

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Pengangkutan Udara

##### 1. Pengertian

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang di angkut. Jadi dalam pengertian pengangkutan tersimpul suatu proses kegiatan dari satu tempat ke tempat lain.<sup>1</sup> Maka pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat angkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>2</sup>

Beberapa sarjana merumuskan definisi pengangkutan, antara lain:

##### a. 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, seangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.”<sup>3</sup>*

---

<sup>1</sup>Abdulkadir Muhammad, 1991, “*Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*”, Bandung, PT Citra Aditya Bakti, hlm. 19.

<sup>2</sup>*Ibid.*

<sup>3</sup>Purwosutjipto, 2003, “*Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan*”, Jakarta, Djambatan, hlm. 2.

b. Soekardono:

*“Pengangkutan pada pokoknya memiliki arti perpindahan tempat baik benda maupun orang-orang, karena perpindahan ini mutlak diperlukan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat maupun efisien.”*<sup>4</sup>

Angkutan udara yang diangkut dengan pesawat udara dominannya adalah penumpang, disamping itu juga diangkut barang-barang yang bersifat segar, relatif ringan dan bernilai tinggi.<sup>5</sup> Ada dua jenis pengangkutan udara yaitu 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.

Pasal 1 angka 13 UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan 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. Kemudian pada Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan angkutan udara niaga yaitu, angkutan udara umum dengan memungut bayaran.

---

<sup>4</sup>Soekardono, 1986, *“Hukum Dagang Indonesia Jilid II”*, Jakarta, CV. Rajawali, hlm. 2.

<sup>5</sup>Usman Aji, Joko Prakosa, Hari Pramono, 1990, *“Pengangkutan di Indonesia”*, Jakarta, Rineka Cipta, hlm.19.

Konvensi Montreal 1999 pada Pasal 1 ayat (2) menyatakan angkutan internasional (*international carriage*) adalah

*“For the purposes of this Convention, the expression "international carriage" means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention”*

Berdasarkan pengertian di atas dapat diketahui bahwa *International carriage* (angkutan internasional) adalah angkutan udara, yang sesuai perjanjian antara para pihak yaitu perusahaan penerbangan dengan penumpang dan/atau pengirim barang, tempat keberangkatan dan tempat tujuan, baik dengan atau tanpa terputus dalam pengangkutan atau pengiriman, apakah angkutan tersebut terputus atau tidak terputus, baik yang berada di wilayah negara anggota Konvensi Montreal 1999 atau terletak dalam satu wilayah negara berdaulat, tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di negara lain, walaupun negara tersebut bukan negara anggota Konvensi Montreal 1999. Suatu angkutan antara bandara udara keberangkatan dengan bandara udara tujuan berada dalam satu wilayah negara anggota tanpa melakukan pendaratan antara

(*intermediate landing*) di negara lain, bukan termasuk angkutan udara internasional menurut Konvensi ini.<sup>6</sup>

Berdasarkan ketentuan tersebut, angkutan udara dari Jakarta ke Balikpapan dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di Singapura termasuk angkutan udara internasional. Dalam angkutan ini menitikberatkan tujuan angkutan, bukan berdasarkan kenyataan pendaratan, misalnya angkutan udara dari Jakarta ke Singapura, tetapi kenyataannya karena pendaratan darurat terpaksa mendarat di Pontianak tetap termasuk angkutan udara internasional walaupun kenyataannya mendarat di Pontianak.<sup>7</sup>

Proses penyelenggaraan pengangkutan udara bagi penumpang meliputi empat tahap, yaitu:<sup>8</sup>

- a. tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan dan penyerahan penumpang untuk diangkut;
- b. tahap penyelenggaraan pengangkutan, meliputi kegiatan pemindahan penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai di tempat tujuan yang disepakati;
- c. tahap penyerahan penumpang kepada penerima dan turunnya penumpang, dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;

---

<sup>6</sup>Muhammad Yusuf, Rosidin Samsudin, “Perkembangan Jumlah Besaran Kompensasi Kerugian Yang Disebabkan Oleh Jatuhnya Pesawat Terbang Asing Terhadap Pihak Ketiga Di Atas Permukaan Bumi”, Volume 21, Nomor 5, 2009, hlm. 719.

<sup>7</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, 2011, “*Hukum Angkutan Udara*”, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 252.

<sup>8</sup>Abdulkadir Muhammad, 1991, *Op.Cit*, hlm. 14.

d. tahap pemberesan/penyelesaian persoalan yang timbul/terjadi selama pengangkutan atau sebagai akibat pengangkutan.

Ada dua kemungkinan berakhirnya pengangkutan udara, yaitu: *Pertama*, dalam hal tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, pengangkutan berakhir setelah penumpang turun. *Kedua*, dalam hal terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, pengangkutan berakhir setelah pemberesan selesai dilakukan. Pemberesan ini mungkin dilakukan oleh antar pihak yang ada dalam kegiatan pengangkutan udara saja, mungkin juga oleh pengadilan.<sup>9</sup>

## 2. Subjek Hukum dalam Pengangkutan Udara

Subjek dalam pengangkutan udara meliputi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Dalam penelitian ini yang menjadi subjeknya adalah pengangkut dan penumpang. Subjek pengangkutan ini mempunyai status yang diakui oleh hukum, yaitu sebagai pendukung kewajiban dan hak dalam pengangkutan. Pendukung kewajiban dan hak ini dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum.

