkak menjadi 466 pasal<sup>6</sup>.

### 3.1.2 Hak Penumpang Dalam Pengangkutan Udara

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan<sup>7</sup>. Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak-hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.

Secara umum dikenal ada 4 (empat) hak dasar konsumen, yang mengacu kepada *President Kennedy's 1962 Consumer's Bills of Rights*, dalam pidato kenegaraannya di depan kongres dan hak-hak ini telah diakui secara internasional yaitu :

1. Hak untuk mendapatkan keamanan (*the right to safety*)
2. Hak untuk mendapatkan informasi (*the right to be informed*)
3. Hak untuk memilih (*the right to choose*)
4. Hak untuk didengar (*the right to be heard*)<sup>8</sup>.

Empat hak dasar ini diakui secara internasional. Dalam perkembangannya, organisasi-organisasi konsumen yang ter-gabung dalam *The International organi-*

---

<sup>5</sup>H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Op Cit*, h.233.

<sup>6</sup>*Ibid.*

<sup>7</sup>Hartono Hadisuprpto, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*, UII Press, Yogyakarta, 1987, h. 26.

<sup>8</sup>AW Trulstrup, *The Consumer in American Society*, Personal and Family Finance, New York, 1974 h. 23.

*zation of Consumers Union (IOCU)* menambahkan lagi beberapa hak, seperti hak mendapatkan ganti kerugian, hak mendapatkan pendidikan konsumen dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat<sup>9</sup>.

Hak ganti rugi adalah salah satu hak mendasar yang dimiliki oleh penumpang dalam menggunakan jasa penerbangan. Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak untuk memperoleh ganti rugi yang secara tegas diatur dalam Pasal 4 huruf 9 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK). Hak ganti rugi ini akan menjelma jika konsumen mengalami kerugian. Dengan demikian jika penumpang angkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh ganti rugi. Mandat yang diamanatkan oleh undang-undang kepada para penyelenggara. Negara adalah melindungi hak-hak warga-nya, antara lain hak untuk memperoleh kemudahan mengakses transportasi serta hak untuk dijamin keselamatannya selama menggunakan jasa transportasi termasuk hak untuk mendapat ganti rugi.

Hak untuk mendapatkan ganti rugi (kompensasi) apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya, inilah inti dari hukum perlindungan konsumen. Begitu penumpang penerbangan mengalami kerugian, ia mempunyai hak untuk memperoleh ganti rugi, apabila jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian sebagaimana mestinya. Sebenarnya tujuan dari pemberian kompensasi, ganti rugi, atau penggantian adalah untuk mengembalikan keadaan konsumen ke keadaan semula, seolah-olah peristiwa yang merugikan konsumen itu tidak terjadi. Pernyataan ini sesuai dengan apa yang termaktub dalam *Black's Law*, yang menyebutkan "Ganti rugi, pembayaran kerusakan, menebus kesalahan, membuat keseluruhan, memberikan yang setara atau pengganti dengan nilai yang sama. Itu yang diperlukan untuk mengembalikan pihak yang terluka ke posisi semula"<sup>10</sup>. Dengan demikian ganti rugi merupakan bentuk pembayaran untuk memperbaiki kesalahan, secara keseluruhan, memberikan atau mengganti yang setara dengan nilai yang sama. Atau dengan kata lain perlunya ganti rugi untuk mengembalikan pihak yang terluka dalam kedudukannya seperti semula yang mana seolah-olah peristiwa yang merugikan konsumen itu tidak terjadi. Pernyataan ini sesuai dengan apa yang termaktub dalam *Black's Law*, yang menyebutkan "*indemnification, payment of damages, making amends, making whole, giving an equivalent or substitute of equal value. That which is necessary to restore an injured party to his former position*". Dengan

---

<sup>9</sup>Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grashindo, Jakarta, 2004, h. 20.

<sup>10</sup>Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary Sixth Edition*, West Publishing Co, ST Paul, 1990, h. 283.

demikian ganti rugi merupakan bentuk pembayaran untuk memperbaiki kesalahan, secara keseluruhan, memberikan atau mengganti yang setara dengan nilai yang sama. Atau dengan kata lain perlunya ganti rugi untuk mengembalikan pihak yang terluka dalam kedudukannya seperti semula. Hak-hak penumpang mulai dari masa sebelum penerbangan sampai dengan setelah penerbangan merupakan tanggungjawab pengangkut dalam bentuk kewajiban mengganti rugi apabila penumpang mengalami kerugian. Kerugian-kerugian penumpang yang dapat terjadi di dalam angkutan udara umumnya adalah penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka, hilang atau rusaknya bagasi kabin, hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusaknya kargo, keterlambatan angkutan udara dan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

### **3.1.3 Pengaturan Tanggungjawab Pengangkut Udara di Indonesia Terhadap Kerugian Yang Dialami Penumpang**

Pengangkutan memegang peranan penting, terutama dalam memperlancar arus barang maupun jasa dalam suatu alur perekonomian masyarakat, nasional bahkan global. Pengangkutan sebagai bagian dari sistem tata niaga, terutama berperan untuk memperlancar aliran suatu produk terutama dalam sistem perekonomian. Sebagai sarana fisik, pengangkutan merupakan suatu sarana yang sangat vital atau dengan kata lain memegang peran yang penting dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas barang maupun orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan utama bagi masyarakat.

Meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini, maka sedikit banyak akan berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan di bidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, di samping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri. Transportasi yang semakin maju dan lancarnya pengangkutan, merupakan sarana yang akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan.

Terlaksananya pengangkutan melalui udara karena adanya perjanjian antara pihak pengangkut dan penumpang. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) dengan jelas menyebutkan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau mengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lainnya. Perjanjian pengangkutan yang telah disepakati antara pihak pengangkut dan penumpang dibuktikan dengan tiket penumpang. Penumpang sekaligus sebagai konsumen jasa penerbangan mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh undang-undang baik dalam Undang-undang Penerbangan maupun dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK).

Pengangkutan udara, memiliki sejumlah konsekuensi. Berdasarkan pada asas-asas yang ada dalam hukum pengangkutan, maka ada hubungan timbal balik antara penumpang dan penyedia jasa, yaitu hubungan hak dan kewajiban. Dan sebagai pihak perantara bagi sampainya penumpang ke tujuannya, maka pengangkut memiliki tanggung jawab tertentu terhadap sesuatu (barang atau orang) yang dipercayakan kepadanya oleh penumpang untuk disampaikan kepada pihak yang tertuju. Keberadaan pengangkutan udara dewasa ini memegang peranan yang sangat penting hampir dalam semua aspek kehidupan tidak terkecuali dalam hal pelaksanaan pengangkutan barang cargo maupun penumpang. Namun demikian, kegiatan pengangkutan udara kerap kali menimbulkan kerugian terutama bagi pihak pengguna jasa tersebut. Kerugian yang paling sering terjadi adalah kerugian yang ditimbulkan karena kerusakan, keterlambatan, musnahnya barang dan lain sebagainya. Peraturan yang mengatur mengenai angkutan udara internasional terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929. Sedangkan pengaturan pengangkutan udara nasional diatur dalam Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Permasalahan yang dihadapi seorang penumpang ketika memanfaatkan jasa angkutan udara, antara lain ketidakjelasan prosedur pengangkutan, dan permasalahan-permasalahan lainnya yang muncul yang berpotensi akan merugikan penumpang sebagai pihak pengguna jasa. Dengan adanya kerugian yang dialami oleh penumpang tersebut, maka hal tersebut menjadi tanggungjawab pengangkut udara untuk memulihkannya.

