

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG
PESAWAT UDARA MENURUT UNDANG-
UNDANG NO. 1 TAHUN 2009 TENTANG
PENERBANGAN¹**

Oleh : Rando Pohajouw²

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana pengaturan hukum terhadap penumpang pesawat udara dan bagaimana upaya perlindungan hukum saat mengalami kerugian pada kegiatan transportasi udara. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif disimpulkan: 1. Dalam sistem hukum di Indonesia sudah terdapat beberapa peraturan di bidang transportasi udara di Indonesia, yaitu Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Adapun dalam kegiatan transportasi udara perlu adanya perjanjian pengangkutan. Dengan adanya perjanjian pengangkutan, hak dan kewajiban para pihak yang terlibat di dalamnya dapat terjamin. 2. Dalam upaya perlindungan hukum saat mengalami kerugian pada kegiatan transportasi udara khususnya transportasi udara niaga, harus kita ketahui dulu bentuk-bentuk kerugian yang dapat dialami dalam kegiatan penerbangan yaitu keterlambatan, kehilangan dan kecelakaan baik yang menyebabkan luka-luka sampai kematian. Dengan meninjau bentuk-bentuk kerugian tersebut, maka ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan sehubungan dengan pencegahan dan perlindungan konsumen bahkan semua pihak yang terlibat dalam transportasi udara, yaitu aspek keselamatan penerbangan, aspek keamanan penerbangan, aspek kenyamanan selama penerbangan, aspek pelayanan, aspek penentuan tarif atau ongkos penerbangan,

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Elia Gerungan, SH, MH; Christine S. Tooy, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 120711204

aspek perjanjian angkutan udara, aspek pengajuan klaim dan aspek perlindungan melalui asuransi.

Kata kunci: Perlindungan hukum, penumpang, pesawat udara.

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Hukum pengangkutan menegaskan kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai jadwal yang telah ditetapkan dan lain-lain. Sedangkan kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan, menjaga barang-barang yang berada di bawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya, mentaati ketentuan-ketentuan yang ditetapkan pengangkut yang berkenaan dengan pengangkutan. Hak dan kewajiban para pihak tersebut biasanya dituangkan dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan.

Secara teoritis, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari suatu tempat ke tempat yang lain sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkosnya.³ Ketentuan tentang pengangkutan tersebut juga berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu dan sebagai kompensasi dari pelaksanaan kewajibannya tersebut maka perusahaan penerbangan mendapatkan bayaran sebagai ongkos penyelenggaraan pengangkutan dari penumpang.

Praktek kegiatan transportasi udara niaga seringkali pengangkut tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar atau dapat dikatakan telah melakukan "wanprestasi".

³ R. Subekti., *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya, Bandung, hlm. 69.

Beberapa kasus atau fakta yang dapat dikategorikan sebagai bentuk wanprestasi oleh pengangkut adalah tidak memberikan keselamatan dan keamanan penerbangan kepada penumpang yaitu berupa terjadinya kecelakaan pesawat yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia dan/atau cacat, penundaan penerbangan atau *delay*, keterlambatan, kehilangan atau kerusakan barang bagasi milik penumpang, pelayanan yang kurang memuaskan, informasi yang tidak jelas tentang produk jasa yang ditawarkan dan lain-lain.

Sebagaimana terungkap dari hasil penelitian dan pantauan Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN)⁴ dalam periode tahun 2000-2010 tercatat sekitar tujuh maskapai penerbangan yang kerap dikeluhkan konsumen. Ketujuh maskapai tersebut adalah Air Asia, Lion Air, Garuda, Adam Air, Sriwijaya Air, Mandala dan terakhir Batavia Air. Bentuk-bentuk pengaduan konsumen yang disampaikan antara lain penundaan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan, kehilangan barang di bagasi, tiket hangus, tempat duduk double, emnolak booking lewat telepon, serta pengaduan lainnya seperti barang bagasi ditelantarkan, pembatalan tiket (*refund*), sikap pramugara/i, keamanan dan kebersihan.

