

BAB III

PENGATURAN TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENERBANGAN TERHADAP PENUMPANG

A. Perusahaan Penerbangan dan Penumpang

Sebagaimana yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di Indonesia dewasa ini relatif pesat.⁹⁷ Lebih dari sepuluh perusahaan penerbangan domestik beroperasi dan mungkin akan bertambah lagi di masa yang akan datang, karena tidak ada pembatasan berapa perusahaan yang beroperasi.⁹⁸ Akibat berlakunya otonomi daerah, ada juga perusahaan-perusahaan penerbangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah. Ditambah pula sebagai akibat dari liberalisasi di bidang perdagangan dan jasa, ada juga beberapa perusahaan penerbangan langsung ke daerah-daerah di Indonesia (tidak hanya ke pelabuhan udara internasional sebagai tempat tujuan disuatu negara).

Selain itu, dengan telah diratifikasinya *World Trade Organization* (WTO) dan *The General Agreement on Trade in Services* (GATs) oleh

⁹⁷Secara historis, penerbangan di Indonesia telah berlangsung sejak abad ke 20, tepatnya sejak masa pemerintahan Hindia Belanda. Penerbangan pertama kali di Indonesia yaitu penerbangan militer yang dilakukan di Surabaya pada tanggal 19 Februari 1913 oleh penerbang asal Belanda. Saat itu, penerbangan yang dilakukan merupakan uji coba untuk pesawat yang didatangkan langsung dari Belanda. Sayangnya, uji coba yang dilakukan gagal sehingga pesawat jatuh di Kampung Baliwerti. Lihat Berita ASTA tentang Sejarah Penerbangan di Indonesia. <https://aviation.astacademy.or.id/news/119-sejarah-penerbangan-di-indonesia>. 3 April 2023.

⁹⁸Awalnya penerbangan komersil ini masih menggunakan pesawat jenis Fokker yang hanya bisa menampung 2-5 orang. Kemudian, mulai berkembang pesawat jenis DC yang daya tampungnya lebih banyak dari jenis sebelumnya. *Ibid.*

Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, maka tidak dibenarkan lagi Pemerintah Indonesia melakukan monopoli di bidang perusahaan (jasa) penerbangan. Perkembangan ini di satu sisi cukup menggembirakan bagi para pengguna penerbangan (penumpang dan pemilik kargo) karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain,⁹⁹ dengan tarif yang murah (*low cost carrier*) tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (servis), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat, sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan. Demikian juga dikhawatirkan dengan penurunan tarif angkutan udara dan berbagai bonus yang ditawarkan tersebut akan dapat mengurangi pendapatan bagi awak pesawat maupun karyawan perusahaan pada umumnya, sehingga akibatnya akan mengurangi kinerja dan rasa tanggung jawab terhadap tugasnya.

Makin banyaknya perusahaan penerbangan yang beroperasi dengan persaingan yang bebas melalui ”perang tarif”, maka

⁹⁹Bisnis penerbangan saat ini sangat bersaing, dari segi tarif, equipment, pelayanan, sumber daya manusia, dan keamanan dan keselamatan. Maskapai penerbangan di Indonesia dengan konsep penerbangan full carrier dan low cost carrier juga mengalami perang tarif, sehingga menyebabkan beberapa airline terpaksa harus gulung tikar, atau mengurangi armada dan beberapa rute ditutup, bahkan terdapat beberapa airlines yang menyerahkan pengelolaan operasional kepada airlines yang lebih besar. Seperti contohnya pada beberapa tahun lalu Sriwijaya Air menyerahkan pengelolaan operasional kepada Garuda. Mustika Sari dkk. Cartel And Tariff On Aviation Business Competition In Indonesia. Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL) Vol. 6 No. 2 Mei 2020. <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmbt>.

dikhawatirkan akan berdampak kurang baik bagi keamanan, keselamatan penerbangan, kenyamanan dan perlindungan konsumen. Dalam realitasnya peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan atau angkutan udara, belum dipahami secara komprehensif atau tidak diperhatikan oleh para pelaku usaha di bidang penerbangan.

Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan penerbangan komersil tidak akan berarti apa-apa, tanpa adanya penumpang. Sehingga, dalam bisnis penerbangan, penumpang merupakan salah satu aset penting yang patut diperhitungkan oleh perusahaan penerbangan untuk mencapai keuntungan. Oleh karena itu, penumpang yang menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya terutama hak ganti kerugian, apabila penumpang mengalami kecelakaan (yang menyebabkan kematian, luka-luka atau cacat tetap), kerusakan atau kehilangan bagasi, dan keterlambatan.¹⁰⁰ Jika konsumen merasa, kuantitas atau kualitas barang atau jasa yang dikonsumsi tidak sesuai dengan nilai tukar yang diberikannya, maka penumpang sebagai konsumen berhak mendapatkan ganti kerugian yang pantas. Berkaitan dengan itu sebagai salah satu ciri pelayanan umum adalah pemberi pelayanan harus bertanggung jawab dalam arti *liability*,

¹⁰⁰ Annalisa Yahanan, et.al., "*Passenger rights and Liability of Commercial Air Carrier in the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law No.1 Year 2009 About Aviation*". (Hak-hak Penumpang dan Tanggung jawab Pengangkut Udara Komersial dalam Industri Penerbangan di Indonesia: Analisis Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan), Inaugural International Workshop and Seminar on Siyar & Islamic States Practices in International Law, Oriental Crystal Hotel, Kajang, Malaysia, 18-19 November 2009, hlm. 1.

apabila si penerima layanan mengalami kerugian akibat layanan yang diberikan.¹⁰¹

Apabila penumpang yang menggunakan jasa penerbangan berakibat terjadinya pelanggaran hak-hak penumpang yang menimbulkan kerugian, maka perusahaan penerbangan sebagai pengangkut bertanggung jawab seperti yang diamanatkan oleh UUP. Tanggung jawab tersebut dimulai sebelum masa penerbangan (*pre-flight service*), pada saat penerbangan (*in-flight service*) dan setelah penerbangan (*post-flight service*).¹⁰² Kerugian sebelum masa penerbangan misalnya berkaitan dengan pembelian tiket, penyerahan bagasi, penempatan bagasi pada rute yang salah atau terjadi keterlambatan. Kerugian pada saat penerbangan misalnya tidak mendapatkan pelayanan yang baik atau rasa aman untuk sampai di tujuan dengan selamat. Sedangkan kerugian setelah penerbangan, antara lain sampai pada tujuan terlambat, bagasi hilang atau rusak dan lain-lain.

Sementara itu, kebijakan pemerintah kurang jelas dan tidak tegas, baik dalam usaha menyempurnakan peraturan perundang-undangan, maupun dalam menegakkan peraturan yang ada. Selanjutnya, karena masalah penerbangan sangat erat kaitannya dengan ketentuan-ketentuan internasional, maka pembahasan Disertasi ini juga akan merujuk

¹⁰¹H.K.Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, PT. Mandar Maju, Bandung, 2009, hlm. 15.