Secara teoritis, tanggung jawab pada angkutan udara dikenal adanya prinsip-prinsip sebagai berikut :

1) Prinsip *presumption of liability*

Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada penumpang, barang atau bagasi.

2) Prinsip *presumption of non liability*

Pada prinsip ini pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan. Jadi prinsip ini hanya berlaku untuk bagasi tangan.

3) Prinsip *limitation of liability*

Pada prinsip ini tanggung jawab pengangkut terbatas sampai limit tertentu. Pembatasan ini pada pokoknya merupakan pembatasan dalam jumlah ganti rugi tertentu.

4) Prinsip absolute liability

Dalam tanggung jawab ini pengangkut atau pengusaha pesawat udara tidak dapat melepaskan diri dari tanggung jawab dengan dalih apapun juga, kecuali dalam hal kerugian ditimbulkan oleh penumpang itu sendiri<sup>11</sup>.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab (*liability*) berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Dengan demikian apabila terjadi sesuatu, dapat diajukan gugatan perdata di muka pengadilan oleh orang yang dirugikan. *Liability* dapat pula diartikan sebagai kewajiban untuk membayar uang atau melaksanakan jasa lain serta kewajiban yang pada akhirnya harus dilaksanakan<sup>12</sup>. UUP mendefinisikan tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau barang serta pihak ketiga.

Dengan demikian dapat diartikan tanggungjawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai di tujuan. Oleh karena itu apabila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang maka maskapai penerbangan harus bertanggung jawab dalam arti *liability*. Tanggung jawab disini diartikan maskapai penerbangan wajib membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan apabila ingkar janji, maskapai penerbangan dapat digugat di pengadilan.

Secara yuridis, tanggungjawab pengangkut udara terhadap kerugian penumpang dapat ditemukan dalam Pasal 1365 KUHPerdara dan UU No. 1 Tahun 2009. Kedua pengaturan tersebut penulis uraikan di bawah ini.

1. 1365 KUHPerdara

---

<sup>11</sup>Suherman E., *Op Cit* h.67-68

<sup>12</sup>Henry Campbell Black *Op Cit* h. 280.

Pasal 1365 KUHPerdara menyatakan : Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, perbuatan melawan hukum (PMH) timbul karena perbuatan seseorang yang mengakibatkan kerugian pada orang lain. Sehingga jika di analisa dalam kerugian-kerugian yang dialami penumpang pada pengangkutan udara maka apabila pihak pengangkut menyebabkan kerugian kepada penumpang pengangkut harus bertanggung jawab dan mengganti kerugian yang dialami penumpang berdasarkan ketentuan pasal 1365 KUHPerdara ini.

## 2. UU No. 1 Tahun 2009

UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan beberapa peraturan perundang-undangan lainnya termasuk Pasal 165 UU No.1 Tahun 2009 yang merupakan tindak lanjut dari tanggung jawab perusahaan penerbangan yang menjelaskan mengenai ganti kerugian yang diberikan pihak pengangkut udara apabila terdapat kerugian yang dialami penumpang. Ganti kerugian ini adalah ganti kerugian yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga.

Ada satu kasus yang dapat dijadikan sebagai bahan referensi dalam perkara Ny. Oswald Vermaak v. Garuda Indonesian Airways merupakan satu-satunya perkara kecelakaan dalam pengangkutan udara domestik yang diajukan di pengadilan dan perkara ini selesai dalam waktu 5 (lima) tahun. Suatu hal yang cukup panjang untuk mencari keadilan. Kasus ini berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang diawali dengan penggugat (Ny. Oswald ) menuntut tergugat (Maskapai Garuda) untuk membayar santunan atas kerugian akibat kematian suaminya (Ferdinan Josef Leo Oswald) dalam kecelakaan pesawat Garuda di Gunung Burangrang. Dalam gugatan itu penggugat menyatakan bahwa tergugat bertanggung jawab secara tak terbatas karena tergugat telah melakukan beberapa kesalahan besar sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan tersebut. Alasan yang dikemukakan oleh penggugat antara lain :

1. Sebelum penerbangan dilakukan, tergugat telah mengetahui bahwa keadaan cuaca ke jurusan Bandung sangat buruk tetapi penerbangan dilakukan juga;
2. Tergugat mengetahui bahwa jurusan Jakarta-Bandung, terutama disekitar Gunung Burangrang, adalah sangat berbahaya terlebih lagi dalam keadaan cuaca buruk karena pesawat udara sipil yang terbang ke daerah itu harus melalui koridor sempit antara Gunung Burangrang dan pegunungan lain yang lebarnya hanya kira-kira 5 mil;



3. Kecelakaan tersebut dapat dihindarkan dengan jalan membatalkan atau menunda penerbangan sampai keadaan cuaca baik kembali, atau bila keadaan cuaca buruk baru diketahui oleh pilot setelah keberangkatannya ia dapat kembali ke pangkalan semula yaitu Kemayoran;
4. atau, jika penerbangan hendak diteruskan juga kemungkinan menabrak Gunung Burangrang dapat dihindarkan dengan jalan menaikkan pesawat sampai ketinggian 8.000 feet, namun berdasarkan altimeter ternyata ketinggian terbang pada waktu kecelakaan terjadi hanya 6.500 feet hingga pesawat menabrak gunung.

Pihak Garuda selaku pengangkut (tergugat) menolak gugatan tersebut dengan mengemukakan alasan, antara lain:

1. Suatu pendirian pokok Garuda untuk tidak mengambil risiko, jika keadaan cuaca tidak mengizinkan maka tidak akan melakukan penerbangan seperti dibuktikan dengan seringnya Garuda membatalkan penerbangan karena cuaca buruk;
2. Penerbangan tersebut dikemudikan oleh seorang pilot yang berpengalaman dibantu oleh dua orang perwira yang mengetahui apa yang harus dibuat dengan pesawat udara dalam situasi yang dihadapinya.

