

**BAB II**

**ATURAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP  
PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN PESAWAT UDARA  
MENURUT HUKUM NASIONAL DAN HUKUM INTERNASIONAL**

**A. Pengangkutan Udara**

**1. Pengertian Pengangkutan Udara**

Menurut Abdulkadir Muhammad, Pengangkutan merupakan tahap aktivitas memuat barang/penumpang ke alat pengangkut, membawa barang/penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, menurunkan barang/penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditetapkan.<sup>16</sup>

**a. Menurut Hukum Nasional**

Dalam Pasal 1 angka 26 UU No. 1 Tahun 2009 terkait Penerbangan, memperjelas bila pengangkut sebagai badan usaha angkutan udara niaga, pemilik perizinan aktivitas angkutan udara buka niaga yang menjalankan aktivitas angkutan niaga berdasar peraturan ini, ataupun badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang menjalin kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Pasal 1 angka 13 mendefinisikan Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk

---

<sup>16</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti. 1991), hlm. 20.

mengangkut penumpang, kargo, ataupun pos untuk satu perjalanan maupun beberapa perjalanan lebih dari satu bandara ke bandara lainnya.

Pengangkut dalam pengangkutan udara ialah perusahaan pengangkutan udara yang memperoleh perizinan untuk menjalankan operasinya dari pemerintah mempergunakan pesawat udara sipil dan terdapat pungutan biaya dengan nominal tertentu.<sup>17</sup> Perusahaan angkutan udara/maskapai penerbangan bisa diperjelas sebagai organisasi yang memfasilitasi jasa penerbangan untuk barang/penumpang.

### **b. Menurut Hukum Internasional**

Dalam Konvensi Montreal 1999 yang mengatur mengenai pengangkutan udara internasional, pengangkutan sebagai peristilahan di tiap pengangkutan yang terlaksana berdasar persetujuan di masing-masing pihak dengan lokasi keberangkatan dan tempat tujuan, melalui keberadaan pemberhentian sementara selama proses mengangkut/memindahkan muatan, yang ada di dua negara pihak maupun di wilayah salah satu negara kendati negara itu bukan negara pihak pada konvensi ini.<sup>18</sup>

## **2. Aturan Hukum**

### **a. Menurut Hukum Nasional**

---

<sup>17</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti. 1998), hlm. 69.

<sup>18</sup> *Convention For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* (Konversi Warsawa Tahun 1929) Pasal 2

Dalam hukum nasional yang berlaku di Indonesia, beberapa ketentuan dan aturan hukum yang mengatur mengenai pengangkutan udara terdapat pada Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri terkait. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini. Selain itu terdapat beberapa peraturan turunan yang diatur oleh Pemerintah maupun Menteri seperti Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, Peraturan Presiden No. 95 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air* (Konvensi Unifikasi Aturan-Aturan Tertentu Tentang Angkutan Udara Internasional) Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 terkait Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Permenhub Nomor 88 Tahun 2013 terkait Jaringan dan Rute Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan No. 92 Tahun 2015 terkait Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional.

#### **b. Menurut Hukum Internasional**

Dalam hukum internasional, terdapat beberapa konvensi yang telah diratifikasi oleh banyak negara yang mengatur mengenai penerbangan khususnya penerbangan internasional. Konvensi Warsawa 1929 atau *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International by Air* yang ditandatangani pada 12 Oktober 1929 ini mengatur keseragaman

(*unification*) dokumen angkutan dan tanggung jawab hukum, Protokol The Hague 1955 merupakan perubahan konvensi Warsawa 1929 yang pertama, Konvensi Guadalajara 1961 merupakan suplemen konvensi Warsawa 1929, Protokol Guatemala City 1971 mengubah konvensi Warsawa 1929 yang telah diubah oleh Protokol The Hague 1955, Protokol Tambahan No. 1, 2, 3, dan 4 Montreal 1975 merubah bentuk nilai mata uang yang dijadikan standar penghitungan ganti kerugian secara Internasional, dan terakhir Konvensi Montreal 1999 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* yang ditandatangani pada 28 Mei 1999 di Montreal 1999 tersebut pada prinsipnya mengatur secara integral ketentuan-ketentuan yang termuat dalam konvensi Warsawa 1929, *The Hague Protocol of 1955*, *Guadalajara Convention of 1961*, *Guatemala City of 1971*, dan *Additional Protocol Montreal of 1975* No. 1, 2, 3, dan 4.

