

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS**

#### **A. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Terhadap Kematian Penumpang Akibat Kecelakaan**

Pada umumnya, hukum udara nasional merupakan turunan atau salinan dari hukum udara internasional yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi nasional masing-masing negara. Semua negara di dunia ini memiliki ruang udara (nasional) dan dapat dipastikan semua negara memiliki hukum udara nasionalnya masing-masing. Namun, bagaimanapun bentuk pengaturan hukum udara suatu nasional, prinsip dan sifatnya akan mengacu pada hukum udara internasional.<sup>1</sup>

Dalam menentukan pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan udara harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab, hal-hal yang dapat dipertanggungjawabkan, bentuk-bentuk pertanggungjawaban, besar ganti kerugian dan lain-lain. Pada kegiatan penerbangan komersil atau transportasi udara niaga terdapat beberapa ketentuan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik yang bersumber pada hukum nasional maupun yang bersumber pada hukum internasional. Ketentuan hukum nasional yang secara khusus mengatur tentang kegiatan

---

<sup>1</sup>E. Saefullah Wiradipradja, 2014, "*Pengantar Hukum Udara Dan Ruang Angkasa*", Bandung, PT. Alumni, hlm. 89.

penerbangan saat ini adalah UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.<sup>2</sup> Lahirnya UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dilatar belakangi oleh karena UURI No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini.<sup>3</sup>

Berbicara mengenai pengertian tanggung jawab, sangatlah luas, namun menurut Peter Salim dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok besar yakni “tanggung jawab” dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan. *Accountability* dapat pula diartikan sesuatu berkaitan dengan pembayaran. Disamping itu, *accountability* dapat pula berarti suatu kepercayaan terhadap lembaga tertentu yang berkaitan dengan keuangan.<sup>4</sup>

Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan “ikut memikul beban”. Menurut *Kamus besar Bahasa Indonesia* “tanggung jawab” dalam arti *responsibility* berarti “wajib menanggung segala sesuatunya”, kalau terjadi apa-apa dapat disalahkan, dituntut, dan diancam hukuman pidana oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup>Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie, “*Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat*”, *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, 2017, hlm. 3.

<sup>3</sup>Mangara Pasaribu, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*”, *Mercatoria*, Volume 9, Nomor 1, Juni, 2016, hlm. 40.

<sup>4</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Loc.Cit.*

<sup>5</sup>*Ibid*, hlm. 215-216.

Tanggung jawab juga berarti *liability*. Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* “tanggung jawab” *liability* berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Apabila terjadi sesuatu dapat diajukan gugatan perdata di depan pengadilan oleh orang yang dirugikan.<sup>6</sup>

Tanggung jawab yang digunakan dalam dunia pengangkutan udara adalah tanggung jawab secara *liability*, yakni menanggung ganti kerugian yang diderita. Dengan adanya perjanjian pengangkutan udara, selain perusahaan pengangkutan berkewajiban menjaga keselamatan penumpang hingga tujuannya, perusahaan juga bertanggung jawab apabila terjadi suatu kejadian yang mengakibatkan penumpang menderita atau mengalami kerugian, maka perusahaan harus “bertanggung jawab” dalam arti *liability* yaitu mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang akibat perusahaan pengangkut udara melakukan wanprestasi. Perusahaan juga dapat digugat di depan pengadilan perdata atas wanprestasinya tersebut. Maka dengan adanya tanggung jawab hukum dalam arti *legal liability*, perusahaan pengangkutan udara mempunyai tanggung jawab menanggung segala kerugian atau biaya yang timbul karena terjadinya kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh pilot, tanggung jawab tersebut dapat pula diajukan gugatan di depan pengadilan perdata oleh penumpang apabila perusahaan pengangkutan udara tidak memberikan ganti kerugian atau bisa juga untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain yang telah ditetapkan.

---

<sup>6</sup>*Ibid*, hlm. 216.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terhadap penumpang menurut UURI No. 1 Tahun 2009, pengangkut memiliki beberapa tanggung jawab terhadap penumpang, yang diatur dalam Pasal 141 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 mendapatkn ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.*

Maka sebagai badan usaha atau badan hukum, perusahaan pengangkutan udara dapat dimintai pertanggungjawaban apabila melakukan kesalahan dalam mengangkut penumpang. Kemudian membaca pasal di atas, seseorang yang ingin meminta ganti rugi atas kerugian yang timbul pada diri penumpang, cukup dengan menunjukkan bahwa kejadian yang menimbulkan kerugian tersebut telah memenuhi syarat dalam Pasal.

Konsep tanggung jawab pengangkut udara dalam kecelakaan penumpang pesawat udara yang dianut dalam UURI No. 1 Tahun 2009 adalah konsep tanggung jawab hukum mutlak (*strict of liability*) yang dikombinasikan dengan konsep tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*). Pengangkut bertanggung jawab atas meninggalnya penumpang akibat kecelakaan penerbangan tanpa melihat ada atau tidak kesalahan dari pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab

dengan alasan apapun.<sup>7</sup> Hanya saja undang-undang menentukan batas jumlah ganti rugi yang akan dibayarkan oleh perusahaan pengangkutan (*limited liability*). Namun, sebagaimana dijelaskan dalam ayat (2) diatas, batas jumlah ganti rugi yang ditentukan undang-undang tidak dapat digunakan apabila ternyata pengangkut terbukti sengaja menimbulkan kerugian tersebut, sehingga pengangkut harus bertanggung jawab secara tidak terbatas (*unlimited liability*) dalam kecelakaan penerbangan itu. Tanggung jawab tidak terbatas ini bisa diperoleh ahli waris dengan cara melakukan penuntutan ke pengadilan.

Prinsip tanggung jawab mutlak mengandung makna bahwa pengangkut akan dikenakan tanggung jawab mutlak tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan dari pengangkut itu sendiri, perusahaan pengangkut harus membayar ganti rugi apabila terjadi kerugian yang dialami penumpang. Dikatakan terbatas karena adanya pembatasan atau limitatif jumlah besaran ganti rugi yang harus dibayar oleh perusahaan pengangkutan. Tanggung jawab mutlak terbatas ini berlaku bagi kematian penumpang.<sup>8</sup>

UURI No. 1 Tahun 2009 yang menerapkan konsep *strict liability*, menjadikan penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan pengangkut udara. Disini ahli waris cukup memberi tahu bahwa ia mengalami kerugian. Apabila penumpang yang harus membuktikan kesalahan perusahaan pengangkutan, sudah pasti tidak berhasil dikarenakan

---

<sup>7</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 35.

<sup>8</sup>Evilola P.M.P, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono, “Pelaksanaan Pelindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009”, *Diponegoro Law Journal*, Volume 5, Nomor 4, 2016, hlm. 6-7.

penumpang tidak menguasai teknologi tinggi penerbangan.<sup>9</sup> Hampir merupakan sesuatu hal yang mustahil bagi masyarakat umum (penumpang) untuk menjelaskan sistem yang demikian ruwet dari penerbangan dan menemukan kesalahan yang tepat, misalnya apa yang telah diperbuat oleh pilot, adanya kelalaian dalam pemeliharaan pesawat terutama mengenai bagian tertentu yang sangat teknis sifatnya, dan sebagainya. Suatu kecelakaan pesawat udara seringkali menghancurkan segala sesuatu yang dapat dijadikan barang bukti dan menyebabkan orang-orang yang kemungkinan dapat dijadikan saksi meninggal dunia. Oleh karena itu, untuk mengatasi kesulitan tersebut, pengaturan dalam penerbangan telah menentukan, meletakkan beban pembuktian pada pundak pengangkut udara. Hal ini logis karena akan lebih mudah bagi pengangkut untuk membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah daripada bagi korban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan karena kesalahan pengangkut. Pengangkut dengan sendirinya lebih menguasai semua permasalahan dunia penerbangan dibanding dengan para penumpang. Namun demikian, korban juga diperbolehkan membuktikan adanya kerugian atau kecelakaan tersebut guna memperoleh santunan yang lebih dari jumlah batas ganti rugi yang ditentukan.<sup>10</sup>

Di dalam UURI No. 1 Tahun 2009 ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut hanya bersifat pokok atau umum, maka diperlukan aturan-aturan yang lebih jelas dan terinci. Dengan demikian diperlukan peraturan yang bersifat operasional atau secara lebih teknis. Sehubungan dengan itu maka

---

<sup>9</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 248.