Dalam kasus Ny. Oswald Vermaak v. Garuda Indonesian Airways, Pengadilan Negeri Jakarta menolak gugatan penggugat. Namun pada Tingkat Banding membatalkan Putusan Pengadilan Tingkat Pertama dan menyatakan pengangkut harus membayar santunan kepada penggugat sebesar Rp. 12.500,- (dua belas ribu lima ratus rupiah) berdasarkan Pasal 30 Ordonansi (dalam bentuk Tanggung jawab terbatas). Sedangkan mengenai unsur kesengajaan atau kesalahan besar yang kasar Pengadilan Tinggi berpendapat tidak terbukti. Putusan Pengadilan Tinggi diperkuat oleh Mahkamah Agung dalam putusannya tanggal 6 Juli 1968.

Berdasarkan uraian penjelasan di atas, maka pengangkut udara menurut Pasal 1365 KUHPerdara bertanggungjawab terhadap semua kerugian penumpang. Karena menurut pasal tersebut setiap orang yang menimbulkan kerugian karena ada kesalahan wajib memberikan ganti rugi sebagai wujud dari pertanggungjawabannya. Hal tersebut yang dalam teori pertanggungjawaban disebut sebagai liability based on fault. Namun, sesuai dengan UU No. 1 Tahun 2009 maka tidak semua kerugian yang dialami oleh penumpang pengangkutan udara menjadi tanggungjawab penangkut udara. Dengan kata lain, pengangkut udara tidak dapat dimintai pertanggungjawaban terhadap semua kerugian yang dialami oleh penumpang. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 141 UU No. 1 Tahun 2009. Artinya bahwa dalam pertanggungjawaban pengangkutan ada batasan

tanggungjawab pengangkut udara terhadap kerugian penumpang, yang mana akan dibahas dalam sub bab 3.2.

Ada 5 (lima) pasal yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut yaitu:

1. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang apabila meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara (Pasal 141);
2. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang, karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak (Pasal 144);
3. Tanggung jawab terhadap pengirim kargo, karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak (Pasal 145);
4. Tanggung jawab terhadap kerugian karena keterlambatan mengangkut penumpang dan bagasi (Pasal 146);
5. Pengangkut tidak bertanggungjawab terhadap kerugian bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya (Pasal 143).

Jika kita bandingkan dengan undang-undang penerbangan sebelumnya, yaitu Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang mana tanggung jawab pengangkut hanya diatur dalam satu pasal saja, yaitu Pasal 43 ayat (1) yang mengatur bahwa perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas :

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Jika kita telaah, UU Penerbangan pengaturan tanggung jawab pengangkut lebih rinci yang diatur dalam berbagai pasal tersendiri. Sementara Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 (UUP lama), mengatur tanggung jawab pengangkut lebih sederhana yaitu terfokus dalam satu pasal saja. Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang menurut UUP, diuraikan secara singkat pada tulisan berikut ini.

Tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang yang meninggal, cacat atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara seperti termaktub dalam Pasal 141 UUP, dimana wujud nyata jumlah ganti rugi masih merujuk kepada Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995 tentang Pengangkutan Udara (Lembaran Negara No. 68 Tahun 1995) mengingat

belum adanya peraturan yang baru. Berkaitan dengan besaran ganti rugi ada satu pasal yang memberikan perlindungan terhadap penumpang yaitu Pasa 172 UUP. Pasal ini menegaskan bahwa besaran ganti rugi dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri berdasarkan pada tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia, kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga, tingkat inflasi kumulatif, pendapatan per kapita, dan perkiraan usia harapan hidup.

Di Indonesia terdapat beberapa peraturan yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerugian yang dialami penumpang, yaitu :

a. 1365 KUHPerdata.

Pasal 1365 KUHPerdata menyatakan : Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Menurut Pasal 1365 KUHPerdata, perbuatan melawan hukum (PMH) timbul karena perbuatan seseorang yang mengakibatkan kerugian pada orang lain. Hak menuntut ganti kerugian karena PMH tidak perlu somasi. Kapan saja terjadi PMH, pihak yang dirugikan langsung mendapat hak untuk menuntut ganti rugi tersebut. KUHPerdata tidak mengatur bagaimana bentuk dan rincian ganti rugi. Dengan demikian, bisa digugat ganti kerugian yang nyata-nyata diderita dan dapat diperhitungkan (material) dan kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang (immaterial). Perbuatan melawan hukum (PMH) dapat terjadi apabila: 1) Adanya perbuatan melawan hukum. 2) Melanggar hak subjektif orang lain artinya jika perbuatan yang dilakukan telah melanggar hak-hak orang lain yang dijamin oleh hukum (termasuk tapi tidak terbatas pada hak yang bersifat pribadi, kebebasan, hak kebendaan, kehormatan, nama baik ataupun hak perorangan lainnya. 3) Ada kesalahan, kesalahan ini ada 2 (dua), bisa karena kesengajaan atau karena kealpaan. Kesengajaan maksudnya ada kesadaran yang oleh orang normal pasti tahu konsekuensi dari perbuatannya itu akan merugikan orang lain. Sedang, Kealpaan berarti ada perbuatan mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan, atau tidak berhati-hati atau teliti sehingga menimbulkan kerugian bagi orang lain<sup>13</sup>. Namun demikian adakalanya suatu keadaan tertentu dapat meniadakan unsur kesalahan, misalnya dalam hal keadaan memaksa (*overmacht*) atau pelaku tidak sehat pikirannya (gila). 4) Ada hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan, adanya hubungan sebab akibat antara perbuatan yang dilakukan dengan akibat yang muncul. Misalnya, kerugian yang

---

<sup>13</sup>Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, h.73.

terjadi disebabkan perbuatan si pelaku atau dengan kata lain, kerugian tidak akan terjadi jika pelaku tidak melakukan perbuatan melawan hukum tersebut. 5) Ada kerugian, akibat perbuatan pelaku menimbulkan kerugian. Kerugian di sini dibagi jadi 2 (dua) yaitu Materil dan Imateril. Materil misalnya kerugian karena tabrakan mobil, hilangnya keuntungan, ongkos barang, biaya-biaya, dan lain-lain. Imateril misalnya ketakutan, kekecewaan, penyesalan, sakit, dan kehilangan semangat hidup yang pada prakteknya akan dinilai dalam bentuk uang. Adapun pemberian ganti kerugian menurut KUHPperdata, yaitu ganti rugi untuk semua perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHPperdata)<sup>14</sup>.

b. Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan beberapa peraturan perundang-undangan lainnya termasuk Pasal 165 UU No.1 Tahun 2009 yang merupakan tindak lanjut dari tanggung jawab perusahaan penerbangan. Pengaturan menyangkut perusahaan penerbangan yang melakukan kegiatan usaha pengangkutan udara di Indonesia diatur menurut peraturan pemerintah (PP) No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Pasal 1 butir 4 PP No.40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara disebutkan bahwa “Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran”. Pasal 1 paragraf (1) konvensi Warsawa 1929 menyatakan “Konvensi ini berlaku untuk semua transportasi internasional yang mengangkut orang, bagasi atau barang yang dilakukan oleh angkutan udara untuk disewa” dari definisi dalam PP 40/95 di atas tidak jelas apakah bagasi termasuk yang diatur atau tidak, sebab antara bagasi dan kargo berbeda baik statusnya maupun pengaturannya. Demikian juga perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan dengan penumpang atau pemilik kargo dan pos nantinya menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik kargo dan pos. Dalam Konvensi Warsawa 1929 kekurangan ini diperbaiki oleh Protocol Den Haag 1955 menjadi: “tiket penumpang merupakan bukti sah atas kelangsungan dalam pengangkutan udara”. Disini mengandung arti bahwa antara pengangkut udara dan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. Dengan demikian, bila terjadi kerugian dipihak penumpang selama pengangkutan udara maka berarti pengangkutan telah