### a. Pengangkut (*carrier*)

Pengangkut menurut UURI No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 angka 26 yaitu:

*“Badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara 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.”*

---

<sup>9</sup>*Ibid.*

B. Suherman mendefinisikan pengangkut udara sebagai berikut:

*“Setiap pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pihak penumpang atau pengirim atau penerima barang, perjanjian mana dapat dibuktikan dengan dokumen angkutan yang diberikan pada penumpang/pengirim barang.”<sup>10</sup>*

Dalam penyelenggaraan kegiatan angkutan udara, pihak pengangkut adalah perusahaan maskapai penerbangan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum atau perseorangan. Maskapai yang mendapat izin operasi dari pemerintah menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang dan barang dengan memungut bayaran.<sup>11</sup> Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama. Maskapai penerbangan nasional adalah sebuah perusahaan transportasi udara yang diregistrasi secara lokal di dalam suatu negara, mereka bisa berupa perusahaan milik negara, dioperasikan pemerintah, atau dirancang oleh pemerintah sebagai perusahaan yang mewakili negara.

Dalam pengangkutan udara, istilah “menyelenggaraan pengangkutan” dapat memberikan arti pengangkutan dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Kemudian, istilah “dengan selamat” mengandung arti bahwa apabila pengangkutan berjalan “tidak selamat”, itu menjadi

---

<sup>10</sup>E. Suherman, 1983, *“Hukum Udara Dan Internasional”*, Bandung, Alumni, hlm. 79.

<sup>11</sup>Abdulkadir Muhammad, 2008, *“Hukum Pengangkutan Niaga”*, Bandung, PT Citra Aditya Bakti, hlm. 69.

tanggung jawab pengangkut. Keadaan tidak selamat bagi penumpang mempunyai arti yaitu: pada pengangkutan penumpang, penumpang meninggal dunia atau menderita luka/cacat sementara atau tetap, karena sesuatu peristiwa atau kejadian.<sup>12</sup>

b. Penumpang (*passanger*)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut, atau merupakan semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan. Pihak penumpang dalam angkutan udara adalah pihak yang menggunakan jasa maskapai penerbangan.

Ada beberapa ciri penumpang yaitu:

- 1) orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan;
- 2) membayar biaya angkutan; dan
- 3) pemegang dokumen angkutan.<sup>13</sup>

E. Suherman menyatakan bahwa dalam penerbangan teratur (*schedule*) definisi penumpang adalah setiap orang yang diangkut dengan pesawat udara oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan udara dengan atau tanpa bayaran. Di dalam draft Konvensi Guadalajara pernah dirumuskan tentang definisi penumpang disebutkan bahwa penumpang adalah setiap orang yang diangkut dalam pesawat udara, kecuali anggota awak pesawat, termasuk pramugara dan pramugari. Namun, jika ada pegawai darat

---

<sup>12</sup>Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 21.

<sup>13</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 51.

pengangkut turut serta dengan pesawat udara baik untuk keperluan dinas pada perusahaan penerbangannya maupun untuk kepentingan pribadi dianggap sebagai penumpang biasa.<sup>14</sup> Menurut Martono, penumpang adalah seorang yang melakukan perjalanan menggunakan pesawat udara dan tidak terdaftar sebagai awak pesawat udara yang bersangkutan. Menurut Soeprpto, pengertian penumpang adalah pengguna jasa transportasi di bisnis penerbangan dari *departure* ke *destination*, yang memerlukan perhatian khusus karena menyangkut keselamatan dan keamanan penerbangan.<sup>15</sup>

Pengertian tentang penumpang sangat penting karena ada kemungkinan seseorang ikut dalam penerbangan tanpa sepengetahuan pengangkut. Bila terjadi kecelakaan pengangkut harus membayar kompensasi kepadanya, padahal pengangkut tidak terkait perjanjian dengannya. Perbedaan penumpang resmi dan tidak resmi akan semakin kabur apabila pengangkut tidak mengeluarkan tiket penumpang.<sup>16</sup> Sehingga yang dapat dikatakan sebagai pengangkut angkutan udara adalah penumpang yang menerima tiket penumpang dari pengangkut dan namanya tercantum dalam tiket tersebut, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 151 ayat (3) UURI No. 1

---

<sup>14</sup>E. Suherman, 1984, “*Wilayah Udara Dan Wilayah Dirgantara*”, Bandung, Alumni, hlm. 23.

<sup>15</sup>Sri Sutarwati, Hardiyana dan Novita Karolina, “*Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Udara Terhadap Penumpang Maskapai Garuda Indonesia Yang Mengalami Keterlambatan Penerbangan Di Bandara Udara Internasional Adi Soemarmo Solo*”, Jurnal Ground Handling Dirgantara, Volume 3, Nomor 2, Desember, 2016, hlm. 17.

<sup>16</sup>Henri Yosua Massie, “*Tanggungjawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009*”, Lex et Societatis, Volume 3, Nomor 7, Agustus, 2015, hlm. 7.