¹⁰²Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. Rajawali Pers, Jakarta, 2009, hlm. 78.

terhadap apa yang berlaku dalam hukum pengangkutan udara internasional.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara (PP 40/95), Pasal 1 angka 4 dinyatakan “Perusahaan angkutan udara adalah perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan pos dengan memungut pembayaran”. Sedangkan dalam Pasal 1 ayat (1) Konvensi Warsawa 1929 menyatakan “*This Convention shall apply to all international transportation of persons, baggage or goods performed by air craft for hire...*”. Dari definisi dalam PP 40/95 di atas tidak jelas apakah bagasi termasuk yang diatur atau tidak? Sebab antara bagasi dan kargo berbeda antara satu dengan yang lainnya, baik statusnya maupun pengaturannya.

Demikian juga apakah terdapat perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan udara dengan penumpang atau pemilik kargo dan pos yang nantinya menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik kargo dan pos yang nantinya menjadi dasar adanya tanggung jawab bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik kargo dan pos? Sehingga dalam Konvensi Warsawa 1929 kekurangan ini diperbaiki oleh Protokol Den Haag 1955 dengan mengubah ketentuan Article 3 ayat 2 menjadi:

“The passenger ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and condition of the contract carriage”.

Di sini mengandung arti, bahwa antara pengangkut udara dengan penumpang terjadi perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan adanya tiket penumpang.¹⁰³ Dengan demikian, bila terjadi kerugian di pihak penumpang selama pengangkutan udara, maka berarti pengangkut telah melakukan wanprestasi atas perjanjian yang telah disepakati, yaitu untuk mengangkut sampai tempat tujuan dengan selamat. Oleh karena itu, definisi dalam PP tersebut tidak lengkap di samping ada hal yang tidak seharusnya jadi materi PP malah masuk (pos). Kekurangan tersebut adalah apa yang dimaksud dengan “perusahaan”, tentang “mengadakan perjanjian”, tentang “bagasi”, sehingga ketentuan tersebut seharusnya mengatur: “Perusahaan pengangkutan udara adalah orang atau badan yang mengadakan perjanjian untuk mengangkut penumpang, (bagasi), dan kargo, (dan pos?) dengan pesawat terbang dan memungut pembayaran”.

¹⁰³Kebanyakan penumpang pesawat mungkin masih menganggap lembaran tiket berguna hanya sekadar sebagai bukti untuk melakukan *check in* di bandara. Padahal lebih dari itu, tiket merupakan perjanjian antara penumpang dengan maskapai penerbangan. Oleh karena itu, Dosen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Hadi Rahmat Purnama menjelaskan, bahwa di dalam tiket yang dimiliki oleh masing-masing penumpang mengandung perjanjian yang disepakati oleh penumpang sebagai pengguna jasa dengan maskapai penerbangan yang memberikan jasa angkutnya. Dari perjanjian ini, papar Hadi, timbul hubungan keperdataan yang menyebabkan penumpang sebagai salah satu pihak memiliki hak-hak yang dapat dituntutnya di kemudian hari sesuai dengan apa yang telah diatur. *Hukum.Online.com.Tiket Pesawat Bukan Sekadar Alat Check in*. Diakses pada tanggal 27 April 2023.

Perlu dicatat, bahwa dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Nomor 100 (*Luchtvervoer-ordonantie*), 1939 (OPU 100/39), Pasal 2 ayat (2) yang sebagian besar merupakan terjemahan dari Konvensi Warsawa 1929 tentang Pengangkutan Udara Internasional (Art. 2 part. (2), dinyatakan bahwa Ordonansi (dan juga Konvensi Warsawa) tidak berlaku bagi pengangkutan pos. Hal ini yang menyangkut tanggung jawab terhadap benda-benda pos diatur tersendiri dalam Undang-undang tentang Pos atau Konvensi tentang Pos (*International Postal Convention*).

Sehubungan dengan itu, Konvensi Warsawa dan Montreal telah mengatur sangat banyak hal tentang hubungan antara maskapai penerbangan dan penumpang, termasuk namun tidak terbatas pada hal-hal sebagai berikut:¹⁰⁴

- a. Dokumentasi Penerbangan, hal yang diatur didalamnya termasuk tiket penumpang sampai dengan *check-in* bagasi dan hal lainnya yang berkaitan dengan dokumentasi;
- b. Hak untuk mengambil tindakan oleh penumpang kepada maskapai penerbangan *vice versa*, dalam ketentuan ini diatur bagaimana seorang yang merasa dirugikan oleh pihak maskapai dapat menuntut untuk mendapatkan haknya;

¹⁰⁴Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law*, 10th Edition, Belanda: Wolters Kluwer, 2017, hlm. 158-257.

- c. Batasan-batasan tanggung jawab dan dasar dari tanggung jawab maskapai penerbangan;
- d. Definisi kecelakaan, yang mana maskapai harus bertanggung jawab kepada pihak yang terkena dampaknya apabila kecelakaan terjadi;
- e. Proses embarkasi dan disembarkasi, yang menjelaskan pengaturan penaikan dan penurunan penumpang dan/atau barang dari dan ke pesawat udara;
- f. Kerugian yang dibayarkan, hal apa saja dan bagaimana perhitungannya apabila maskapai harus mengeluarkan ganti rugi terhadap penumpang pesawat udara;
- g. Keterlambatan penerbangan, hal yang menyebabkan keterlambatan sehingga maskapai penerbangan dianggap bertanggung jawab atas keterlambatan tersebut;
- h. Bagasi, tanggung jawab maskapai penerbangan pada saat bagasi milik penumpang diproses *check-in* sampai dengan diambil kembali oleh penumpang di *conveyor belt*;
- i. Kargo, barang yang dikategorikan sebagai angkutan special yang melibatkan banyak pihak yang bertanggung jawab dalam setiap perjalanannya;
- j. Yurisdiksi, masuk ke dalam yurisdiksi manakah sebuah tanggung jawab maskapai penerbangan tergantung dari apa yang dianut oleh negara maskapai tersebut didaftarkan; dan

k. Hal-hal prosedural terkait operasional penerbangan lainnya

Sementara itu, yang dimaksud dengan penumpang angkutan udara, baik dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 maupun dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 95 tidak ada keterangan apa pun, sehingga harus mencari keterangan dari literatur atau dokumen lain. Menurut Suherman dalam bukunya “*Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*”: “penumpang adalah seseorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara”.¹⁰⁵ 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 yang ikut dalam penerbangan tanpa sepengetahuan pengangkut (*stow away*).