---

<sup>14</sup>*Ibid*, h. 137.

melakukan wanprestasi atas perjanjian yang telah disepakati, yaitu untuk mengangkut sampai tempat tujuan dengan selamat. Definisi dalam peraturan pemerintah (PP) tersebut tidak lengkap di samping ada hal yang tidak seharusnya. Kekurangan tersebut adalah apa yang di maksud dengan “perusahaan”, tentang “mengadakan perjanjian” tentang “bagasi” sehingga definisi tersebut seharusnya berbunyi: “perusahaan pengangkutan udara adalah orang atau badan yang mengadakan perjanjian untuk mengangkut penumpang (bagasi), dan kargo, (dan pos) dengan pesawat terbang dan memungut pembayaran”. Sementara itu, yang dimaksud dengan penumpang pengangkutan udara, baik dalam UU 15/1992 maupun dalam PP 40/1995 tidak ada keterangan apapun, sehingga harus mencari keterangan dari literatur atau dokumen lain. Menurut Suherman dalam Jurnal Hukum Bisnis: “penumpang/seseorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara”. Adanya kata “persetujuan atau perjanjian pengangkutan” sangat penting karena menentukan hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang, sehingga jelas apa yang menjadi hak dan kewajiban masing-masing pihak. Demikian pula pengertian tentang penumpang (juga bagasi dan kargo) sangat penting karena ada kemungkinan seseorang ikut dalam penerbangan tanpa sepengetahuan pengangkut (*stow away*). Bila terjadi kecelakaan pengangkut harus membayar kompensasi (santunan & ganti rugi) kepadanya, padahal pengangkut tidak terkait perjanjian dengannya. Perbedaan penumpang resmi dan tidak resmi akan makin kabur bila pengangkut udara tidak mengeluarkan tiket penumpang, seperti yang dilakukan oleh Maskapai Penerbangan Indonesia Air Asia, misalnya. Adanya tiket penumpang merupakan bukti (*prima facie*) adanya perjanjian angkutan antara pengangkut udara dengan penumpang. Menurut ketentuan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1) diundangkan pada tanggal 12 Januari 2009, kegiatan pengangkutan udara terdiri atas pengangkutan udara niaga dan pengangkutan udara bukan niaga. Pengangkutan niaga dimaksud terdiri atas pengangkutan niaga dari dalam negeri dan pengangkutan dari luar negeri. Kegiatan pengangkutan udara niaga dapat dilakukan secara berjadwal dan tidak berjadwal oleh badan usaha pengangkutan udara niaga nasional dan atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo, atau khusus mengangkut kargo (pasal 83 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009). Pengangkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha

pengangkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha pengangkutan udara niaga (pasal 84 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009). Pengangkutan berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha pengangkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha pengangkutan udara niaga berjadwal. Badan usaha pengangkutan udara Niaga berjadwal tersebut dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan pengangkutan udara niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang membidangi urusan penerbangan. Kegiatan pengangkutan udara niaga yang tidak berjadwal yang bersifat sementara dimaksud tidak menyebabkan tanggungnya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha pengangkutan udara niaga berjadwal lainnya (pasal 85 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009)<sup>15</sup>.

- c. Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. ( Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11, Pasal 12 dan Pasal 13 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku sejak adanya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dengan demikian, pelaksanaannya berlaku asas *lex superior derogat legi inferior* dimana peraturan ini tunduk pada peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya. PM No. 77 tahun 2011 mengatur ketentuan tentang besaran ganti kerugian yang ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian berada pada pihak pengangkut. Ganti kerugian yang diberikan kepada penumpang dimaksudkan untuk meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, serta kemandirian penumpang angkutan udara untuk melindungi dirinya, serta mengembangkan sikap dan perilaku usaha yang bertanggungjawab atas kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi. Serta menentukan batasan dan kewenangan dalam pengajuan dan pelaksanaan tanggung gugat pengangkut berupa jumlah ganti rugi terhadap penumpang yang

---

<sup>15</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT.Cipta Aditya Bakti, Bandung, 2013, h. 62.

meninggal dunia, cacat tetap, luka, bagasi kabin yang hilang, musnah atau rusak, bagasi tercatat yang hilang, musnah, rusak, kargo yang dikirim hilang, musnah, rusak atau tidak dapat digunakan sebagian atau seluruhnya, keterlambatan penumpang (dasar hukum adanya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia yaitu Pasal 9, Pasal 10 dan Pasal 11), bagasi tercatat atau kargo, ditetapkan berdasarkan pertimbangan tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia; kelangsungan hidup perusahaan penerbangan; tingkat inflansi kumulatif; pendapatan perkapita; dan perkiraan usia harapan hidup<sup>16</sup>.

### **3.2 Batasan Tanggungjawab Pengangkut**

#### **3.2.1 Konsep tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerugian penumpang**

Sebelum membahas mengenai bentuk tanggung jawab pengangkutan udara, maka terlebih dahulu akan dijelaskan tentang faktor terjadinya keterlambatan penerbangan. Ada berbagai faktor terjadinya keterlambatan penerbangan:

##### **a. *Overmacht* (Keadaan Memaksa)**

Keadaan memaksa dalam keterlambatan pengangkutan udara dapat disebabkan karena buruknya cuaca di sekitar bandara keberangkatan dan bandara tujuan sehingga proses *take-off* dan *landing* sedikit terlambat namun ketika cuaca sudah baik untuk melakukan proses *take-off* dan *landing* maka tujuan bandara selanjutnya yang akan terkena dampak dari *delay* yang terjadi di bandara sebelumnya sehingga akan merembet kepada bandarabandara keberangkatan selanjutnya yang membuat semakin lama waktu keterlambatan. Berdasarkan Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Maskapai atau pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas keterlambatan penerbangan jika:

1. Faktor teknis operasional sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf b adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan, meliputi:
  - a. Bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
  - b. Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;

---

<sup>16</sup>H.K. Martono & Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata Internasional Dan Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013, h. 203.