Tahun 2009, yaitu: “Yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah.”

c. Objek Hukum dalam Pengangkutan Udara

Objek hukum dalam pengangkutan udara antara lain muatan barang, muatan penumpang, alat pengangkutan, dan biaya pengangkutan.<sup>17</sup> Selanjutnya objek hukum pengangkutan udara yang akan di analisis dalam penelitian ini adalah muatan penumpang dan alat pengangkutan:

1) Muatan Penumpang

Muatan penumpang lazim disebut penumpang saja. Dilihat dari perjanjian pengangkutan selaku objek perjanjian, penumpang adalah setiap orang yang berada dalam alat pengangkutan yang memiliki tiket penumpang, yang diangkut dari satu tempat ke tempat tujuan,

Setiap penumpang yang diangkut memperoleh pelayanan yang wajar dari pengangkut, bergantung dari jenis pengangkutan, jumlah biaya pengangkutan.<sup>18</sup>

Kedudukan penumpang pada pengangkutan udara ada 2 (dua) macam yaitu sebagai subjek hukum dan objek hukum. Dikatakan sebagai sebagai subjek hukum karena penumpang merupakan orang yang mengikatkan diri kepada pihak pengangkut. Sedangkan penumpang dikatakan sebagai objek hukum karena penumpang merupakan muatan yang diangkut oleh pihak pengangkut.

---

<sup>17</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 61.

<sup>18</sup>*Ibid*, hlm. 64

## 2) Alat Pengangkutan

Alat angkut dalam angkutan udara adalah pesawat udara. Pada Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa:

*“Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.”*

Pesawat udara yang digunakan dalam dalam pengangkutan udara adalah Pesawat Udara Sipil, dimana dipergunakan untuk mengangkut orang dan barang dengan pungutan biaya. Bagi pengusaha angkutan udara, ia dapat memiliki alat pengangkutan sendiri atau bisa juga menggunakan alat pengangkutan milik orang lain dengan perjanjian sewa. Pesawat udara dijalankan oleh pilot. Pilot bukanlah pengangkut, melainkan sebagai buruh pengangkut yang dikuasai oleh hubungan hukum perburuhan bab VII-A KUHPdt. Semua alat pengangkutan harus memenuhi syarat yang ditetapkan oleh undang-undang.<sup>19</sup>

Setiap pesawat udara harus layak udara, layak udara artinya mampu melakukan penerbangan karena memenuhi syarat-syarat kemampuan terbang. Syarat-syarat kelayakan udara suatu pesawat udara ditetapkan oleh atau atas nama Menteri Perhubungan. Semua pesawat udara yang memenuhi syarat layak udara diberi sertifikat

---

<sup>19</sup>*Ibid.*

layak udara. Tujuan layak udara adalah keselamatan dan kelancaran penerbangan. Arti pentingnya ialah jaminan keselamatan penerbangan dan memperlancar kemungkinan mengasuransikan pesawat udara.<sup>20</sup>

d. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan Udara

Persetujuan antara para pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan udara ini melahirkan hubungan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan.

Dalam kegiatan pengangkutan udara terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas hukum yakni asas konsensual. Asas konsensual dimana perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Dari perjanjian pengangkutan tersebut akan menimbulkan hak dan kewajiban. Akan tetapi, untuk menyatakan perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada dan juga untuk dapat memberikan kepastian hukum, maka perjanjian itu harus dibuktikan atau didukung dengan dokumen pengangkutan yang dibuat dalam bentuk tertulis.<sup>21</sup> Berikut hak dan kewajiban para pihak dalam pengangkutan udara, antara lain:<sup>22</sup>

1) Pihak Pengangkut

---

<sup>20</sup>*Ibid.* hlm. 68.

<sup>21</sup>Ashar Sinilele, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makassar*”, Al-Daulah, Volume 5, Nomor 2, Desember, 2016, hlm. 197.

<sup>22</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 68

Secara umum hak pengangkut adalah menerima pembayaran ongkos angkutan dari penumpang dan juga berhak untuk menolak pelaksanaan atau mengangkut penumpang yang tidak jelas identitasnya. Hal tersebut dapat ditemukan di dalam tiket pesawat yang menyatakan bahwa hak pengangkut untuk menyerahkan penyelenggaraan atau pelaksanaan perjanjian angkutan kepada perusahaan penerbangan lain, serta mengubah tempat pemberhentian yang telah disetujui.

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan penumpang hingga sampai di tempat tujuan. Dari kewajiban tersebut kemudian akan timbul tanggung jawab pengangkut, dalam hal yang mengganggu keselamatan penumpang. Bila timbul kerugian atas penumpang yang diangkutnya tersebut, maka pengangkut bertanggung jawab menanggung segala kerugian yang diderita penumpangnya karena tidak menjaga keselamatan penumpang hingga sampai di tempat tujuan..

Menurut Lestari Ningrum ada beberapa kewajiban pokok pengangkut terhadap penumpang yaitu:<sup>23</sup>

- a) mengangkut penumpang dan/atau menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan;

---

<sup>23</sup>Lestari Ningrum, 2004, "*Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*", Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 151.

