

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Hukum Pengangkutan Udara

Berbeda dengan moda transportasi laut yang telah lahir jauh sebelumnya, moda transportasi udara baru lahir sejak permulaan abad ke-17. Pada saat itu Fransisco de Lana dan Galier mencoba mengembangkan model pesawat udara yang dapat terbang di atmosfer kemudian diikuti oleh Pater de Gusman di Lisabon yang berhasil terbang di ruang udara dengan menggunakan udara yang dipanaskan, sedangkan Black berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air pada tahun 1767 yang berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air yang diikuti oleh Cavallo pada tahun 1782.

Black juga melakukan percobaan penerbangan dengan balon yang diisi dengan gas. percobaan penerbangan tersebut dilanjutkan oleh montgolfier bersaudara di Prancis dengan balon yang diisi dengan udara panas. Setelah berhasil percobaan-percobaan tersebut, akhirnya blanchard bersama jaffies terbang melintasi selat Calais dengan menggunakan balon bebas pada 1785 yang pernah digunakan perang Franco-Prusia tahun 1870-1871 untuk mengungsi para pejabat negara.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> H.K Martono & Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Publik Internasional and National Air Law)*, Jakarta: Rajawali Press, hal 9

Pengangkutan berasal dari kata dasar angkut yang berarti angkat/bawa muat dan bawa/kirimkan. Pengangkutan adalah pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang/orang, jadi dalam pengertian pengangkutan tersimpul suatu proses kegiatan/gerakan dari satu tempat ke tempat lain.<sup>2</sup>

Menurut Abdulkadir Muhammad yang dimaksud pengangkutan adalah kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan/pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang atau barang.<sup>3</sup>

Menurut sution usman aji dkk pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efesiensi.<sup>4</sup>

Menurut Purwosutjipto pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Fadia Fitriyanti dan Sentot Yulianugroho, 2007, *Hukum Perniagaan Internasional*, Lab Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Hal 71

<sup>3</sup> Abdulkadir Muhammad. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti. Hal 13

<sup>4</sup> Sution Usman, dkk, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, Hal 1

<sup>5</sup> Purwosutjipto, H.M.N. 1995. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 3. Jakarta: Djembatan. Hal 3.

Pengertian tersebut memberikan penjelasan bahwa pengangkutan adalah proses pemindahan barang dan/atau jasa dari tempat asal ke tempat tujuan. Unsurnya antara lain: **1.)** adanya sesuatu untuk diangkut, **2.)** adanya alat pengangkutan, dan **3.)** adanya sarana dan prasarana yang mendukung pengangkutan.<sup>6</sup>

Pengangkutan dilakukan karena nilai barang/jasa tersebut lebih tinggi di tempat tujuan. Nilai itu lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan, yakni nilai tempat (*place value*) dan nilai waktu (*time value*). Menurut Muchtaruddin Siregar kedua nilai tersebut diperoleh jika barang/jasa tersebut dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Artinya pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkut.<sup>7</sup>

Alat Angkut dalam angkutan udara adalah Pesawat Terbang disini perlu pula dikemukakan pengertian atau definisi pesawat udara dan pesawat terbang mengingat di dalam praktik seringkali terjadi kesalahan memahami pesawat udara yang terkadang rancu dengan pesawat terbang atau kapal udara.

Menurut Annex 6 dan 7.3 Konvensi Chicago 1944 yang telah dimodifikasi pada tanggal 18 November Chicago 1944 yang telah dimodifikasi pada tanggal 18 November 1967, Pesawat udara (*aircraft*) :

*“...any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air other than the lift of the air against the earth’s surface...”*

---

<sup>6</sup> Ridwan Khairandy. 2013. Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia. Yogyakarta: FH UII press hal 371

<sup>7</sup> Muchtaruddin Siregar. 1981. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga Penerbit FH UI. Hal 6

Batasan ini digunakan sejak konvensi Perancis 1919 yang menyebutkan Pesawat udara sebagai *a machine which can derive support in the atmosphere from the reaction of the air...* Batasan terakhir ini juga diterima dalam konvensi Chicago 1944 sebelum dimodifikasi pada tahun 1967

Pesawat udara dalam arti luas tersebut mencakup pesawat terbang, helikopter, pesawat terbang layang, layangan, dan balon yang bebas dan dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meteorologi.

Penambahan kata-kata pada batasan Konvensi Chicago 1944 di atas, yang diadakan pada tahun 1967, yaitu *other than the reaction of the air againsts earth's surface* dimaksudkan untuk mengecualikan *hovercraft* ke dalam definisi pesawat udara. Jadi, penambahan kata-kata tersebut dipengaruhi oleh perkembangan teknologi penerbangan dan perkapalan, khususnya dengan adanya penemuan *air cushion craft (hovercraft)*.

Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan (selanjutnya disebut UU penerbangan) mendefinisikan pesawat udara (*aircraft*) sebagai setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena adanya gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan penerbangan.

Didalam dunia penerbangan, selain dikenal pesawat udara juga dikenal pesawat terbang (*aeroplane*). Pasal 1 angka 4 UU Penerbangan mendefinisikan pesawat terbang sebagai pesawat udara yang lebih berat dari udara, dengan sayap tetap dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.<sup>8</sup>

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Kemudian Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara, yang dibedakan menjadi Angkutan Udara Niaga dan Angkutan Udara bukan Niaga.

Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Angkutan Udara bukan Niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.<sup>9</sup> Angkutan Udara Niaga sendiri dibedakan menjadi Angkutan Niaga Dalam Negeri, Angkutan Niaga Luar Negeri, dan Angkutan Niaga Perintis.

---

<sup>8</sup> Ridwan Khairandy. 2013. Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia. Yogyakarta: FH UII press hal 374

<sup>9</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 1 (14-15)

Angkutan udara dalam negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Angkutan Udara Luar Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.<sup>10</sup>

Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.

#### **B. Tinjauan Umum Penyelenggaraan Perjanjian antara Perusahaan Penerbangan dan Badan Usaha Bandar Udara**

Penyelenggaraan bandar udara sebagai sarana pengangkutan udara bertujuan untuk melayani kepentingan umum untuk melaksanakan kegiatan transportasi pengangkut dalam fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Ibid, Pasal 1 (16-17)

<sup>11</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Badan usaha bandar udara dan Perusahaan penerbangan mempunyai suatu perjanjian kerjasama untuk perusahaan penerbangan dapat beroperasi dan mendapatkan jasa layanan kebandarudaraan dari badan usaha bandar udara yang dalam dunia penerbangan dapat disebut *Service Level Agreement* (Perjanjian Tingkat Layanan).<sup>12</sup>

perikatan yang timbul antara badan usaha bandar udara dan perusahaan penerbangan tertuang didalam perjanjian kerja sama atau nota kesepakatan untuk perusahaan penerbangan beroperasi dan mendapatkan layanan kebandarudaraan, serta tarif pelayanan yang sudah disediakan bandar udara ditetapkan oleh penyedia jasa terkait, berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa.

Menurut Pasal 243 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, setiap pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait dengan bandar udara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan, struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan sebagaimana yang dimaksud ditetapkan oleh menteri, besaran tarif jasa kebandarudaraan pada bandar udara yang diusahakan secara komersial ditetapkan oleh badan usaha bandar udara.

---

<sup>12</sup> Wawancara dengan Ibu Rahasty Amalia, Legal Officer, PT. Angkasa Pura 1 (Persero) Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta.

besaran tarif jasa kebandarudaraan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial ditetapkan dengan peraturan pemerintah untuk bandar udara yang diselenggarakan oleh unit penyelenggaraan bandar udara. atau peraturan daerah untuk bandar udara yang diselenggarakan oleh unit penyelenggara bandar udara pemerintah daerah.<sup>13</sup>

Hal ini sejalan dengan penjelasan konvensi chichago tahun 1944 Article 71 yaitu :

*Provision and maintenance of facilities by council, if contracting State so Request, The Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation Facilities including radio and meterological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.*<sup>14</sup>

Berdasarkan Article 71 tersebut bahwa pemerintah dapat mengatur bersaran tarif pelayanan bandar udara akan tetapi besaran tarif pelayanan bandar udara tersebut harus sesuai dengan fasilitas yang digunakan oleh pengguna jasa bandar udara tersebut.

---

<sup>13</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 243

<sup>14</sup> *Convation On International Civil Aviation Signed Chicogo, On 7 December 1944*  
Article 71



1. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam perjanjian antara perusahaan penerbangan dan Badan Usaha Bandar Udara

Dalam perjanjian terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajiban timbul karena adanya hubungan hukum diantara para pihak. Berikut dipaparkan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian perusahaan penerbangan dan bandar udara.

a. Hak dan Kewajiban Perusahaan penerbangan terhadap Badan Usaha Bandar Udara

Semua alat transportasi memiliki tempat pemberangkatan dan pemberhentian yang digunakan antara lain untuk menaikurunkan barang maupun penumpang.<sup>15</sup>

Kewajiban-kewajiban dari pihak perusahaan penerbangan adalah sebagai berikut:

- 1) Membuat Kontrak beroperasi dan Pelayanan kepada Badan Usaha Bandar Udara;<sup>16</sup>
- 2) Membayar biaya Pelayanan Bandar udara.<sup>17</sup>
- 3) Membantu pengamanan secara terpadu dengan penyelenggara bandar udara dan ikut serta dalam mencegah terjadinya tindak kejahatan dalam penyelenggaraan Penerbangan;<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup>Chappy Hakim, *Pelangi Dirgantara*, Kompas Penerbit buku, Jakarta: 2010,

<sup>16</sup> Wawancara dengan Pak Asep Ardila, Staff Airports Facilities and Readines Section, PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar udara Adisucipto Yogyakarta.

<sup>17</sup> H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*, Raja Grafindo Persada: Jakarta 2013, Hal 132.