Setiap kecelakaan penerbangan selalu menimbulkan kerugian bagi penumpang yang tentu saja melahirkan permasalahan hukum, khususnya berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut (*carrier*) terhadap penumpang dan pemilik barang baik sebagai para pihak dalam perjanjian pengangkutan maupun sebagai konsumen, selain itu persoalan lain bagi konsumen adalah adanya keterlambatan pelaksanaan pengangkutan udara yang terkadang melebihi batas toleransi. Tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut.⁵

Ketentuan Peraturan perundang-undangan dijelaskan bahwa apabila terjadi peristiwa atau

keadaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang maka pengangkut bertanggungjawab untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang, akan tetapi dalam pelaksanaannya konsumen atau penumpang mengalami kesulitan untuk memperjuangkan hak-haknya sebagai konsumen. Sehubungan dengan hal tersebut maka perlu adanya upaya pemberdayaan konsumen yang menggunakan jasa transportasi udara oleh berbagai pihak yang kompeten.

Prinsipnya kegiatan pengangkutan udara merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata akan tetapi mengingat transportasi udara telah menjadi kebutuhan masyarakat secara luas, maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan udara yaitu menentukan kebijakan-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara sehingga kepentingan konsumen pengguna jasa transportasi udara terlindungi.

Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakikatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal bagian umum dari hukum perjanjian *Burgerlijk Wetboek* (KUHPerdata) akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihak pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.⁶ Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik mengangkat judul **“Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”**.

B. PERUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana pengaturan hukum terhadap penumpang pesawat udara ?
2. Bagaimanakah upaya perlindungan hukum saat mengalami kerugian pada kegiatan transportasi udara ?

C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode *library*

⁴ A. Miru dan S. Yudo, Hukum Perlindungan Konsumen, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hal. 9.

⁵ Ridwan Khairindy, Tanggung Jawab Pengangkutan dan Asuransi Tanggung Jawab sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara, Jurnal Hukum Bisnis Vol. 25, Jakarta, 2006, hlm. 20-21.

⁶ R. Subekti., Op. Cit, hlm. 71.

research atau penelitian kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan, mempelajari dan menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan, buku-buku literatur, dan kamus hukum. Dan ditunjang juga dengan beberapa bahan-bahan hukum diantaranya bahan hukum primer, sekunder dan tersier.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Terhadap Penumpang Pesawat Udara

Perkembangan mengenai peraturan hukum dalam transportasi udara khususnya transportasi udara niaga cukup pesat disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan jaman. Ada beberapa peraturan yang digunakan Indonesia saat ini seperti misalnya :

1. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
2. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia;
3. Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimuat dalam Lembaran Negara Tahun 2009 No. 1 Tambahan Lembaran Negara RI No. 4956. Kelahiran UU No. 1 Tahun 2009 didasari oleh suatu keadaan dimana dunia penerbangan telah mengalami perkembangan yang sangat pesat, sehingga undang-undang yang telah ada dianggap tidak sesuai lagi dengan perkembangan jaman. Sebagaimana dinyatakan dalam mukadimah penjelasannya yang menyatakan "Di samping itu dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan perlu diganti dengan UU ini, karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan jaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dan belum tertata dalam satu kesatuan. Dengan lahirnya UU ini, maka UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Selain dalam rangka mengikuti perkembangan jaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, kelahiran UU No.

1 Tahun 2009 juga didasari oleh suatu keharusan untuk menaati hukum internasional di bidang penerbangan sebab Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization* yang disingkat ICAO) sebagaimana tercantum dalam konvensi Chicago 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasional serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, merupakan ketentuan-ketentuan yang harus ditaati sesuai dengan kepentingan nasional.

UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terdiri dari XXIV Bab, dan 466 Pasal. Secara umum peraturan ini merupakan peraturan yang bersifat publik yang mengatur hal-hal pokok dalam penyelenggaraan penerbangan sedangkan yang bersifat teknis dan operasional diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya. Ada beberapa pasal dalam UU ini yang dapat penulis berikan sebagai contoh mengenai perlindungan yang diberikan seperti :

Pasal 140 :

"Agar terjadi pengangkutan dengan pesawat udara niaga perlu diadakan perjanjian pengangkutan udara niaga terlebih dahulu antara Badan Usaha Pengangkutan Udara Niaga dan penumpang atau pemilik kargo yang dibuktikan dengan tiket penumpang atau tiket bagasi/kargo. Badan Usaha Pengangkutan Udara Niaga wajib mengangkut orang dan/atau cargo serta pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan udara niaga. Badan usaha tersebut wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa pengangkutan udara niaga sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara niaga yang disepakati. Perjanjian pengangkutan udara niaga yang dimaksud dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan atau tiket bagasi.kargo."

