

BAB II

PRINSIP TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG

Jika dianalisis dari berbagai referensi dan peraturan perundang-undangan, maka pada industri penerbangan sekurangnya terdapat 4 (empat) macam prinsip dasar tanggung jawab hukum, yaitu: (1) Prinsip tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), (2) Prinsip tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*), (3) Prinsip tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*), dan (4) Prinsip Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Wanprestasi.⁵⁹

Sehubungan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang seperti yang telah disebutkan di atas, maka di bawah ini akan dibahas prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut, sebagai berikut:

A. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan

Berdasarkan prinsip tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), kelalaian/kesalahan perusahaan penerbangan sebagai produsen yang berakibat pada timbulnya kerugian terhadap

⁵⁹E. Syaifullah Wiradipradja, *Penerapan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability) dalam Peraturan Perundang-Undangan, Khususnya di bidang Angkutan Udara*, FH-UNPAD, Bandung, 2016, hlm. 75.

penumpang sebagai konsumen, merupakan faktor penentu hak konsumen untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian kepada produsen tersebut. Tuntutan ganti kerugian berdasarkan kelalaian atau kesalahan produsen diajukan dengan berbagai bukti antara lain, yaitu: *Pertama*, pihak tergugat merupakan produsen yang benar-benar mempunyai kewajiban untuk melakukan tindakan yang dapat menghindari terjadinya kerugian konsumen. *Kedua*, produsen tidak melaksanakan kewajibannya untuk menjamin kualitas produknya sesuai dengan standar yang aman untuk digunakan. *Ketiga*, konsumen menderita kerugian. *Keempat*, kelalaian produsen merupakan faktor yang mengakibatkan adanya kerugian pada konsumen (hubungan sebab akibat antara kelalaian dan kerugian konsumen).⁶⁰ Tuntutan ganti kerugian konsumen kepada produsen, berlaku juga terhadap tuntutan penumpang dalam jasa penerbangan kepada maskapai penerbangan.

Tanggung jawab atas dasar kesalahan terdapat dalam Pasal 1365 KUH-Perdata yang lebih dikenal dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*), berlaku umum terhadap siapapun termasuk maskapai penerbangan. Ketentuan pasal tersebut menegaskan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian (*to compensate the damage*).

⁶⁰ Arthur Best, *Tort Law Course Outlines, Aspen Law and Business*, tanpa kota dan nama penerbit, 1997, hlm. 269.

Dengan demikian kalau pihak perusahaan penerbangan merugikan penumpang, maka ia harus bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang diderita. Tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab yang telah disebutkan ini sesuai dengan isi ketentuan Pasal 1367 KUH-Perdata. Tanggung jawab semacam ini juga dikenal dalam *common law system*, seperti dalam kasus *Swanson Peever vs Canada*.⁶¹

Apabila penumpang ingin memperoleh ganti kerugian atas kerugian yang dideritanya, maka penumpang wajib membuktikan kesalahan maskapai penerbangan tersebut. Ketentuan ini sesuai dengan ketentuan Pasal 143 UUP yang menentukan, 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.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa terhadap kerugian bagasi kabin, untuk mengajukan klaim, penumpang harus membuktikan

⁶¹*Ibid.*

bahwa kerugian tersebut akibat kesalahan tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Oleh karena itu, tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur: (1). adanya kekhilafan; (2). kerugian dan (3) kerugian tersebut ada hubungan dengan kekhilafan.

Konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan melemahkan hak-hak penumpang, karena penumpang tidak punya keahlian untuk membuktikan kesalahan pengangkut. Maskapai penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu tidak demikian pada penumpang yang tidak menguasai teknologi tinggi. Kalaupun penumpang dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka tanggung jawab pengangkut terbatas setinggi-tingginya sebesar kerugian penumpang. Konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan dirasakan adil apabila kedudukan kedua belah pihak (penumpang dan maskapai penerbangan) mempunyai kemampuan yang sama, sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahan. Konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan ini menurut HK. Martono tidak boleh digunakan dalam pengangkutan udara karena kedudukan penumpang dan pengangkutan tidak berimbang.⁶²

Selain itu, prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan atau kelalaian adalah suatu prinsip tanggung jawab yang bersifat subyektif, yaitu suatu tanggung jawab yang ditentukan oleh perilaku pelaku usaha

⁶²HK. Martono, *Op. Cit.*, hlm. 149.

dalam hal ini adalah pihak perusahaan penerbangan. Sifat subyektivitas muncul pada kategori, bahwa seseorang yang bersikap hati-hati (*prudent person*) dapat mencegah timbulnya kerugian pada penumpang sebagai konsumen.

Berdasarkan prinsip ini, kelalaian pelaku usaha yang berakibat pada munculnya kerugian penumpang atau konsumen merupakan faktor penentu adanya hak penumpang sebagai konsumen untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian kepada pelaku usaha atau perusahaan penerbangan. Di samping faktor kesalahan atau kelalaian perusahaan penerbangan, tuntutan ganti kerugian berdasarkan kelalaian perusahaan penerbangan diajukan pula dengan bukti-bukti lain, yaitu:⁶³

- a. Pihak tergugat merupakan perusahaan penerbangan yang benar-benar mempunyai kewajiban untuk melakukan tindakan yang dapat menghindari terjadinya kerugian terhadap penumpang;
- b. Perusahaan penerbangan tidak melaksanakan kewajibannya untuk menjamin kualitas pengangkutan sesuai dengan standar yang aman untuk digunakan;
- c. Penumpang menderita kerugian;
- d. Kelalaian perusahaan penerbangan merupakan faktor yang mengakibatkan adanya kerugian pada penumpang (hubungan sebab akibat antara kelalaian dan kerugian penumpang).

Sesuai dengan teori Friedman yang menyatakan, bahwa substansi hukum mengalami perubahan dengan karakteristik hukum yang dihasilkannya berbeda-beda, maka dalam sejarah pembentukan dan

⁶³Lihat dan bandingkan dengan rumusan perbuatan melawan hukum dalam Pasal 1365 KUH Perdata dan Putusan Mahkamah Agung tentang Perbuatan Melawan Hukum (Yurisprudensi Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 1226 K/Sip/1997 tanggal 13 April 1978).

perkembangan hukum tanggung jawab pengangkut, terdapat 4 karakteristik gugatan penumpang dengan tingkat responsibilitas yang berbeda terhadap kepentingan penumpang sebagai konsumen, yaitu:

- a. Gugatan atas dasar kelalaian perusahaan penerbangan dengan persyaratan hubungan kontrak;
- b. Gugatan atas dasar kelalaian perusahaan penerbangan dengan beberapa pengecualian terhadap persyaratan hubungan kontrak;
- c. Gugatan penumpang tanpa persyaratan hubungan kontrak, dan
- d. Gugatan dengan pengecualian atau modifikasi terhadap persyaratan kelalaian.