<sup>10</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 32.

dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan ketentuan yang terdapat di dalam UURI No. 1 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tersebut dapat disimpulkan bahwa perusahaan pengangkutan udara memiliki tanggung jawab terhadap penumpangnya. Dalam menentukan tanggung jawab pengangkut tersebut, diperlukan beberapa persyaratan dalam artian tidak semua kerugian penumpang dapat dimintakan ganti rugi, hanya kerugian yang memenuhi persyaratan saja yang akan diganti rugi oleh perusahaan pengangkutan udara.<sup>11</sup>

Kapan pengangkut udara dapat dipertanggungjawabkan sehubungan dengan timbulnya kerugian sebagai akibat penumpang meninggal dunia, Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menentukan adanya tiga syarat yang harus dipenuhi. Ketiga syarat tersebut adalah:

1. Kerugian harus disebabkan oleh kejadian pesawat udara;
2. kecelakaan tersebut harus ada diakibatkan dengan pengangkutan udara;
3. kecelakaan tersebut terjadi dalam pesawat udara; atau selama penumpang melakukan kegiatan naik turun pesawat udara.

---

<sup>11</sup>Mangara Pasaribu, *Op.Cit*, hlm. 44.

Ketentuan mengenai persyaratan tersebut merupakan ketentuan yang bersifat memaksa (*dwingendrecht*), artinya apabila syarat tersebut tidak terpenuhi pengangkut tidak dapat dipertanggungjawabkan.<sup>12</sup>

Sebagai syarat pertama yang ditentukan oleh Pasal 141 ayat (1) UURI No. 1 Tahun 2009 adalah kerugian harus disebabkan oleh kejadian pesawat udara. Menurut E. Saefullah Wiradipradja ‘kecelakaan’ adalah suatu kejadian luar biasa yang tidak diharapkan atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya oleh pihak korban.<sup>13</sup> Angkutan udara tidak akan lepas dari musibah kecelakaan. Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian yakni kejadian (*incident*) dan kecelakaan (*accident*). Kecelakaan (*accident*) adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, dimana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian.<sup>14</sup> Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 “kecelakaan” didefinisikan sebagai peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan, dan menimbulkan korban jiwa atau luka serius serta pesawat hilang. Potensi penyebab kecelakaan ada tiga faktor, yaitu manusia, material dan media. Secara garis besar, faktor penyebab kecelakaan pesawat terbang dapat dijelaskan bahwa manusia merupakan unsur potensi dalam pengoperasian pesawat terbang, oleh karena itu berpotensi pula sebagai penyebab kecelakaan.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 162.

<sup>13</sup> *Ibid*, hlm. 166.

<sup>14</sup> Mohammad Sufi Syalabi, Bambang Eko Turisno, Kabul Supriyadhie, *Op.Cit*, hlm. 2.

<sup>15</sup> Nurlaly Darwis, *Op.Cit*, hlm. 27.

Kecelakaan pesawat udara (*aircraft accident*) adalah suatu peristiwa di luar kuasa manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang terjadi saat seseorang naik ke dalam pesawat udara dengan maksud untuk melakukan penerbangan dari bandar udara keberangkatan sampai ke bandar udara tujuan saat orang tersebut turun dari pesawat udara dalam kejadian tersebut seseorang luka parah atau meninggal dunia sebagai akibat dari adanya orang itu di dalam pesawat udara atau di atas pesawat udara atau karena sentuhan langsung dengan pesawat udara atau suatu bagian dari padanya atau pesawat udara mengalami kerusakan struktural yang mempengaruhi kinerja atau kekuatan struktural pesawat udara, kemampuan atau sifat-sifat penerbangan yang biasanya memerlukan perbaikan berat atau penggantian dari komponen-komponen tersebut atau pesawat udara hilang sama sekali tidak dapat diketemukan. Sedangkan kejadian (*incident*) adalah peristiwa selain kecelakaan pesawat udara yang berhubungan dengan pengoperasian suatu pesawat udara yang membahayakan atau dapat membahayakan keselamatan penerbangan.<sup>16</sup>

Pengangkut udara menanggung kerugian karena kematian seorang penumpang harus dikarenakan kecelakaan yang terjadi itu adalah suatu kecelakaan yang luar biasa dan tidak diharapkan atau diperkirakan oleh penumpang terjadi selama penumpang berada dalam pesawat terbang atau selama penumpang tersebut melakukan suatu perbuatan dalam hubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.

---

<sup>16</sup>Retno Puspandari, "*Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*", Privat Law, Volume 5, Nomor 1, Juni, 2017, hlm. 99.

Sebagai syarat kedua yang ditentukan oleh Pasal 141 ayat (1) UURI No. 1 Tahun 2009 adalah untuk menentukan ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara, maka kecelakaan yang terjadi harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara. Dengan kata lain, apabila kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang tidak ada kaitannya dengan pengangkutan udara, maka pengangkut tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya.

Kemudian, sebagai syarat ketiga dalam menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang adalah 'kecelakaan' tersebut harus terjadi selama penumpang 'dalam pesawat udara' atau 'melakukan naik turun pesawat udara'. Pengangkut udara menanggung kerugian karena kematian seorang penumpang harus dikarenakan kecelakaan terjadi selama penumpang tersebut berada dalam pesawat terbang atau selama penumpang melakukan suatu perbuatan naik ke atau turun dari pesawat terbang. Ini merupakan suatu perumusan yang dapat ditafsirkan secara luas. Selain dari pada itu kecelakaan tersebut harus ada hubungannya dengan penerbangan dan syarat inipun dapat ditafsirkan secara luas. Misalnya kematian seorang penumpang karena kejatuhan barang berat yang terlepas dari ikatannya karena ada gerakan dari pesawat, kejadian ini menjadi tanggung jawab pengangkut udara karena ada hubungannya dengan penerbangan.<sup>17</sup> Maka kecelakaan yang terjadi selama naik atau turun dari pesawat udara perlu ada batasan yang lebih tegas. Mungkin hanya terbatas

---

<sup>17</sup>E. Suherman, *Op.Cit*, hlm. 16.

pada perbuatan naik dan turun tangga pesawat udara, atau mungkin juga ditafsirkan meliputi dari waktu penumpang berada di landasan atau bahkan penumpang yang masih berada di gedung bandara dimana ia sedang bersiap-siap untuk naik ke pesawat terbang. Karena dengan penafsiran yang terlampau luas akan memberatkan pengangkut udara. Misalnya gedung bandara dan lapangan terbang, yang pada umumnya bukan kepunyaan dan tidak hanya diurus oleh pengangkut udara sendiri, maka layaklah bila tanggung jawab pengangkut udara terbatas pada saat penumpang benar-benar telah menginjakkan kakinya di atas tangga pesawat terbang atau penumpang meninggalkan tangga pesawat terbang waktu ia turun.

Menurut E. Saefullah Wiradipradja, di dalam memberikan definisi tentang ‘dalam pesawat udara’ ada dua hal yang perlu diperhatikan, pertama, tidak terlalu kaku bahwa penumpang harus secara fisik berada *di dalam* pesawat dan kedua, terdapat pembatasan yang jelas tentang kapan mulai dan berakhirnya pengertian “dalam pesawat udara’ tersebut agar tidak tumpang tindih dengan pengertian ‘naik turun pesawat udara’. Yang dimaksud dengan tidak perlu secara fisik penumpang berada dalam pesawat udara adalah bahwa dalam keadaan tertentu yang tidak normal/luar biasa, seperti pendaratan darurat atau kecelakaan pesawat udara yang para penumpangnya selamat tapi sesudah di luar pesawat mengalami kecelakaan, yang terjadi antara penumpang masuk ke badan pesawat di tempat pemberangkatan sampai dia keluar dari pesawat di tempat tujuan. Jadi mulainya penumpang berada dalam pesawat adalah ketika proses embarkasi berakhir, sedangkan

berakhirnya penumpang berada dalam pesawat ketika proses disembarkasi mulai.<sup>18</sup>

Dengan demikian yang dimaksud dengan ‘dalam pesawat udara’ adalah sejak penumpang memasuki badan pesawat di tempat pemberangkatan sampai dia keluar dari badan pesawat tersebut di tempat tujuan, kecuali dalam keadaan luar biasa sehingga penumpang berada di luar badan pesawat sebelum mencapai tempat tujuan dianggap sebagai berada dalam pesawat udara. Karena itu pengertian ‘dalam pesawat udara’ lebih sempit dari pengertian ‘selama dalam pengangkutan udara’, sedangkan keberadaan penumpang di luar pesawat dalam keadaan luar biasa bukan karena berakhirnya perjalanan sebagaimana disebutkan dalam perjanjian angkutan. Sehingga bila penumpang tersebut mengalami kecelakaan selama di luar pesawat dalam keadaan luar biasa tersebut pengangkut tetap harus bertanggung jawab, kecuali kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri atau karena keadaan kesehatannya.