## **B. Subjek Hukum Pengangkutan Udara**

### **1. Pengangkut**

#### **a. Menurut Hukum Nasional**

Pengangkut sebagai subjek hukum dalam pengangkutan udara diartikan sebagai pihak yang menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut ialah masing-masing pihak atau badan hukum yang berperan sebagai pemilik/pengoperasi pesawat maupun mempergunakannya secara pribadi atau bersama-sama dengan orang/badan hukum lainnya untuk melakukan

pengangkutan penumpang.<sup>19</sup> Dalam Pasal 1 Agka 26 UU No. 1 Tahun 2009 terkait Penerbangan, pengangkut ialah badan usaha angkutan udara niaga, pemilik perizinan aktivitas angkutan udara bukan niaga berdasar peraturan ini maupun badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang menjalin kontrak angkutan udara niaga.

### **b. Menurut Hukum Internasional**

Dalam Naskah Terjemahan Konvensi Montreal 1999, Pengangkut diartikan sebagai pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo. Kewajiban Pengangkut menurut konvensi tersebut antara lain mengurus dokumen pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo. Selain itu Pengangkut wajib memberi tanda pengenal bagasi ke tiap bagasi yang sudah diperiksa ke penumpang. Pengangkut juga bertanggung jawab apabila terjadi kematian maupun cedera, serta terjadi kehancuran, kehilangan, atau kerusakan bagasi, dan untuk penundaan penerbangan. Pengangkut juga diwajibkan untuk membiayai asuransi yang cukup untuk menutupi tanggung jawabnya menurut konvensi tersebut.

## **2. Pengguna Jasa**

### **a. Menurut Hukum Nasional**

---

<sup>19</sup> E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain Dalam Bidang Penerbangan* (Bandung: Alumni. 1996), hlm. 68.

Pengguna Jasa Dalam hukum pengangkutan mempergunakan istilah pengguna jasa, dalam hal ini pengguna jasa dibagi dua, seperti:<sup>20</sup>

1. Pengirim (*Consigner, Shipper*) seperti pengangkut, pengirim barang ialah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) juga tidak diatur definisi pengirim secara umum. Tetapi dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.
2. Penumpang (*Passanger*) Dalam semua undang-undang pengangkutan mempergunakan istilah penumpang untuk pengangkutan orang tetapi rumusan mengenai penumpang secara umum tidak diatur. Hanya saja, jika terlihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus bisa berbuat tindakan hukum atau mampu membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdara).

#### **b. Menurut Hukum Internasional**

---

<sup>20</sup> Elfrida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Bogor: Penerbit Mitra Wacana Media. 2020), hlm. 16-17.

Dalam Naskah Terjemahan Konvensi Montreal 1999, pengguna jasa yang diatur dalam konvensi ini adalah penumpang dan pengirim kargo. Hak-hak yang diberikan terhadap pengguna jasa tersebut menurut konvensi ini adalah menerima dokumen pengangkutan, menerima tanda pengenal bagasi untuk penumpang, surat muatan untuk pengirim kargo, dan juga ganti kerugian akibat kecelakaan maupun kehancuran, kehilangan, atau kerusakan bagasi dan atau kargo, dan untuk penundaan penerbangan.

## **C. Perjanjian Pengangkutan**

### **1. Pengertian Perjanjian**

#### **a. Menurut Hukum Nasional**

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Perjanjian didefinisikan sebagai suatu perbuatan yang dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih (Pasal 1313). Prof. R. Subekti berpendapat bahwa perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.<sup>21</sup> Suatu perjanjian agar mempunyai kekuatan mengikat dalam pelaksanaannya, tentunya harus memenuhi syarat sahnya perjanjian. Syarat sahnya perjanjian telah jelas diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Syarat sahnya perjanjian yang dimaksud adalah adanya kesepakatan dari mereka

---

<sup>21</sup> R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Bandung: Penerbit Alumni. 1979), hlm. 1.

yang mengikatkan dirinya, kecakapan para pihak untuk membuat suatu perikatan, adanya suatu hal tertentu, dan adanya suatu sebab yang halal.