Selain itu, teori murni dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian (*negligence*) adalah suatu tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur kesalahan dan hubungan kontrak (*privity of contract*). Oleh karena itu, teori tanggung jawab berdasarkan kelalaian merupakan teori yang paling merugikan penumpang sebagai konsumen, karena gugatan penumpang dapat diajukan kalau telah memenuhi dua syarat tersebut, yaitu: adanya unsur kesalahan atau kelalaian dan hubungan kontrak antara perusahaan penerbangan dengan penumpang.

Pembentukan teori tanggung jawab dengan dasar adanya unsur kesalahan dan hubungan kontrak pada dasarnya dipengaruhi oleh beberapa pemikiran, yaitu paham individualisme dalam prinsip *laissezfaire*, kuatnya kepentingan pelaku usaha yang dianggap sebagai

pelaku pembangunan industri/ekonomi, teori kontrak sosial dan prinsip “legal formalism”. Selain itu, secara historis, lemahnya perlindungan terhadap konsumen termasuk terhadap penumpang dapat ditelusuri sampai pada Kerajaan Romawi Kuno. “Hukum tentang tanggung jawab produk dalam sejarah Romawi Kuno hampir tidak ditemukan”.

Peraturan tentang perbuatan melawan hukum (*tort*), maupun tentang jual beli tidak banyak memberikan perlindungan terhadap konsumen yang diragukan oleh pelaku usaha. Prinsip asli dari *civil law* yang diterapkan di kerajaan Romawi adalah *caveat emptor*. Prinsip ini berarti, konsumen sendiri yang harus memikirkan dan bertanggung jawab atas perlindungan terhadap kepentingannya. “Pelaku usaha tidak bertanggung jawab atas kerugian, walaupun kerugian tersebut merupakan akibat dari tindakan pelaku usaha yang tidak melakukan upaya untuk menghindari atau mencegah terjadinya kerugian pada pihak konsumen”.

Oleh karena itu, teori tanggung jawab pelaku usaha berdasarkan kelalaian tidak memberikan perlindungan yang maksimal terhadap konsumen, karena konsumen dihadapkan pada dua kesulitan dalam mengajukan gugatan kepada pelaku usaha, yaitu: “*pertama*, adanya tuntutan hubungan kontrak antara konsumen sebagai penggugat dengan

pelaku usaha sebagai tergugat. *Kedua*, argumentasi pelaku usaha, bahwa kerugian konsumen diakibatkan oleh sesuatu hal yang tidak diketahui”.⁶⁴

Persyaratan hubungan kontrak dalam gugatan konsumen kepada pelaku usaha didasarkan pada beberapa alasan, yaitu pertama, hubungan kontrak merupakan instrument hukum yang membatasi tanggung jawab pelaku usaha, ketika dihadapkan dengan teori kedaulatan konsumen (*consumer sovereignty theory*). Dalam hal ini, persyaratan hubungan kontrak merupakan reaksi balik dari teori kedaulatan konsumen pada posisi yang kuat dalam mekanisme pasar.⁶⁵ Berdasarkan teori ini, pelaku usaha dapat terhindar dari gugatan konsumen yang tidak mempunyai hubungan hukum.

Argumentasi kedua, tanggung jawab pelaku usaha adalah sejauh yang dapat diperkirakan dan diprediksi. Tanggung jawab yang dapat diprediksi atau dilihat sebelumnya, biasanya dituangkan dalam kontrak. “Risiko atau substansi yang tidak tercantum dalam kontrak adalah masalah yang tidak dapat diantisipasi atau diperhitungkan sebelumnya”.⁶⁶

⁶⁴David A. Fischer dan William Powers Jr., *Products Liability: Cases and Materials*, St. Paul, Minnesota: West Publishing Co., 1988, hlm. 3.

⁶⁵Karen S. Fishman, *An Overview of Consumer Law*, dalam Donald P. Rotchshild & David W. Carroll, *Consumer Protection Reporting Service*, Vol. One, Maryland: National Law Publishing Corporation, 1986, hlm. 12. Di samping doktrin *privity of contract*, doktrin lainnya yang dimaksudkan untuk memperlemah posisi konsumen adalah doktrin *freedom of contract* (kebebasan berkontrak).

⁶⁶David Eliot Broody, *Business and Its Legal Environment*, Lexington, Massachussets, Toronto: D.C. Heath and Company, 1986, hlm. 589.

Dengan demikian, persyaratan hubungan kontrak sama sekali tidak melindungi penumpang sebagai konsumen yang tidak secara langsung berhubungan dengan pelaku usaha (*remote seller*) dan menjadi salah satu hambatan bagi konsumen yang mengalami kerugian untuk menuntut haknya. Sebaliknya, persyaratan hubungan kontrak mempersempit tanggung jawab pelaku usaha dalam hal ini perusahaan penerbangan, karena penumpang yang mempunyai hak untuk menggugat terbatas pada penumpang yang mempunyai hubungan langsung dengan pelaku usaha. Padahal dalam realitasnya justru keadaan seperti ini yang sering terjadi dan bahkan penumpang yang menjadi korban lebih banyak, dari orang yang bukan pembeli atau mempunyai hubungan hukum secara langsung dengan perusahaan penerbangan.

Selain itu, secara normatif tentang pentingnya tanggung jawab Perusahaan Penerbangan terhadap penumpang tidak terbatas hanya di suatu negara saja, melainkan juga telah membutuhkan tanggung jawab yang bersifat lintas batas negara atau internasional. Sehingga, prinsip dan ketentuan tersebut juga sangat diperlukan untuk mewujudkan tanggung jawab para pihak terutama pihak Perusahaan Penerbangan yang terkait terhadap keselamatan penumpang dan barang-barang miliknya. Hal tersebut terjadi setelah sistem perdagangan melewati batas-batas teritorial suatu negara yang semakin luas dan besar jumlahnya.