Bila terjadi kecelakaan apakah pengangkut harus membayar kompensasi (santunan, ganti rugi) kepadanya, padahal pengangkut tidak terikat perjanjian dengannya?¹⁰⁶ Perbedaan antara penumpang resmi akan makin kabur, bila pengangkut udara tidak mengeluarkan tiket

¹⁰⁵E. Suherman. *Loc. Cit.*

¹⁰⁶Pengaturan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang pada pengangkutan udara, diatur dalam Undang-undang, perjanjian, dan kebiasaan. Hukum Pengangkutan udara adalah bersifat keperdataan, ketentuan pengangkutan udara yang dijumpai dalam hukum udara positif di Indonesia adalah: Ordonansi Pengangkutan Udara Stbl. 1939 No. 100, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

penumpang, seperti yang dilakukan oleh Perusahaan Penerbangan Indonesia Air Asia, misalnya. Dengan adanya tiket penumpang merupakan bukti (*prima facie*) adanya perjanjian angkutan antara pengangkut udara dengan penumpang.¹⁰⁷

B. Hak dan Kewajiban Para Pihak

Dinamika kehidupan manusia telah berkembang secara pesat dan membawa kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Fenomena ini telah membawa akibat globalisasi di berbagai dimensi, meliputi perokonomian dan kebijakan ekonomi. Globalisasi juga telah membawa dinamika hubungan antara manusia lebih kompleks dan beragam. Dunia bisnis yang melaju dengan pesat baik pada skala nasional dan internasional telah membawa akibat pada perkembangan transaksi-transaksi bisnis yang semakin kompleks. Transaksi tersebut umumnya dituangkan dalam suatu dokumen kontrak. Bisnis apapun hampir tidak dapat dilepaskan dari keberadaan suatu kontrak.¹⁰⁸

Pendapat Sir Henry Maine mengenai perkembangan hukum dari status ke kontrak sejalan dengan perkembangan masyarakat yang sederhana ke masyarakat yang modern dan lebih kompleks. Hubungan

¹⁰⁷Menurut Prof. Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Lihat R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PTInternasional, Jakarta, 1985, hlm. 1.

¹⁰⁸Ghansam Anand, "Prinsip Kebebasan Berkontrak Dalam Penyusunan Kontrak", *Yuridika*, Vol. 26 No. 2, Mei-Agustus 2011, hlm. 90.

hukum yang didasarkan pada status masyarakat yang konservatif berangsur-angsur akan hilang apabila masyarakat tadi berkembang menjadi masyarakat yang modern dan lebih kompleks, dimana hubungan-hubungan hukum tersebut kemudian didasarkan pada sistem-sistem hak dan kewajiban berlandas pada kontrak yang secara sukarela dibuat dan dilakukan oleh para pihak terkait.¹⁰⁹

Ekonomi pasar seperti yang sekarang berlaku di hampir seluruh dunia didasarkan pada premis bahwa orang dan perusahaan harus melakukan tawar-menawar sendiri atas dasar pertukaran barang dan jasa secara sukarela. Bukan pemerintah yang memutuskan berapa banyak barang yang diproduksi atau berapa banyak uang yang harus dibayar oleh seseorang untuk produk yang mereka inginkan. Sebaliknya, dalam batas-batas tertentu, kegiatan ekonomi diserahkan kepada kebutuhan masyarakat dan mekanisme harga pasar untuk memastikan bahwa penawaran dan permintaan saling berhubungan. Ekonomi pasar secara umum, tidak peduli apakah dalam versi model sosialisme atau kapitalisme, tidak dapat dilakukan tanpa kontrak.¹¹⁰

Di dalam dunia bisnis, kontrak merupakan instrumen yang penting untuk mewujudkan perubahan-perubahan ekonomi dalam bentuk pendistribusian barang dan jasa. Dasar pemikiran kontrak merujuk pada

¹⁰⁹Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1980, hlm. 84.

¹¹⁰Jan M. Smits, *Contract Law, A Comparative Introduction*, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, UK, 2014, hlm. 3-4.

tujuan terjadinya pergeseran harta kekayaan secara adil (*gerechtvaardigde*) dan memunculkan akibat hukum yakni terjadinya pertukaran kepentingan para pihak yang seyogyanya juga terjadi secara berkeadilan.¹¹¹ Guna tercapai pertukaran kepentingan secara berkeadilan (*fair exchange*), maka adanya suatu prestasi harus berimbang dengan adanya suatu kontraprestasi. Pertukaran secara timbal balik merupakan konsep kunci bagi terciptanya keadilan dalam berkontrak.

Hukum kontrak pada fungsinya memastikan bahwa kontrak yang telah disepakati mengikat para pihak. Dengan demikian jika ada pihak yang tidak memenuhi apa yang telah disepakati dalam kontrak, pihak yang merasa dirugikan dapat melakukan upaya hukum di pengadilan. Hal ini menjadikan hukum kontrak esensial didalam membina hubungan transaksional yang menunjang perekonomian masyarakat modern. Kepastian yang diberikan oleh hukum kontrak memungkinkan pelaku pasar untuk tidak ragu berpartisipasi dalam membangun perekonomian sosial.¹¹²

Hukum kontrak merupakan salah satu bagian dari sistem hukum privat yang lebih komprehensif.¹¹³ Hukum privat sendiri terdiri atas norma dan prinsip yang mengatur hubungan hukum antar pihak.¹¹⁴ Para pihak dalam hal ini meliputi perorangan maupun badan usaha. Sebagian

¹¹¹Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan Bagi Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-Asas Wiganti Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 471.

¹¹²*Ibid.*

¹¹³*Ibid.*, hlm.7.

¹¹⁴*Ibid.*

besar aturan dan prinsip hukum kontrak dirancang untuk diterapkan pada kontrak apa pun, terlepas dari jenis pihak dan jenis kewajiban yang diambil oleh para pihak.

Pada prinsipnya, hukum kontrak tidak memperdulikan apakah suatu kontrak menyangkut pembelian satu buah pena atau pengambilalihan perusahaan yang bernilai ratusan miliar Rupiah. Ilustrasi ini bukan untuk menonjolkan kekakuan sistematika hukum kontrak, tetapi asumsi implisit di baliknya adalah bahwa hukum harus memperlakukan semua kontrak dan para pihak secara setara, tidak peduli apa kontrak mereka atau siapa mereka.¹¹⁵ Hal yang terpenting dalam kontrak seperti yang disampaikan oleh Agus Yudha Hernoko, bahwa kontrak berfungsi untuk pengamanan transaksi.¹¹⁶

Hukum harus memperlakukan semua kontrak dan para pihak secara setara tanpa mempedulikan jenisnya atau para pihaknya, namun dalam pembentukan kontrak bisnis sering kali terjadi ketidaksetaraan. Khususnya pada kontrak konsumen, di mana konsumen umumnya tidak memiliki kekuatan negosiasi, sehingga terjadi ketimpangan dan/atau hubungan asimetris dengan pelaku usaha. Oleh karenanya, dalam praktik, jenis-jenis kontrak masih dikategorikan menurut klasifikasi pihak-pihak yang berkontrak, serta karakteristik utama kontrak yakni tujuan pembuatan kontrak tersebut. Sebagai ilustrasi sebuah perusahaan

¹¹⁵*Ibid.*, hlm. 4.