### **b. Menurut Hukum Internasional**

Dalam Naskah Terjemahan Konvensi Montreal 1999, tidak ada definisi yang jelas mengenai perjanjian. Dalam konvensi tersebut, perjanjian antara pengangkut dengan penumpang dan pengirim kargo yang telah disepakati maka tiap pihak bertanggungjawab untuk melaksanakan seluruh kewajiban berdasarkan perjanjian pengangkutan.

## **2. Perjanjian Pengangkutan**

### **a. Menurut Hukum Nasional**

Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan melalui udara telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa, perjanjian pengangkutan udara ialah suatu perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak Penumpang dan/atau sebagai pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo melalui pesawat udara, dengan imbalan bayaran maupun imbalan jasa lainnya.<sup>22</sup>

Pada dasarnya perjanjian pengangkutan dilakukan oleh kedua belah pihak yaitu antara Perusahaan maskapai penerbangan dengan Penumpang setelah itu muncul kesepakatan para pihak yang menimbulkan hubungan

---

<sup>22</sup> M. Syahputra, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Karena Kerusakan Pesawat Dalam Pengangkutan Udara (Studi Pada PT. Garuda Indonesia Cabang Medan)*, (Skripsi: Fakultas Ilmu Hukum Universitas Sumatra Utara. 2018)



hukum antara keduanya untuk saling memenuhi suatu prestasi dalam kegiatan pengangkutan. Hubungan hukum diatur dalam pasal 1338 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan Undang-Undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.” Dari definisi diatas, maka dalam pengangkutan udara memiliki sifat hubungan hukum secara timbal balik antara pihak pengangkut dengan penumpang yang dapat menimbulkan tanggung jawab hukum antara keduanya.<sup>23</sup>

Wujud dari rangkaian perbuatan yang dilakukan oleh masing-masing pihak tersebut adalah dengan dibelinya tiket penumpang oleh tiket penumpang. Pada perjanjian pengangkutan penumpang dengan menggunakan pesawat udara, pengaturan mengenai pelaksanaan perjanjian pengangkutan yang pada hakikatnya berisi hak dan kewajiban dari masing-masing pihak tersebut dimuat dalam tiket penumpang.<sup>24</sup>

#### **b. Menurut Hukum Internasional**

Dalam konvensi internasional Montreal 1999, Perjanjian pengangkutan internasional tunduk pada ketentuan-ketentuan konvensi tersebut. Hal tersebut diatur dalam Bab 2 Pasal 3 ayat 2 konvensi Montreal 1999 yang telah diterjemahkan yaitu “Tidak dipenuhinya ketentuan-

---

<sup>23</sup> Avilia, Ima Bella dan Nuswardhani, *Tanggung Jawab Hukum Dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Udara Antara PT. Garuda Indonesia Airways Dengan Penumpang*,. (Skripsi thesis: Universitas Muhammadiyah Surakarta. 2021)

<sup>24</sup> Johny Dwikora Aron, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Penumpang Dengan Pesawat Udara di Indonesia*, (Skripsi: Fakultas Hukum Universitas Airlangga. 1988)

ketentuan pada ayat-ayat terdahulu tidak mempengaruhi keberadaan atau keabsahan suatu perjanjian pengangkutan, yang bagaimana pun juga, tunduk pada ketentuan-ketentuan Konvensi ini termasuk pada ketentuan yang terkait dengan pembatasan pertanggungjawaban”. Pada dasarnya isi dari perjanjian pengangkutan internasional harus tunduk pada ketentuan-ketentuan konvensi tersebut walaupun tidak semua ketentuan wajib dipenuhi.