- c. Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off, mendarat (tanding), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau
  - d. Keterlambatan pengisian bahan bakar (refueling)
2. Faktor cuaca sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf c, meliputi :
- a. hujan lebat;
  - b. banjir;
  - c. petir;
  - d. badai;
  - e. kabut;
  - f. asap;
  - g. jarak pandang di bawah standar minimal; atau
  - h. kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan
3. Faktor lain-lain sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf d adalah faktor yang disebabkan diluar faktor manajemen airlines, teknis operasional dan cuaca, antara lain kerusakan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara
- b. Wanprestasi/Perbuatan Melawan Hukum

Keterlambatan penerbangan dapat dikatakan wanprestasi apabila pihak pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pengguna jasanya atau penumpang sebagai dampak dari kesalahan yang dilakukan oleh pihak pengangkut. Wanprestasi dalam keterlambatan penerbangan yaitu terjadi karena ada kerusakan pada pesawat dan efisiensi perusahaan maka dari itu pihak maskapai harus bertanggung jawab atas ganti rugi dan memberikan kompensasi kepada penumpang karena kerusakan pada pesawat tersebut merupakan kesalahan yang disebabkan karena kelalaian maskapai. Kejadian keterlambatan ini dikaitkan dengan kerusakan pada pesawat maka maskapai penerbangan menggunakan pesawat yang tidak layak terbang dengan demikian pihak pengangkut telah melakukan wanprestasi dengan kesengajaan. Akibatnya berupa keterlambatan sampai ketempat tujuan membawa konsekuensi untuk dituntut ganti kerugian berdasarkan wanprestasi. Jika dilihat tanggung jawab hukum maskapai penerbangan selain bersumber dari perjanjian dapat diterapkan pula berdasarkan perbuatan melawan hukum. Perbuatan ini pada dasarnya merupakan hakikat dari ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata yang menyebutkan bahwa tiap perbuatan yang melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena



salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut. Fokus pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut adalah menyangkut prinsip tanggung jawab yang diterapkan. Terdapat beberapa bentuk prinsip tanggung jawab pengangkut yang dikenal dalam kegiatan pengangkutan, yang masing-masing berbeda satu sama lainnya, baik itu cara pembebanan pembuktian ataupun besarnya ganti kerugian. Pada dasarnya untuk menetapkan siapa yang harus bertanggung jawab dalam keterlambatan jadwal penerbangan ada hal penting yang harus diterapkan sebelum menentukan siapa yang bertanggung jawab hal yang perlu diketahui tersebut adalah prinsip-prinsip tanggung jawab. Untuk pembedaan prinsip tanggung jawab tersebut dapat dilakukan melalui pihak mana yang harus membuktikan dan hal apa yang harus dibuktikan ketika terjadi sengketa<sup>17</sup>. Perusahaan penerbangan dengan pihak penumpang mempunyai hubungan perdata dalam bentuk perikatan perihal dengan pengangkutan penerbangan. Namun, hubungan antara keduanya tidak selalu berlangsung harmonis dan saling menguntungkan. Karena penumpang tidak mendapatkan pelayanan yang seharusnya didapatkan. Pada prinsipnya pihak penumpang berada pada posisi yang secara ekonomis kurang diuntungkan. Pengangkut semata-mata bergantung pada informasi yang diberikan dan disediakan oleh pelaku usaha. Mengenai keterlambatan penerbangan dilihat dari sudut pandang hukum perjanjian, kerugian penumpang atau konsumen atas keterlambatan penerbangan dapat dinyatakan wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum.

Selain keterlambatan penumpang juga mengenai Tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang yang meninggal, cacat atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara seperti termaktub dalam Pasal 141 UUP, dimana wujud nyata jumlah ganti rugi masih merujuk kepada Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995 tentang Pengangkutan Udara mengingat belum adanya peraturan yang baru

Ada 5 (lima) pasal yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UUP), yaitu :

1. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang apabila meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara (Pasal 141);

---

<sup>17</sup>Baiq Setiani.. “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan”. . Vol.VII. No.1. Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Tangerang , 2016 h. 5

2. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang, karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak (Pasal 144);
3. Tanggung jawab terhadap pengirim kargo, karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak (Pasal 145);
4. Tanggung jawab terhadap kerugian karena keterlambatan mengangkut penumpang dan bagasi (Pasal 146);
5. Pengangkut tidak bertanggungjawab terhadap kerugian bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya (Pasal 143).

Kejadian angkutan udara adalah kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkut udara. Dalam pasal 141 yang dimaksud dengan cacat tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang memengaruhi aktivitasnya secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata. Dalam pasal 144 pengangkut harus bertanggungjawab apabila hal itu dalam pengawasan pengangkut, yang dimaksud dalam pengawasan pengangkut adalah sejak barang diterima oleh pengangkut pada saat pelaporan (*check in*) sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di Bandar udara tujuan. Dalam pasal 145 jelas bahwa pengangkut bertanggungjawab apabila barang yang tercatat pada saat proses pengiriman hilang, musnah atau rusak. Dalam pasal 146 keterlambatan pengangkut dapat terjadi karena factor cuaca yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan.

Dalam Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995, kompensasi untuk penumpang meninggal dunia karena kecelakaan ditetapkan sebesar Rp 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah); penumpang yang menderita luka-luka karena kecelakaan atau peristiwa di dalam kapal terbang antara embarkasi dan disembarkasi, mendapat kompensasi yang ditetapkan setinggi-tingginya Rp 40.000.000,- (empat puluh juta rupiah). Kompensasi untuk penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan ditetapkan berdasarkan tingkat kecacatan yang dialami, setinggi-tingginya Rp 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah). Beberapa tahun terakhir ini kompensasi yang diberikan oleh maskapai penerbangan terhadap kecelakaan melebihi dari apa yang diatur dalam Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995. Misalnya kecelakaan di Solo pada tanggal 30 November 2004, memberikan kompensasi kepada penumpang yang meninggal sebesar Rp 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah), Maskapai Penerbangan di Medan pada 5 September 2005, memberikan kompensasi kepada penumpang yang mengalami kecelakaan sebesar Rp 300.000.000,- (tiga ratus juta rupiah) dan hilangnya pesawat Adam Air di Makassar pada 1 Januari 2007, kepada penumpang yang menjadi

korban diberikan kompensasi sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah). Pemberian kompensasi melebihi jumlah yang ditentukan seperti yang telah disebutkan di atas, hal ini menandakan bahwa perusahaan nasional kita di bidang penerbangan secara ekonomis sudah lebih kuat dari keadaan sebelumnya dan sudah lebih menghargai jiwa manusia meski tentu tidak dapat menggantikan rasa kehilangan dan duka cita bagi keluarga yang ditinggalkan, namun dipihak lain kebijakan mengenai jumlah kompensasi tersebut bertentangan dengan jumlah yang disebutkan dalam peraturan perundangundangan yang berlaku. Berkaitan dengan besaran ganti rugi ada satu pasal yang memberikan perlindungan terhadap penumpang yaitu Pasal 172 UUP. Pasal ini menegaskan bahwa besaran ganti rugi dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri berdasarkan pada :

- 1) Tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
- 2) Kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga;
- 3) Tingkat inflansi kumulatif;
- 4) Pendapatan per kapita;
- 5) Perkiraan usia harapan hidup.