- b) mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang jika terjadi pembatalan pemberangkatan pesawat udara niaga;
- c) bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Kewajiban pengangkut adalah sebagai konsekuensi kewajiban kontraktual (*strict contractual duty*) yaitu mengangkut penumpang dan barang sampai di tempat tujuan dengan selamat. Jadi kewajiban pengangkut adalah untuk mencapai suatu hasil, bukan hanya sekedar untuk menyelenggarakan pengangkutan.<sup>24</sup>

## 2) Pihak Penumpang

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan.<sup>25</sup> Disamping itu, penumpang mempunyai hak untuk mendapatkan pelayanan yang baik dan hak untuk mendapatkan keamanan dan keselamatan selama dalam perjalanan menuju ke tempat yang dituju. Kemudian penumpang atau ahli waris berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritadari kecelakaan pesawat udara yang ditumpanginya.

---

<sup>24</sup>Baiq Setiani, “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan”, Jurnal Ilmu Hukum Novelty, Volume 7, Nomor 1, Februari, 2016, hlm. 8.

<sup>25</sup>Hartono Hadisoeparto dkk, 1987, “Pengangkutan Dengan Pesawat Udara”, Yogyakarta, UII Press, hlm. 26.

Setiap penumpang berhak atas pelayanan yang layak dari pengangkut atau pemilik jasa angkutan udara. Berdasarkan Pasal 140 UURI No. 1 Tahun 2009, pelayanan yang layak harus sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah disepakati. Pelayanan ini dimulai sejak penumpang melakukan *check in* pada bandara keberangkatan hingga turun dari pesawat sesampainya di bandara tujuan. Pelayanan yang layak termasuk juga pada layanan saat terjadi klaim atas kerugian yang diderita penumpang sampai dengan pemberian ganti kerugian kepada penumpang tersebut. Hak lainnya yang dimiliki penumpang adalah dalam Pasal 169 UURI No. 1 Tahun 2009 mengatur kedua belah pihak (pengangkut dan penumpang) dapat membuat persetujuan khusus untuk menentukan ganti kerugian yang lebih tinggi daripada yang terdapat dalam undang-undang.<sup>26</sup>

Penumpang pesawat udara berhak mendapatkan perlindungan hukum atas kerugian yang disebabkan kecelakaan pesawat udara, karena tanggung jawab pengangkut telah diatur secara khusus, maka mengenai tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penumpang mengacu kepada ketentuan hukum penerbangan nasional dan konvensi internasional tentang penerbangan yang telah diratifikasi. Jika penumpang pengangkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh ganti rugi. Mandat yang diamanatkan oleh Undang-Undang kepada

---

<sup>26</sup>Rosalita Adriani Putri dan Bambang Eko Turisno, “*Perlindungan Hukum Yang Adil Atas Hilangnya Bagasi Penumpang Dalam Pengangkutan Udara*”, Jurnal Law Reform, Volume 11, Nomor 1, 2015, hlm. 57.

para penyelenggara negara adalah melindungi hak-hak warganya, antara lain untuk memperoleh kemudahan mengakses transportasi serta hak untuk dijamin keselamatannya selama menggunakan jasa transportasi termasuk hak untuk mendapatkan ganti rugi.<sup>27</sup>

Sebagai salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan udara penumpang memiliki kewajiban sebagai berikut:<sup>28</sup>

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

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya, maka pengangkut udara berhak membatalkan perjanjian angkutan udara tersebut. Dalam hal penumpang lalai melakukan kewajibannya

---

<sup>27</sup>Baiq Setiani, *Op.Cit*, hlm. 8-9.

<sup>28</sup>Hartono Hadisoepipto dkk, *Op.Cit*, hlm. 27.

sehingga menimbulkan kerugian dari perbuatan itu maka penumpang bertanggung jawab atas kerugian itu.

e. Tiket Penumpang

Dokumen pengangkutan udara ada 3 jenis, yaitu: tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara. Tiket penumpang adalah suatu tanda bukti bahwa seseorang telah membayar uang angkutan dan akibatnya berhak naik pesawat udara sebagai penumpang. Tiket penumpang juga merupakan tanda bukti telah adanya perjanjian angkutan antara penumpang dan pengangkut. Jadi penumpang adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan udara, sedangkan pihak lawannya adalah pengangkut udara. Tiket penumpang merupakan syarat dalam perjanjian pengangkutan udara, tetapi bukan merupakan syarat mutlak sebab tidak adanya tiket penumpang tidak berarti tidak adanya perjanjian pengangkutan udara. Tiket penumpang itu hanya sebagai bukti saja, maka pihak pengangkut menerbitkan tiket untuk bukti adanya perjanjian pengangkutan. Bila tiket penumpang tidak ada, salah dibuatnya atau hilang, maka perjanjian pengangkutan udara masih dapat dibuktikan dengan alat pembuktian yang lain.<sup>29</sup> Tetapi apabila perusahaan penerbangan tidak menyerahkan tiket penumpang, maka perusahaan tidak berhak menikmati batas ganti rugi artinya perusahaan penerbangan bertanggung jawab secara tidak terbatas (*unlimited liability*).<sup>30</sup> Dengan adanya sifat konsensual dalam perjanjian pengangkutan udara, maka tiket

---

<sup>29</sup>Sution Usman, Djoko Prakoso, Hari Pramono, 1990, "*Hukum Pengangkutan Di Indonesia*", Jakarta, Rineka Cipta, hlm. 57.