E. Saefullah Wiradipradja sependapat dengan mereka yang menyatakan bahwa faktor pengawasan pengangkutan terhadap penumpang merupakan faktor yang paling menentukan. Artinya, selama penumpang itu melakukan kegiatan yang ditetapkan oleh pengangkut baik sebelum *masuk ke atau* sesudah *keluar dari* pesawat, maka hal itu merupakan proses embarkasi dan disembarkasi. Untuk menghindari ketidakpastian tentang tanggung jawab pengangkut sebaiknya diadakan perubahan susunan kegiatan yang dilakukan

---

<sup>18</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 170.

oleh penumpang sejak melakukan ‘*check-in*’ sampai memasuki pesawat dan sejak keluar dari pesawat sampai menerima kembali bagasi di pelabuhan udara tempat tujuan. Segala kegiatan penumpang dalam jangka waktu tersebut harus merupakan suatu kegiatan yang utuh di bawah pengawasan pengangkut, tidak terpenggal oleh kegiatan lain yang bukan ditentukan oleh pengangkut. Dengan demikian, sebaiknya pemeriksaan keimigrasian dan bea cukai (untuk penerbangan internasional) dilakukan sebelum penumpang ‘*check-in*’ dan setelah ‘*check-in*’ maka penumpang tersebut berada sepenuhnya di bawah pengawasan pengangkut.<sup>19</sup>

Setiap adanya kecelakaan pesawat udara, maka akan menimbulkan kerugian bagi penumpang maupun pengangkut. Kerugian yang timbul sebagai akibat kecelakaan pesawat udara merupakan risiko yang harus dihadapi oleh perusahaan pengangkutan udara. Perusahaan harus mengganti atas kerugian yang dialami oleh penumpang yang menjadi korban sebagai wujud tanggung jawabnya. Oleh karena itu perusahaan pengangkutan udara harus siap bertanggung jawab kepada penumpang pemakai jasa angkutan udara sesuai dengan UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan diatur lebih khusus pada Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut angkutan udara.<sup>20</sup>

Secara teoritis, tidak ada nilai uang yang bisa menggantikan nyawa. Namun demikian, dalam suatu kecelakaan, nilai kemanusiaan untuk mengurangi derita keluarga korban dapat dirumuskan dalam santunan

---

<sup>19</sup>*Ibid*, hlm. 172.

<sup>20</sup>Retno Puspandari, *Op.Cit*, hlm. 97.

ataupun asuransi. Dalam musibah kecelakaan pesawat, biasanya ada kompensasi yang harus diberikan sebagai pengganti kerugian. Kompensasi tersebut diharapkan mampu mengurangi beban finansial keluarga yang ditinggalkan.<sup>21</sup> Terkait kerugian yang ditimbulkan oleh perusahaan pengangkutan udara, maka pihak perusahaan harus bertanggung jawab memberikan ganti kerugian kepada pihak penumpang yang telah dirugikan. Penumpang yang merasa telah dirugikan oleh pihak pengangkut mempunyai hak untuk menuntut haknya sebagai penumpang atas kecelakaan penerbangan yang terjadi sebagaimana telah diatur dalam UURI No. 1 Tahun 2009. Kelalaian pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan sesuai dengan apa yang seharusnya menyebabkan kerugian bagi penumpang, hal ini menyebabkan pengangkut dibebankan tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang,<sup>22</sup>

Menurut UURI No. 1 Tahun 2009 tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara terbatas sejumlah ganti rugi yang tercantum dalam undang-undang, apapun prinsip tanggung jawab yang digunakan dalam dunia pengangkutan akan selalu disertai dengan prinsip “limitation of liability”, yaitu bahwa pada dasarnya tanggung jawab pengangkut udara dibatasi sampai jumlah tertentu.<sup>23</sup> Namun demikian penumpang masih terbuka untuk

---

<sup>21</sup>Rohani Budi Prihatin, “*Penanganan Korban Kecelakaan Air Asia QZ8501*”, Info Singkat, Volume 7, Nomor 1, Januari, 2015, hlm. 10.

<sup>22</sup>Rhirien Adriani, “*Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara*”, Jurnal IUS, Volume 3, Nomor 8, Agustus, 2015, hlm. 307.

<sup>23</sup>Suwardi, 1991, “*Karya Ilmiah Tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Terikat Dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*”, Jakarta, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, hlm. 43.

memperoleh ganti rugi yang lebih besar dibandingkan dengan jumlah ganti rugi yang tercantum dalam UURI No. 1 Tahun 2009, apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan pengangkutan udara atau pegawai atau karyawan atau agen atau perwakilannya yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan pengangkutan melakukan tindakan yang disengaja. Apabila penumpang dapat membuktikan perusahaan pengangkutan melakukan tindakan yang disengaja atau lalai, maka perusahaan tidak berhak menikmati batas jumlah ganti rugi yang disebutkan dalam UURI No. 1 Tahun 2009, artinya perusahaan akan bertanggung jawab secara tidak terbatas (*unlimited liability*), sehingga berapa pun kerugian yang diderita oleh korban harus diganti seluruhnya oleh perusahaan pengangkutan udara. Ditentukan dalam UURI No. 1 Tahun 2009 Pasal 141 ayat (2) bahwa perusahaan pengangkutan udara tidak dapat menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawab apabila kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan yang disengaja oleh perusahaan penerbangan.

Mengenai jumlah ganti rugi diatur dalam Pasal 165 ayat (1) UURI No. 1 Tahun 2009, jumlah ganti rugi untuk penumpang yang meninggal dunia ditetapkan dengan Peraturan menteri. Peraturan Menteri yang mengatur mengenai jumlah ganti rugi yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut Pasal 3 huruf a dan huruf b, pemerintah mengatur secara rinci jumlah ganti kerugian yang wajib diberikan oleh pengangkut kepada penumpang, yaitu:

1. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 1.250.000.000,00(satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah);
2. penumpang yang meninggal dunia karena kejadian yang berhubungan dengan pengangkutan udara saat proses meninggalkan ruang tunggu atau turun dari pesawat dan/atau bandar udara persinggahan akan diberikan ganti kerugian sebesar Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).<sup>24</sup>

Jumlah ganti rugi dibatasi sebesar Rp 1.250.000.000,00, namun jumlah demikian dapat dilampaui tidak terbatas sampai sebesar rugi nyata, apabila penumpang dapat membuktikan bahwa perusahaan pengangkutan udara melakukan kesalahan dengan sengaja. Pembayaran jumlah ganti kerugian dari pengangkut tersebut akan diberikan sama untuk setiap penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara.<sup>25</sup>

Sebagaimana yang telah disebutkan, bahwa konsep tanggung jawab hukum yang diterapkan dalam UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah tanggung jawab mutlak (*strict of liability*) yang dikombinasikan dengan prinsip tanggung jawab terbatas (*limited of liability*), karena itu besaran ganti rugi atau santunan harus dibatasi, kecuali perusahaan pengangkutan atau pegawai atau karyawan atau perwakilannya melakukan tindakan kesalahan yang disengaja (*willful misconduct*). Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 141 ayat (1) UURI No. 1 Tahun 2009 tersebut pengangkut otomatis bertanggung jawab tanpa dibuktikan lebih dulu,

---

<sup>24</sup>Chrisai Marselino Riung, “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia”, Lex Administratum, Volume 5, Nomor 4, Juni, 2017, hlm. 96.

<sup>25</sup>Retno Puspandari, *Op.Cit*, hlm. 100.

sehingga pengangkut berhak menikmati batas ganti kerugian yang ditetapkan oleh UURI No. 1 Tahun 2009, namun demikian menurut Pasal 141 ayat (2) UURI No. 1 Tahun 2009, batas ganti kerugian tersebut tidak dapat dinikmati oleh pengangkut bilamana kerugian tersebut timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, sehingga ahli waris korban dapat melakukan tuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan sesuai dengan Pasal 142 ayat (3) UURI No. 1 Tahun 2009.<sup>26</sup> Dalam hal penumpang dapat membuktikan perusahaan pengangkutan udara berbuat kesalahan yang disengaja misalnya pengangkut menerbangkan pesawat udara yang dilengkapi peralatan *no go item*, yaitu suatu persyaratan yang mutlak harus ada, maka pengangkut melakukan pelanggaran yang tidak dapat diampuni, oleh sebab itu tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara tidak terbatas artinya berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang harus diganti, dengan kata lain batas tanggung jawab perusahaan pengangkut yang terdapat dalam UURI No. 1 Tahun 2009 tidak dapat digunakan.