Pasal 141 :

"Badan Usaha Pengangkutan Udara Niaga bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka yang diakibatkan kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara. Apabila kerugian sebagaimana dimaksud timbul karena tindakan sengaja atau

kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam UU ini untuk membatasi tanggung jawabnya. Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian pengangkutan udara sebagaimana dimaksud di atas dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.”

Pasal 144 :

“Pengangkut udara niaga bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut udara niaga.”

Pasal 145 :

“Pengangkut udara niaga bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan pengangkutan udara niaga selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut udara niaga.”

Pasal 146 :

“Pengangkut udara niaga bertanggungjawab atas kerugian yang diderita atas keterlambatan pada pengangkutan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali apabila pengangkut udara niaga dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.”

Pasal 147 :

“Pengangkut udara niaga bertanggungjawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Tanggung jawab dimaksud dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa :

- a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan, dan/atau
- b. Memberikan konsumsi, akomodasi dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.”

Secara khusus, setiap jenis pengangkutan mempunyai tujuan yang khusus pula yang terdapat dalam Pasal 3, yaitu :

- a. Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi pengangkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. Membina jiwa kedirgantaraan;
- d. Menjunjung kedaulatan negara;
- e. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industry pengangkutan udara nasional;
- f. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. Meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. Mempererat hubungan antar bangsa.⁷

Pada pengangkutan dengan pesawat udara niaga, tempat pemuatan dan penurunan penumpang/pembongkaran barang disebut Bandar udara yang disingkat bandara. Penyelenggaraan bandara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang didirikan untuk maksud dan tujuan tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penyelenggaraan bandara bertanggungjawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya. Tanggung jawab tersebut wajib diasuransikan.

B. Upaya Perlindungan Hukum Saat Mengalami Kerugian Pada Kegiatan Transportasi Udara

Berdasarkan penelitian penulis, dalam praktek penerbangan komersil, kerugian-kerugian yang dialami penumpang antara lain keterlambatan penerbangan (*delay*), kehilangan barang dan yang paling parah seperti kecelakaan pesawat yang berakibat luka-luka bahkan kematian.

⁷ Lihat Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam kegiatan transportasi udara niaga berjadwal nasional banyak terdapat peristiwa-peristiwa hukum yang merugikan kepentingan penumpang. Sehubungan dengan itu perlu dilakukan kajian-kajian hukum untuk memperoleh gambaran mengenai perlindungan hukum bagi penumpang pada transportasi udara niaga berjadwal nasional. Adapun kajian-kajian tersebut dapat dibagi dalam beberapa aspek, yaitu :

1. Aspek Keselamatan Penerbangan

Tujuan utama kegiatan penerbangan komersial adalah keselamatan penerbangan. Aspek ini berkaitan erat dengan perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa transportasi udara niaga. Dalam konteks ini maka semua perusahaan penerbangan wajib untuk mengantisipasi segala kemungkinan yang dapat mencelakakan penumpangnya. Oleh karena itu setiap perusahaan penerbangan komersial dituntut untuk menyediakan armada pesawatnya yang handal dan selalu dalam keadaan layak terbang.

Keselamatan penerbangan berkaitan erat dengan fisik pesawat terbang serta aspek pemeliharaan (*maintenance*) sehingga terpenuhi persyaratan teknik penerbangan, selain itu aspek keselamatan penerbangan juga berkenaan erat dengan faktor sumber daya manusia yang terlibat dalam kegiatan penerbangan. Keselamatan penerbangan merupakan hasil keseluruhan dari kombinasi berbagai faktor yaitu faktor pesawat udara, personil, sarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur penerbangan.⁸

2. Aspek Keamanan Penerbangan

Secara fisik aspek keamanan merupakan suatu aspek yang paling terasa oleh konsumen pengguna jasa angkutan udara di samping aspek kecelakaan pesawat udara⁹. Keamanan penerbangan maksudnya adalah aman dari berbagai gangguan, baik secara teknis maupun gangguan dari perampokan, perampasan dan serangan teroris. Aspek keamanan ini oleh

perusahaan penerbangan wajib menjamin keamanan selama melakukan penerbangan.