4) Menjaga Bangunan dan/atau fasilitas bandar udara;<sup>19</sup>

Apabila Perusahaan penerbangan tidak melaksanakan kewajibannya itu maka sebagai kosekuensinya perusahaan penerbangan tidak dapat menggunakan fasilitas bandar udara dan dapat dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>20</sup>

Adapun hak perusahaan penerbangan antara lain:

- 1) Menerima informasi *Notice of Airport Capacity* (NAC) adalah informasi tentang kapasitas atau karakteristik suatu bandar udara, yang isinya meliputi informasi tentang ketersediaan kapasitas landas pacu (*runway*), kapasitas parkir pesawat (*apron*), kapasitas terminal yang meliputi *check-in counter*, ruang tunggu (*boarding lounge*) dan fasilitas keimigrasian;<sup>21</sup>
- 2) Pihak perusahaan penerbangan menerima pelayanan fasilitas bandar udara;
- 3) Mendapatkan kepastian penerbangan (*Take Off*) dan Kepastian Pendaratan (*Landing*).<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Jakarta: Mandar Maju, hal 124

<sup>19</sup> H.K. Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 305

<sup>20</sup> H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*, Raja Grafindo Persada: Jakarta 2013, Hal 127

<sup>21</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot time*) Bandar udara Pasal 1 angka 5

<sup>22</sup> Wawancara dengan Ibu Liza Anindya Rahmadiani, Communication & Legal Section Head PT Angkasa Pura 1 Bandar udara Adisucipto Yogyakarta

- 4) Mendapatkan kompensasi ganti kerugian atas kerugian yang disebabkan karena ketidaksesuaian *Performance* layanan bandar udara yang telah diperjanjikan.<sup>23</sup>
- b. Hak dan Kewajiban badan usaha bandar udara terhadap Perusahaan penerbangan

Operator bandar udara dalam kapasitasnya sebagai pengusaha memberi pelayanan terhadap perusahaan penerbangan, kegiatan tersebut tidak dibiayai oleh pemerintah melalui pendapatan dan belanja negara (APBN) dari uang rakyat, karena itu boleh memugut imbal jasa dari penerima jasa. operator bertanggungjawab (*liable*) terhadap kerugian yang diderita oleh penerima jasa, hubungan hukum antara operator dengan penerima jasa sama tinggi dalam arti sederajat, hukum yang berlaku adalah hukum perdata yang bersifat sukarela.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang pedoman penyusunan perjanjian tingkat layanan (*Service Level Agreement*) dalam pemberian pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara.

<sup>24</sup> H. K. Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 305

Adapun Kewajiban badan usaha bandar udara :

- 1) Memberikan *Notice Of Airport Capacity (NAC)* adalah informasi tentang kapasitas atau karakteristik suatu bandar udara, yang isinya meliputi informasi tentang ketersediaan kapasitas landas pacu (*runway*) kapasitas parkir pesawat (*apron*), kapasitas terminal yang meliputi fasilitas *check-in counter*, ruang tunggu (*boarding lounge*) dan fasilitas keimigrasian;<sup>25</sup>
- 2) Memberikan pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara;<sup>26</sup>
- 3) Pelayanan jasa fasilitas kebandarudaraan sebagaimana dimaksud adalah pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan;
- 4) fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
- 5) Fasilitas Terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos;
- 6) Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan;  
dan

---

<sup>25</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot time*) Bandar udara Pasal 1 angka 5

<sup>26</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 ayat (1)

- 7) Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.<sup>27</sup>

Adapun hak badan usaha bandar udara antara lain:

- 1) Badan usaha bandar udara berhak menerima biaya fasilitas bandar udara;
- 2) Pemberitahuan *slot time* (jadwal penerbangan);
- 3) Pemberitahuan jenis pesawat yang digunakan dalam penerbangan.

### **C. Tinjauan Umum Kebandarudaraan**

Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.<sup>28</sup>

Bandar udara merupakan aspek dan bagian yang sangat penting di dunia penerbangan dunia terutama Indonesia, mengingat seluruh kegiatan penerbangan terdapat di bandar udara. Berbagai peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan tidak terlepas dengan pengelolaan bandar udara seperti bidang operasi, teknik, ekonomi, kelancaran lalu lintas penumpang, keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan, lingkungan

---

<sup>27</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 ayat (2)

<sup>28</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 angka 31

hidup, tanggung jawab penyelenggara bandar udara, asuransi, facilitation, koordinasi, pengusaha, konsesional, perbengkelan, rekreasi, dan lain-lain tidak terlepas dari masalah-masalah hukum yang harus di tangani oleh pengelola bandar udara.<sup>29</sup>

Badan Usaha Bandar udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.<sup>30</sup>

Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.<sup>31</sup> sedangkan di dalam Annex 14 dari ICAO (*internasional Civil Aviation Organization*) bandar udara merupakan area tertentu didaratan atau perairan yang diperuntukkan baik secara atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat dan bandar udara sebagai fasilitator maskapai dan penumpang pesawat terbang.

Bandar udara menurut Horonjeff, R sering juga disebut dengan istilah airport, merupakan sebuah fasilitas dimana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar

---

<sup>29</sup> H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Jakarta: Mandar Maju, hal 113

<sup>30</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 angka 43

<sup>31</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 1 angka 33

udara minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad (untuk pendaratan helikopter), sedangkan untuk bandar udara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya seperti bangunan terminal dan hanggar.

Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.70 Tahun 2001 tentang kebandarudaraan, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.<sup>32</sup>

Menurut PT Angkasa Pura II (Persero) bandar udara adalah Lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan/atau perusahaan, Sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan maka bandar udara merupakan tempat unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain:

- a. Pembinaan Kegiatan Penerbangan

---

<sup>32</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan

- b. Kepabeanan
- c. Keimigrasian
- d. Kekarantinaan

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan maka bandar udara merupakan tempat usaha bagi:

- a. Badan usaha bandar udara;
- b. Badan usaha angkutan udara; dan
- c. Badan hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan unit penyelenggaraan bandar udara atau badan usaha bandar udara.<sup>33</sup>

Badan usaha bandar udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.<sup>34</sup> kegiatan tersebut tidak dibiayai oleh pemerintah melalui pendapatan dan belanja negara (APBN) dari uang rakyat, karena itu badan usaha bandar udara boleh memungut pembayaran imbal jasa dari penerima jasa.<sup>35</sup>

Menurut definisi tersebut, badan usaha bandar udara, merupakan perusahaan. Perusahaan menurut Molengraff adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus menerus, bertindak ke luar untuk mendapatkan penghasilan, dengan cara memperniagakan barang-barang atau mengadakan

---

<sup>33</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, <http://hubud.dephud.go.id/?/aoc/index/sort:aoc>, Diunduh pada 18 September 2016

<sup>34</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 angka 43

<sup>35</sup> H. K. Martono & Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 301



perjanjian perdagangan.<sup>36</sup> Pengertian lain dapat ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1997 tentang dokumen perusahaan, bahwa perusahaan adalah bentuk usaha yang melakukan kegiatan secara tetap dan terus menerus dengan tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba yang diselenggarakan oleh orang perseorangan maupun badan usaha yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum, yang didirikan dan berkedudukan di Indonesia.<sup>37</sup>

### **1. Pengelolaan Bandar Udara di Indonesia**

Pengusahaan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara harus sesuai dengan rencana induk bandar udara, keselamatan dan keamanan penerbangan serta dengan standar pelayanan yang ditetapkan, pelayanan jasa kebandarudaraan dilakukan oleh badan usaha bandar udara untuk bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dari Menteri Perhubungan Republik Indonesia dan unit penyelenggara bandar udara untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial yang di bentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Pemerintah dan /atau Pemerintah Daerah.<sup>38</sup>

Pada saat ini terdapat tidak kurang dari 296 bandar udara yang sudah tergolong mempunyai klas yang tersebut diseluruh wilayah republik Indonesia. Dan di kelola oleh badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara udara.

---

<sup>36</sup> Ridwan Khairandy, 2013, Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia, Yogyakarta: FH UII Press Hal 15

<sup>37</sup> Pasal 1 butir 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1997 tentang Dokumen Perusahaan

<sup>38</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 56 Tahun 2015 Tentang Kegiatan Pengusahaan di Bandar udara

#### **a. Bandar udara yang dikelola oleh badan usaha bandar udara**

Badan usaha bandar udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.<sup>39</sup> Badan usaha bandar udara untuk bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dari menteri terkait.<sup>40</sup>

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada prinsipnya penyelenggaraan bandar udara untuk umum yang berbentuk badan usaha bandar udara dapat dilakukan oleh pihak swasta yang berbentuk badan hukum Indonesia atau koperasi, namun pada kenyataannya penyelenggaraan bandar udara untuk umum dilakukan oleh pemerintah dengan melimpahkan kepada badan usaha milik negara (BUMN) yang didirikan untuk maksud pengusahaan bandar udara.<sup>41</sup>

Badan Usaha Milik Negara sebagai Operator Bandar Udara dalam kapasitas sebagai pengusaha memberi pelayanan (a) terhadap kegiatan yang menguasai hidup orang banyak, tetapi menguntungkan, (b) kegiatan tersebut tidak dibiayai oleh pemerintah melalui pendapatan dan belanja negara (APBN) dari uang rakyat, karena itu boleh memungut imbal jasa dari penerima jasa, (c) operator boleh memungut atas jasa yang diberikan kepada penerima jasa, (d) operator bertanggung jawab (*liable*) terhadap kerugian yang diderita oleh penerima jasa, (e) hubungan hukum antara operator dengan

---

<sup>39</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 angka 43

<sup>40</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 233 ayat (1a)

<sup>41</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id=bandara/index/filter:operator,6> di unduh pada 15 desember 2016

penerima jasa sama tinggi dalam arti sederajat, (f) hukum yang berlaku adalah hukum perdata yang bersifat sukarela. Berdasarkan uraian ini pengelola bandar sebagai badan usaha tetap bertanggung jawab (*liable*) terhadap penerima jasa, yaitu pengguna jasa bandar udara.<sup>42</sup>

Sebagaimana disebutkan diatas, pada saat ini telah didirikan badan usaha milik negara yang dimaksudkan untuk mengusahakan bandar udara masing-masing PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II, PT Angkasa Pura I mengusahakan 13 bandar udara yaitu bandar udara Adisutjipto di Yogyakarta, bandar udara Adisumarmo di Solo, bandar udara Juanda di Surabaya, bandar udara Bali i Gusti Ngurah Rai International Airport di Bali, bandar udara Sultan Hassanudin di Ujung Pandang, bandar udara Syamsudin Noor di Banjarmasin, bandar udara Sam Ratulangi di Manado, bandar udara Sepinggan di Balikpapan, bandar udara FransKaiseppo di Biak, bandar udara El Tari di Kupang, bandar udara Pattimura di Ambon, bandar udara Lombok dan Bandar udara Ahmad Yani di Semarang.