Mengingat jumlah ganti rugi yang diatur dalam UURI No. 1 Tahun 2009 dibatasi, undang-undang tersebut memberikan kesempatan kepada penumpang dengan perusahaan pengangkutan udara membuat perjanjian yang menentukan jumlah ganti rugi lebih besar dibandingkan dengan yang ditetapkan UURI No.1 Tahun 2009, sebaliknya undang-undang ini melarang penumpang dengan pengangkut membuat perjanjian yang menentukan ganti

---

<sup>26</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 294.

ruginya lebih kecil dibandingkan dengan yang telah diatur, apalagi membebaskan tanggung jawab pengangkut.

UURI No. 1 Tahun 2009 mewajibkan perusahaan pengangkutan udara mengasuransikan tanggung jawabnya. Asuransi ini diatur dalam Pasal 179 dan 180 UURI No. 1 Tahun 2009. Dengan perusahaan pengangkutan mengasuransikan tanggung jawabnya, apabila dikemudian hari terjadi kecelakaan yang menelan korban, asuransi akan membayar kepada penumpang. Pembayaran ganti rugi oleh asuransi kepada penumpang merupakan untuk dan atas nama perusahaan pengangkutan, bukan atas nama asuransi.<sup>27</sup>

Penentuan besaran ganti kerugian yang dibebankan kepada pengangkut atas kelalaiannya melaksanakan kewajiban sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah dibuat tidak mematikan perusahaan pengangkutan. Karena peraturan perundang-undangan mengatur tentang kewajiban pengangkut dalam pelaksanaan pengangkutan untuk mengalihkan tanggung jawab pengangkut pada perusahaan asuransi atau pihak ketiga yang dikenal dengan asuransi tanggung jawab.<sup>28</sup>

Besaran pembayaran asuransi dana wajib kecelakaan pesawat udara tersebut selalu berubah sesuai dengan kondisi saat terjadi kecelakaan berdasarkan keputusan Menteri Keuangan, sehingga besarnya tidak terlalu ketinggalan dengan kebutuhan masyarakat. Dalam Pasal 165 UURI No.1

---

<sup>27</sup>*Ibid*, hlm. 305

<sup>28</sup>Rhirien Adriani, *Op.Cit*, hlm. 307.

Tahun 2009, jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan. Jumlah ganti kerugian yang ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan tersebut adalah batas jumlah yang diberikan oleh perusahaan pengangkutan udara di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh pemerintah. Pengangkut dan penumpang dapat membuat persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam peraturan, namun persetujuan khusus tidak boleh dibuat untuk menetapkan jumlah ganti kerugian kurang dari yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Besar ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia akibat kejadian angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri Perhubungan.

UURI No. 1 Tahun 2009 tidak menentukan jumlah ganti rugi secara kuantitatif, melainkan secara kualitatif. Penentuan besarnya ganti rugi dalam bentuk peraturan Menteri Perhubungan dimaksudkan untuk mempermudah perubahan jumlah ganti rugi tanpa harus mengubah norma UURI No. 1 Tahun 2009 supaya lebih elastis sesuai dengan kondisi pada saat kecelakaan terjadi. Sebab bilamana besaran ganti rugi disebutkan di dalam UURI No 1 Tahun 2009, apabila jumlah besaran ganti rugi sudah tidak memadai akan sulit untuk mengubah UURI No. 1 Tahun 2009, akan tetapi undang-undang

ini telah menetapkan kriteria untuk menentukan besaran jumlah ganti rugi. Kriteria tersebut dengan mempertimbangkan beberapa aspek seperti tingkat hidup rakyat Indonesia maupun dari kelangsungan hidup perusahaan. Perubahan ganti kerugian dilakukan dengan mengevaluasi berdasarkan kriteria pada (a) tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia, (b) kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga, (c) tingkat inflasi kumulatif, (d) pendapatan per kapita, dan (e) perkiraan usia harapan hidup, mengingat bahwa tingkat hidup, kelangsungan hidup perusahaan, inflasi dan pendapatan per kapita serta umur rata-rata manusia, selalu mengalami perubahan, maka terhadap besaran nilai ganti kerugian hendaknya selalu dievaluasi sehingga dapat memenuhi keinginan, baik dari pengguna jasa maupun pemberi jasa. Berdasarkan evaluasi dapat dilakukan perubahan besaran ganti kerugian, setelah mempertinbangan saran dan masukan dari menteri yang membidangi urusan keuangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian ditetapkan dengan peraturan Menteri Perhubungan.<sup>29</sup>

Di Indonesia, seorang korban dalam kecelakaan angkutan udara akan menerima santunan yang bersumber dari, *pertama* dari perusahaan angkutan sendiri (sebagai bentuk tanggung jawabnya tetapi kemudian akan diganti lagi oleh asuransi), *kedua* dari Jasa Raharja sesuai dengan undang-undang, dan *ketiga* kalau korban juga membayar premi asuransi atau membeli polis asuransi sendiri atau yang disebut asuransi perjalanan maskapai. Apabila terdapat penumpang sebagai pengguna angkutan udara mengalami kerugian

---

<sup>29</sup>H. K. Martono, Ahmad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 302-303.

namun ia tidak membeli asuransi tambahan maka penumpang tersebut akan mendapatkan ganti kerugian yang berasal dari Asuransi Jasa Raharja dan ganti kerugian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2001. Jumlah ganti kerugian tiap jenis asuransi tersebut berbeda-beda, untuk Asuransi Perjalanan maskapai lebih memberikan ganti kerugian dalam jumlah besar atau berkali lipat dari ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja. Hal ini karena mengingat Asuransi Jasa Raharja merupakan asuransi sosial yang memberikan proteksi minimal sesuai kesejahteraan masyarakat. Berbeda halnya dengan Asuransi Perjalanan maskapai yang berorientasi pada bisnis.<sup>30</sup>

Pembayaran kompensasi kepada para korban merupakan kewajiban pihak pengangkut sebagai konsekuensi dari tanggung jawabnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Perusahaan mengasuransikan tanggung jawabnya itu adalah juga keharusan dari undang-undang. Akan tetapi terlepas dari diasuransikan atau tidak, perusahaan pengangkutan udara harus memberikan kompensasi kepada para korban yang mengalami kerugian. Selanjutnya, kewajiban Perusahaan Asuransi Jasa Raharja untuk membayarkan santunan adalah berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 dan 34 Tahun 1964 yaitu semua penumpang angkutan umum yang mengalami kecelakaan berhak mendapatkan santunan dari Jasa Raharja. Hal ini berbeda dari kompensasi perusahaan pengangkutan udara. Dengan demikian, seorang penumpang yang merupakan korban kecelakaan pesawat udara akan

---

<sup>30</sup>Chrisai Marselino Riung, *Op.Cit*, hlm. 97.

memperoleh (1) kompensasi dari pengangkut, (2) santunan dari Jasa Raharja, dan (3) dari perusahaan asuransi lain bila pengangkut juga mengasuransikan dirinya (*life insurance*).<sup>31</sup>

Penutupan asuransi jaminan atas keselamatan penumpang merupakan tanggung jawab pengangkut untuk membayar preminya kepada perusahaan asuransi. Kemudian, pengangkut membebankan premi tersebut kepada setiap penumpang dengan cara menambahkannya kepada harga tiket penumpang. Jaminan yang diberikan adalah satu kali perjalanan dari pelabuhan udara keberangkatan (*departure*) sampai ke pelabuhan udara tujuan (*destination*), termasuk transit di pelabuhan udara yang dilaluinya.<sup>32</sup>

Pernyataan kemungkinan telah meninggal dunia penumpang pesawat udara yang hilang diatur dalam Pasal 178 UURI No. 1 Tahun 2009. Menurut pasal tersebut penumpang yang berada dalam pesawat udara, dianggap telah meninggal dunia, apabila dalam jangka waktu 3 bulan setelah tanggal pesawat udara seharusnya mendarat di tempat tujuan akhir tidak diperoleh kabar mengenai hal ihwal penumpang tersebut, tanpa diperlukan putusan pengadilan. Hak penerimaan ganti kerugian dapat diajukan setelah lewat jangka waktu 3 bulan. Berdasarkan pernyataan tersebut warisan dapat dibagikan kepada yang berhak, namun demikian bilamana ternyata orang yang bersangkutan masih hidup, maka harta benda yang telah dibagikan dapat dikembalikan lagi.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup>Henri Yosua Massie, *Op.Cit*, hlm. 11.