B. Prinsip Kelalaian Dengan Beberapa Pengecualian

Perkembangan tahap kedua dari teori tanggung jawab berdasarkan kelalaian adalah prinsip tanggung jawab yang tetap berdasarkan kelalaian, akan tetapi untuk beberapa kasus terdapat pengecualian terhadap persyaratan hubungan kontrak. Seperti yang telah dijelaskan, bahwa persyaratan hubungan kontrak merupakan salah satu hambatan konsumen untuk mengajukan gugatan ganti kerugian kepada pelaku usaha. Prinsip ini tidak memihak kepada kepentingan konsumen, sehingga praktis konsumen yang selalu dirugikan. Persyaratan hubungan kontrak sangat tidak akomodatif atau tidak responsif terhadap kepentingan konsumen, serta kondisi nyata dalam kehidupan sehari-hari, karena justru konsumen atau penumpang yang tidak mempunyai hubungan kontrak dengan pelaku usaha yang sering menjadi korban. Oleh karena itu, untuk mengatasi permasalahan ini, maka sejak akhir abad 19 pengadilan mulai membuat “terobosan-terobosan” dengan melahirkan putusan yang memuat pengecualian-pengecualian terhadap persyaratan hubungan kontrak antara pelaku usaha dengan konsumen. Pengecualian tersebut, diuraikan secara singkat oleh Hakim Sarbon ketika memutus kasus *Huset vs. J.L Case Threshing Machine Co.*⁶⁷

Ada 3 (tiga) hal yang tergambar dalam pemikiran Hakim Sarbon sebagai alasan dari model-model pengecualian berdasarkan alasan yang

⁶⁷David A. Fischer dan William Powers Jr., *Products Liability: Cases and Materials*, St. Paul, Minnesota: West Publishing Co., 1988, hlm. 7.

memang membahayakan keselamatan konsumen. Berdasarkan pengecualian ini, kegiatan pelaku usaha yang membahayakan konsumen dapat digugat oleh konsumen walaupun tidak mempunyai hubungan kontrak (*remote consumers*), apabila kerugian yang diderita tersebut merupakan akibat dari usaha yang memang membahayakan konsumen, termasuk harta bendanya. *Kedua*, pengecualian berdasarkan konsep *implied invitation*, yaitu tawaran pelaku usaha kepada pihak ketiga yang tidak mempunyai hubungan hukum. Berdasarkan pengecualian ini, maka risiko yang diderita oleh pihak ketiga dibebankan kepada pihak pelaku usaha, walaupun tidak mempunyai hubungan kontrak. *Ketiga*, dalam hal suatu usaha dapat membahayakan konsumen, kelalaian pelaku usaha untuk memberitahukan sesuatu yang harus diketahui oleh konsumen atau penumpang dapat melahirkan tanggung jawab kepada pihak ketiga, walaupun tidak ada hubungan hukum antara pelaku usaha dengan konsumen yang menderita kerugian.

Ketiga model atau bentuk pengecualian tersebut, diterapkan dalam beberapa kasus. Pengecualian pertama adalah dalam kasus *Thomas vs. Winchester*. Dalam kasus ini, penggugat mengalami cedera yang cukup parah. Kerugian tersebut disebabkan oleh kelalaian pelaku usaha dalam memberi keterangan yang rinci terhadap konsumen.

Pengadilan berpendapat, bahwa tergugat yaitu pelaku usaha bertanggung jawab atas kerugian tersebut.⁶⁸

Melalui kasus ini hakim mengangkat dan mengakui *remote purchaser*, yaitu pihak-pihak konsumen atau penumpang yang tidak mempunyai hubungan langsung dengan pelaku usaha. Pengakuan terhadap *remote purchaser*⁶⁹ juga memberikan petunjuk adanya pemikiran yang mengakui adanya *remote consumer*.⁷⁰ Dengan demikian, pelaku usaha yang keliru member informasi kepada konsumen atau penumpang bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh konsumen, karena kelalaian memberikan informasi dapat membahayakan keselamatan konsumen atau penumpang (*imminently or inherently dangerous*).

Mengenai tanggung jawab pengangkut udara di Indonesia baik secara nasional atau domestik, pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995. Pada peraturan tersebut diatur tentang prinsip tanggung jawab yang dianut dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tersebut, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 141-149 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang

⁶⁸*Ibid.*

⁶⁹*Remote purchaser* bukanlah pembeli langsung dari produsen melainkan pembelian melalui *dealer*/penyalur atau penjual.

⁷⁰*Remote Consumer* adalah konsumen yang menggunakan suatu produk, bukan pembeli atau pihak yang mempunyai hubungan kontrak dengan produsen.

Penerbangan jo Pasal 42-45 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, yakni: ”prinsip tanggung jawab mutlak” (*strict liability principle*).

Artinya, pengangkut harus selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak tergantung terhadap ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Kecuali, dalam hal kerugian yang disebabkan karena keterlambatan, dimana penumpang harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut.

Sehingga dalam realitasnya, baik dalam penerbangan domestik ataupun internasional, bila terjadi suatu kerugian atau kecelakaan pesawat udara, pembayaran kompensasi kepada para korban selalu diberikan tanpa mempermasalahkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan dari pihak pengangkut. Jadi, sudah diberlakukan prinsip tanggung jawab mutlak, meskipun secara formal Konvensi Warsawa masih menganut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability*). Akan tetapi, dalam Konvensi Montreal 1999 yang merupakan pengganti Konvensi Warsawa 1929, juga telah dianut prinsip tanggung jawab mutlak. Akan tetapi, Konvensi Montreal ini belum dapat dilaksanakan sepenuhnya, karena sejumlah ratifikasi yang diperlukan belum dilakukan.

Walaupun demikian, jika dilihat dari berbagai peraturan perundang-undangan di bidang angkutan udara di Indonesia dan Malaysia saat ini juga telah diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*). Dengan demikian bila terjadi

kecelakaan atau kerugian yang diderita penumpang atau pihak ketiga di darat atau di laut, maka pihak korban akan mendapat kompensasi secara otomatis, tanpa harus menempuh proses hukum yang berkepanjangan.

C. Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembuktian Terbalik

Prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), penumpang atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut (maskapai penerbangan), sebab maskapai penerbangan telah dianggap bersalah. Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah, yang harus membuktikan adalah perusahaan penerbangan yang disebut dengan pembuktian terbalik (*burden of proof*) atau disebut juga dengan pembuktian negatif.