¹¹⁶Agus Yudha Hernoko, "Asas Proporsionalitas Sebagai Perwujudan Doktrin Keadilan Berkontrak", *Perspektif*, Vol. 12 No. 3, September 2007, hlm. 241.

multinasional yang akan mengadakan kontrak pembangunan pabrik berikut fasilitasnya, tidak memiliki kesamaan dengan mahasiswa yang akan membeli sepasang sepatu. Dengan demikian, pengklasfikasian jenis kontrak berdasarkan para pihak yang membuatnya serta tujuan pembuatan kontrak oleh para pihak, menentukan pula substansi dan aturan berlaku berkaitan dengan perbuatan hukum yang akan dibebankan sebagai kewajiban bagi para pihak. Wujud kontrak terdapat bermacam-macam bentuk, antara lain; kontrak tertulis, kontrak tidak tertulis, kontrak secara diam-diam, dan kontrak elektronik.¹¹⁷ Adapun kontrak memiliki 3 (tiga) tujuan dasar yaitu: *Pertama*, memaksakan suatu janji dan melindungi harapan wajar yang muncul darinya. Esensi kontrak adalah janji atau sekumpulan janji yang dapat dipaksakan pelaksanaannya atau dapat pula dikatakan sebagai persetujuan yang dipaksakan berlakunya menurut hukum; *Kedua*, mencegah upaya memperkaya diri yang dilakukan secara tidak adil atau tidak benar; dan *Ketiga*, mencegah bermacam-macam kerugian (*to prevent certain kinds of harm*).¹¹⁸

Sehubungan dengan itu, dalam perjanjian pengangkutan terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajibana timbul karena adanya hubungan hukum di antara para pihak. Oleh karena itu, untuk lebih jelasnya hak dan kewajiban

¹¹⁷Moh. Isnaeni, *Selintas Pintas Hukum Perikatan (Bagian Umum)*, Revka Petra Media, Surabaya, 2017, hlm. 30.

¹¹⁸Cindawati, "Prinsip Good Faith (Itikad Baik) Dalam Hukum Kontrak Bisnis Internasional", *Jurnal Mimbar Hukum*, Vol. 26 No. 2, Juni 2014, hlm. 184.

pengangkut dan penumpang pada transportasi udara,¹¹⁹ maka akan dijelaskan sebagai berikut:

1. Hak Perusahaan Penerbangan

Secara umum hak perusahaan penerbangan/pengangkut adalah menerima pembayaran ongkos angkutan dari penumpang atau pengirim barang atas jasa angkutan yang telah diberikan. Akan tetapi di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) 1939 ditentukan hak pengangkut, yaitu sebagai berikut:

- 1) Pada Pasal 7 ayat (1), Setiap pengangkut barang berhak untuk meminta kepada pengirim untuk membuat dan memberikan surat yang dinamakan "surat muatan udara". Setiap pengirim berhak untuk meminta kepada pengangkut agar menerima surat tersebut.
- 2) Pasal 9, Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim untuk membuat beberapa surat muatan udara.
- 3) Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang

¹¹⁹Tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang dan barang dalam pelaksanaan pengangkutan udara berdasarkan Prinsip *presumption of liability/presumption of fault/presumption of negligence* pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang diderita oleh penumpang atau seorang pengirim barang karena penumpang terluka, tewas, bagasinya rusak atau hilang, atau rusaknya barang kiriman dan keterlambatan datang. Sedangkan prinsip *limitation of liability* tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu, Prinsip ini mendorong pengangkut untuk menyelesaikan masalahnya dengan jalan damai. Lihat Mangara Pasaribu. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*. Jurnal Mercatoria. Vol. 9 No.1/Juni 2016, hlm. 35.

cocok atas beban dan kerugian yang berhak. Selanjutnya pada ayat (2) Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram atau telepon, atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.

Di samping hak-hak yang diatur dalam OPU tersebut di atas, masih ada hak-hak yang lain dari pengangkut seperti hak untuk menolak pelaksanaan atau mengangkut penumpang yang tidak jelas identitasnya. Hal tersebut dapat ditemukan di dalam tiket pesawat yang menentukan, bahwa hak pengangkut untuk menyerahkan penyelenggaraan atau pelaksanaan perjanjian angkutan kepada perusahaan penerbangan lain, serta mengubah tempat-tempat pemberhentian yang telah disetujui.

2. Kewajiban Perusahaan Penerbangan

Secara umum kewajiban perusahaan penerbangan/pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang beserta bagasinya dan menjaganya dengan sebaik-baiknya hingga sampai di tempat tujuan.¹²⁰ Akan tetapi di dalam OPU 1939 ditegaskan kewajiban pengangkut pada transportasi udara, yaitu sebagai berikut:

¹²⁰Prinsip *absolute liability* atau *strict liability*. Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali kalau yang dirugikan bersalah atau turut bersalah dalam timbulnya kerugian pada dirinya. Ganti rugi yang diberikan oleh pengangkut udara adalah sejumlah nominal uang sebagai bentuk tanggung jawab atas terjadinya kecelakaan yang menimbulkan kematian maupun luka, kehilangan bagasi dan keterlambatan penerbangan. Mangara Pasaribu, *Ibid.*, hlm. 36.

- 1) Pasal 8 ayat (3), Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.
- 2) Pasal 16 ayat (2), Bila barang sudah tiba di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk memberitahu kepada penerima barang, kecuali bila ada Perjanjian sebaliknya.
- 3) Pasal 17 ayat (1), Bila penerima tidak datang, bila ia menolak untuk menerima barang-barang atau untuk membayar apa yang harus dibayarnya, atau bila barang-barang tersebut disita, pengangkut wajib menyimpan barang-barang itu di tempat yang cocok atas beban dan kerugian yang berhak.
- 4) Pasal 17 ayat (2), Pengangkut wajib memberitahukan kepada pengirim, dan dalam hal ada penyitaan, juga kepada penerima, secepat-cepatnya dengan telegram atau telepon, atas beban yang berhak tentang penyimpanan itu dan sebab-sebabnya.

Sehubungan dengan itu, menurut Lestari Ningrum ada beberapa kewajiban pokok pengangkut udara, yaitu sebagai berikut:¹²¹

- a. Mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan;

¹²¹Lihat Lestari Ningrum, *Op. Cit.* hlm. 28.

- b. Mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara niaga;
- c. Dapat menjual kiriman yang telah disimpan (bukan karena sitaan) yang karena sifat dari barang tersebut mudah busuk, yang lebih dari 12 (dua belas) jam setelah pemberitahuan tidak diambil oleh penerima kiriman barang;
- d. Bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

3. Hak dan Kewajiban Penumpang

a. Hak Penumpang

Secara umum dikenal ada 4 (empat) hak dasar penumpang sebagai 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:¹²²

- 1. Hak untuk mendapatkan keamanan (*theright to safety*);
- 2. Hak untuk mendapatkan informasi (*theright to be informed*);
- 3. Hak untuk memilih (*the right tochoose*);
- 4. Hak untuk didengar (*the right to beheard*).