Penetapan batas ganti kerugian harus disesuaikan dengan perkembangan nilai mata uang. Dengan pertimbangan tingkat hidup, kelangsungan hidup perusahaan, inflasi dan pendapatan per-kapita serta umur rata-rata manusia, selalu mengalami perubahan, maka terhadap besaran nilai ganti kerugian hendaknya selalu di evaluasi sehingga dapat memenuhi keinginan, baik dari pengguna jasa maupun pemberi jasa.

Jika terjadi kecelakaan, umumnya penumpang sangat jarang menuntut kompensasi/santunan kepada maskapai penerbangan ke muka pengadilan. Hal ini disebabkan karena penyelesaian sengketa melalui pengadilan sangat lambat, biaya perkara mahal, Pengadilan umumnya tidak responsif; Putusan pengadilan tidak menyelesaikan masalah; dan kemampuan para hakim bersifat generalis. Oleh karena itu menurut penulis perlunya adanya perubahan aturan mengenai ganti rugi terhadap penumpang atau pengirim kargo atas kerugian yang dialami akibat kesalahan dari maskapai penerbangan serta perlunya hukum acara khusus yang mengatur sengketa di bidang penerbangan seperti jangka waktu penyelesaian perkara yang lebih cepat dibanding perkara perdata biasa serta beban pembuktian yang dibalik sehingga maskapai penerbangan yang wajib membuktikan bahwa maskapai penerbangan tersebut sudah memenuhi aturan yang berlaku sehingga aturan yang baru tersebut memberikan kepastian hukum bagi para pihak terutama pihak yang dirugikan.

Berdasarkan uraian diatas maka Penulis melihat tidak semua kerugian yang dialami oleh penumpang menjadi tanggung jawab maskapai penerbangan atau

pengangkut udara karena harus dilihat lebih dulu mana letak kesalahan atau kelalaian dari pengangkut udara tersebut karena bisa jadi kerugian penumpang disebabkan karena adanya kejadian *overmacht* sehingga maskapai penerbangan atau pengangkut udara dibebaskan dari tanggung jawab ganti kerugian tersebut.

Ada dua istilah yang menunjuk pada pertanggungjawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik<sup>18</sup>.

Mengenai persoalan pertanggungjawaban pejabat menurut Kranenburg dan Vegtig ada dua teori yang melandasinya yaitu:

- a. Teori *fautes personnelles*, yaitu teori yang menyatakan bahwa kerugian terhadap pihak ketiga dibebankan kepada pejabat yang karena tindakannya itu telah menimbulkan kerugian. Dalam teori ini beban tanggung jawab ditujukan pada manusia selaku pribadi.
- b. Teori *fautes de services*, yaitu teori yang menyatakan bahwa kerugian terhadap pihak ketiga dibebankan pada instansi dari pejabat yang bersangkutan. Menurut teori ini tanggung jawab dibebankan kepada jabatan. Dalam penerapannya, kerugian yang timbul itu disesuaikan pula apakah kesalahan yang dilakukan itu merupakan kesalahan berat atau kesalahan ringan, dimana berat dan ringannya suatu kesalahan berimplikasi pada tanggung jawab yang harus ditanggung.<sup>19</sup>

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam

---

<sup>18</sup>Ridwan H.R., Hukum Administrasi Negara, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 335-337.

<sup>19</sup>*Ibid* h. 365

hukum pidana dan perdata. Dalam BW, khususnya pasal 1365, 1366, dan 1367, prinsip ini dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya<sup>20</sup>.

Pasal 1365 BW yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melanggar hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian hukum tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga keputusan dan kesesilaan dalam masyarakat.

## 2. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab

Prinsip ini menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Kata “dianggap” pada prinsip “*presumption of liability*” adalah penting, karena ada kemungkinan tergugat membebaskan diri dari tanggung jawab, yaitu dalam hal ia dapat membuktikan bahwa ia telah “mengambil” semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari terjadinya kerugian<sup>21</sup>.

Dalam prinsip ini, beban pembuktiannya ada pada si tergugat. Dalam hal ini tampak beban pembuktian terbalik (*omkering van bewijslast*). Hal ini tentu bertentangan dengan asas hukum praduga tidak bersalah (*presumption of innocence*). Namun jika diterapkan dalam kasus konsumen akan tampak asas demikian cukup relevan. Jika digunakan teori ini, maka yang berkewajiban untuk membuktikan kesalahan itu ada pada pihak pelaku usaha yang digugat. Tergugat harus menghadirkan bukti-bukti bahwa dirinya tidak bersalah. Tentu saja konsumen tidak dapat sekehendak hati mengajukan gugatan. Posisi konsumen sebagai penggugat selalu terbuka untuk digugat balik oleh pelaku usaha, jika ia gagal menunjukkan kesalahan tergugat.

## 3. Prinsip Praduga Untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip yang kedua, prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen

---

<sup>20</sup>Shidarta, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006, h. 73-79

<sup>21</sup>Suherman, Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan), Cet. II, Alumni, Bandung, 1979, h. 21

yang sangat terbatas. Contoh dari penerapan prinsip ini adalah pada hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin atau bagasi tangan, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya. Pihak yang dibebankan untuk membuktikan kesalahan itu ada pada konsumen.

#### 4. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi di atas.

Ada pendapat yang menyatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-kecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya pada keadaan *force majeure*. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.

Menurut E. Suherman, *strict liability* disamakan dengan *absolute liability*, dalam prinsip ini tidak ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, kecuali apabila kerugian yang timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Tanggung jawab adalah mutlak<sup>22</sup>.

#### 5. Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) ini sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Dalam perjanjian cuci cetak film, misalnya ditentukan, bila film yang ingin dicuci atau dicetak itu hilang atau rusak (termasuk akibat kesalahan petugas), maka si konsumen hanya dibatasi ganti kerugian sebesar sepuluh kali harga satu rol film baru.

Dalam penulisan skripsi ini seperti yang penulis jelaskan di atas bahwa penulis lebih menuju kepada Prinsip Tanggung Jawab dengan Pembatasan karena perusahaan maskapai penerbangan seharusnya hanya dapat bertanggung jawab sebatas tertentu saja tidak mengganti kerugian immaterial yang diajukan oleh penumpang dengan nominal yang sangat tinggi.

### 3.2.2 Batasan tanggung jawab pengangkut

Seperti yang sudah dijelaskan oleh penulis bahwa pengangkut mempunyai batasan tanggung jawab yaitu sesuai dengan teori Tanggung Jawab Dengan Pembatasan. Dalam Pasal 141 UU Penerbangan menyatakan bahwa Apabila

---

<sup>22</sup>*Ibid h.23*

kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Arti sebaliknya dari ketentuan Pasal 141 ayat (2) “Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul bukan karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya”. Pasal ini menggunakan prinsip *liability based on fault and vicarious liability* atau *respondeat responsibility*.