Jadi perusahaan penerbangan harus membuktikan bahwa dia tidak bersalah. Apabila perusahaan penerbangan (termasuk karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya) dapat membuktikan, bahwa dia tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas dari tanggung jawab untuk membayar ganti rugi kepada penumpang atau pengirim barang. Ketentuan Pasal 146 UUP yang menentukan, bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Jika diperhatikan ketentuan Pasal 146 UUP

berkaitan dengan keterlambatan seperti yang telah dijelaskan di atas, memberikan ciri bahwa UUP menganut pula konsep tanggung jawab praduga bersalah, yang mana penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan maskapai penerbangan.

Menurut E. Syaefullah, pemberlakuan tanggung jawab mutlak (*absolute of liability*) atas kerugian yang diakibatkan karena keterlambatan akan dirasakan terlalu berat terhadap pengangkut. Konsep ini mulai diaplikasikan dalam Konvensi Warsawa 1929.⁷¹

Oleh karena itu, maskapai penerbangan berdasarkan hukum harus membayar kerugian kepada penumpang tanpa membuktikan kesalahan pengangkut, kecuali maskapai penerbangan membuktikan tidak bersalah.⁷² Penumpang cukup memberitahu pengangkut, bahwa ada kerugian yang terjadi dalam waktu menggunakan jasa penerbangan. Jika penumpang harus membuktikan kesalahan maskapai penerbangan, maka sudah pasti tidak akan berhasil karena penumpang tidak menguasai teknologi tinggi.

Tahap terakhir atau tahap ketiga dalam perkembangan substansi hukum prinsip tanggung jawab berdasarkan kelalaian adalah dalam bentuk modifikasi terhadap prinsip dan tanggung jawab berdasarkan kesalahan. Modifikasi ini bermakna, adanya berbagai bentuk keringanan

⁷¹Brad Kizza, *liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting from Domestic Hijacking and Related to Incidents*. Vol. 46 (1) JALC 151 (1980).

⁷²*Ibid.*

bagi penumpang sebagai konsumen dalam penerapan tanggung jawab berdasarkan kelalaian, namun prinsip tanggung jawab masih berdasarkan kesalahan. Modifikasi ini merupakan masa “transisi” menuju pembentukan tanggung jawab mutlak.

Oleh karena itu, apabila uraian sebelumnya difokuskan pada adanya pengecualian dan penolakan terhadap prinsip hubungan kontrak dalam gugatan berdasarkan kesalahan atau kelalaian pelaku usaha, maka dalam perkembangan selanjutnya, muncul pemikiran-pemikiran yang mempersoalkan apakah faktor kelalaian atau kesalahan merupakan faktor yang penting dalam gugatan konsumen kepada pelaku usaha. Untuk mengatasi hal tersebut, maka kemudian muncul ajaran tanggung jawab pelaku usaha yang tidak saja menolak adanya hubungan kontrak, tetapi juga melakukan modifikasi terhadap sistem tanggung jawab berdasarkan kesalahan melalui prinsip kehati-hatian (*standard of care*), prinsip praduga lalai (*presumption of negligence*), dan beban pembuktian terbalik.

Beberapa bentuk kegiatan perusahaan penerbangan pada dasarnya bukanlah kegiatan yang membahayakan, akan tetapi relatif berisiko tinggi apabila lalai atau tidak berhati-hati dalam pengelolaannya. Kelalaian tersebut erat kaitannya dengan kemajuan di bidang teknologi yang menggunakan pola pengelolaan yang semakin canggih dan kompleks. Dalam sistem dan mekanisme yang demikian, kegiatan

penerbangan yang sebenarnya bukan tergolong berbahaya, akan tetapi dapat saja membahayakan keselamatan penumpang sebagai konsumen, sehingga diperlukan instrument hukum yang memuat standar perlindungan yang tinggi dalam pengelolaannya.

Selain itu, dalam pengangkutan udara pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat, demikian menurut ketentuan Pasal 141 UUP. Ketentuan ini mencirikan pula bahwa UUP menganut konsep tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). berdasarkan konsep tanggung jawab ini korban tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi. Para korban cukup memberi tahu bahwa menderita kerugian akibat jatuhnya pesawat udara atau orang dan barang-barang dari pesawat udara. Prinsip tanggung jawab mutlak didapati pula dalam ketentuan Pasal 144 UUP yang menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Doktrin lain yang berorientasi pada kepentingan penumpang atau konsumen adalah penerapan prinsip praduga lalai/bersalah (*presumption of negligence*) dengan menerapkan prinsip *res ipsa loquitor* dan

negligence per se. *Black's Law Dictionary* merumuskan *res ipsa loquitor* dengan ungkapan *the thing speaks for itself*.⁷³ Prinsip ini berarti, kelalaian tidak perlu dibuktikan lagi, karena fakta berupa kecelakaan atau kerugian yang dialami oleh penumpang atau konsumen merupakan akibat kelalaian dari perusahaan penerbangan. Penumpang tidak akan mengalami kerugian atau kecelakaan apabila perusahaan penerbangan tidak lalai. Berdasarkan doktrin ini, pembuktian dibebankan kepada pihak tergugat, apakah tergugat lalai atau tidak.

Doktrin kedua yang berkaitan dengan anggapan adanya kelalaian perusahaan penerbangan adalah doktrin *negligence per se*. Doktrin tersebut dalam *Black's Law Dictionary* dirumuskan sebagai berikut: “*Negligence establish as a matter of law, so that breach of the duty is not a jury question. Negligence perse usually arises from a statutory violation.*”⁷⁴ Kelalaian menetapkan sebagai masalah hukum, sehingga pelanggaran tugas bukan pertanyaan juri. Kelalaian kecilpun dapat menimbulkan pelanggaran hukum. Berdasarkan doktrin ini, perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan penumpang yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan dianggap telah memenuhi unsur kelalaian. Di Amerika misalnya, apabila terjadi kecelakaan akibat mengendarai mobil, dapat membuktikan bahwa mobil tersebut tidak memenuhi standar yang ditetapkan oleh *Federal Motor*

⁷³Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary*, hlm. 1311.

⁷⁴Bryan A. Garner, *Law Dictionary*, hlm. 1057.