¹²²AW Trulstrup, *The Consumer in American Society, Personal and Family Finance*, Ed 5, New York, Mc Graw Hill, 1974, hlm. 23.

Ke-empat hak dasar tersebut diakui secara internasional. Dalam perkembangannya, organisasi-organisasi konsumen yang tergabung dalam *The International organization of Consumers' Union (IOCU)* menambahkan lagi beberapa hak, seperti: hak untuk mendapatkan pendidikan konsumen dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta hak untuk mendapatkan ganti kerugian.¹²³

Khusus untuk hak ganti kerugian adalah salah satu hak yang sangat mendasar dan penting yang dimiliki oleh setiap penumpang dalam menggunakan jasa penerbangan. Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak untuk memperoleh ganti kerugian yang secara tegas diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Hak ganti kerugian ini akan menjelma jika konsumen mengalami kerugian.¹²⁴ Dengan demikian jika penumpang pengangkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh

¹²³Annalisa Yahanan Norsuhaida Che Musa dan Kamal Halili Hassan, Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang. MIMBAR HUKUM, Vol. 2 No.2, Juni 2010. hlm. 234-251.

¹²⁴Secara lengkap hak konsumen yang diatur dalam Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsemen tersebut adalah: a. hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa; b. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan; c. hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai konsidi dan jaminan barang dan/atau jasa; d. hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan; e. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut; f. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen; g. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; h. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya; i. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

ganti kerugian. Ketentuan yang diamanatkan oleh undang-undang kepada para penyelenggara negara adalah melindungi hak-hak warganya: antara lain hak untuk memperoleh kemudahan mengakses transportasi serta hak untuk dijamin keselamatannya selama menggunakan jasa transportasi termasuk hak untuk mendapat ganti kerugian.

Selain itu, hak untuk mendapatkan kompensasi (ganti kerugian) 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 kerugian, apabila jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian sebagaimana mestinya. Sebenarnya tujuan dari pemberian kompensasi, ganti kerugian, 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 dijelaskan dalam Black's Law, yang menyebutkan:¹²⁵

“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.”

¹²⁵Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, Sixth Edition, ST Paul, Minn, West Publishing Co, 1990, hlm.283.

Dengan demikian ganti kerugian merupakan bentuk pembayaran untuk memperbaiki kesalahan, secara keseluruhan, memberikan atau mengganti yang setara dengan nilai yang sama. Atau dengan kata lain perlunya ganti kerugian untuk mengembalikan pihak yang terluca dalam kedudukannya seperti semula. Berbagai hak penumpang mulai dari masa sebelum penerbangan sampai dengan setelah penerbangan merupakan tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dalam bentuk kewajiban mengganti kerugian apabila penumpang mengalami kerugian.¹²⁶

Selain itu, 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. 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.

¹²⁶Lihat Pasal 1 angka 22 UUP Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Selain itu, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen juga telah memberikan banyak hak kepada penumpang pesawat. Misalnya hak atas keselamatan, kenyamanan, dan keamanan. Sehubungan dengan penumpang yang mengalami *delay*, maka pada dasarnya mereka dapat menuntut hak mereka atas informasi penerbangan yang akurat, jelas, dan jujur. Oleh karena itu, pada saat ini, sudah ada regulasi yang mengharuskan perusahaan memberikan kompensasi tertentu kepada penumpang akibat penundaan keberangkatan.

Sehubungan dengan itu, penumpang memang sudah selayaknya tahu hak-hak mereka yang timbul sejak membeli tiket. Ironisnya, penumpang memang sering lupa membaca secara detail hak-hak yang tercantum dalam ‘perjanjian’ tiket. Di Garuda, misalnya, begitu seseorang membeli tiket elektronik, pada salinan tiket sudah tertera butir-butir perjanjian yang mengikat kedua belah pihak. Kalau ada penumpang difabel atau memiliki keterbatasan fisik, maka menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sudah mengatur hak-hak yang dimilikinya. Penumpang yang memiliki keterbatasan fisik atau difabel tersebut berhak mendapatkan pelayanan khusus. Pasal 134 UU Penerbangan menentukan, bahwa penyandang cacat, orang lanjut usia, anak-anak di bawah usia 12 tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dari badan usaha

angkutan udara niaga, di antaranya memberikan prioritas tempat duduk dan lain-lain. Merujuk pada UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 tersebut, ada banyak hak penumpang yang menjadi kewajiban perusahaan penerbangan. Jika terjadi kecelakaan, misalnya, penumpang berhak mendapat ganti rugi.

Sebaliknya, perusahaan berkewajiban membayar ganti rugi itu menurut hukum. Sehubungan dengan itu pula, Kementerian Perhubungan sudah mengatur pembayaran ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka dalam kasus kecelakaan. Rinciannya ada dalam Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Permenhub 77/2011).¹²⁷ Pasal 3 Permenhub menentukan dengan tegas dan limitatif, bahwa: bagi penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena kecelakaan, maka penumpang atau ahli warisnya berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp1,25 miliar. Ganti rugi Rp 500 juta diberikan kepada (ahli waris) penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan

¹²⁷Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara diundangkan pada tanggal 10 Agustus 2011 dalam Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486. Latar belakang dikeluarkannya produk hukum ini adalah untuk menindaklanjuti ketentuan yang terdapat di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Sebagaimana dinyatakan dalam konsiderannya bahwa kelahiran Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 adalah untuk melaksanakan ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut teori perundang-undangan produk hukum ini adalah bersifat peraturan teknis. Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 terdiri dari 10 Bab 29 Pasal.

ruang tunggu bandara menuju pesawat udara atau saat proses turun dari pesawat udara.

Sedangkan untuk penumpang yang mengalami cacat tetap oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 hari kerja sejak terjadinya kecelakaan, berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp. 1,25 miliar. Yang cacat tetap dalam jangka waktu paling lambat 60 hari sejak terjadinya kecelakaan, ganti rugi diberikan berdasarkan organ. Misalnya kehilangan pendengaran, penumpang berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp. 150 juta. Jika bagasi penumpang hilang, musnah atau hilang sebagai akibat dari kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat dalam pengawasan pengangkut, maka penumpang berhak mendapatkan ganti rugi. Pasal 5 Permenhub 77 juga telah menjelaskan, bahwa: kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti rugi sebesar Rp. 200 ribu per kilogram dan paling banyak Rp 4 juta per penumpang. Selain itu, penumpang juga berhak mendapatkan uang tunggu atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebesar Rp. 200 ribu per hari paling lama untuk tiga hari.