#### **D. Kewajiban Pengangkut**

##### **1. Menurut Hukum Nasional**

Pada dasarnya, kewajiban pengangkut dalam pengangkutan udara adalah Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut, Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan, dan Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan. Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, kewajiban pengangkut adalah mengangkut orang dan atau kargo sesuai perjanjian yang telah disepakati. Selain itu kewajiban pengangkut adalah memberikan pelayanan yang layak terhadap semua pihak sesuai perjanjian. Pengangkut juga wajib mengansurasi tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo sesuai ketentuan yang berlaku.

##### **2. Menurut Hukum Internasional**

Kewajiban Pengangkut menurut konvensi tersebut antara lain mengurus dokumen pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo. Selain itu Pengangkut wajib menyerahkan tanda pengenalan bagasi untuk setiap bagasi yang telah diperiksa

kepada penumpang. Pengangkut juga bertanggung jawab apabila terjadi kematian atau cedera dan dalam hal terjadi kehancuran, kehilangan, atau kerusakan bagasi, dan untuk penundaan penerbangan. Pengangkut juga diwajibkan untuk membiayai asuransi yang cukup untuk menutupi tanggung jawabnya menurut konvensi tersebut.

## **E. Tanggung Jawab Pengangkut**

### **1. Pengertian Tanggung Jawab**

Pengertian tanggung jawab secara luas dibagi menjadi 3 macam yaitu *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Tanggung jawab dalam hal *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan, pembayaran, maupun suatu kepercayaan terhadap lembaga tertentu yang berkaitan dengan keuangan. Tanggung jawab dalam hal *responsibility* biasanya berkaitan dengan “ikut memikul beban” akibat suatu perbuatan atau wajib menanggung segala sesuatunya.

Selain *accountability* dan *responsibility*, tanggung jawab juga dapat dimaksud dengan *liability*. Menurut KBBI, tanggung jawab dalam hal *liability* adalah menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Tanggung jawab dalam hal *liability* juga dapat diartikan kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita, misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggung jawab” atas keselamatan penumpang dan/atau barang kiriman, karena

itu apabila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pegirim barang, maka perusahaan penerbangan harus “bertanggung jawab” dalam arti *liability*.

## 2. Tanggung Jawab Hukum

Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.<sup>25</sup> Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.<sup>26</sup> Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.<sup>27</sup>

Konsep tanggung jawab hukum dalam pengangkutan udara terbagi menjadi 3 macam yaitu tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*), dan tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*).<sup>28</sup>

### a. *Based on fault liability*

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat

<sup>25</sup> Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, (Ghalia Indonesia. 2005)

<sup>26</sup> Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, (Jakarta: Rineka Cipta. 2010), hlm.

<sup>27</sup> Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, (Jakarta: Prestasi Pustaka. 2010), hlm. 48.

<sup>28</sup> H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 219

dari kesalahannya itu. Beban pembuktian (*onus of proof*) ada pada pihak yang dirugikan bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang berlaku umum seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum. Menurut pasal tersebut, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Artinya setiap orang harus bertanggung jawab secara hukum atas perbuatannya sendiri apabila perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain maka orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian yang diderita.

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) harus memenuhi unsur-unsur seperti adanya kesalahan, adanya kerugian, beban pembuktian ada di korban yang menderita kerugian, dan kerugian tersebut harus berhubungan dengan kesalahan. Bila unsur kerugian terpenuhi namun unsur kesalahan tidak terpenuhi maupun sebaliknya maka pihak pengangkut tidak akan bertanggung jawab.

Namun dalam perkembangannya, tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) tidak diterapkan dalam angkutan udara karena ketidakmampuan korban atau penumpang dalam hal pembuktian. Atas dasar itulah, dalam perkembangannya, konsep

tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) dikenalkan dalam konvensi Warsawa 1929

**b. *Presumption of liability***

Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), pengangkut dianggap bersalah dalam hal penumpang mengalami kerugian maka pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap penumpang dan beban pembuktian tidak diberikan kepada penumpang melainkan pengangkut. Dalam konsep ini, walaupun pihak pengangkut dianggap bersalah namun tetap memiliki hak terhadap batas maksimum jumlah ganti kerugian yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan maupun konvensi.