<sup>30</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 234.



penumpang bukan merupakan syarat mutlak bagi seorang penumpang, namun bukan berarti bahwa tiket merupakan syarat yang tidak perlu ada. Pengangkut diharuskan memberikan tiket penumpang kepada setiap penumpang.<sup>31</sup>

Perusahaan penerbangan berkewajiban untuk memberikan tiket penumpang sebagai bukti terjadi perjanjian pengangkutan udara. Tiket atau dokumen perjanjian pengangkutan udara telah disiapkan oleh perusahaan dalam bentuk yang telah baku atau biasa dikenal dengan perjanjian standar. Berkenaan dengan telah bakunya dokumen pengangkutan tersebut maka harus adanya jaminan bahwa adanya keseimbangan hak dan kewajiban diantara para pihak, baik pengangkut maupun penumpang.<sup>32</sup>

Dalam UURI No. 1 Tahun 2009 di samping tiket penumpang, tiket bagasi, dan surat muatan udara terdapat pas masuk pesawat udara (*boarding pass*), yaitu tanda bukti calon penumpang telah melapor untuk berangkat dan dipergunakan sebagai tanda masuk ke pesawat udara, di samping itu tiket tidak boleh digunakan oleh orang selain yang namanya tercantum di dalam tiket.

Kemudian untuk mengetahui apakah angkutan udara tersebut termasuk angkutan domestik atau angkutan udara internasional dapat diketahui dari dokumen angkutan apakah tiket internasional atau tiket domestik, bukan tergantung penerbangannya. Penumpang yang

---

<sup>31</sup>Sution Usman, Djoko Prakoso, Hari Pramono, *Op.Cit*, hlm. 58.

<sup>32</sup>Ashar Sinilele, *Op.Cit*, hlm. 199.

menggunakan tiket internasional, tetapi melakukan penerbangan dalam negeri, status hukumnya tetap angkutan udara internasional, misalnya menggunakan tiket internasional melakukan penerbangan dari Darwin, Kupang, Yogyakarta dan Jakarta, maka tetap angkutan udara internasional dan berlaku aturan dalam konvensi.<sup>33</sup>

## **B. Tinjauan Tanggung Jawab Pengangkutan Udara**

Pengertian atau arti dari tanggung jawab dapat dikelompokkan menjadi 3 (tiga) macam yaitu *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. *Accountability*, berkaitan dengan pertanggung jawaban menyangkut keuangan. *Responsibility*, wajib menanggung segala sesuatu yang terjadi. Dan *liability*, adalah menanggung segala sesuatu yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya.<sup>34</sup>

Secara umum prinsip tanggung jawab hukum dibedakan menjadi empat yaitu *pertama* prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault of liability*), *kedua* prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), *ketiga* prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), dan *keempat* prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*). Prinsip tanggung jawab tersebut berlaku juga dalam pengangkutan udara.

Timbulnya konsep tanggung jawab karena pihak pengangkut dalam memenuhi kewajiban tidak sebagaimana mestinya, atau tidak baik, atau tidak jujur, atau tidak dipenuhi sama sekali. Oleh karena itu, konsep tanggung

---

<sup>33</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, Op.Cit, hlm. 253.

<sup>34</sup>*Ibid*, hlm. 213-216.

jawab tersebut menjadi dasar penyelesaian ganti kerugian atau dapat diartikan kewajiban untuk membayar ganti rugi yang diderita bagi penumpang angkutan udara. Konsep ini menjelaskan perbuatan mana yang dirumuskan dalam tanggung jawab pengangkut. Misalnya perusahaan pengangkutan “bertanggungjawab” atas keselamatan penumpang, karena itu bila timbul kecelakaan yang mengakibatkan penumpang menderita, maka perusahaan pengangkutan harus bertanggungjawab dalam arti *liability*, dimana wajib membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang akibat perusahaan pengangkutan melakukan wanprestasi.<sup>35</sup>

Tetapi dalam perjanjian pengangkutan ada beberapa hal yang bukan tanggung jawab pengangkut. Artinya apabila timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian. Beberapa hal itu adalah:

1. keadaan memaksa (*overmacht*);
2. cacat pada penumpang itu sendiri;
3. kesalahan atau kelalaian penumpang.

Ketiga hal ini diakui baik dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Di luar ketiga hal tersebut pengangkut bertanggung jawab.<sup>36</sup>

Pertanggungjawaban pengangkut menurut Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah “*kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.*”

---

<sup>35</sup>Nurlely Darwis, “*Tanggung Jawab Hukum Mengatasi Kecelakaan di Bandara Halim Perdana Kusuma*”, Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara, Volume 5, Nomor 2, Maret, 2015, hlm. 22.

<sup>36</sup>Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 22.

Dunia penerbangan internasional maupun nasional mengatur ketentuan tentang tanggung jawab maskapai penerbangan. Disini, *Liability* diartikan sebagai kewajiban untuk membayar uang atau melaksanakan jasa lain, kewajiban yang pada akhirnya harus dilaksanakan.<sup>37</sup>

*Convention for Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air* yang dikenal dengan Konvensi Warsawa 1929 dan pada tahun 1955 konvensi ini ditambah dengan *Protocol The Hague* merupakan aturan penerbangan dunia internasional, Namun pada aturan tersebut masih dirasa banyak kekurangan seperti jumlah penggantian nilainya terlalu kecil dan merugikan penumpang. Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 atau *Luchtvervoer Ordonantie* yang merupakan hasil ratifikasi Konvensi Warsawa 1929 menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang namun limit penggantian yang ditentukan peraturan ini sudah sama sekali dan tidak sesuai lagi dengan keadaan ekonomis dewasa ini. Oleh sebab itu pemerintah mulai meratifikasi Konvensi Montreal 1999 yang telah disahkan presiden pada tahun 2016 pada Keputusan Presiden.