Vehicle Safety Standards (FMVSS), sudah memenuhi unsur kelalaian tergugat.⁷⁵

Prinsip praduga bersalah atau lalai diikuti dengan prinsip praduga bertanggung jawab. Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat. Kebalikan dari prinsip ini adalah prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption of nonliability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas dan pembatasan demikian biasanya menurut pendapat umum dapat dibenarkan. Contohnya jika terjadi kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin/bagasi tangan yang biasanya dibawa dan diawasi langsung oleh si penumpang adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini, pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat diminta pertanggung jawabannya. Sekalipun demikian, dalam Pasal 44 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara Pasal 44 ayat (2), ada penegasan, bahwa “prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab” tidak lagi diterapkan secara mutlak, dan mengarah kepada prinsip tanggung jawab dengan pembatasan uang ganti kerugian (setinggi-tingginya satu juta rupiah). Artinya, untuk bagasi kabin/bagasi

⁷⁵Etsuko Fujimoto, *Products Liability*, hlm. 9.

tangan pengangkut tetap dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila penumpang sebagai konsumen dapat membuktikan kesalahan pihak pengangkut (pelaku usaha).⁷⁶

Selain itu, kerugian yang paling besar dapat dialami oleh individu dan/atau barang adalah kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan. Kecelakaan maskapai penerbangan terutama pesawat udara komersil seringkali berakibat fatal terhadap pesawat itu sendiri dan daerah yang terkena dampak kecelakaan. Ketika kecelakaan terjadi, peran otoritas penerbangan dan pihak maskapai sangatlah menentukan. Hal ini menjadi tanggung jawab utama maskapai apabila maskapai dianggap lalai dalam hal terjadinya kecelakaan.⁷⁷

Tanggung jawab maskapai tidak hanya di sisi material saja, akan tetapi juga harus memikirkan kondisi psikologis korban dan keluarga yang terkena dampak kecelakaan. Karena kecelakaan bisa berdampak trauma panjang bahkan sampai bertahun-tahun setelah peristiwa kecelakaan tersebut. Akan tetapi dunia tidak tinggal diam untuk mengatasi kecelakaan-kecelakaan yang terjadi selama ini. Banyak hal yang dilakukan negara-negara di dunia untuk mencegah terjadinya kecelakaan bahkan untuk melindungi pihak-pihak yang terkena dampak dari sebuah kecelakaan pesawat udara. Dunia internasional

⁷⁶Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta: Grasindo, 2000, hlm. 62.

⁷⁷Dampak Kecelakaan Pesawat: Banyak Karyawan Maskapai Stres, Sakit dan Resign, diakses dari <https://www.flightzona.com/2016/03/22/dampak-kecelakaan-pesawat-banyak-karyawan-maskapai-stres-sakitdan-resign/amp/>, pada tanggal 17 Oktober 2022.

menunjukkan aksi nyatanya dengan dibentuknya Konvensi Paris pada tahun 1919 dan Konvensi Warsawa untuk Unifikasi Peraturan-Peraturan Berkaitan dengan Masakapai Penerbangan pada tahun 1929. Konvensi Warsawa tahun 1929 tersebut menjadi Konvensi yang paling banyak diratifikasi diantara Konvensi-Konvensi hukum perdata internasional lainnya, yaitu 152 negara menjadi pihaknya pada tahun 2017.⁷⁸ Pada perkembangannya Konvensi tersebut terus diperbarui oleh negara-negara di dunia sampai dengan terbentuklah Montreal Protocol No. 4 pada tahun 1999.

Sebelum terbentuknya Konvensi Warsawa, sangat banyak perbedaan substansial di dalam peraturan penerbangan yang dipakai oleh negara-negara di dunia yang membuat ketidakpastian hukum bagi perusahaan penerbangan maupun penumpang. Sedangkan perusahaan penerbangan sendiri adalah perusahaan yang sangat dinamis, sehingga menjadi alasan utama dibentuknya Konvensi Warsawa untuk menyatukan peraturan-peraturan di bisnis penerbangan. Hal ini dapat menghindari konflik hukum dan konflik yurisdiksi di kemudian harinya.

Sehingga banyak ahli berpendapat, bahwa Konvensi Montreal tahun 1999 adalah suksesor dari Konvensi Warsawa tahun 1929 dan Konvensi ini dibentuk untuk menggantikan Konvensi Warsawa dan instrument terkait lainnya untuk mengatasi kesemerawutan peraturan-

⁷⁸Christoffer Thallin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages – Article 17 of the Warsaw System and the New Montreal Convention*, Swedia: University of Lund, 2022, hlm. 9.

peraturan dan perjanjian-perjanjian yang ada. Konvensi Montreal juga bertujuan untuk mengkonsolidasikan berbagai macam tanggung jawab dan dan melestarikan kerangka-kerangka hukum yang ditafsirkan dan diterapkan dalam Konvensi Warsawa dan amandemennya.

Konvensi ini mulai efektif berlaku pada tanggal 8 November 2003. Meskipun Konvensi Montreal diperkenalkan sebagai sistem yang merubah secara fundamental tanggung jawab dari maskapai penerbangan internasional, namun secara praktek Konvensi Montreal dapat dikatakan sangat terbatas karena masih diratifikasi oleh sedikit negara.

D. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Wanprestasi

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau, bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa: “Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang

membahayakan. Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggung jawab terdiri dari:

1. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri.
2. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.
3. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian.
4. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Selain itu, tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai liability dan responsibility. Istilah liability menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum. Sedangkan istilah responsibility menunjuk pada pertanggungjawaban politik. Oleh karena itu, teori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggung jawab yang lahir dari ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga teori tanggung jawab dimaknai dalam arti liability.

Sebagai suatu konsep yang terkait dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum. Dalam penyelenggaraan suatu negara dan pemerintahan, pertanggung jawaban itu melekat pada jabatan yang juga telah dilekati dengan kewenangan, dalam perspektif hukum publik, adanya kewenangan inilah yang memunculkan adanya pertanggungjawaban. Sejalan dengan prinsip umum tersebut: *“geenbevegedheid zonder verantwoordelijkheid; thereis no authority without responsibility. la sulthota bila mas-uliyat”* (tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban). Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :

1. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intertional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa, sehingga merugikan penggugat atau mengetahui, bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
2. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort lilability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).

3. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

Selain itu, prinsip tanggung jawab hukum dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu:

1. *Liability based on fault*, beban pembuktian yang memberatkan penderitanya. Ia baru memperoleh ganti kerugian apabila ia berhasil membuktikan adanya unsur kesalahan pada pihak tergugat, kesalahan merupakan unsur yang menentukan pertanggung jawaban, yang berarti bila tidak terbukti adanya kesalahan, tidak ada kewajiban memberi ganti kerugian. Pasal 1865 KUH-Perdata yang menentukan, bahwa “barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa atas nama ia mendasarkan suatu hak, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu, sebaliknya barang siapa mengajukan peristiwa-peristiwa guna membantah hak orang lain, diwajibkan membuktikan peristiwa-peristiwa itu”.
2. *Strict liability* (tanggung jawab mutlak) yakni unsur kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pihak penggugat sebagai dasar pembayaran ganti kerugian.