Dalam konsep ini, walaupun pihak pengangkut dianggap bersalah namun jika dapat membuktikan sebaliknya yaitu membuktikan pengangkut tidak bersalah maka pengangkut bebas dari kewajiban bertanggung jawab dan tidak membayar kerugian yang diderita penumpang.

**c. *Liability without fault***

Prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*legal liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), yaitu dimana tanggung jawab tanpa keharusan untuk membuktikan adanya kesalahan, atau dengan kata lain suatu prinsip tanggung

jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah ada atau tidak dalam kenyataan.<sup>29</sup>

Maskapai penerbangan menurut prinsip ini wajib untuk bertanggung jawab untuk mengganti kerugian secara mutlak terhadap penumpang maupun bagasinya tanpa memandang adanya kesalahan

atau tidak selama proses pengangkutan.<sup>30</sup>

### **3. Tanggung Jawab Pengangkut**

#### **a. Menurut Hukum Nasional**

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pasal-pasal mengenai tanggung jawab pengangkut terdapat pada Pasal 141 sampai pasal 149. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap misalnya kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang memengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata. Termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang usaha

<sup>29</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, cet. I (Yogyakarta: Liberty. 1989), hlm. 35.

<sup>30</sup> Diva Danica, I Made Dedy Priyanto, *Skripsi Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Transit Dalam Penerbangan Lanjutan*, (Universitas Udayana), diakses pada tanggal 11 April 2022.

perasuransian atau luka-luka yang diakibatkan kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.<sup>31</sup> Apabila kerugian tersebut 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. Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti rugi tambahan selain ganti rugi yang telah ditetapkan.

Pengangkut tidak bertanggung jawab dan dapat menolak untuk mengangkut calon penumpang yang sakit, kecuali orang sakit tersebut menyerahkan surat keterangan dokter kepada pengangkut yang menyatakan bahwa orang tersebut diizinkan atau dapat diangkut dengan pesawat udara, namun demikian penumpang yang sakit tetap wajib didampingi oleh seorang dokter atau perawat yang bertanggung jawab dan dapat membantunya selama penerbangan berlangsung.<sup>32</sup>

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 dipekerjakannya.<sup>33</sup> Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat, yaitu barang penumpang

---

<sup>31</sup> Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 141

<sup>32</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 142

<sup>33</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 143



yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama, hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut sejak barang diterima oleh pengangkut pada saat check in sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di Bandar udara tujuan.<sup>34</sup>

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.<sup>35</sup> Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, pengirim barang karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi tercatat, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan, dan teknis operasional antara lain seperti Bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara; lingkungan menuju Bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran; terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*)

---

<sup>34</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 144

<sup>35</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 145

di Bandar udara, atau keterlambatan pengisian bahan bakar (*refueling*), sedangkan yang tidak termasuk dengan teknis operasional antara lain keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin; keterlambatan jasa boga (*catering*); keterlambatan penanganan di darat; menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*) dan ketidaksiapan pesawat udara.<sup>36</sup> Ketentuan lebih lanjut mengenai batas waktu keterlambatan angkutan udara diatur lebih lanjut dengan peraturan Menteri Perhubungan.<sup>37</sup>

Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Tanggung jawab yang dimaksud untuk memberikan kompensasi kepada penumpang berupa mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya angkutan apabila tidak ada penerbangan lain milik pengangkut atau pengangkut lainnya ke tempat tujuan.<sup>38</sup> Semua tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang maupun pengirim barang tidak berlaku untuk angkutan pos; angkutan penumpang dan/atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara negara, dan angkutan udara bukan niaga.<sup>39</sup>

## **b. Menurut Hukum Internasional**

---

<sup>36</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 146

<sup>37</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 149

<sup>38</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 147

<sup>39</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 148

Dalam hukum internasional, terdapat beberapa konvensi dan protokol yang mengatur tentang tanggung jawab hukum ketika terjadi hal-hal yang mengakibatkan hak-hak penumpang tidak terpenuhi. Yaitu:<sup>40</sup>

1. Konvensi Warsawa 1929 atau *Convention for the Unification of Certain*

*Rules Relating to International by Air* yang ditandatangani pada 12

Oktober 1929 ini mengatur keseragaman (*unification*) dokumen

angkutan dan tanggung jawab hukum. Konvensi ini menjadi induk yang

mengatur keseragaman rezim hukum tanggung jawab perusahaan

penerbangan sebagai pengangkut apabila penumpang meninggal dunia,

luka, cacat tetap maupun sementara, barang hilang, musnah, rusak

sebagian atau seluruhnya atau barang tidak dapat digunakan

sebagaimana mustinya disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara.