Angkasa Pura II mengusahakan 13 Bandar udara yaitu Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta di Jakarta, bandar udara Internasional Kualanamu Medan, Bandar udara Halim Perdana Kusuma Jakarta, bandar udara Sultan Mahmud Baddarudin II Palembang, bandar udara Supadio Pontianak, Bandar udara Minangkabau Padang, bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, bandar udara Husein Satranegara Bandung, bandar udara Sultan Iskandar Muda Aceh, Bandar udara Raja Haji Fisabillah Tanjung

---

<sup>42</sup> H. K. Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 302

Pinang, bandar udara Depati Amir pangkal Pinang, bandar udara Thaha Jambi, bandar udara Silangit siborong-borong di Tapanuli Utara.

Dalam bidang pengusahaan bandar udara, kebijaksanaan pemerintah membagi 2 wilayah masing-masing wilayah barat dengan wilayah timur, wilayah barat diusahakan oleh PT Angkasa Pura II dan wilayah timur diusahakan oleh PT angkasa Pura I sebagaimana disebutkan diatas.

#### **b. Bandar udara yang dikelola oleh unit penyelenggaraan bandar udara**

Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaran untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial yang di bentuk oleh dan bertanggungjawab kepada pemerintah dan/atau pemerintah daerah.<sup>43</sup> Pada saat ini tidak kurang dari 201 bandar udara yang diselenggarakan oleh unit Penyelenggara Bandar udara, dan semua bandar udara tersebut terbuka untuk umum.<sup>44</sup>

#### **c. Penggunaan Bersama Bandar udara dan Pangkalan Udara (Enclave Civil)**

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan definisi dari bandar udara dan pangkalan udara adalah sebagai berikut:

- 1) Bandar udara (Bandar udara); adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat

---

<sup>43</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar udara.

<sup>44</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id/bandara/index/filter:operator,3>

pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

- 2) Pangkalan Udara (Lanud); adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh tentara nasional Indonesia.

Contoh penggunaan bersama bandar udara dan pangkalan udara dilakukan di lanud Adisujipto Yogyakarta dan Lanud Adisumarmo Surakarta, keduanya merupakan pangkalan udara untuk penebangan militer TNI AU dan di dalamnya juga dipergunakan untuk melayani penerbangan sipil sehingga juga disebut bandar udara Adisutjipto dan bandar udara Adi Sumarno yang dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I (persero). Lanud Ahmad Yani Semarang merupakan pangkalan militer untuk penerbangan TNI AD, dan di dalamnya juga dipergunakan untuk melayani penerbangan sipil yang dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I (Persero).

Bandar udara-bandar udara yang berada di kawasan pangkalan udara tersebut sering disebut sebagai *enclave civil airport* (kurang lebih berarti bandar udara sipil dalam kawasan militer). Sebaliknya kegiatan penerbangan

militer yang menumpang pada bandar udara sipil disebut *enclave military airport*.<sup>45</sup>

Menurut Pasal 257 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam keadaan tertentu, pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara. Penggunaan bersama suatu bandar udara atau pangkalan udara dilakukan dengan memperhatikan: (1) kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara, (2) Keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan, (3) keamanan dan pertahanan Negara, (4) Peraturan perundang-undangan.<sup>46</sup>

Menurut Pasal 258 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama sebagai bandar udara berlaku ketentuan penerbangan sipil. Pengawasan dan pengendalian penggunaan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama, dilaksanakan oleh otoritas bandar udara.<sup>47</sup> setelah mendapat izin dari instansi terkait. Bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama di tetapkan dengan keputusan presiden.<sup>48</sup>

Pengoperasian bersama bandar udara secara bersama sipil dan militer mengacu pada ketentuan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009

---

<sup>45</sup> Baiq Setiani, *Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar udara*, Jurnal ilmiah Widya di unduh pada 11 November 2016 hal 29

<sup>46</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 257

<sup>47</sup> Otoritas bandar udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan UU No 1 Tahun 2009 Pasal 1 angka 45

<sup>48</sup> Ibid. Hal 31

tentang penerbangan, khususnya pasal 257, 258 dan 259 tentang penggunaan bersama bandar udara dan pangkalan udara, kesepakatan bersama TNI AU, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II tentang pengaturan Bersama Bandar udara dan Pangkalan Udara Tanggal 31 Januari 2011 Nomor : KB/4/1/2011 dan Nomor : AU/838/KUM.18/I/2011.<sup>49</sup> dalam hal ini bandar udara-bandar udara *enclave sipil* yang berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura (Persero), perawatan runway dan fasilitas bandar udara ditanggung oleh PT angkasa pura (persero) selaku badan usaha bandar udara yang mengelola operasional bandar udara yang dimaksud.<sup>50</sup>

#### **D. Tinjauan Umum Konsep Tanggung Jawab Hukum**

##### **1. Konsep Tanggung Jawab Hukum**

Kewajiban utama badan usaha bandar udara adalah mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum dalam bidang transportasi udara, kegiatan tersebut tidak dibiayai oleh pemerintah melalui pendapatan dan belanja negara (APBN) oleh sebab itu badan usaha bandar udara berhak atas imbal jasa pembayaran fasilitas yang ia selenggarakan.<sup>51</sup>

Apabila badan usaha bandar udara telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pelayanan jasa bagi perusahaan penerbangan, maka badan usaha bandar udara telah terikat pada risiko yang harus dipikul oleh badan usaha bandar udara yang memberi jasa