<sup>32</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 292.

<sup>33</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 313.

Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang meninggal dunia, maka pihak yang berhak untuk mendapatkan ganti kerugian adalah ahli waris korban yang meninggal dunia, sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 173 UURI No. 1 Tahun 2009. Pihak yang berhak sebagai ahli waris korban yaitu suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia, anak-anak korban atau orang tua yang menjadi tanggungan korban. Jika penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan angkutan udara tidak mempunyai ahli waris, maka perusahaan angkutan udara menyerahkan ganti kerugian kepada negara setelah dikurangi biaya penguburan jenazah sebesar Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah) kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan.<sup>34</sup>

Jika ahli waris ingin menggugat perusahaan pengangkutan udara, Pasal 176 dan 177 UURI No 1 Tahun 2009 membolehkan karena hukum angkutan udara bersifat keperdataan. Menurut Pasal 176 ahli waris dari penumpang korban akibat kejadian kecelakaan angkutan udara di dalam pesawat udara dan/atau naik turun pesawat udara dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia. Upaya hukum ini harus diajukan dalam jangka waktu dua tahun, terhitung dari saat tibanya pesawat udara di tempat tujuan, atau mulai dari hari seharusnya tiba. Bila tidak diajukan, maka hak untuk menuntut terhapus. Penumpang yang telah dirugikan oleh pihak perusahaan pengangkutan udara mempunyai hak untuk menuntut haknya sebagai

---

<sup>34</sup>Retno Puspendari, *Loc.Cit.*.

penumpang atas kejadian selama di ruang lingkup tanggung jawab perusahaan pengangkutan. Kecelakaan penumpang yang terjadi memang terbukti tindakan sengaja dari pengangkut, maka ahli waris dapat melakukan tuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang ditetapkan (*unlimited liability*).<sup>35</sup> Gugatan dapat diajukan ke pengadilan negeri tempat pembelian tiket, domisili kantor pengangkut, kantor cabang, dan domisili tergugat atau penggugat di seluruh wilayah Republik Indonesia. Hal tersebut dimaksudkan untuk memberi kemudahan kepada korban.<sup>36</sup>

## **B. Tanggung Jawab Pengangkutan Udara Terhadap Kematian Penumpang Akibat Kecelakaan Setelah Indonesia Meratifikasi Konvensi Montreal 1999**

Dalam tatanan hukum penerbangan internasional, nilai santunan dan asuransi bagi penumpang korban kecelakaan pesawat udara salah satu aturan yang mengatur adalah Konvensi Montreal 1999. Indonesia sudah meratifikasi konvensi itu sehingga Indonesia memiliki kewajiban mengikuti aturan tersebut terutama dalam pengangkutan udara internasional. Angkutan udara internasional adalah angkutan udara dimana tempat keberangkatan dan tempat tujuannya berada dalam dua wilayah negara yang berbeda atau dalam satu wilayah negara yang sama dengan pemberhentian pada wilayah negara

---

<sup>35</sup>Nurlely Darwis, *Op.Cit*, hlm. 23.

<sup>36</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 313.

lain.<sup>37</sup> Konvensi Montreal 1999 diratifikasi oleh Indonesia sejak tanggal 23 November 2016 melalui Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2016, maka konvensi ini menggantikan Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi Indonesia melalui Staatsblad 1939 sejak zaman Kolonial Belanda.

*Convention for the Unification of Certain Rules for Internatinal Carriage by Air 1999* (Konvensi Montreal) merupakan inisiatif yang diajukan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dalam rangka memordenisasi *Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by air 1929* (Konvensi Warsawa). Konvensi Montreal mempertahankan prinsip universalitas dan aspek yang terdapat dalam sistem Konvensi Warsawa, serta menekankan pada ketentuan-ketentuan ganti rugi yang tidak terbatas. Hal-hal penting dari Konvensi Montreal 1999 ini, yang membedakan dari Konvensi Warsawa 1929 adalah:<sup>38</sup>

1. diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab atas risiko yang diderita pengguna jasa angkutan yang terjadi dalam pesawat udara, tanpa ada kemungkinan bagi pengangkut untuk membuktikan dia tidak bersalah;
2. dimungkinkannya dokumen angkutan dengan “cara lain”, tidak lagi harus berupa “*paper ticket*” tetapi dapat dalam bentuk “elektronik tiket (*e-ticket*)” yang lebih sederhana dan mudah bagi pengguna jasa angkutan;

---

<sup>37</sup>Alfan Zakiyanto, “Aspek-Aspek Hukum Dalam Penerbangan Codeshare Internasional Dan Domestik Di Indonesia”, *Jurist-Diction*, Volume 1, Nomor 1, September, 2018, hlm. 14.

<sup>38</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 71-73.

3. peningkatan jumlah kompensasi, sesuai dengan perkembangan zaman, yaitu menjadi sampai 113.000 SDR untuk penumpang yang meninggal (Pasal 21), terlepas ada atau tidak adanya kesalahan di pihak pengangkut. Jumlah ini akan ditinjau setiap lima tahun sekali (Pasal 24);
4. Kemampuan bagi para penumpang untuk memilih hukum nasional mereka dalam mengajukan klaim.

Nilai 100.000 SDR pada Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 telah ditingkatkan menjadi 113.000 SDR sejak 1 Januari 2010 melalui *ICAO Council – 188<sup>th</sup> session* sesuai dengan Pasal 24 Konvensi Montreal 1999.<sup>39</sup>

Dalam Konvensi Montreal ditegaskan bahwa konvensi ini bukan lagi konvensi untuk melindungi maskapai penerbangan. Tetapi konvensi ini mengakui pentingnya perlindungan terhadap kepentingan konsumen karena pengangkut kini merupakan pihak yang jauh lebih kuat posisinya dibanding dengan posisi konsumen secara individual.<sup>40</sup>

Pengaturan tentang tanggung jawab pengangkut udara dalam Konvensi Montreal 1999 untuk penumpang terlihat dalam Pasal 17, perumusan lebih sederhana tetapi tegas. Bunyi pasal tersebut adalah 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”*

---

<sup>39</sup>Alfan Zakiyanto, *Op.Cit*, hlm. 19.

<sup>40</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 73-74.

Berdasarkan hal di atas, perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang di derita dalam hal meninggal atau luka badan seorang penumpang dengan syarat bahwa hanya kecelakaan yang menyebabkan kematian atau luka yang terjadi di atas pesawat udara atau pada saat dilakukannya setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat.<sup>41</sup>

Prinsip tanggung jawab yang dianut oleh Konvensi Montreal 1999 adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), artinya pengangkut bukan lagi dianggap bertanggung jawab tapi pengangkut selalu harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban tanpa ada kemungkinan membebaskan diri kecuali korban juga turut bersalah.<sup>42</sup> Pengangkut tidak dapat mengelak dari tanggung jawabnya dengan alasan kerugian tersebut bukan karena kesalahannya. Pengangkut hanya dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya, apabila unsur-unsur yang dapat membebaskannya itu dicantumkan dengan tegas dalam konvensi.<sup>43</sup> Alasan-alasan yang biasanya dapat membebaskan perusahaan pengangkut dari tanggung jawab (*conventional defenses*) misalnya, *force majeure*, tindakan penguasa, bencana alam, perang, huru-hara, dsb itu tidak berlaku dalam Konvensi ini, sehingga perusahaan penerbangan tetap harus bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang karena terjadinya kejadian tersebut. Yang dapat membebaskan pengangkut dari tanggung jawabnya terhadap penumpang

---

<sup>41</sup>Muhammad Yusuf, Rosidin Samsudin, *Op.Cit*, hlm. 719.

<sup>42</sup>Retno Puspendari, *Op.Cit*, hlm. 97.