Dalam hal jumlah ganti kerugian, menurut Pasal 22 Konvensi ini bahwa

ganti rugi untuk penumpang terbatas 125.000 *gold francs*, sedangkan

ganti rugi untuk bagasi dan kargo 250 *gold francs* untuk setiap kilogram.

Ganti rugi untuk barang-barang untuk keperluan pribadi (bagasi kabin)

yang dibawa oleh penumpang sebesar 5.000 *gold francs* tanpa

memperhatikan berat barang Jumlah-jumlah tersebut merupakan batas

minimum yang tidak boleh lebih rendah dan tidak boleh ada suatu

perjanjian yang bermaksud mengurangi jumlah tersebut atau

membebaskan tanggung jawab perusahaan penerbangan, namun

demikian perjanjian antara penumpang dan/atau pengirim barang

---

<sup>40</sup> H.K. Martono dan Amad Sudiro, Op.Cit, hlm. 231-272.

dengan perusahaan penerbangan diizinkan untuk lebih tinggi dari jumlah tersebut.

2. *Protokol The Hague* 1955 merupakan perubahan konvensi Warsawa 1929 yang pertama kali. Perubahan tersebut meliputi jumlah ganti kerugian dari 125.000 *gold francs* menurut konvensi Warsawa 1929 menjadi 250.000 *gold francs* menurut *Protokol The Hague* 1955. Sesuai dengan hukum nasional negara hakim yang memeriksa, pembayaran ganti kerugian dapat dilakukan secara periodik dengan nilai yang sama dengan 250.000 *gold francs* untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, sedangkan untuk kargo 250 *gold francs* setiap kilogram barang.
3. Konvensi Guadalajara 1961 merupakan suplemen konvensi Warsawa 1929. Dalam konvensi ini melahirkan beberapa aturan baru mengenai *contracting air carrier*, *actual air carrier*, dan konvensi.
4. *Protokol Guatemala City* 1971 mengubah konvensi Warsawa 1929 yang telah diubah oleh *Protokol The Hague* 1955. Perubahan tersebut mengenai penyederhanaan dokumen angkutan baik individu maupun kolektif. Dokumen tersebut harus memuat indikasi Bandar udara keberangkatan dan indikasi Bandar udara tujuan. Indikasi tersebut dapat digunakan dengan cara apa pun, namun demikian tanpa adanya indikasi demikian bukan berarti tidak ada perjanjian angkutan yang bermaksud mengurangi batas tanggung jawab. *Protokol Guatemala City* 1971 menerapkan konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau (*strict liability*) atau (*absolute liability* atau *strict*

*liability*) terhadap penumpang yang meninggal dunia, luka dan bagasi yang hilang atau rusak tanpa memerhatikan kesalahan, pengangkut hanya dapat mengurangi beban tanggung jawab apabila ternyata penumpang atau pengirim barang ikut bersalah. Jumlah ganti rugi pada Protokol ini adalah apabila penumpang meninggal dunia, batas maksimum tanggung jawab pengangkut adalah 1.500.000 *gold francs*, sedangkan apabila terjadi kelambatan batas tanggung jawab maksimum 62.500 *gold francs*. Mengenai bagasi, tanggung jawab pengangkut terjadi apabila bagasi hancur, hilang, rusak atau terlambat adalah 15.000 *gold francs* untuk setiap orang.