3. Aspek Kenyamanan Selama Penerbangan

Aspek kenyamanan dalam penerbangan, terkandung makna bahwa perusahaan penerbangan komersial wajib memberikan kenyamanan kepada penumpangnya. Aspek kenyamanan penerbangan berkaitan erat dengan kelengkapan pesawat udara seperti tempat duduk, kelengkapan fasilitas, pengatur suhu udara dan fasilitas Bandar udara.

4. Aspek Pelayanan

Bisnis angkutan udara merupakan salah satu bentuk perdagangan jasa, sehingga pelayanan merupakan salah satu indikator sering dijadikan pilihan oleh para calon konsumen. Sehubungan dengan hal tersebut, aspek pelayanan dalam transportasi udara berkaitan erat dengan prosedur pembelian tiket pesawat dan prosedur penentuan tempat duduk (*boarding pass*). Dalam konteks ini, perusahaan penerbangan harus mengatur dengan baik masalah penentuan tempat duduk bagi penumpang sehingga tidak terjadi tempat duduk yang dobel yang tentunya sangat merugikan konsumen.

5. Aspek Penentuan Tarif atau Ongkos Penerbangan

Secara sempit, tarif merupakan kombinasi dari macam-macam komponen biaya dalam penyelenggaraan pengangkutan udara niaga. Sistem penyelenggaraan transportasi udara niaga terdapat beberapa faktor yang sangat berperan dalam penentuan tarif angkutan, yaitu sistem angkutan udara, kompetisi dan tariff wajar. Sistem angkutan udara yang berdasarkan pada kebijakan pokok mengenai angkutan udara yang kemudian menjabarkan kebijakan tersebut dalam bentuk pengaturan mengenai "*airline system*" di Indonesia, struktur rute-rute penerbangan dan pembinaan industri angkutan. Masalah tariff perlu diatur agar tidak membebankan konsumen.

6. Aspek Perjanjian Angkutan Udara

Salah satu unsure terpenting dalam rangka memberikan perlindungan konsumen pengguna jasa transportasi udara niaga adalah

⁸ E. Suherman., *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* (Himpunan Makalah 1961-1995), Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 10.

⁹ *Ibid*, hlm. 12.

menyangkut aspek perjanjian pengangkutan. Konteks ini perusahaan penerbangan berkewajiban untuk memberikan tiket penumpang sebagai bukti terjadi perjanjian pengangkutan udara. Prakteknya tiket atau dokumen perjanjian pengangkutan udara telah disiapkan oleh perusahaan dalam bentuk yang telah baku atau biasa dikenal dengan perjanjian standard. Berkenaan dengan telah bakunya dokumen pengangkutan tersebut, maka harus adanya jaminan bahwa adanya keseimbangan hak dan kewajiban di antara para pihak, baik pengangkut maupun penumpang.

7. Aspek Pengajuan Klaim

Dalam kegiatan penerbangan seringkali terjadinya resiko kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang. Sehubungan dengan hal tersebut diperlukan perlindungan konsumen bagi penumpang, yaitu adanya prosedur penyelesaian atau pengajuan klaim yang mudah, cepat dan memuaskan. Prosedur yang mudah berarti bahwa penumpang atau ahli warisnya yang sudah jelas haknya tidak perlu menempuh prosedur yang berbelit dan rumit dalam merealisasikan hak-haknya. Prosedur yang murah berarti para penumpang atau ahli waris yang mengalami kecelakaan tidak perlu mengeluarkan biaya-biaya yang mahal untuk menyelesaikan ganti rugi.

Penyelesaian sengketa yang cepat mengandung makna bahwa prosedurnya tidak memakan waktu yang lama, dalam kaitan ini dapat menggunakan penyelesaian sengketa di luar pengadilan, sebab biasanya penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan memakan waktu yang lama.