<sup>43</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 200.

ditegaskan dalam Pasal 20 Konvensi Montreal 1999 tentang pembebasan (*Exoneration*), bahwa apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan atau turut disebabkan oleh pihak korban sendiri (*contributory negligence*), maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya, baik untuk seluruhnya atau sebagian. Untuk melakukan pembebasan tanggung jawab maka beban pembuktian terletak pada pundak pengangkut yang perlu membuktikan bahwa perusahaan tersebut tidak melakukan kesalahan. Namun tidak ada keharusan melakukan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut, karena pada dasarnya perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan sesuai dengan jumlah batas yang telah ditentukan. Hanya saja jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul bukan karena kelalaian atau perbuatan melawan hukum lainnya ataupun kejahatan oleh perusahaan angkutannya, maka perusahaan dapat membebaskan diri dari tanggung jawab tak terbatas. Dalam artian, perusahaan hanya bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada korban sejumlah batas ganti rugi yang telah ditentukan dalam Konvensi Montreal 1999.

Dengan diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak, hak-hak penumpang terjamin dan keselamatan penumpang merupakan prioritas utama. Bila terjadi kecelakaan atau kerugian dalam angkutan udara, pengangkut wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan tidak ada alasan bagi pengangkut untuk menghindari kerugian. Penerapan

sistem tanggung jawab mutlak yang tidak memberikan celah untuk menghindari tanggung jawab, sehingga memaksa perusahaan-perusahaan penerbangan berhati-hati dalam menjaga keselamatan penumpang. Inilah pokok pikiran sebenarnya dari sistem tanggung jawab mutlak tersebut.<sup>44</sup> Pengangkut hanya dapat membebaskan diri dari tanggung jawab bila dia dapat membuktikan penumpang yang meninggal dunia itu semata-mata disebabkan atas perbuatan yang dilakukan oleh penumpang bersangkutan.

Alasan untuk melanjutkan atau memberlakukan ketentuan tentang tanggung jawab mutlak telah dikemukakan oleh Prosser sehubungan dengan kegiatan yang sifatnya berbahaya. Pengangkut dapat dinyatakan bertanggung jawab jika jenis kegiatan di dalam masyarakat itu bersifat luar biasa (*unusual*) dan *abnormal*, dan bahaya yang dapat mengancam orang lain itu adalah demikian besar – dan terutama apabila bahaya tersebut akan begitu besar meskipun perusahaan tersebut dijalankan dengan penuh kehati-hatian. Yang menjadi dasar dari tanggung jawab tersebut adalah adanya niat dari pihak pengangkut untuk tetap melaksanakan usahanya meskipun disadarinya benar bahwa kegiatan tersebut membawa risiko.<sup>45</sup>

Selain menggunakan prinsip tanggung jawab mutlak Konvensi Montreal 1999 juga mengkombinasikan dengan prinsip tanggung jawab terbatas (*limited of liability*) dalam hal jumlah batas ganti rugi. Konvensi ini menaikkan limit tanggung jawab sehubungan dengan pengangkutan

---

<sup>44</sup>Hasan Sidik, *Op.Cit*, hlm. 69.

<sup>45</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 42.

penumpang. Bilamana penumpang meninggal dunia limit tanggung jawab pengangkut naik menjadi 113.100 *Special Drawing Rights* (sekitar US\$ 140.000) per korban terlepas dari adanya kesalahan. Selain itu, Konvensi Montreal juga mempunyai tambahan keistimewaan penting lainnya, yaitu:

1. Tindakan hukum sebagai akibat dari kematian dari penumpang dapat dibawa ke negara utama dari penumpang dan ke negara tempat tinggal tetap (*permanent residence*) dari penumpang yang bersangkutan, sepanjang perusahaan pengangkutan aktif beroperasi di yurisdiksi negara bersangkutan;
2. Hukum nasional dapat mewajibkan perusahaan pengangkutan untuk mendahulukan pembayaran guna membantu orang-orang yang berhak dan yang mempunyai kebutuhan ekonomi mendesak. Jumlah pembayaran yang mendesak tersebut akan menjadi subyek dari hukum nasional dan dikurangi dari penetapan akhir;

Konvensi Montreal 1999 dalam rangka menyesuaikan diri dengan kebutuhan masyarakat mengganti nilai uang *gold franc* yang digunakan dalam konvensi sebelumnya dengan *special drawing rights* (SDR), yang ditentukan oleh *Internasional Monetary Fund* (IMF). Nilai uang tersebut dapat diperoleh di Bank Indonesia yang dapat ditanyakan setiap harinya. Limit tanggung jawab pengangkut bagi penumpang yang meninggal adalah tidak lebih dari 113.000 *Special Drawing Rights* (SDR) untuk setiap penumpang. Dalam Pasal 23 Konvensi Montreal 1999 disebutkan juga bahwa jumlah yang disebutkan dalam batasan *Special Drawing Rights* (SDR) pada

konvensi ini dapat dikonversi ke dalam mata uang nasional suatu negara sesuai dengan nilai mata uang yang digunakan.

Perhitungan nilai SDR dilakukan pada saat keputusan pengadilan ditetapkan. Bagi negara yang menjadi anggota *International Monetary Fund* cara menghitung jumlah ganti kerugian harus mempertimbangkan metode valuasi yang dilakukan oleh *International Monetary Fund* pada saat pelaksanaan transaksinya, sementara itu bagi negara yang tidak menjadi negara anggota *International Monetary Fund* tata cara perhitungan berdasarkan ketentuan negara tersebut. Bagi negara yang tidak negara anggota *International Monetary Fund* sedangkan hukumnya tidak memperbolehkan penerapan *Special Drawing Rights*, pada saat ratifikasi dapat secara tegas mengatakan tidak terikat pada perhitungan uang tersebut. Dalam hal demikian batas jumlah ganti kerugian dibatasi 1.500.000 satuan mata uang untuk setiap penumpang dalam tuntutan hukum di wilayahnya. Satuan mata uang ini sama dengan enam puluh lima setengah miligram mas kadar keseribu sembilan ratus. Jumlah ini dapat dikonversikan ke mata uang nasional negara yang bersangkutan dalam angka. Perubahan jumlah ke dalam mata uang nasional harus dibuat sesuai dengan hukum nasional negara yang bersangkutan.<sup>46</sup>

Dengan adanya Konvensi Montreal 1999, jelas bahwa kepentingan para pengguna jasa angkutan penerbangan jalur internasional lebih terlindungi dan terjamin haknya untuk memperoleh santunan apabila terjadi kerugian atas

---

<sup>46</sup>H. K. Martono, *Amad Sudiro, Op.Cit*, hlm. 273.

dirinya. Disamping limit tanggung jawab dinaikkan, pengangkut tidak lagi dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya dengan hanya membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian. Berikut ini alasan mengapa Konvensi Montreal 1999 menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) untuk tanggung jawabnya terhadap penumpang:

1. perusahaan penerbangan dewasa ini merupakan perusahaan raksasa dengan modal multi miliar dollar, jadi secara ekonomis sangat kuat dan kedudukannya lebih kuat dibanding pengguna jasa angkutan secara individual;
2. teknologi penerbangan merupakan teknologi tercanggih, sehingga dari segi keamanannya cukup handal;
3. perhatian, sikap, dan kesadaran masyarakat luas di seluruh dunia terhadap perlindungan konsumen dewasa ini lebih meningkat;
4. pengangkut udara lebih menguasai masalah-masalah penerbangan, baik dari sisi teknologi maupun operasionalisasinya;
5. tanggung jawab pengangkut tersebut dewasa ini sudah dapat ditutup dengan asuransi, sehingga kerugian yang dibayarkan kepada para korban dapat diganti oleh perusahaan asuransi.<sup>47</sup>

Erat kaitanya dengan prinsip tanggung jawab pengangkutan udara, mengenai persyaratan kapan pengangkut udara bertanggung jawab. Persoalan ini sangat penting karena jawabannya akan menentukan apakah pengangkut

---

<sup>47</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 204.

udara dapat dipertanggungjawabkan atau tidak, bilamana terjadi suatu kecelakaan yang diderita para pengguna jasa angkutan.<sup>48</sup>

Ketentuan yang mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang menurut Konvensi Montreal 1999 terdapat dalam Pasal 17 ayat (1). Berdasarkan Pasal tersebut, untuk menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul harus dipenuhi syarat-syarat seperti berikut: (a) kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan; (b) kecelakaan tersebut harus terjadi di atas pesawat udara; atau (c) kecelakaan tersebut harus terjadi pada saat dilakukannya setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat.