Dalam Pasal 142 ayat (1) “Pengangkut tidak bertanggung jawab dan dapat menolak untuk mengangkut calon penumpang yang sakit, kecuali dapat menyerahkan surat keterangan dokter kepada pengangkut yang menyatakan bahwa orang tersebut diizinkan dapat diangkut dengan pesawat udara”. Dapat diartikan pasal ini menyatakan bahwa apabila penumpang yang dalam keadaan sakit dan tidak memiliki surat keterangan dokter untuk di tunjukkan kepada pengangkut maka pengangkutan udara dapat menolak penumpang tersebut dan dapat membatasi tanggungjawabnya hingga tidak bertanggungjawab apabila penumpang mengalami kerugian (kematian) pada saat proses perjalanan di dalam pesawat.

Dalam Pasal 143 “Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang diperkerjakannya”. Pembatasan tanggungjawab dalam pasal ini adalah apabila penumpang tidak dapat membuktikan bahwa hilang atau rusaknya bagasi kabin karena tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakan. Permenhub 77/2011 juga mengatur mengenai hal bagasi kabin yang hilang saat di bawa penumpang masuk ke dalam pesawat dalam Pasal 4 ayat 1 dan 2. Pada ayat 2 “Apabila pembuktian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang. Apabila dapat dibuktikan namun yang menyebabkan kerugian atau hilang bukan merupakan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya tetapi karena orang/penumpang lain penumpang yang mengalami kehilangan dapat menggunakan ketentuan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 362 yang menyatakan “Barang siapa mengambil barang seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum, diancam karena pencurian,

dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana denda paling banyak Sembilan ratus rupiah” Pasal ini dapat digunakan jika penumpang yang mengalami kerugian/kehilangan bagasi didalam kabin pesawat dapat membuktikan bahwa yang menyebabkankerugian/kehilangan bukan merupakan tindakan pengangkut atau orang yang diperkerjakannya melainkan disebabkan karena orang/penumpang lain.

Dalam Pasal 144 “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut”. Pembatasan tanggungjawab dalam pasal ini adalah apabila bagasi penumpang tidak tercatat hilang, musnah, atau rusak. Apabila bagasi penumpang tersebut tidak tercatat maka pengangkut udara dapat membatasi tanggungjawabnya bahkan tidak bertanggungjawab terhadap kerugian penumpang.

Dalam Pasal 148 juga dijelaskan bahwa tanggung jawab pengangkut tidak berlaku untuk angkutan pos, angkutan penumpang dan/atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara Negara, dan angkutan udara niaga. Sehingga dapat diartikan bahwa pengangkut udara tidak bertanggungjawab dalam angkutan-angkutan yang terdapat pada ketentuan pasal 148 tersebut. Dan dapat disimpulkan mengenai hal-hal yang dapat membatasi tanggungjawab pengangkut udara.

Kriteri pembatasan tanggungjawab pengangkut udara:

1. Kerugian bukan disebabkan oleh kesengajaan atau kesalahan pengangkut atau orang yang dipekerjakan
2. Penggunaan pembatasan tanggungjawab yang diperbolehkan yakni:
  - a. Penumpang yang sakit dan tidak menyerahkan surat keterangan dokter (Pasal 142)
  - b. Penumpang tidak dapat membuktikan bahwa hilang atau rusaknya bagasi kabin karena tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakan (Pasal 143)
  - c. Bagasi yang tidak tercatat (Pasal 144)
  - d. Karena ada factor cuaca (*overmacht*) atau teknis operasional
  - e. Ketentuan (Pasal 148)

Apabila dimaknai secara *a contrario* maka bila dilakukan secara tidak sengaja atau bukan karena kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya maka tanggung jawab pengangkut menjadi terbatas menurut ketentuan Undang-Undang ini. Dalam Pasal 1 angka 22 UU Penerbangan menyatakan bahwa Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Selain itu Pasal 143 mengatur bahwa



Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya dan Pasal 144 mengatur bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut. Pengangkut juga bertanggung jawab terhadap pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan (Pasal 184 ayat (1) UU Penerbangan). Ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga tersebut diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami (Pasal 184 ayat (2) UU Penerbangan). Untuk Jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap pada tubuh, luka-luka pada tubuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri (pasal 165 UU Penerbangan).

Bahwa pihak pengangkut wajib memberikan ganti kerugian bagi penumpang yang cacat tetap, bukan cacat ringan dan sementara (misal: kulit tergores). Berikut beberapa definisi cacat berdasarkan Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (“Permenhub 77/2011”):

- a. Cacat Tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental (angka 14).
- b. Cacat Tetap Total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari Kecelakaan (accident) yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan pendidikan, keahlian, ketrampilan dan pengalamannya sebelum mengalami cacat (angka 15).
- c. Cacat Tetap Sebagian adalah kehilangan sebagian dari salah satu anggota badan namun tidak mengurangi fungsi dari anggota badan tersebut untuk beraktivitas seperti hilangnya salah satu mata, salah satu lengan mulai dari bahu, salah satu kaki (angka 16).
- d. Cacat Mental adalah tidak berfungsi atau kerusakan yang bersangkutan dengan batin dan watak manusia yang bukan bersifat kerusakan badan atau tenaga (angka 17).

Bagi penumpang 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. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang (lihat Pasal 3 huruf c angka 1 Permenhub 77/2011). Cacat tetap total yang dimaksud di sini yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki (lihat Pasal 3 huruf d Permenhub 77/2011).

Sedangkan, untuk cacat tetap sebagian diatur dalam Pasal 3 huruf c angka 2 Permenhub 77/2011 diberikan ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Lampiran Permenhub Nomor 77 Tahun 2011. Sedangkan bagi penumpang yang meninggal dunia adalah sebesar Rp 1,25 miliar per penumpang bagi penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara serta ganti kerugian sebesar Rp 500 juta per penumpang bagi penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit). Apabila pihak pengangkut tidak memberikan ganti rugi maka penumpang atau ahli waris atau pihak yang dirugikan dapat menuntut pihak pengangkut dengan dasar Perbuatan Melawan Hukum (Pasal 1365 KUHPerdara) dan memohon kepada Majelis Hakim untuk memerintahkan pihak pengangkut memberikan ganti rugi sesuai dengan ketentuan. Meskipun demikian, perlu diketahui bahwa proses gugatan dalam perdata memakan waktu lama. Menurut SEMA Nomor 2 Tahun 2014 adalah Penyelesaian perkara pada Pengadilan Tingkat Pertama paling lambat dalam waktu 5 (lima) bulan termasuk penyelesaian minutasi. Terhadap sifat dan keadaan perkara tertentu yang penyelesaian perkaranya memakan waktu lebih dari 5 bulan, maka Majelis Hakim yang menangani perkara tersebut harus membuat laporan kepada Ketua Pengadilan Tingkat Pertama dengan tembusan ditujukan kepada Ketua Pengadilan Tingkat Banding dan Ketua Mahkamah Agung. Penyelesaian perkara pada Pengadilan Tingkat Banding paling lambat dalam waktu 3 (tiga) bulan termasuk penyelesaian minutasi. Terhadap sifat dan keadaan perkara tertentu yang penyelesaian perkaranya memakan waktu lebih dari 3 bulan, maka Majelis Hakim yang menangani perkara tersebut harus membuat laporan kepada Ketua Pengadilan