Adapun nilai terbaru tanggung jawab pengangkut sesuai yang telah ditentukan Konvensi Montreal 1999 adalah:<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 213-214.

<sup>38</sup>Anonim, *Meratifikasi Konvensi Montreal, Penumpang dapat 2 Milyar* (<https://indoaviation.co.id/indonesia-meratifikasi-konvensi-montreal-apa-gunanya>, Diakses pada 20 Desember 2018, 2018).

1. Jumlah kompensasi bagi korban penumpang yang meninggal maupun menderita akibat kecelakaan pesawat udara sampai dengan 113.100 *special drawing rights* (SDR) (Pasal 21 ayat (1));
2. Jika penumpang ingin mengajukan klaim melebihi batas 113.100 SDR, berlaku asas tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*) dan perusahaan pengangkutan udara bersangkutan harus membuktikan bahwa tidak ada kesalahan yang disengaja di pihaknya (Pasal 21 ayat (2)).

Ratifikasi aturan tanggung jawab pengangkutan udara internasional ini melengkapi hukum tanggung jawab pengangkutan udara di Indonesia. Dimana Indonesia sudah mempunyai aturan tanggung jawab pengangkutan udara untuk penerbangan nasional yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.

Mengenai pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi masalah dan resiko yang di tanggung, E. Suherman mengemukakan tanggung jawab pengangkut adalah suatu perbuatan yang dibebankan kepada kedua belah pihak yang bersifat mengikat atas dasar perjanjian pengangkutan.<sup>39</sup>

Dari keempat konsep prinsip tanggung jawab yang ada, tiga diantaranya yaitu *based on fault liability*, *presumption of liability* dan *strict liability* memiliki pembeda yang terletak pada masalah pembuktiannya, yaitu ada tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian

---

<sup>39</sup>E. Suherman, *Op.Cit*, hlm.12.

diletakkan dalam proses penuntutan.<sup>40</sup> Sedangkan prinsip *limitation of liability* berkaitan dengan batas jumlah ganti kerugian yang harus dibayar oleh perusahaan pengangkutan udara kepada korban.

Berikut ini akan dijelaskan empat konsep dasar tanggung jawab hukum yang digunakan dalam pengangkutan:

#### 1. Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan (*based on Fault Liability*)

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan adalah prinsip tanggung jawab karena kesalahan dimana setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini berlaku umum dalam hukum perdata khususnya dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia yang dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) sebagai aturan yang berlaku umum terhadap siapapun (*general rule*).<sup>41</sup>

Dari sejarah perkembangannya, prinsip tanggung jawab berdasarkan kepada adanya unsur kesalahan ini merupakan reaksi terhadap prinsip tanggung jawab mutlak yang berlaku pada zaman masyarakat primitif.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup>Muhammad Taufik Hidayat, “*Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan*”, Al’Adl, Volume 8, Nomor 3, Desember, 2016, hlm. 86.

<sup>41</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 49.

<sup>42</sup>E. Saefullah Wiradipradja, 1989, “*Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*”, Yogyakarta, Liberty, hlm. 20.

Namun kemudian secara berangsur-angsur hukum mulai menaruh perhatian lebih pada hal-hal yang bersifat pemberian maaf. Yang mana prinsip tanggung jawab mutlak sebagai suatu hukuman yang diperlukan untuk menghindari perbuatan balas dendam kemudian berubah menjadi tanggung jawab yang didasarkan pada adanya unsur 'kesalahan'. Alasan lain adanya proses perubahan sikap ini adalah anggapan masyarakat bahwa kerugian sebagai akibat dari suatu 'kelalaian' tidak berarti kurang penting daripada kerugian akibat dari suatu kesengajaan. Adapun yang termasuk dalam pengertian 'kesalahan' adalah baik perbuatan yang disengaja maupun kelalaian.<sup>43</sup>

Mengenai apa yang dimaksud 'prinsip kesalahan' itu, Atiyah menyatakan bahwa secara tradisional prinsip ini mengandung dua aspek. Pertama, bahwa adalah adil bila pengangkut yang menyebabkan kerugian pada penumpang karena kesalahannya diwajibkan memberikan santunan atas kerugian tersebut kepada korban. Kedua, adalah adil bila pengangkut yang menyebabkan kerugian pada penumpang tanpa kesalahannya tidak usah memberikan santunan kepada korban. Prinsip kesalahan lebih memusatkan perhatiannya pada hubungan yang pertama, yaitu jika penyebab kerugian terbukti bersalah, pihak korban berhak untuk memperoleh santunan, dan bila tidak terbukti adanya unsur kesalahan maka santunan tidak diberikan.<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup>*Ibid*, hlm. 21.

<sup>44</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 25.