Untuk menentukan pengangkut udara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan menurut syarat pertama adalah suatu kejadian dapat diklasifikasikan sebagai kecelakaan dalam pengertian Pasal 17 ayat (1) Konvensi, kejadian dalam pesawat udara yang menyebabkan kerugian tersebut harus merupakan kejadian yang luar biasa (*unusual*) atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya (*unexpected*). Sehubungan dengan persyaratan itu, ada beberapa kejadian yang dapat dikualifikasikan kedalam suatu kecelakaan menurut Pasal 17 ayat (1) Konvensi. Kejadian tersebut adalah: penguasaan pesawat secara tidak sah dan sabotase, kerusakan atau kurang beres dalam sistem tekanan udara dalam pesawat, suara yang memekakkan, suatu pendaratan darurat, keadaan cuaca buruk dan badai, suatu serangan oleh pesawat

---

<sup>48</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 55.

udara militer, kegaduhan, kepanikan dan kekacauan akibat dari suatu pendaratan darurat, pesawat turun dengan cepat disertai dengan kegagalan memelihara keseimbangan tekanan udara di dalam kabin.<sup>49</sup> Jika kejadian atau kecelakaan yang terjadi adalah akibat dari suatu keadaan fisik dari penumpang atau suatu keadaan yang tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara, hal itu bukanlah suatu kecelakaan dalam arti Pasal 17 ayat (1) Konvensi. Logis bila pengangkut tidak dapat dipertanggungjawabkan untuk suatu kerugian atau kecelakaan yang disebabkan oleh karena keadaan fisik atau kesehatan penumpang, karena hal itu tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara.

Sebagai syarat kedua untuk menentukan bahwa pengangkut udara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan, yaitu 'kecelakaan' tersebut harus terjadi 'di atas pesawat udara'. Dari segi yuridis pengertian 'di atas pesawat udara' tidaklah berarti semata-mata penumpang secara fisik harus berada di dalam pesawat, tetapi juga termasuk bila penumpang berada (secara fisik) di luar pesawat yang disebabkan karena keadaan yang tidak normal.<sup>50</sup> Keadaan penumpang yang berada di luar pesawat tersebut bukan karena berakhirnya perjalanan sebagaimana disebut dalam perjanjian angkutan. Sehingga jika penumpang menderita kerugian atau kecelakaan selama di luar pesawat yang disebabkan keadaan tidak normal tersebut pengangkut tetap harus bertanggung jawab. Sebab ketentuan dalam pengangkutan udara

---

<sup>49</sup>*Ibid*, hlm. 59.

<sup>50</sup>*Ibid*, hlm. 64-65.

internasional menyatakan meskipun kerugian yang diderita penumpang tidak ada hubungannya dengan pengangkutan udara, asalkan diakibatkan oleh suatu kecelakaan dan terjadi dalam pesawat udara atau pada waktu melakukan naik turun pesawat udara, maka pengangkut harus bertanggung jawab. Tentu saja pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya bila kerugian atau kecelakaan disebabkan oleh kesalahan si penumpang sendiri atau karena keadaan kesehatannya.

Syarat yang ketiga yaitu kecelakaan tersebut harus terjadi pada saat dilakukannya setiap kegiatan operasi menuju ke pesawat atau meninggalkan pesawat. Lureau berpendapat bahwa yang dimaksud dengan embarkasi (menuju ke pesawat) dimulai sejak penumpang meninggalkan gedung pelabuhan udara dalam rangka menuju landasan pacu (*run way*), dan disembarkasi (meninggalkan pesawat) berakhir pada waktu penumpang memasuki gedung pelabuhan udara di tempat tujuan. Sedangkan Matte berpendapat bahwa jangka waktu pengangkutan dimulai sejak para penumpang berada dalam pengawasan pegawai perusahaan penerbangan (pengangkutan) dalam rangka menuju ke pesawat udara, dan berakhir pada waktu pegawai tersebut meninggalkan penumpang setelah mengantar mereka memasuki gedung pelabuhan udara di tempat tujuan. Pendapat yang sama juga dikemukakan oleh Kahn-Freund yang menyatakan bahwa pengertian 'menuju ke pesawat' dimulai ketika penumpang dipanggil untuk '*boarding*'. Dan yang

dimaksud dengan ‘meninggalkan pesawat’ berakhir ketika penumpang tersebut mencapai ruang tunggu di pelabuhan udara di tempat tujuan.<sup>51</sup>

E. Saefullah Wiradipradja berpendapat bahwa penafsiran secara sempit terhadap *phrase* ‘*the operations of embarking or disembarking*’ yang hanya terbatas pada pengertian ‘naik ke’ atau ‘turun dari’ pesawat udara sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan dunia penerbangan dewasa ini. Namun menafsirkannya secara terlalu luas juga kurang dapat diterima mengingat bahwa selama para penumpang berada di dalam gedung pelabuhan udara sesudah proses ‘*check in*’ sampai dipanggil untuk ‘*boarding*’, atau pada waktu akan mengambil bagasi tidak berada di bawah pengawasan pengangkut. Oleh karena keadaan setiap pelabuhan udara itu tidak sama, menurut E. Saefullah Wiradipradja dalam hal menafsirkan proses embarkasi atau disembarkasi faktor pengawasan dari pengangkut terhadap penumpang merupakan faktor yang paling penting dan menentukan. Sehingga selama para penumpang melakukan kegiatan yang telah ditetapkan oleh pengangkut (berdasarkan instruksi dan di bawah pengawasan pengangkut) baik sebelum ‘naik ke’ atau sesudah ‘turun dari’ pesawat udara, maka hal itu termasuk dalam proses embarkasi atau disembarkasi, dan pengangkut bertanggung jawab atas segala kejadian yang mungkin timbul.

Oleh karena itu, sebenarnya, hal yang paling ideal adalah dengan mengubah susunan kegiatan yang harus dilakukan oleh para penumpang baik sebelum ‘naik ke’ atau sesudah ‘turun dari’ pesawat udara. Semua

---

<sup>51</sup>*Ibid*, hlm. 65-66.

kegiatan ditentukan oleh pengangkut, mulai dari ‘*check-in*’ sampai masuk ke pesawat atau sejak turun dari pesawat sampai mengambil bagasi harus merupakan kegiatan yang utuh tidak terputus oleh kegiatan lain yang tidak ditetapkan oleh pengangkut. Sedangkan kegiatan lain seperti (dalam hal penerbangan internasional): pemeriksaan keimigrasian, bea cukai dan pemeriksaan keamanan hendaknya dilakukan sebelum proses embarkasi dimulai dan sesudah proses disembarkasi diakhiri. Dengan demikian akan jelas kapan pengangkut bertanggung jawab baik ketika proses embarkasi, di dalam pesawat udara maupun pada waktu disembarkasi seperti disebut dalam Pasal 17 ayat (1) Konvensi Montreal 1999. Dengan demikian bilamana penumpang mengalami kecelakaan di dalam gedung pelabuhan udara pada waktu tidak sedang melakukan kegiatan yang ditentukan atau tidak di bawah pengawasan pengangkut, maka penguasa atau pengelola pelabuhanlah yang bertanggung jawab.

Kemudian, untuk mengetahui apakah angkutan udara tersebut termasuk angkutan domestik atau angkutan udara internasional dapat diketahui dari dokumen angkutan, apakah ia menggunakan tiket internasional atau tiket domestik. Penumpang yang 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>52</sup> Jadi

---

<sup>52</sup>H. K. Martono, Amad Sudiro, *Op.Cit*, hlm. 253.

syarat penerbangan itu adalah penerbangan internasional yakni harus menempuh rute internasional dan menggunakan tiket internasional, sedangkan penerbangan domestik, penumpang menempuh rute domestik dan menggunakan tiket domestik. Sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, bahwa yang dimaksud dengan penerbangan internasional adalah penerbangan yang dilakukan dari negara anggota ke negara anggota lainnya sama-sama negara anggota konvensi atau penerbangan dalam suatu negara, tetapi dengan pendaratan antara (*intermediate landing*) di negara lain.<sup>53</sup>

Kompensasi (imbalan) atas diberlakukannya prinsip *strict liability* dalam konvensi ini adalah dikombinasikannya dengan prinsip *limit of liability*. Pengangkut bertanggung jawab secara mutlak untuk kerugian yang ditimbulkan akibat meninggalnya penumpang dalam kecelakaan pesawat udara, sehingga ia tidak dapat bebas dari tanggung jawab dengan dalih apapun. Akan tetapi sebagai imbalannya prinsip tersebut dikombinasikan dengan prinsip limit ganti rugi yang cukup tinggi.<sup>54</sup> Maka Jumlah batas tanggung jawab pengangkut dalam Konvensi Montreal 1999 menurut Pasal 21 adalah 113.000 SDR (sekitar US\$ 140.000) per-orang. Jumlah tersebut jauh lebih tinggi daripada batas tanggung jawab dalam Konvensi yang ada sebelumnya maupun dalam UURI No. 1 Tahun 2009. Batas ini tidak dapat dilampaui, apabila perusahaan pengangkutan (*carrier*) dapat membuktikan:

---

<sup>53</sup>*Ibid*, hlm. 233

<sup>54</sup>Suwardi, *Op.Cit*, hlm. 45.