8. Aspek Perlindungan Melalui Asuransi

Umumnya perusahaan penerbangan mengasuransikan dirinya terhadap resiko-resiko yang kemungkinan akan timbul dalam penyelenggaraan kegiatan penerbangannya antara lain mengasuransikan resiko tanggung jawab terhadap penumpang. Di samping asuransi yang ditutup oleh perusahaan penerbangan tersebut, di Indonesia dikenal juga asuransi wajib jasa raharja. Asuransi ini yang membayar adalah penumpang sendiri, sedangkan perusahaan penerbangan hanyalah bertindak sebagai pemungut saja.

Materi pokok dalam kajian tentang pengangkutan udara niaga baik penerbangan internasional maupun nasional ialah menyangkut tanggung jawab bila terjadi kerugian yang dialami oleh pengguna jasa transportasi udara niaga, yaitu penumpang, pemilik bagasi, pengirim atau penerima kargo dan juga kerugian yang dialami pihak ketiga. Kemungkinan kerugian yang mungkin yang dialami oleh pengguna jasa transportasi udara antara lain :

- a. Kematian atau cacat atau luka-luka;
- b. Kehilangan;
- c. Musnah;
- d. Rusaknya barang; serta
- e. Keterlambatan penerbangan.

Titik sentral dalam pembahasan mengenai tanggung jawab pengangkut adalah menyangkut prinsip tanggung jawab yang diterapkan. Ada beberapa bentuk prinsip tanggung jawab pengangkut yang dikenal dalam kegiatan pengangkutan yang masing-masing berbeda satu dengan lainnya, baik itu cara pembebanan pembuktian, besarnya ganti kerugian dan lain-lain. Penggunaan prinsip tanggung jawab pengangkut sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor.

Pada dasarnya dalam hukum pengangkut terdapat 3 (tiga) prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan, yaitu sebagai berikut :

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault* atau *liability based on fault principle*);
- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault* atau *strict liability, absolute liability principle*).

Pembedaan prinsip tanggung jawab pengangkut tersebut pada umumnya didasarkan atau diletakkan pada pembebanan pembuktian, yaitu pihak mana yang harus membuktikan adanya unsure kesalahan. Dalam pembuktian dikenal beberapa prinsip pembuktian yaitu pembuktian oleh pihak yang menggugat, atau oleh pihak yang digugat (pembuktian terbalik). Pembicaraan mengenai tanggung jawab pengangkut akan membicarakan tentang :

- a. Ruang lingkup tanggung jawab;
- b. Persyaratan kapan pengangkut bertanggungjawab;
- c. Pihak yang membuktikan kesalahan;
- d. Besaran ganti rugi;
- e. Mekanisme klaim;
- f. Mekanisme pembayaran ganti rugi.

Ada juga sistem pertanggungjawaban yang dibebankan kepada pihak penumpang, yaitu :

- a. Sistem Warsawa atau Protokol Hague
Berdasarkan sistem ini penumpang atau ahli warisnya cukup menunjukkan bahwa kerugian yang diderita timbul karena suatu kejadian yang terjadi selama penerbangan. Dalam sistem ini ada kemungkinan pengangkut bebas dari tanggung jawab, yaitu ketika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk mencegah kerugian dan pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kelalaian pihak yang dirugikan.

- b. Sistem Guatemala
Pada dasarnya sistem ini lebih menguntungkan penumpang dan memberatkan pengangkut, karena penetapan limit ganti rugi dinaikkan.¹⁰

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Dalam sistem hukum di Indonesia sudah terdapat beberapa peraturan di bidang transportasi udara di Indonesia, yaitu Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Adapun dalam kegiatan transportasi udara perlu adanya perjanjian pengangkutan. Dengan adanya perjanjian pengangkutan, hak dan

kewajiban para pihak yang terlibat di dalamnya dapat terjamin.

2. Dalam upaya perlindungan hukum saat mengalami kerugian pada kegiatan transportasi udara khususnya transportasi udara niaga, harus kita ketahui dulu bentuk-bentuk kerugian yang dapat dialami dalam kegiatan penerbangan yaitu keterlambatan, kehilangan dan kecelakaan baik yang menyebabkan luka-luka sampai kematian. Dengan meninjau bentuk-bentuk kerugian tersebut, maka ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan sehubungan dengan pencegahan dan perlindungan konsumen bahkan semua pihak yang terlibat dalam transportasi udara, yaitu aspek keselamatan penerbangan, aspek keamanan penerbangan, aspek kenyamanan selama penerbangan, aspek pelayanan, aspek penentuan tarif atau ongkos penerbangan, aspek perjanjian angkutan udara, aspek pengajuan klaim dan aspek perlindungan melalui asuransi.