Suatu hal yang sangat penting dalam prinsip tanggung jawab berdasarkan pada adanya unsur kesalahan adalah masalah beban pembuktian. Sebagai ketentuan umum adalah penumpang sebagai korban yang berkewajiban untuk membuktikan bahwa pihak pengangkut telah melakukan suatu kesalahan dan akibat kesalahannya mengakibatkan kerugian pada pihak penumpang. Bila penumpang sebagai korban gagal membuktikan salah satu dari elemen tersebut, maka ia tidak mendapatkan santunan.

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga terhadap perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab semacam ini juga dikenal dalam *Common Law System* dalam kasus *Swason Peever vs Canada*. Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan berlaku terhadap semua perusahaan angkutan. Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur ada kesalahan, ada kerugian, yang membuktikan adalah korban yang menderita kerugian, kedudukan tergugat dengan penggugat sama tinggi dalam arti saling dapat membuktikan, bilamana terbukti ada kesalahan maka jumlah ganti kerugian tidak terbatas (*unlimitid liability*).<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 220.



Menurut konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan, apabila penumpang ingin memperoleh ganti rugi atas kerugian yang diderita, penumpang wajib membuktikan kesalahan perusahaan yang bersangkutan dan kerugian yang ada hubungannya dengan kesalahan. Apabila ada kesalahan, tetapi tidak mengakibatkan kerugian, maka perusahaan tidak akan bertanggung jawab, demikian pula ada kerugian tetapi kerugian tersebut tidak ada hubungannya dengan kesalahan, maka perusahaan juga tidak akan bertanggung jawab. Perusahaan akan bertanggung jawab membayar ganti kerugian tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang harus dibayar penuh oleh perusahaan pengangkutan, bilamana pengangkutan terbukti melakukan kesalahan dan ada kerugian yang diderita oleh penumpang, kecuali atas dasar kesepakatan kedua belah pihak. Para pihak baik penumpang maupun perusahaan pengangkutan dapat saling membuktikan satu terhadap yang lain, karena kedudukan mereka sama tinggi dalam arti saling dapat membuktikan.

Walaupun kedudukan kedua belah pihak sama dalam arti saling dapat membuktikan, namun prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan ini jika dilaksanakan akan melemahkan hak-hak penumpang, karena banyak penumpang yang tidak mempunyai keahlian untuk membuktikan kesalahan pengangkut. Dalam perkembangannya, tanggung jawab hukum (*legal liability*) berdasarkan kesalahan tidak dapat diterapkan dalam angkutan udara mengingat kedudukan perusahaan pengangkutan udara

dengan penumpang tidak seimbang, karena perusahaan pengangkutan udara lebih menguasai teknologi tinggi, sementara penumpang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan, sehingga apabila penumpang harus membuktikan kesalahan perusahaan pengangkutan pasti tidak akan berhasil, oleh karena itu sejak tahun 1929 lahirlah konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability concept*).<sup>46</sup>

## 2. Tanggung Jawab Atas Dasar Praduga (*Presumption of Liability*)

Prinsip *presumption of liability* adalah suatu prinsip yang menyatakan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang. Di dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, adanya perkataan dianggap dalam prinsip ini penting adanya, karena ada kemungkinan pengangkut membebaskan dirinya dari tanggung jawabnya dalam hal pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari terjadinya kerugian. Jadi ada beban pembuktian yang dibebankan kepada pihak pengangkut.<sup>47</sup>

Menurut konsep ini perusahaan pengangkutan dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, sehingga perusahaan pengangkutan demi hukum harus membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu. Tetapi jika perusahaan pengangkutan

---

<sup>46</sup>*Ibid*, hlm. 222.

<sup>47</sup>Hartono Hadisuprpto, dkk, *Op.Cit*, hlm. 38.

dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah karena telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari terjadinya kerugian tersebut atau dapat membuktikan bahwa peristiwa yang menimbulkan kerugian tersebut tidak mungkin dapat dihindari, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi.

Di dalam prinsip ini beban pembuktian beralih dari korban kepada pengangkut, dikenal sebagai beban pembuktian terbalik. Penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut, cukup memberi tahu adanya kerugian yang terjadi atau terjadinya kecelakaan, sehingga penumpang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan pengangkutan. Oleh karena perusahaan pengangkutan dianggap bersalah, maka sebagai imbalan, perusahaan pengangkutan berhak menikmati batas maksimum (*limited liability*) ganti kerugian yang telah ditetapkan dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan, artinya berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang, perusahaan pengangkutan tidak akan bertanggung jawab membayar semua kerugian yang diderita oleh penumpang, melainkan hanya membayar sejumlah yang ditetapkan di dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan.<sup>48</sup>

Jadi, dengan beban pembuktian terbalik atau biasa disebut juga pembuktian negatif, perusahaan pengangkutan harus membuktikan tidak bersalah. Apabila perusahaan pengangkutan, termasuk karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya dapat membuktikan bahwa ia tidak

---

<sup>48</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 223-224.

bersalah, maka perusahaan pengangkutan bebas tidak bertanggung jawab dalam arti tidak akan membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang sedikitpun. Dengan demikian, yang dimaksud bahwa tanggung jawab pengangkut berdasarkan pada “*presumption*” ( praduga) berarti tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dihindarkan bila pengangkut membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah (*absence of fault*).