---

<sup>49</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2010> di unduh pada tanggal 15 November 2016

<sup>50</sup> Wawancara dengan Humas kantor Pusat PT Angkasa Pura I Indonesia

<sup>51</sup> H. K. Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 302

pelayanan dengan memungut imbal jasa dari perusahaan penerbangan dan bertanggung jawab terhadap pelayanan yang disediakan. Dari kewajiban itulah timbul tanggung jawab badan usaha bandar udara udara.<sup>52</sup>

Ada empat macam konsep dasar tanggung jawab hukum dalam pengangkutan udara, masing-masing tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan, konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah, konsep tanggung jawab mutlak dan konsep praduga tidak selalu bertanggung jawab.

a. Tanggung Jawab Hukum atas Dasar Kesalahan

Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan Babylonia kuno. Dalam bentuknya lebih modern, prinsip ini dikenal pada tahap pertumbuhan hukum Romawi termasuk dalam doktrin "*culpa*" dalam *lex aquilia*. *Lex aquilia* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberi santunan.<sup>53</sup>

Prinsip tersebut kemudian menjadi hukum Romawi modern seperti terdapat dalam Pasal 1382 Code Civil Perancis. Pasal tersebut menyebutkan:

*"any act whatever done by a man which cause damage to another obliges him by whose fault the damage was cause to repair it"*

Pada tahun 1986 *Code* tersebut berlaku di Negeri Belanda. Setelah kemerdekaan belanda dari Perancis, disusun KUHPerdara yang isinya berasal *Code Civil* dengan beberapa pengecualian. Pasal 1382 *Code Napoleon* itu akhirnya menjadi Pasal 1401 BW Belanda yang berbunyi:

---

<sup>52</sup> H. K. Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 303

<sup>53</sup> Ridwan Khairandy, 2013, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press Hal 378



*“Elke onrechtmatige daad, waardoor aan een order schade wordt toegebracht, stelt dangingen door wins wins schuld die schade veroorzaakt is in de verpligtheid veroorzaakt heeft”*

Kemudian sesuai dengan asas konkordansi ketentuan tersebut juga berlaku di Indonesia (saat itu Hindia Belanda), dan dituangkan dalam pasal 1365 KUHPerdata, yaitu:

*“tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”*

Pasal 1365 diatas sesungguhnya tidak merumuskan arti perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*), tetapi hanya mengemukakan unsur-unsur yang harus dipenuhi agar sesuatu perbuatan dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum berdasar pasal 1365 itu. Unsur-unsur itu adalah sebagai berikut:

1. Adanya perbuatan;
2. Perbuatan tersebut merupakan perbuatan melawan hukum dari tergugat;
3. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya;
4. Adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat kesalahan tersebut;
5. Adanya hubungan kausal dengan kerugian dan perbuatan.

Pengertian perbuatan dalam perbuatan melawan hukum ini tidak hanya perbuatan positif, tetapi juga negatif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu yang seharusnya menurut hukum orang harus berbuat. Pengertian kesalahan disini adalah dalam pengertian umum, yaitu baik karena

kesengajaan maupun karena kelalaian. Adapun yang menjadi ukuran atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak melakukan sesuatu.<sup>54</sup>

Dalam penerapan ketentuan Pasal 1365 itu, memberikan beban kepada penggugat (pihak yang dirugikan) untuk membuktikan, bahwa kerugian yang ia derita itu merupakan akibat dari perbuatan tergugat.

Rumusan perbuatan melawan hukum tersebut di Belanda sejak berlakunya BW baru pada 1992 mengalami perubahan. Pasal 6:162.2. menyebutkan:

*“Als onrechtmatige daad worden aangemerkt een inbreuk op een recht en een doen nalatrn in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in maatschappelijk verkeer betamt, een ander behoudens de aanwezigheid van een rechtvaardigingsgrond”*

Berdasarkan rumusan diatas, maka dapat dikatakan bahwa perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melanggar hak (subjektif) orang lain atau perbuatan (atau tidak berbuat) yang bertentangan dengan kewajiban menurut undang-undang atau bertentangan dengan apa yang menurut hukum tidak tertulis seharusnya dijalankan oleh seseorang dalam pergaulannya dengan sesama warga masyarakat dengan mengingat adanya alasan pembenar menurut hukum.

Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan antara lain dianut oleh Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan dalam kaitanya

---

<sup>54</sup> Ridwan Khairandy, 2013, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press Hal 379

dengan tanggung jawab bagasi kabin. Pasal 143 UU penerbangan menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggungjawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.<sup>55</sup>

b. Tanggung Jawab Praduga Bersalah

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat dianggap bertanggungjawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*).

Pada dasarnya prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga adalah juga prinsip tanggungjawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast, shifting of the burden of proof*) kepada pihak tergugat.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini dianut oleh Konvensi Warsawa 1929, Menurut Pasal 17 Konvensi Warsawa, pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian akibat kematian, luka-luka atau cedera badaniah lainnya yang diderita seseorang penumpang bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu terjadi dalam pesawat, atau selama melakukan kegiatan embarkasi atau debarkasi. Kemudian Pasal 18 ayat (1) menyebutkan, bahwa pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang terjadi sebagai akibat musnahnya, atau rusaknya bagasi atau kargo, jika kejadian yang

---

<sup>55</sup> Ridwan Khairandy, 2013, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press Hal 380

menyebabkan kerugian-kerugian tersebut terjadi selama dalam pengangkutan udara.