Dalam kasus *delay* penumpang juga punya hak. Pasal 146 UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 juga telah mengatur pengangkut untuk 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. Keterlambatan lebih dari empat jam, penumpang berhak mendapatkan ganti rugi sebesar Rp 300 ribu. Ganti rugi dapat dikurangi 50 persen jika perusahaan penerbangan menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang. Dalam hal ini, penumpang berhak mendapatkan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain ke tempat tujuan apabila tidak terdapat angkutan udara.

Dalam hal terjadinya pembatalan penerbangan, perusahaan penerbangan wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 hari sebelum pelaksanaan penerbangan. Pasal 151 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga telah menentukan, bahwa perusahaan penerbangan wajib memberikan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif. Penumpang berhak mendapatkan tiket perseorangan atau kolektif yang memuat nomor, tempat dan tanggal penerbitan, nama penumpang dan pengangkut, tempat, tanggal, waktu pemberangkatan dan tujuan pendaratan dan pernyataan bahwa pengangkut atau perusahaan penerbangan tunduk pada ketentuan dalam UU Penerbangan. Sudah pasti, setelah membeli tiket, penumpang berhak mendapatkan boardingpas untuk masuk bandara. Problemnya, yaitu pada saat

membeli tiket, penumpang sering kali lalai untuk membaca hak-hak dan meminta penjelasan tentang hak-hak apa saja yang muncul setelah pembelian tiket itu. Yang paling krusial adalah komponen apa saja, misalnya pajak, asuransi, tuslah yang dipakai perusahaan, sehingga tiket ke suatu tujuan bernilai tertentu.

Johni Najwan berpendapat, bahwa: Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pada prinsipnya relatif sudah sesuai dengan berbagai regulasi penerbangan internasional. Hanya saja implementasinya yang masih sering bermasalah.¹²⁸ Ia memberi contoh hak penumpang atas informasi asuransi. Penumpang seringkali tidak tahu apakah pembelian tiket sudah termasuk asuransi, karena di bandara tertentu, masih ada lagi loket perusahaan asuransi. “Siapa yang membayar premi”? Sudah barang tentu penumpang. Karena premi sudah *include* di dalam harga tiket pesawat. Berapa angkanya? Penumpang tidak memperoleh informasi yang optimal, padahal UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, telah secara tegas dan limitatif menentukan tentang hak atas informasi yang benar sebagai salah satu hak konsumen”.¹²⁹

Lebih lanjut Johni Najwan menjelaskan, bahwa dalam hukum kontrak terdapat salah satu asas yang sangat penting, yakni asas

¹²⁸Lihat Johni Najwan, Implikasi GATT & WTO Terhadap Perkembangan Regulasi Penerbangan di Indonesia, Jurnal “LEGAL SCIENCE” Program Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Jambi”, Edisi April-Juli 2014, hlm. 7.

¹²⁹Lihat Pasal 4 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

kebebasan berkontrak. Artinya, mau pakai asuransi atau tidak, maka hal tersebut adalah sah-sah saja. Akan tetapi, asas tersebut telah dibatasi oleh UU Penerbangan, karena UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah mengatur secara lebih spesifik dan khusus serta telah mewajibkan asuransi. Sehingga “UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 tersebut tidak jauh berbeda dengan ketentuan internasional. Hal tersebut sebagai salah satu konsekuensi terhadap Indonesia yang telah meratifikasi ketentuan GATT/WTO melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994.¹³⁰

b. Kewajiban Penumpang

Sebagai salah satu pihak dalam perjanjian angkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

- a) Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebalinya
- b) Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu
- c) Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta
- d) Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya
- e) Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

¹³⁰Johani Najwan, *Op. Cit.*, hlm. 9.

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu,¹³¹ maka sebagai konsekuensinya pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Di samping itu juga, apabila penumpang yang melalaikan kewajibannya itu kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

Sehingga dengan demikian, kewajiban utama penumpang antara lain adalah mematuhi seluruh aturan penerbangan. Mematikan telepon genggam (hape) adalah kewajiban yang sering kali dilanggar penumpang pesawat di Indonesia. Pramugari atau awak kabin biasanya menyampaikan permintaan mematikan hape dan alat elektronik lainnya, sebelum pesawat *take off* (lepas landas). Imbauan ini mungkin sederhana tetapi beresiko bagi semua penumpang. Gara-gara perbuatan satu penumpang, seluruh penumpang bisa celaka. Oleh karena itu, Pasal 54 UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 telah menentukan, bahwa: setiap orang di dalam pesawat udara dilarang melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan. Penumpang tidak boleh melanggar ketentuan dan tata tertib dalam penerbangan, pengambilan atau

¹³¹Sedangkan Pasal 5 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen juga telah mengatur tentang kewajiban konsumen adalah: a. membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan; b. beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa; c. membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati; d. mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

perusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan. Larangan berbuat asusila dan lain-lain.

Selain itu, dalam dokumen/tiket penerbangan biasanya juga sudah tertera kewajiban untuk datang *check in* paling lambat satu jam sebelum keberangkatan. Pelanggaran atas norma ini sering terjadi jika penumpang adalah pejabat, sehingga merugikan penumpang lain. Dalam beberapa website perusahaan penerbangan, terdapat penjelasan syarat dan ketentuan antara lain tentang penggunaan tiket yang hanya boleh dipergunakan sesuai nama yang tertera di tiket, penumpang wajib menyerahkan nomor bagasi ketika akan mengambil bagasi, serta larangan membawa barang-barang atau benda-benda yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Beberapa perusahaan penerbangan juga menjelaskan ketentuan *refund* yang wajib dipatuhi oleh penumpang, misalnya *refund* di atas 48 jam sebelum keberangkatan dikenakan *refund fee* sebesar 50 persen dari *basic fare* per-penumpang, dalam 48 jam sampai 2 jam sebelum keberangkatan dikenakan *refund fee* sebesar 80 persen dari *basic fare* per-penumpang, kurang dari 2 jam sebelum keberangkatan atau setelah proses *check in* dikenakan *refund fee* sebesar 90 persen. Sementara refund 100 persen hanya dapat dilakukan jika ada pembatalan sepihak oleh perusahaan. Terkait dengan keterlambatan angkutan udara, UU Penerbangan juga telah menjelaskan definisi

keterlambatan sebagai “*terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan*” sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 1 angka 30 UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009.

Jenis-jenis keterlambatan kemudian diperjelas lagi dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (“Permenhub 77/2011”). Menurut Pasal 9 Permenhub 77/2011, keterlambatan terdiri dari:

- a. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) pada angkutan penumpang yang dimaksud Pasal 9 huruf a Permenhub 77/2011 di atas, pengangkut (dalam hal ini perusahaan penerbangan) bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Ganti kerugian yang wajib diberikan oleh perusahaan penerbangan kepada penumpang sebelumnya, telah diatur dalam Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (“Permenhub 25/2008”) yaitu:

- a. keterlambatan lebih dari 30 (tiga puluh) menit sampai dengan 90 (sembilan puluh) menit, perusahaan angkutan

- udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman dan makanan ringan;
- b. keterlambatan lebih dari 90 (sembilan puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang;
 - c. keterlambatan lebih dari 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya.