Dengan konsep tanggung jawab hukum praduga ini, perusahaan pengangkutan tidak hanya dapat melindungi diri, tetapi juga dapat membuktikan bahwa penumpang ikut melakukan kesalahan (*contributory negligence*). Apabila perusahaan pengangkut, termasuk karyawan, pegawai agen maupun perwakilannya dapat membuktikan bahwa penumpang ikut bersalah, maka tanggung jawab tidak sepenuhnya dibebankan kepada perusahaan pengangkutan, melainkan dibebankan pula kepada penumpang.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan terbatas sejumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang, namun demikian penumpang masih terbuka untuk memperoleh ganti kerugian yang lebih besar, apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan pengangkutan termasuk karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya melakukan kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct*). Dengan demikian, batas tanggung jawab yang diatur

dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan tidak berlaku sehingga perusahaan pengangkutan bertanggung jawab secara tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam arti berapapun kerugian yang diderita oleh penumpang harus diganti seluruhnya oleh pihak perusahaan pengangkutan.<sup>49</sup>

### 3. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute/strict Liability*)

Prinsip ini menyatakan, bila terjadi suatu kecelakaan atau kerugian dalam pengangkutan maka pengangkut harus membayar ganti kerugian yang timbul tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun. Atau dengan kata lain, prinsip tanggung jawab ini memandang 'kesalahan' adalah sesuatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.<sup>50</sup>

Prinsip ini akan menyebabkan pihak pengangkut selalu dipersalahkan telah melanggar hukum atas perbuatan apapun yang dilakukannya bila merugikan penumpang. Perusahaan bertanggung jawab untuk setiap kemungkinan kerugian bagi penumpang sebagai akibat dari perbuatannya. Sehingga penumpang yang menderita kerugian akibat perbuatan orang lain harus memperoleh santunan (kompensasi) tanpa melihat motivasi atau tujuan dari pihak pengangkut yang menyebabkan

---

<sup>49</sup>*Ibid*, hlm. 226.

<sup>50</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 35.

kerugian tersebut. Jadi prinsip tanggung jawab mutlak lebih menitik beratkan pada unsur 'penyebabnya' daripada 'kesalahannya'.

Namun demikian, hal ini pun tidak selamanya diterapkan secara mutlak karena dalam tanggung jawab mutlak pun masih tetap ada pengecualian yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab.<sup>51</sup> Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab bila ia dapat membuktikan bahwa penumpang yang meninggal dunia atau mengalami penderitaan pribadi (*personal injury*) itu semata-mata disebabkan oleh keadaan kesehatan penumpang sendiri. Pengangkut juga membebaskan diri dari tanggung jawabnya baik untuk seluruhnya maupun untuk sebagian, bila dia dapat membuktikan bahwa kerugian atau kecelakaan itu disebabkan atau turut disebabkan oleh kesalahan atau pelanggaran lainnya atau kelalaian dari orang yang menuntut santunan, atau di dalam hal penumpang meninggal dunia atau mengalami penderitaan pribadi santunan dituntut oleh orang yang tidak berhak.

#### 4. Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation of Liability*)

Prinsip *limitation of liability* merupakan pembatasan tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam hal jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan kepada penumpang yang dirugikan.<sup>52</sup> Dalam konsep tanggung jawab ini, perusahaan pengangkutan dianggap selalu bertanggung jawab namun tanggung jawab itu terbatas sebesar jumlah kerugian yang

---

<sup>51</sup>H. Toto T. Suriaatmadja, 2005, "Pengangkutan Kargo Udara: Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional & Internasional", Bandung, Pustaka Bani Quraisy, hlm. 27.

<sup>52</sup>Hartono Hadisuprpto, dkk, *Op.Cit*, hlm. 45.

ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku, sehingga berapapun juga kerugian yang diderita oleh penumpang, ia tidak akan memperoleh ganti rugi seluruhnya.<sup>53</sup>

Dalam pengangkutan udara, secara khusus tanggung jawabnya diatur dalam Pasal 141 UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yakni:

- (1) *Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.*
- (2) *Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.*
- (3) *Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.*

Selain itu, dalam Konvensi Montreal 1999 pada artikel 17 angka 1 mengatur juga tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang sebagai berikut:

*“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”*

Dikatakan bahwa perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita dalam hal meninggal atau luka badan seorang penumpang

---

<sup>53</sup>Asmah, “Kajian Hukum Dampak Regulasi Peraturan Menteri Perhubungan Terhadap Maskapai Penerbangan BUMN Dan Swasta”, Al-daulah, Volume 6, Nomor 2, Desember, 2017, hlm. 238.

dengan syarat bahwa hanya kecelakaan yang menyebabkan kematian atau luka yang terjadi diatas pesawat udara atau saat dilakukannya setiap kegiatan operasi menuju kepesawat atau meninggalkan pesawat.<sup>54</sup>

Apabila terjadi perselisihan mengenai tanggung jawab ini, salah satu pihak, yaitu pihak yang dirugikan dapat menggugat pengangkut atas kerugian yang diderita, dan sebaliknya pengangkut dapat menggugat penumpang.

---

<sup>54</sup>Muhammad Yusuf, Rosidin Samsudin, *Op.Cit*, Hlm. 724.