B. SARAN

1. Perlu adanya upaya untuk memberikan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi udara. Hal tersebut dapat dilakukan dengan meninjau kembali instrument-instrumen hukum yang mengatur tentang kegiatan penerbangan dan kemudian disesuaikan dengan perkembangan jaman dan teknologi karena seperti kita ketahui bersama perkembangan dalam segala hal terjadi begitu pesat.
2. Diperlukan harmonisasi hukum terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kegiatan penerbangan khususnya penerbangan komersil sehingga masyarakat merasa aman dan terjamin ketika menggunakan transportasi udara. Perlu juga untuk memperhatikan aspek-aspek penting dalam transportasi udara sehingga dapat mencegah hal-hal yang tidak diinginkan dan kerugian yang besar bagi pihak-pihak yang terlibat di dalamnya.

¹⁰ Septiawan Riki., "Hukum Pengangkutan Niaga", diakses dari <https://rikiseptiawan180991.blogspot.co.id>, pada tanggal 2 Juni 2016.

DAFTAR PUSTAKA

- Hadisuprpto, Hartono., Pengangkutan dengan Pesawat Udara, UII Press, Yogyakarta, 1987.
- Hartono, Sri Rejeki., Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat, UNDIP, 1980.
- Kamaluddin, Rustin., Ekonomi Transportasi Karakteristik Teori dan Gebyahan, Ghalia, Jakarta, 2003.
- Khairindy, Ridwan., Tanggung Jawab Pengangkutan dan Asuransi Tanggung Jawab sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara, Jurnal Hukum Bisnis Vol. 25, Jakarta, 2006.
- Mertokusumo, Sudikno., Penemuan Hukum : Suatu Pengantar, Liberty, Jakarta, 1996.
- Muazzin, Tanggung jawab Pengangkut Udara Terhadap Kerugian Penumpang dan Pihak Ketiga di Permukaan Bumi, Jurnal Kanun No. 29 Edisi Agustus, Banda Aceh, 2001.
- Muhammad, AbdulKadir., Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, Dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi, Genta Press, Yogyakarta, 2007.
- , Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.
- , Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994
- Miru A. dan S. Yudo, Hukum Perlindungan Konsumen, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.
- Ningrum, Lestari., Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.
- Rahardjo, Satjipto., Ilmu Hukum, PT. Alumni, Bandung, 1986.
- Shofie, Yusuf., Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Koorporasi, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.
- Subekti, R., Aneka Perjanjian, PT. Citra Aditya, Bandung.
- Suherman, E., Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995), Mandar Maju, Bandung, 2000.
- , Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Alumni, Bandung, 1984.
- Wagiman, Refleksi dan Implementasi Hukum Udara : Studi Kasus Pesawat Adam Air, Jurnal Hukum Bisnis Vo. 25, Jakarta.
- Wirapadja, E. Saefullah., Tanggungjawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia, Jakarta, 2006, Jurnal Hukum Bisnis Vol. 25.
- Wojowarsito, S., Kamus Bahasa Indonesia, Penerbit Shinta Dharma, Bandung, 1972.

SUMBER-SUMBER LAIN

<http://www.dephub.go.id>

<http://www.majalahkonstan.com>

Kusumasari, Diana., "Ketentuan Ganti Kerugian Jika Bagasi Hilang atau Rusaak di Pesawat", diakses dari www.hukumonline.com, pada 1 Juni 2016.

Martono, H. K., "Aspek Hukum Kecelakaan Pesawat Udara", diakses dari www.tabloidaviasi.com, pada 1 Juni 2016.

Pramesti, Tri Jata Ayu., "Ketentuan Ganti Kerugian bagi Penumpang Jika Penerbangan Terlambat", diakses dari www.hukumonline.com, pada 1 Juni 2016.

Riki, Septiawan., "Hukum Pengangkutan Niaga", diakses dari <https://rikiseptiawan180991.blogspot.co.id>, pada tanggal 2 Juni 2016.