Kemudian, pemerintah melengkapi ketentuan ganti rugi dalam Permenhub 25/2008 dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 10 Permenhub 77/2011, sebagai berikut:

- a. keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
- b. diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (re-routing), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
- c. dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Ketentuan peralihan dari Permenhub 77/2011 tidak menyatakan tidak berlakunya Permenhub 25/2008, sehingga keduanya tetap berlaku. Hanya saja, ketentuan ganti kerugian yang diatur dalam Permenhub 77/2011 baru mulai berlaku tiga bulan sejak tanggal ditetapkan atau tiga bulan sejak 8 Agustus 2011, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 29 Permenhub 77/2011 tersebut. Jadi, memang dalam beberapa kondisi sebagaimana yang telah dikemukakan pada uraian di atas, penumpang memang berhak untuk dipindahkan ke penerbangan lain atau mendapat tiket penerbangan lain, selain mendapatkan makanan dan minuman.

Meskipun demikian, pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf (a) yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional seperti yang diatur dalam Pasal 13 ayat (1) Permenhub 77/2011. Sedangkan yang dimaksud dengan faktor teknis operasional dijelaskan dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 jo Pasal 13 ayat (2) dan ayat (3) Permenhub 77/2011. Faktor cuaca antara lain seperti: hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan seperti yang ditentukan

dalam Pasal 146 UU Penerbangan jo Pasal 13 ayat (2) Permenhub 77/2011.

Sedangkan faktor 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*) di bandar udara; atau keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*) seperti yang ditentukan dalam Pasal 146 UU Penerbangan dan Pasal 13 ayat (3) Permenhub 77/2011.

Selain itu yang tidak termasuk faktor teknis operasional antara lain, seperti: 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/transit*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan ketidaksiapan pesawat udara seperti yang telah dijelaskan dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan 1 Tahun 2009.

C. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang

Masalah pokok yang jadi kajian Disertasi ini adalah masalah tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut udara bila terjadi kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan udara, antara lain seperti: penumpang, pemilik bagasi, pengirim/penerima kargo. Di samping itu, juga dengan kerugian yang mungkin diderita oleh pihak ketiga di darat seperti jiwa dan harta benda. Mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut udara di Indonesia (domestik), pengaturannya terdapat dalam UU Nomor 1 Tahun 2009, PP Nomor 40 Tahun 1995, dan OPU Nomor 100 Tahun 39. Meskipun OPU Nomor 100 Tahun 39 sudah diganti oleh UU Nomor 15 Tahun 1992 dan PP Nomor 40 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah lagi dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Akan tetapi beberapa ketentuan OPU masih tetap berlaku karena belum diatur dalam peraturan perundang-undangan yang baru, seperti masalah dokumen angkutan udara atau cara-cara mengajukan tuntutan oleh pihak korban kepada pengangkut, dan sebagainya. Prinsip tanggung jawab yang dianut dalam UU Nomor 15 Tahun 1992, PP Nomor 40 Tahun 1995 sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 141-149 UU Nomor 1 Tahun 2009 tersebut dan Pasal 42-45 adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict/absolute liability principle*), artinya

pengangkut dalam hal ini perusahaan penerbangan, selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak tergantung 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 atau perusahaan penerbangan.

Pasal-pasal tersebut merupakan pengganti dari Pasal 24, 28, 29, dan 30 OPU 100/39. Perbedaannya dengan OPU, bahwa dalam OPU 100/39 tanggung jawab pengangkut berdasarkan atas prinsip praduga (*presumption of liability*), yaitu pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab kecuali pengangkut dapat membuktikan, bahwa kerugian/kecelakaan tersebut bukan karena kesalahannya.

Dalam realitas selama ini, baik dalam penerbangan domestik ataupun internasional, bila terjadi suatu kerugian atau kecelakaan pesawat udara, maka 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*). Sehubungan dengan itu, dalam Konvensi Montreal 1999 yang menggantikan ketentuan Konvensi Warsawa 1929, juga dianut prinsip tanggung jawab mutlak. Namun demikian, Konvensi

Montreal ini belum berlaku, karena sejumlah ratifikasi yang diperlukan belum dilakukan oleh negara-negara yang berkepentingan.

Mengapa prinsip tanggung jawab mutlak yang diberlakukan, bukan prinsip atas dasar kesalahan (*fault liability principle*) seperti yang dianut dalam KUH-Perdata (Pasal 1365)? Bila prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan diterapkan dalam bidang pengangkutan udara tentu sangat menyulitkan bagi para korban (yang pada umumnya adalah orang awam di dunia hukum penerbangan) karena pihak korban (penggugat) harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut (tergugat). Padahal hampir dapat dipastikan mustahil pihak korban dapat membuktikan apa yang sebenarnya terjadi dalam dunia penerbangan yang menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara. Belum lagi diproses di pengadilan akan memakan waktu yang cukup lama dengan biaya yang cukup besar pula, padahal belum tentu dia memenangkan perkaranya.

Dengan demikian, diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak dalam pengangkutan udara akan dapat membantu serta memudahkan terhadap para korban untuk memperoleh kompensasi dengan proses yang cepat pula. Kecuali, dalam hal-hal tertentu antara lain seperti: bila korban atau keluarganya mencurigai terdapat indikasi adanya unsur kelalaian yang luar biasa di pihak pengangkut yang menyebabkan

pengangkut bertanggung jawab secara tak terbatas dapat mengajukan tuntutan ke muka pengadilan.

Dengan demikian dapat diartikan tanggung jawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, perusahaan 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 perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab dalam arti *liability*. Tanggung jawab disini diartikan perusahaan penerbangan wajib membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan apabila ingkar janji, perusahaan penerbangan dapat digugat di pengadilan.

Sekurang-kurangnya 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.

Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang meninggal, cacat atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara seperti ditentukan dalam Pasal 141 UUP, dimana wujud nyata jumlah ganti kerugian, masih merujuk kepada Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995 tentang

Pengangkutan Udara (Lembaran Negara No. 68 Tahun 1995).

Dalam Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995, kompensasi untuk penumpang meninggal dunia karena kecelakaan ditetapkan sebesar Rp40.000.000,- (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 Rp40.000.000,- (empat puluh juta rupiah). Kompensasi untuk penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan ditetapkan berdasarkan tingkat kecacatan yang dialami, setinggi-tingginya Rp50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).

2. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang, karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak. Pasal 144 UUP menentukan, 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.¹³² Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat yang musnah, hilang, atau rusak termasuk kerugian karena keterlambatan, besar ganti rugi terbatas setinggi-tingginya Rp100.000,- (seratus ribu rupiah) per kilogram (Pasal 44 Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995). Akan tetapi kalau diperhatikan besaran ganti kerugian yang tercantum dalam tiket

¹³²Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. Lihat Pasal 1 angka 24 UUP.

penumpang pada perusahaan penerbangan, lebih rendah dari Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995, misalnya *Lion Air* dan *Sriwijaya Air* menyebutkan ganti rugi untuk bagasi yang hilang atau rusak, setinggi-tingginya Rp20.000,- (dua puluh ribu) per kilogram. Sedangkan dalam tiket *Garuda Indonesia Airways* setinggi-tingginya Rp100.000,- (seratus ribu) per kilogram. Ironisnya sampai saat ini klausula tersebut masih tercantum dalam beberapa tiket penerbangan domestik yang sifatnya merugikan penumpang padahal Pasal 186 ayat (1) UUP telah melarang ketentuan tersebut.¹³³

3. Tanggung jawab terhadap pengirim kargo, karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak sebagaimana diatur dalam Pasal 143 UUP. Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi kabin¹³⁴ merupakan suatu bentuk tanggung jawab bersyarat, karena syaratnya, apabila pihak penumpang dapat membuktikan kesalahan pihak pengangkut, maka maskapai penerbangan (orang yang dipekerjakannya) akan bertanggung jawab terhadap kehilangan atau kerusakan bagasi kabin seperti yang diatur dalam Pasal 143.¹³⁵ Apabila penumpang tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka pihak pengangkut

¹³³Pasal 186 ayat (1) UUP: Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.

¹³⁴Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri. Lihat Pasal 1 angka 25 UU No.1 Tahun 2009.

¹³⁵Pasal 143 UUP: 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.

tidak memberikan ganti rugi terhadap bagasi kabin.

4. Tanggung jawab terhadap kerugian karena keterlambatan mengangkut penumpang dan bagasi. Keterlambatan (*delay*) diartikan sebagai perbedaan waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Keterlambatan dapat pula diartikan tidak terpenuhinya jadwal penerbangan yang telah ditetapkan oleh perusahaan penerbangan komersial berjadwal karena berbagai faktor. Sehubungan dengan itu Pasal 146 UUP menyebutkan pengangkut bertanggung jawab terhadap keterlambatan kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan faktor cuaca dan teknis operasional.

Kompensasi tentang keterlambatan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Udara, yang mana perusahaan penerbangan niaga wajib memberikan kompensasi keterlambatan akibat penundaan kepada calon penumpang. Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan KM. 25 Tahun 2008 menyebutkan bahwa kewajiban pengangkut untuk kelewatan karena kesalahan pengangkut tidak membebaskan perusahaan pengangkutan udara niaga berjadwal terhadap pemberian kompensasi kepada calon penumpang dalam bentuk:

- a. Keterlambatan lebih dari 30 (tiga puluh) menit sampai dengan 90 (sembilan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal

- wajib memberikan minuman dan makanan ringan;
- b. Keterlambatan lebih dari 90 (sembilan puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan penerbangan berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang;
- c. Keterlambatan lebih dari 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
- d. Apabila terjadi pembatalan penerbangan, maka perusahaan angkutan udara berjadwal wajib mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang itu tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
- e. Apabila dalam hal keterlambatan se bagaimana tercantum dalam

huruf b dan c, serta pembatalan sebagaimana tercantum dalam huruf d, penumpang tidak mau terbang/menolak diterbangkan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan.

Untuk mensosialisasikan peraturan menteri berkaitan dengan keterlambatan tersebut, maka di bandara Soekarno Hatta telah memasang isi peraturan tersebut menuju ruang tunggu yang dapat dilihat dan dibaca oleh para calon penumpang dalam rangka melindungi hak mereka. Pengangkut tidak bertanggungjawab terhadap kerugian bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya .

Jika dibandingkan 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 menentukan: Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas:

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

D. Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Pihak Ketiga

Tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut udara tidak saja terhadap penumpang tapi juga terhadap pihak ketiga (*thirdparty liability*) di darat atau dipermukaan laut (kapal, perahu nelayan, dan sebagainya) yang sebenarnya tidak ada hubungannya dengan kegiatan pengangkutan udara. Oleh karena itu, dalam alenia ke delapan Penjelasan Umum Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009, juga diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Sehubungan dengan itu, Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut juga menjelaskan, 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, dalam Undang-Undang tersebut juga telah dilakukan perubahan paradigma yang nyata dalam rangka pemisahan yang tegas antara fungsi regulator, operator dan penyedia jasa penerbangan. Di samping itu, juga dilakukan penggabungan beberapa penyelenggara yang ada menjadi satu penyelenggara pelayanan navigasi serta untuk

sertifikasi dan registrasi pesawat udara juga dibentuk unit pelayanan otonom dengan mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan yang tidak hanya berorientasi pada keuntungan, secara finansial dapat mandiri, serta biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*).

Di samping itu, dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-Undang tersebut juga memberikan perlindungan terhadap konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

Sehubungan dengan itu, dalam penerbangan internasional tanggung jawab terhadap pihak ketiga ini juga diatur dalam Konvensi Roma 1933/1952 (*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface*). Sementara itu, dalam penerbangan domestik, tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap pihak ketiga ini diatur dalam Pasal 45 ayat (1) PP 40/95, yang menentukan: “Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau jatuhnya benda-beda lain dari pesawat udara yang dioperasikan”.

Selain itu, dalam Pasal 45 ayat (2) PP 40/95 tersebut juga telah diatur, bahwa kompensasi atau santunan untuk pihak ketiga yang meninggal dunia adalah sebesar Rp. 40.000.000,-(empat puluh juta rupiah); untuk yang luka sebesar Rp. 40.000.000,- ,-(empat puluh juta rupiah/ayat 3); untuk yang menderita cacat tetap maksimum sebesar Rp. 50.000.000,- ,-(lima puluh juta rupiah/ayat 4); sedangkan untuk harta benda sesuai dengan nilai kerugian nyata berdasar penilaian yang layak (ayat 5). Bagi cacat tetap sebagaimana diatur dalam ayat (4) bahwa penilaian mengenai tingkat kecacatan dan besarnya santunan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Sehingga prinsip tanggung jawab yang diterapkan adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute/strict liability principle*).

Dengan demikian, pengangkut udara atau perusahaan penerbangan wajib memberi kompensasi kepada pihak ketiga yang menderita kerugian secara otomatis tanpa harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak perusahaan penerbangan atau tanpa melalui proses pengadilan. Oleh karena itu yang diperlukan hanyalah menunjukkan bukti, bahwa kerugian tersebut benar disebabkan oleh jatuhnya pesawat atau benda lain dari pesawat dan jumlah kerugian yang diderita, sehingga tidak diperlukan ada proses di pengadilan.