Dalam sebuah perbuatan atau hubungan hukum yang dilakukan subyek hukum pasti akan menimbulkan tanggung jawab hukum, maka dengan adanya tanggung jawab hukum akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi subyek hukum. Oleh karena itu, tanggung jawab hukum

merupakan suatu prinsip yang ditimbulkan adanya hubungan hukum yang harus dilaksanakan.

Berdasarkan prespektif hukum, dalam kehidupan sehari-hari dikenal istilah pergaulan hukum (*rechtsverkeer*) yang di dalamnya mengisyaratkan adanya tindakan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtbetrekking*) antar subjek hukum. Pergaulan, tindakan, dan hubungan hukum adalah kondisi atau keadaan yang diatur oleh hukum dan/atau memiliki relevansi hukum. Dalam hal itu terjadi interaksi hak dan kewajiban antardua subjek hukum atau lebih yang masing-masing diikat hak dan kewajiban (*rechten en plichten*). Hukum diciptakan untuk mengatur pergaulan hukum agar masing-masing subjek hukum menjalankan kewajibannya secara benar dan memperoleh haknya secara wajar. Di samping itu, hukum juga difungsikan sebagai instrumen perlindungan (*bescherming*) bagi subjek hukum. Dengan kata lain, hukum diciptakan agar keadilan terimplementasi dalam pergaulan hukum. Ketika ada subjek hukum yang melalaikan kewajiban hukum yang seharusnya dijalankan atau melanggar hak itu dibebani tanggung jawab dan dituntut memulihkan atau mengembalikan hak yang sudah dilanggar tersebut. Beban tanggung jawab dan tuntutan ganti rugi atau hak itu ditunjukkan kepada setiap subjek hukum yang melanggar hukum, tidak peduli apakah subjek hukum itu seseorang, badan hukum, ataupun pemerintah.

Selain itu, konsep tanggung jawab hukum berkaitan erat dengan konsep hak dan kewajiban. Konsep hak merupakan suatu konsep yang menekankan pada pengertian hak yang berpasangan dengan pengertian kewajiban. Pendapat yang umum mengatakan, bahwa hak pada seseorang senantiasa berkorelasi dengan kewajiban pada orang lain. Bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, artinya dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan dengan peraturan yang berlaku. Selain itu, menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum, menyatakan bahwa: seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan. Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh di tuntutan, dipersalahkan, dan diperkarakan. Sedangkan, 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.

Sebenarnya prinsip-prinsip keadilan sangat berkaitan dengan apa yang seharusnya dipraktikan dalam kebijakan pengupahan, serta kaitannya dengan kebijakan-kebijakan untuk menyeimbangkan antara pekerja dan pengusaha. Hemat penulis, keadilan Jhon Rawls seperti prinsip equality

liberty (prinsip persamaan) antara pekerja, prinsip equality opportunity (prinsip kesempatan) antara pekerja, serta win win solution yang dikedepankan dalam kontrak dan kesepakatan antara pengusaha dan pekerja. Sangat cocok jika keadilan Jhon Rawls diterapkan untuk menganalisa keadilan problem upah pekerja kaitannya dengan dunia hukum.

Oleh karena itu, Rawls mengkritik teori keadilan dalam liberalisme dan sosialisme sebagai teori yang belum memadai karena dua hal. Pertama, liberalisme yang memberi aksentuasi pada kebebasan-kebebasan dasar justru menciptakan ketimpangan di antara orang-orang yang memiliki kemampuan lebih baik dan orang-orang yang kurang beruntung. Kedua, sosialisme yang memberi aksentuasi pada persamaan justru mengabaikan kebebasan-kebebasan dasar. Menurut Rawls, dua teori keadilan tersebut sama-sama bersifat ideologis, dalam pengertian bahwa terdapat kepentingan tersembunyi di balik jargon-jargon kebebasan dan persamaan. Itulah sebabnya Rawls kemudian menyusun sebuah teori keadilan yang bersifat abstraktif, ketika para peserta bertolak dari kondisi ketidaktahuan (*a veil of ignorance*), agar mereka terbebas dari kepentingan dan ambisi apapun. Mereka membangun kontrak kerja sama dalam suatu masyarakat yang ditata oleh prinsip-prinsip keadilan.

Kapitalisme yang dikemukakan Locke mendapatkan perlawanan kuat terutama dari Marx. Marx menentang penumpukan modal dan privatisasi alat-alat produksi (kapitalisme) sebagaimana dipromosikan oleh liberalisme

Locke. Menurut Marx, alat-alat produksi harus dimiliki bersama atau harus dimiliki umum (communis). Baik liberalism atau sosialisme, dua-duanya tidak memadai. Liberalisme Lockean membenarkan ketimpangan sosial, dan sosialisme menyingkirkan kebebasan-kebebasan dasar. Dengan melihat kelemahan-kelemahan dua teori tersebut Rawls kemudian menyusun sebuah teori keadilan yang mengakomodasi kebebasan-kebebasan dasar dan menjamin kesetaraan sosial.

Mengenai kerjasama, dalam konteks moralitas politik liberal, terdapat beberapa pandangan dominan yang mendasari kerja sama sosial itu: misalnya libertarian dengan klaim hak-hak kodrati individu, utilitarian yang mengejar kebahagiaan manusia dengan mengidentifikasikan kepentingan individu dengan kepentingan umum, dan kontraktarian yang mendasarkan pada kontrak kerja sama yang fair. Rawls menolak pandangan utilitarianisme karena prinsip “total bersih kebahagiaan maksimal bagi sebanyak mungkin orang” dapat berakibat pendistribusian beban dan nikmat yang tidak adil. Banyaknya kenikmatan individu-individu yang menjadi korban. Rawls juga menolak libertarian karena konsep keadilannya tertuju bukan pada struktur dasar masyarakat melainkan pada transaksi antarindividu. Bagi Rawls, suatu konsep keadilan sosial harus dipandang sebagai instansi pertama, standar dari mana aspek distributif struktur dasar masyarakat dinilai. Konsepsi

seperti itu haruslah menetapkan cara menempatkan hak-hak dan kewajiban di dalam lembaga-lembaga dasar masyarakat.