Pasal 19 mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap kelambatan dalam pengangkutan udara. adapun ketentuan yang mengatur mengenai kemungkinan pengangkut membebaskan tanggung jawabnya diatur didalam Pasal 20, Menurut pasal 20 ayat (1) pengangkut dapat membebaskan tanggung jawabnya jika ia dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari kerugian, atau ia sudah tidak mungkin lagi mengambil tindakan demikian. Pasal 20 ayat (2) menyatakan pengangkut bebas dari pengemudian, dalam penanganan pesawat atau navigasi dan pengangkut beserta agennya telah mengambil semua tindakan menghindari kerugian tersebut.<sup>56</sup>

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah ini juga dianut dalam pengangkutan laut yang diatur dalam Pasal 268 ayat (2) KUHD:

“pengangkut diwajibkan membayar ganti rugi yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan barang, kecuali bilamana ia membuktikan, bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifat keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahan pengirim.”

Berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan angkutan umum terhadap penumpang UU Lalu lintas dan Angkutan jalan juga, menganut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga. Hal ini dapat dilihat dari

---

<sup>56</sup> Ridwan Khairandy, 2013, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press Hal 380

ketentuan Pasal 192 ayat (1) UU lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menentukan:

“Perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang”

Ketentuan yang sama terdapat dalam Pasal 193 ayat (1) UU lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal ini menentukan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang. Disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

Jadi, apabila penggugat (korban) akan mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan tidak perlu membuktikan kesalahan tergugat atau pengangkut. Penggugat cukup menunjukkan bahwa kecelakaan atau kerugian yang menimpa dirinya terjadi selama berada dalam pesawat udara, atau ketika melakukan kegiatan embarkasi dan debarkasi (untuk penumpang), atau selama pengangkutan udara (untuk kargo). Kemudian apabila pengangkut berupaya untuk membebaskan tanggung jawabnya, maka ia harus membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Sebagai imbalan (*quit pro quo*) adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diiringi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).

Tanggung jawab pengangkut untuk memberikan santunan dibatasi hingga limit tertentu.<sup>57</sup>

c. Tanggung Jawab Mutlak

Di dalam prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability* atau *absolute liability*) tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Dengan kata lain, di dalam prinsip tanggung jawab mutlak ini memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya atau tidak.<sup>58</sup>

Prinsip tanggung jawab ini di dalam kepustakaan biasanya dikenal dengan istilah *strict liability* dan *absolute liability*. Dari kedua istilah tersebut, beberapa pakar ada yang membedakannya, tetapi ada juga yang menyamakannya.

Winfield, Friedman, dan Miersea Mateesco Matte membedakan antara *absolute liability* dan *strict liability* dengan memperhatikan ada tidaknya kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab. Pembebasan tanggung jawab, sedangkan di dalam *absolute liability* hal tersebut tidak dimungkinkan.

Terlepas dari hal tersebut, menurut Bin Cheng dalam kepustakaan berbahasa Inggris, *strict liability* dan *absolute liability* (Kadang-kadang juga *no-fault liability*) sering tampak digunakan secara bergantian. Meskipun baik

---

<sup>57</sup> Ridwan Khairandy, 2013, Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia, Yogyakarta: FH UII Press Hal 380

<sup>58</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional* (Yogyakarta: Liberty, 1989)

secara teoritis maupun praktis sulit diadakan pembedaan yang tegas diantara keduanya, namun Bin Cheng menunjukkan adanya perbedaan pokok antara kedua istilah tersebut. di dalam *strict liability* perbuatan yang menyebabkan kerugian yang dituntut itu harus dilakukan oleh orang yang bertanggung jawab. Dengan perkataan lain, di dalam *strict liability* terdapat hubungan kausalitas antara orang yang benar-benar bertanggungjawab dengan kerugian. Di dalam *strict liability* semua hal yang biasanya dapat membebaskan tanggung jawab (*usual defences*) tetap diakui kecuali hal-hal yang mengarah pada pernyataan tidak bersalah (*absene of faulty*), karena kesalahan tidak diperlukan lagi.<sup>59</sup>

Menurut Bin Cheng di dalam *Absolute liability* akan timbul kapan saja keadaan yang menimbulkan tanggung jawab tersebut tanpa mempermasalahkan oleh siapa dan bagaimana terjadinya kerugian. Dengan demikian, di dalam *absolute liability* tidak diperlukan hubungan kausalitas, dan hal-hal yang dapat membebaskan tanggung jawab hanya dinyatakan secara tegas. Bin Cheng memberikan contoh dari konvensi yang baik secara tegas maupun diam-diam memberlakukan *absolute liability* dengan menyebutkan secara khusus hal yang dapat membebaskan tanggung jawab, seperti Konvensi Roma 1952 (*Damage Caused by Foreign Air craft to Third Parties on the Surface*). Konvensi Brussels 1962 (*The liability of Operators*

---

<sup>59</sup> Ridwan Khairandy, 2013, Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia, Yogyakarta: FH UII Press Hal 383

*of Nuclear Ships*), Konvensi Wina 1963 (*Civil Liability For Nuclear Damage*), dan Montreal (*Interim Agreement*) 1966.<sup>60</sup>

E. Saefullah Wiradipradja Menyimpulkan bahwa tidak ada ukuran yang pasti dalam membedakan istilah *strict liability* dengan *absolute liability*. Ada indikasi yang diterima umum, bahwa di dalam *strict liability* pihak yang bertanggung jawab dapat membebaskan diri berdasarkan semua alasan yang sudah umum dikenal (*conventional defence*). Di dalam *absolute liability* alasan-alasan umum pembebasan tersebut tidak berlaku, kecuali secara khusus dinyatakan dalam instrument tertentu (seperti konvensi dan undang-undang) dan tanggung jawab akan timbul begitu kerugian terjadi tanpa mempersoalkan siapa penyebabnya dan bagaimana terjadi.