Tingkat Banding dengan tembusan ditujukan kepada Ketua Mahkamah Agung. Ketentuan tenggang waktu tersebut tidak berlaku terhadap perkara-perkara khusus yang sudah ditentukan berdasarkan peraturan perundang-undangan. Sedangkan menurut Keputusan Ketua Mahkamah Agung RI Nomor 214/KMA/SK/XII/2014 tanggal 31 Desember 2014 bahwa penanganan perkara kasasi dan peninjauan kembali pada Mahkamah Agung harus diselesaikan dalam jangka waktu paling lama 250 (dua ratus lima puluh) hari, kecuali ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan, terhitung mulai penerimaan berkas hingga pengiriman kembali berkas ke pengadilan pengaju. Lamanya waktu tersebut tentu sangat merugikan para pihak apalagi jika penumpang yang menjadi korban adalah tulang punggung keluarga.

Menurut Penulis Permenhub Nomor 77 tahun 2011 sudah seharusnya direvisi atau diperbarui mengingat nominal ganti rugi yang ditetapkan di Permenhub Nomor 77 tahun 2011 berdasarkan nilai mata uang pada waktu itu. Serta mengingat masih adanya kemungkinan saling gugat menggugat di Peradilan sehingga memakan jangka waktu lama maka seharusnya terdapat hukum acara sendiri bagi hukum penerbangan agar memberikan kepastian hukum bagi para pihak terutama pihak yang dirugikan.

Penulis menemukan kasus mengenai ganti rugi atas tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang yaitu dalam Putusan Nomor 820 K/PDT/2013 bahwa Majelis Hakim Kasasi menolak kasasi dari pemohon kasasi yaitu Lion air sehingga amar yang harus dipatuhi para pihak adalah :

- 1) Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
- 2) Menyatakan Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum;
- 3) Menyatakan Tergugat untuk membayar ganti kerugian material gugatan Penggugat sebesar Rp19.115.000,00 (sembilan belas juta seratus lima belas ribu rupiah);
- 4) Menghukum Tergugat untuk membayar ganti kerugian immaterial gugatan Penggugat sebesar Rp19.115.000,00(sembilan belas juta seratus lima belas ribu rupiah);
- 5) Menolak gugatan Penggugat untuk selain dan selebihnya; 6) Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam perkara ini sebesar Rp511.000,00 (lima ratus sebelas ribu rupiah);

Hal tersebut menunjukkan bahwa majelis Hakim tidak serta merta mengabulkan semua petitum dari Penggugat/Termohon kasasi meskipun penggugat/termohon kasasi adalah pihak yang dirugikan. Kasus dalam putusan Nomor 820 K/PDT/2013 sendiri berawal ketika Penggugat/termohon kasasi

berangkat dari Jakarta tanggal 3 Juli 2011, pukul 07.00 WIB, dengan pesawat Lion Air flight JT 300 menuju Medan kemudian pada tanggal 12 Juli 2011 Penggugat/Termohon kasasi pulang dari Medan ke Semarang dengan Fligh JT387 yang seharusnya berangkat pukul 14.00 WIB dari Medan, namun di delay selama 2 jam dan transit di Jakarta, kemudian pindah pesawat Lion Air ke Semarang, sesampai di Bandara A. Yani Semarang barang Penggugat/Termohon kasasi berupa 1 (satu) buah travel bag hitam merk Polo dengan nomor bagasi 0990 JT 321743 tidak ditemukan.

Sedangkan Petitum Penggugat/Termohon kasasi adalah :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk keseluruhan ;
2. Menyatakan dalam hukum bahwa Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum dengan segala akibat hukumnya ;
3. Menghukum Tergugat membayar ganti kerugian Materil bagi Penggugat sebesar Rp19.115.000,00 (sembilan belas juta seratus lima belas ribu rupiah);
4. Menghukum Tergugat membayar ganti kerugian Imateriil bagi Pengugat sebesar 100 (seratus) kali lipat dari total kerugian yang kami alami atau sebesar Rp1.911.500.000,00 (satu milyar sembilan ratus sebelas juta lima ratus ribu rupiah), karena akibat kelalaian Maskapai Lion Air sehingga sampai saat ini Istri Tergugat sangat menderita mengingat barang barang yang hilang tersebut memiliki nilai historis yang tidak dapat dinilai dengan uang semata mata;
5. Bahwa untuk menjamin tuntutan Penggugat ini dapat terpenuhi, maka adalah wajar dan patut bila harta benda milik Tergugat atau yang dikuasai oleh Tergugat secara sah yaitu harta bergerak berupa kendaraan / pesawat ditaruh dalam sita jaminan oleh Pengadilan Negeri Semarang;
6. Menghukum Tergugat membayar uang paksa kepada Penggugat sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah) sehari, setiap Tergugat lalai memenuhi isi putusan, terhitung sejak putusan diucapkan sampai dilaksanakan;
7. Menyatakan putusan dalam perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada bantahan, banding maupun kasasi;
8. Menghukum Tergugat untuk membayar biaya yang timbul akibat perkara ini

Atau :

Apabila Majelis Hakim berpendapat lain, maka mohon putusan yang seadil adilnya  
Dari Petitum tersebut terdapat 2 (dua) hal yang tidak dikabulkan oleh Majelis Hakim yaitu mengenai dwangsom atau uang paksa serta nominal ganti kerugian Imateriil bagi Pengugat. Dari urai diatas terlihat jelas bahwa batasan

tanggung jawab pengangkut udara adalah sebesar kerugian materiil yang diderita oleh penumpang serta immaterial yang ditetapkan oleh Majelis Hakim berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Menurut Penulis ganti kerugian yang hanya sebesar tersebut tidak memenuhi rasa keadilan karena menurut Pasal 1370 KUHPdt ganti kerugian immaterial dinilai menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak, serta menurut keadaan padahal sudah jelas bahwa Lion Air adalah perusahaan besar berskala internasional sehingga hilangnya bagasi merupakan bentuk kecerobohan manajemen Lion Air oleh karena itu penulis merasa sangat penting adanya revisi peraturan mengenai ganti kerugian yang dialami oleh penumpang akibat kesalahan dari pihak maskapai serta adanya sanksi tambahan terhadap maskapai penerbangan yang lalai.