5. Protokol Tambahan No. 1, 2, 3, dan 4 Montreal 1975 merubah bentuk nilai mata uang yang dijadikan standar penghitungan ganti kerugian secara Internasional dalam konvensi dan protokol sebelumnya yang semula memakai *gold francs* maupun dolar diganti dengan *Special Drawing Rights (SDR)* sebagai standar perhitungan ganti rugi. SDR merupakan cara perhitungan nilai uang berdasarkan perhitungan *International Monetary Fund (IMF)* yang setiap saat dapat ditanyakan kepada lembaga keuangan yang berwenang.
6. Konvensi Montreal 1999 yang berjudul *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* yang ditandatangani pada 28 Mei 1999 di Montreal 1999 tersebut pada prinsipnya mengatur secara integral ketentuan-ketentuan yang termuat dalam konvensi Warsawa 1929, *The Hague Protocol of 1955*, *Guadalajara Convention*

of 1961, Guatemala City of 1971, dan *Additional Protocol Montreal of 1975 No. 1, 2, 3, dan 4*. Dalam Konvensi ini, jumlah ganti kerugian apabila terjadi kematian penumpang akibat kecelakaan pesawat udara sebesar 100.000 SDR. Dalam hal kelambatan, jumlah ganti rugi sebesar 4.150 SDR untuk setiap penumpang. sementara untuk jumlah ganti kerugian atas bagasi hilang, rusak, musnah, hilang sebesar 1.000 SDR setiap penumpang kecuali pada saat penyerahan bagasi secara tegas memberi tahu nilai bagasi dan membayar biaya tambahan apabila terjadi kerugian.

#### **4. Asuransi Penerbangan**

##### **a. Menurut Hukum Nasional**

Asuransi adalah suatu perjanjian yang termasuk dalam golongan perjanjian untung-untungan (*kansovereenkomst*). Suatu perjanjian untung-untungan ialah suatu perjanjian yang dengan sengaja digantungkan pada suatu kejadian yang belum tentu terjadi, kejadian mana akan menentukan untungruginya salah satu pihak.<sup>41</sup> Ada 2 (dua) pihak yang terlibat dalam asuransi, yaitu pihak penanggung sebagai pihak yang sanggup menjamin serta menanggung pihak lain yang akan mendapat suatu penggantian kerugian yang mungkin akan dideritanya sebagai suatu akibat dari suatu peristiwa yang belum tentu terjadi dan pihak tertanggung akan menerima

---

<sup>41</sup> Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata* (Jakarta: PT. Intermasa. 2001), hlm. 217.

ganti kerugian, yang mana pihak bertanggung diwajibkan membayar sejumlah uang kepada pihak penanggung.<sup>42</sup>

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 246, Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang di harapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tentu.

Asuransi dalam penerbangan diatur oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada pasal 62, 179, 180, 240, 424. Pengangkut mempunyai kewajiban mengasuransikan tanggung jawabnya atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka yang diakibatkan eksiden angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara, bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan dan dalam pengawasan pengangkut, keterlambatan angkutan, dan kargo yang hilang, musnah, atau rusak.<sup>43</sup>

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dan Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, setiap penumpang pesawat udara wajib membayar iuran dana kecelakaan penumpang yang dimana pembayaran iuran tersebut dibayarkan bersama dengan pembayaran biaya tiket penumpang. Dengan begitu, setiap

---

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 179

penumpang yang sudah mempunyai tiket maka secara otomatis penumpang tersebut telah membayar iuran wajib dana kecelakaan penumpang.

Peraturan Pemerintah tersebut merupakan turunan dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang yang mengatur mengenai sistem jaminan sosial terhadap penumpang yang biasa disebut dengan asuransi Jasa Raharja.

#### **b. Menurut Hukum Internasional**

Dalam Konvensi Montreal 1999, terdapat pasal yang mengatur mengenai asuransi yaitu terdapat pada BAB VI Pasal 50 yang diterjemahkan sebagai berikut: “Negara pihak harus meminta pengangkut untuk membiayai asuransi yang cukup guna menutupi tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini. Pengangkut dapat disyaratkan oleh negara pihak tempat beroperasinya pengangkut untuk memberikan bukti bahwa pengangkut memiliki asuransi yang cukup untuk menutup tanggung jawabnya berdasarkan Konvensi ini.”