Apa yang diungkapkan oleh Rawls menjadi identitas dari Rawls menyusun teori keadilan dalam buku (*A Theory of Justice*). Dalam buku tersebut Rawls menyebut teori keadilan yang disusunnya sebagai “*justice as fairness*” (keadilan sebagai kewajaran). Pada hal ini dimaksudkan dengan “*justice as fairness*” adalah sejenis “teori kontrak” yang menyiratkan abstraksi tertentu, yaitu abstraksi mengenai berkumpulnya orang-orang rasional, bebas, dan setara untuk menerima prinsip-prinsip keadilan dari sebuah posisi kesetaraan awal yang fair atau “posisi asli”.

Rawls sangat prihatinkan ketika banyak ketidakadilan terjadi dalam struktur masyarakat. Rawls melihat peran keadilan dalam menegakan hukum sangat diperlukan. Rawls berbeda dari para pemikir sebelumnya, hukum sangat berkaitan dengan keadilan. Hukum tidak sebatas kepastian hukum dan kemanfaatan saja, akan tetapi harus mempertimbangkan keadilan yang lebih diutamakan.

Apa yang diungkapkan oleh Frans Magnis Suseno, ada beberapa kata kunci yang terkait dengan perwujudan keadilan serta keadilan sosial, seperti: hak, kewajiban, kontrak, fairness, ketimbalbalikan, struktur kekuasaan dan otonomi. Semua tindakan yang cenderung untuk

memproduksi dan mempertahankan kebahagiaan dan kesejahteraan masyarakat adalah adil.

Oleh karena itu, membangun keadilan sosial berarti menciptakan struktur yang memungkinkan pelaksanaan keadilan sosial. Masalah keadilan sosial ialah bagaimanakah mengubah struktur-struktur kekuasaan yang seakan-akan sudah memastikan ketidakadilan, artinya yang memastikan bahwa pada saat yang sama dimana masih ada golongan-golongan miskin dalam masyarakat, terdapat juga kelompok-kelompok yang dapat hidup dengan seenaknya karena mereka menguasai sebagian besar dari hasil kerja dan hak-hak golongan yang miskin.

Sehubungan dengan itu, di samping mengajukan gugatan berdasarkan kelalaian perusahaan penerbangan, ajaran hukum memperkenalkan pula penumpang sebagai konsumen mengajukan gugatan berdasarkan wanprestasi (*breach of warranty*). Tanggung jawab pelaku usaha yang dikenal dengan wanprestasi adalah tanggung jawab berdasarkan kontrak (*contractual liability*).⁷⁹ Dengan demikian, ketika suatu barang penumpang rusak dan mengakibatkan kerugian, penumpang biasanya pertama-tama melihat isi dari kontrak atau

⁷⁹Etsuko Fujimoto, *Products Liability, Op. Cit.*, hlm.9.

perjanjian atau jaminan yang merupakan bagian dari kontrak, baik tertulis maupun lisan.⁸⁰

Keuntungan bagi penumpang dalam gugatan berdasarkan teori ini adalah penerapan kewajiban yang sifatnya mutlak (*strict obligation*), yaitu suatu kewajiban yang tidak didasarkan pada upaya yang telah dilakukan pelaku usaha untuk memenuhi janjinya. Itu berarti apabila pelaku usaha telah berupaya memenuhi janjinya, tetapi penumpang tetap mengalami kerugian, maka perusahaan penerbangan tetap dibebani tanggung jawab untuk mengganti kerugian.

Akan tetapi, pada dasarnya, sebagaimana lazimnya dasar gugatan *breach of warranty* yang umum diterapkan dalam praktek pengangkutan penerbangan, wanprestasi sebagai dasar tuntutan ganti kerugian dihadapkan dengan beberapa kelemahan yang dapat mengurangi bentuk perlindungan hukum terhadap kepentingan penumpang, yaitu berupa pembatasan waktu gugatan,⁸¹ persyaratan pemberitahuan,⁸²

⁸⁰Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, Cetakan ke 7, Jakarta: Balai Pustaka, 1996, hlm. 399. Jaminan yang dimaksud di sini adalah ungkapan atau pernyataan produsen yang menanggung keselamatan, ketulenan atau kebenaran dari orang, harta benda, dsb. Jadi tidak saja terbatas pada pengertian jaminan sebagai garansi.

⁸¹Batas waktu pengajuan gugatan di Amerika Serikat tidaklah sama, di Negara bagian Missouri misalnya gugatan dapat dilakukan dalam tenggang waktu 4 tahun setelah penyerahan barang, sedangkan di Negara Bagian New Jersey batas waktu pengajuan gugatan adalah 6 tahun dari waktu pembeli mengalami kerusakan harta benda dan 2 tahun setelah adanya *personal injury*.

⁸²Persyaratan pemberitahuan artinya pembeli harus memberitahukan kepada penjual mengenai adanya wanprestasi dalam waktu yang layak (*reasonable time*) setelah pelanggaran ditemukan atau seharusnya ditemukan. *Mo. Rev. State. Article 400.2-316(2)* (1978).

kemungkinan adanya bantahan (*disclaimer*)⁸³ dan persyaratan hubungan kontrak, baik hubungan kontrak secara horizontal, maupun vertikal.

Prinsip penting dalam hukum kontrak adalah para pihak berada pada posisi tawar yang seimbang. Dengan demikian, apabila salah satu pihak tidak puas dengan isi perjanjian, maka pihak tersebut memiliki kekuatan untuk merundingkan kembali isi perjanjian. Namun, cukup banyak ahli yang melihat bahwa prinsip posisi tawar yang seimbang antara pelaku usaha dengan penumpang atau konsumen tidak ditemukan dalam praktek. Bahkan, pelaku usaha dengan kekuatannya cenderung menerapkan prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability*) sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Dalam perjanjian cargo, misalnya ditentukan, bila barang/cargo itu hilang atau rusak (termasuk akibat kesalahan petugas), maka si penumpang sebagai konsumen hanya dibatasi ganti kerugiannya sebesar sepuluh kali harga barang.⁸⁴

Demikian pula dengan masalah hubungan kontrak.⁸⁵ Penerapan persyaratan hubungan kontrak kemudian mendapat reaksi dari beberapa praktisi dan pakar hukum sehingga pendapat ini telah melahirkan penolakan terhadap penggunaan persyaratan hubungan kontrak.