Prinsip tanggung jawab mutlak ini dalam hukum pengangkutan udara internasional pertama kali diterapkan dalam Protokol Guatemala City 1971. Pasal 17 ayat (1) Konvensi Warsawa – Hague – Guatemala menyebutkan :

*“The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of passanger upon condition only that event which caused the death or injury took place on board the aircraft on in the course of any of the operation of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passanger.”*

Protokol Guatemala City in juga menghapuskan ketentuan pembebasan tanggung jawab pengangkut yang diatur Pasal 20 ayat (1) Konvensi Warsawa 1929. Pengangkut hanya dapat membebaskan tanggungjawabnya jika ia dapat membuktikan bahwa kematian atau luka-

---

<sup>60</sup> Ibid. hal 384



lukanya penumpang semata-mata disebabkan oleh keadaan penumpang sendiri atau kerugian itu turut disebabkan kesalahan penumpang sendiri (*contributory negligence*). Dengan diterapkannya *absolute liability* ini, pengangkut wajib memberikan santunan kepada korban tanpa mempermasalahkan apakah pengangkut melakukan kesalahan (kelalaian) atau tidak.<sup>61</sup>

#### 4. Prinsip praduga tidak selalu bertanggung jawab

Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption nonliability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas. Contoh dalam penerapan prinsip ini adalah dalam hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin/bagasi tangan, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini, pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat diminta pertanggungjawabannya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, Pasal 44 Ayat (2) terdapat penegasan, prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab, ini tidak lagi diterapkan secara mutlak, dan mengarah kepada prinsip tanggung jawab dengan pembatasan uang ganti rugi (setinggi-tingginya satu juta rupiah). Artinya, bagasi kabin/bagasi tangan tetap dapat dimintakan pertanggungjawaban sepanjang bukti kesalahan pihak pengangkut (pelaku usaha) dapat ditunjukkan. Pihak yang dibebankan untuk membuktikan kesalahan itu ada pada penumpang.

---

<sup>61</sup> Ibid. hal 385

## E. Tinjauan Umum Upaya Hukum Bagi Perusahaan Penerbangan

Badan usaha bandar udara (debitur) dalam kapasitas nya sebagai pengusaha memberi pelayanan terhadap kegiatan penerbangan dengan memungut imbal jasa dari penerima jasa mempunyai kewajiban untuk memenuhi prestasinya terhadap perusahaan penerbangan (kreditur) sebagai penerima jasa.<sup>62</sup> Oleh karena itu jika badan usaha bandar udara tidak memenuhi prestasinya atau dianggap wanprestasi perusahaan penerbangan mempunyai hak untuk menuntut ganti rugi akibat tidak terpenuhinya prestasi tersebut.

untuk menentukan apakah badan usaha bandar udara (debitur) melakukan *wanprestasi*, perlu ditentukan keadaan sesungguhnya yang dialami oleh debitur. empat keadaan debitur dapat dikatakan *wanprestasi* adalah:

- a. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagaimana mestinya;
- c. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya atau terlambat.<sup>63</sup>
- d. Memenuhi prestasi, tetapi melakukan yang dilarang dalam perjanjian.

Wanprestasi menimbulkan akibat-akibat hukum. Ada tiga akibat adanya wanprestasi, yaitu:

- a. Debitur harus membayar ganti rugi kepada kreditur;

---

<sup>62</sup> H. K. Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hal 302

<sup>63</sup> Dedi Ismatullah, 2011, *Hukum Perikatan di Lengkapi Hukum Perikatan dalam Islam*, Pustaka Setia Bandung, Bandung, Hal 103

- b. Beban risiko beralih untuk kerugian debitur, jika halangan itu timbul setelah debitur wanprestasi, kecuali jika ada kesejangan atau kesalahan besar dari pihak kreditur. Oleh karena itu, debitur tidak dibenarkan untuk berpegang pada keadaan memaksa;
- c. Jika perikatan lahir dari perjanjian timbal balik, kreditur dapat membebaskan diri dari kewajibannya memberikan kontra prestasi.

Dalam mengajukan upaya ganti rugi atau menuntut badan usaha bandar udara (debitur) perusahaan penerbangan dapat melakukan upaya ganti rugi berdasarkan isi perikatan yang ada antara mereka, karena dasar tuntutan adalah perikatan yang memang sudah ada antara mereka, untuk menuntut pemenuhan perikatan, kreditur tidak perlu untuk mendahuluinya dengan suatu somasi.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Beni ahmad dan Dewi Mayaningsih, *Perbandingan Hukum Perdata*, Pustaka Setia, Bandung, 2016, hal 206