⁸³*Disclaimer* atau bantahan merupakan hambatan dalam *express warranty* karena kalau hal itu digunakan dalam *express warranty* itu berarti tidak konsisten dengan pernyataan dalam *express warranty*. Lihat *Mo. Rev. State. Article* 400.2-316 (2) (1978).

⁸⁴Shidarta, *Perlindungan Konsumen*, hlm. 64-65.

⁸⁵American Law Reports, *Products Liability-Privity*, Annotated 75 ALR2d, (tanpa tahun), hlm.43.

Walaupun ada beberapa negara bagian di Amerika Serikat yang tetap menerapkan persyaratan hubungan kontrak, dengan menerapkan beberapa pengecualian, karena prinsip tersebut telah memberikan kekebalan (*immunizer*) kepada pelaku usaha terhadap tanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang sebagai konsumen.

Dalam beberapa putusan pengadilan mengenai tuntutan atas dasar wanprestasi, muncul pengecualian atas persyaratan hubungan kontrak misalnya dalam kasus-kasus yang menyangkut produk makanan.⁸⁶ Di samping itu, pengecualian juga diperluas sampai pada kerugian yang diderita konsumen yang disebabkan oleh kerusakan *container* atau tempat menyimpan dan membawa produk.⁸⁷

Persyaratan hubungan kontrak dipatahkan dengan penerapan teori *agency* dan *third party beneficiary*. Berdasarkan teori ini, pihak ketiga yang tidak mempunyai hubungan kontrak menjadi bagian atau mempunyai hubungan kontrak dengan pihak produsen. Misalnya dalam hubungan keagenan atau atas permintaan saudaranya untuk membeli,⁸⁸ pasangan suami isteri yang menderita cedera akibat tiket yang dibeli oleh suami atau isterinya,⁸⁹ orangtua yang menderita kecelakaan akibat tiket yang dibeli oleh anaknya.⁹⁰

⁸⁶American Law Reports, Annotated 75 ALR2d, "Products Liability-Privity", tanpa tahun, hlm. 45.

⁸⁷*Ibid.*

⁸⁸*Ibid.*

⁸⁹*Ibid.*, hlm.46

⁹⁰*Ibid.*

Gugatan dengan dasar wanprestasi juga merupakan suatu kesulitan bagi konsumen di Jepang. Di Jepang, ada dua dasar tuntutan ganti kerugian berdasarkan kontrak yang dapat digunakan atas kasus-kasus tanggung jawab produk yang cacat, yaitu Pasal 415 dan Pasal 570 KUH Perdata Jepang. Dengan menggunakan Pasal 415 KUH Perdata, seseorang dapat mengajukan gugatan karena pihak lawan yang tidak memenuhi kewajibannya dalam kontrak. Namun beban pembuktian berada di tangan pihak pelaku usaha untuk membuktikan bahwa kegagalan memenuhi kewajiban kontraktual tersebut tidak disebabkan oleh kelalaian pihak produsen sendiri.⁹¹ Tuntutan ganti kerugian berdasarkan Pasal 415 juga tidak memadai, karena pelaku usaha dapat membuktikan bahwa dirinya bukanlah orang yang bertanggung jawab atas pengawasan atau control terhadap kualitas pelayanan dan telah melakukan upaya-upaya maksimal untuk mencegah terjadinya kerugian pada konsumen, maka pihak pelaku usaha tidak dapat dimintai pertanggungjawaban.

Tuntutan kedua dapat dilakukan berdasarkan Pasal 570 KUH Perdata Jepang. Pasal 570 digunakan untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian yang disebabkan oleh suatu yang tidak dapat dilihat pada saat penjualan produk. Namun, gugatan ini hanya terbatas pada ganti

⁹¹Ottley Jin Younghee & Otley L. Bruce, *Product Liability Law in Japan: An Introduction to a Developing Area of Law*, 14 Ga. J. Int'l. & Comp.L. 29, 1984, hlm. 43-45

kerugian atas rusaknya produk itu sendiri.⁹² Umumnya ketentuan Pasal 415 dan Pasal 570 hanya diterapkan pada kasus-kasus yang melibatkan pembeli dan penjual yang langsung (*immediate seller*).⁹³

Konstruksi hukum yang demikian, sebenarnya tidak bermakna apa-apa bagi konsumen. Oleh karena itu, Penulis berpendapat bahwa tuntutan ganti kerugian penumpang sebagai konsumen atas dasar ingkar janji yang sifatnya dinyatakan secara terbuka atau tegas-tegas dinyatakan oleh pelaku usaha merupakan suatu bentuk perlindungan konsumen yang minimal, karena gugatan konsumen hanya dibatasi pada hal-hal yang secara tegas diperjanjikan. Padahal keterbatasan kemampuan dan pengetahuan konsumen untuk mengetahui sesuatu hal yang berhubungan dengan penerbangan, serta bentuk-bentuk perjanjian standar yang cenderung membatasi tanggung jawab pihak pelaku usaha, mengakibatkan berkurangnya tanggung jawab pihak pelaku usaha. *Expressed warranty* adalah “a warranty created by the over words or actions of the seller.”⁹⁴ Dalam bahasa yang lebih sederhana Arthur Best merumuskannya sebagai “a seller’s specific statement about a product’s features or attributes”,⁹⁵ atau oleh Kimmberly Jade Tillman disingkat

⁹²*Ibid.* hlm. 45.

⁹³*Ibid.* hlm. 44.

⁹⁴Bryan A. Garner, *Law Dictionary*, tanpa kota dan nama penerbit serta tanpa tahun terbitan, hlm. 1582

⁹⁵Arthur Best, *Torts Law*, tanpa kota dan nama penerbit serta tanpa tahun terbitan, hlm. 272.

menjadi: “*liability is imposed as a result of representations made by the seller or manufacturer.*”⁹⁶

Dengan demikian, berbagai pernyataan yang dikemukakan oleh pelaku usaha atau perusahaan penerbangan merupakan janji-janji yang mengikat pihak perusahaan penerbangan itu sendiri untuk memenuhinya. Sebaliknya, bagi penumpang sebagai konsumen pernyataan-pernyataan tersebut menjadi informasi yang menjadi bahan pertimbangan untuk memilih suatu perusahaan penerbangan, ketika mau menggunakan jasa penerbangan.

⁹⁶Kimberly Jade Tillman, *Products Defects*, tanpa kota dan nama penerbit serta tanpa tahun terbitan, hlm. 279.