1. kerugian tersebut bukan akibat kesalahan pihaknya; atau
2. kerugian tersebut semata-mata diakibatkan kesalahan pihak ketiga.

Dengan demikian, bila pengangkut tidak dapat membuktikannya, dia harus bertanggung jawab secara takterbatas (*unlimited liability*).<sup>55</sup>

Maka dalam hal terjadi penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara jumlah ganti kerugian yang harus diberikan perusahaan penerbangan adalah sebesar 113.000 *Special Drawing Rights* (SDR). Perusahaan penerbangan tidak boleh mengesampingkan dan membatasi diri jumlah ganti kerugian tersebut, namun demikian perusahaan penerbangan dapat membebaskan diri tanggung jawab tak terbatas apabila perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa kematian tersebut bukan kesalahan perusahaan penerbangan atau pegawai atau agen atau perwakilan yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan.

Konvensi Montreal 1999 memberlakukan konsep *unlimited liability* dimana perusahaan pengangkutan udara memiliki tanggung jawab ganti kerugian dengan nilai tidak terbatas. Dengan demikian tanggung jawab perusahaan pengangkutan bersifat dua tingkat (*two-tier*) untuk kerugian kematian atau *bodily injury*. Adapun dua tingkat tersebut ditentukan berdasarkan nilainya yang berada di atas atau di bawah 113.000 SDR. Masing-masing tingkatan bersifat sebagai berikut:

1. di bawah 113.000 SDR

---

<sup>55</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 206.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan pada tingkat ini memiliki sifat *strict liability* dimana maskapai bertanggung jawab melakukan pembayaran ganti rugi sesuai dengan kerugian yang diderita oleh penggugat. Namun Konvensi Montreal 1999 juga memberikan perlindungan pada perusahaan pengangkutan udara dengan ketentuan bahwa perusahaan masih dapat mengecualikan dirinya, seluruhnya atau sebagian dari tanggung jawab tersebut apabila kerugian disebabkan oleh penumpang, keseluruhan atau sebagian.

2. di atas 113.000 SDR

Pada tingkat kedua ini, perusahaan pengangkutan udara juga wajib melakukan pembayaran ganti rugi kepada penumpang atas kerugian yang diterimanya dalam penerbangan tersebut. Namun perusahaan pengangkutan lebih dimudahkan dalam pengecualian dirinya dari tanggung jawab tersebut. Kemudahan tersebut adalah adanya tiga alasan bagi perusahaan pengangkutan mengecualikan dirinya dari tanggung jawab tersebut, yakni: (i) terdapat kontribusi penumpang dalam penyebab adanya kerugian, (ii) kerugian bukan disebabkan dari kelalaian atau *wrongful act* atau *omission* perusahaan pengangkutan, pegawai dan agennya, dan (iii) kerugian timbul sepenuhnya dari kelalaian atau *wrongful act* atau *omission* dari pihak ketiga.<sup>56</sup>

Konvensi Montreal 1999 bersifat memaksa dalam hal ketentuan mengenai jumlah batas tanggung jawab pengangkut yang tidak dapat

---

<sup>56</sup>Alfan Zakiyanto, *Op.Cit*, hlm. 19-20.

dihapus atau dikurangi sekalipun atas persetujuan pihak-pihak. Dikatakan dalam Pasal 26 Konvensi bahwa setiap perjanjian yang bertujuan untuk menghilangkan atau mengurangi batas tersebut adalah batal dan tidak berlaku (*null and void*). Perusahaan penerbangan tidak boleh membuat perjanjian yang mengurangi atau meniadakan jumlah tanggung jawab. Apabila perusahaan penerbangan membuat perjanjian angkutan yang jumlah ganti ruginya lebih kecil dibandingkan dengan jumlah ganti kerugian yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999, maka batal demi hukum, namun demikian perusahaan penerbangan dibenarkan membuat perjanjian angkutan udara yang memberi jumlah ganti kerugian yang lebih besar dari jumlah yang tercantum dalam konvensi. Jumlah ganti kerugian tersebut merupakan batas minimum.

Mengingat Konvensi Montreal 1999 menerapkan *strict liability* dengan batas santunan (kompensasi) yang cukup tinggi, Pasal 50 konvensi ini mengharuskan negara-negara pesertanya untuk mewajibkan perusahaan penerbangannya menutup asuransi tanggung jawab (*legal liability insurance*). Penerapan kewajiban asuransi dapat dikatakan sebagai imbalan atas diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak dan menaikkan batas tanggung jawab pengangkut.<sup>57</sup>

Ada beberapa alasan mengapa dalam kegiatan penerbangan perlu menutup asuransi tanggung jawabnya, antara lain: *pertama* kedudukan sosial-ekonomi perusahaan penerbangan dibandingkan dengan

---

<sup>57</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op. Cit*, hlm. 208.

penumpang secara individual, jauh lebih kuat karena orientasinya lebih kepada perlindungan pengguna jasa angkutan daripada kepada perusahaan penerbangan, *kedua* pembayaran premi asuransi sebenarnya dibebankan kembali kepada pengguna jasa angkutan, yaitu dimasukkan ke dalam komponen harga tiket yang besarnya sekian sen dolar per orang, sehingga bagi pengguna jasa angkutan, karena kecilnya jumlah tersebut tidak merasakannya. Dengan demikian, tidak ada alasan bagi perusahaan penerbangan untuk tidak mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut karena premi yang dibayarkan bukan berasal dari uang perusahaannya.

Peran asuransi penerbangan semakin besar dirasakan oleh perusahaan penerbangan dengan begitu banyaknya kecelakaan pesawat yang terjadi sekarang ini. Saat ada perusahaan penerbangan yang mengalami kecelakaan, maka asuransi penerbangan dengan cepat mengadakan evaluasi kerugian yang harus dibayarkan perusahaan asuransi. Karena resiko yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan sangat berat terhadap pengangkutan udara ini, maka akan bertambah berat pula jika perusahaan tidak menggunakan jasa asuransi. Perusahaan asuransi menawarkan berbagai jenis asuransi penerbangan misalnya *all risk hull insurance, war risk hull insurance, all risk property insurance, hull insurance, spares and war risk insurance, loss of use insurance, total loss insurance, actual total loss insurance, passengers liability insurance,*

*third party legalliability insurance, product legal liability insurance*, dan lain-lain.<sup>58</sup>

Dalam hal pembayaran santunan dapat dilakukan dengan cara mencicil. Nilai jumlah santunan tersebut harus dihitung sesuai dengan yang telah disepakati dan setiap perubahan tingkat bunga yang terjadi kemudian tidak berpengaruh terhadap kewajiban pengangkut. Namun menurut Drion, apabila putusan pertama menetapkan pembayaran secara cicilan dan nilai jumlah santunan sama dengan SDR. 113.000, maka kenaikan kemudian dari nilai jumlah santunan adalah tidak mungkin, meskipun nilai jumlah santunan tersebut mengalami penurunan. Akan tetapi bila putusan pertama jumlahnya kurang dari SDR.113.000, kenaikan jumlah cicilan mungkin dapat dilakukan.<sup>59</sup>

Yurisdiksi pengadilan diatur dalam Pasal 33 Konvensi Montreal 1999. Menurut Pasal 33 ayat (1) dalam hal tanggung jawab terhadap kematian orang, tuntutan kerugian dapat diajukan berdasarkan pilihan penuntut, diantaranya: (1) melalui pengadilan di wilayah salah satu negara anggota Konvensi Montreal 1999, baik di pengadilan yang terdapat dalam kantor pusat perusahaan angkutan maupun kantor cabang perusahaan angkutan; (2) negara dimana kontrak antara penumpang dan maskapai dibuat; (3) negara tujuan akhir penumpang. Kemudian pada Pasal 33 ayat (2), terdapat ketentuan yurisdiksi dimana penumpang dapat menggugat

---

<sup>58</sup>H. K. Martono, Ahmad Sudiro, 2010, "*Hukum Angkutan Udara*", Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, hlm. 197.

<sup>59</sup>E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit*, hlm. 117.

berdasarkan tempat domisili penggugat. Sebagai ilustrasi kasus dalam ketentuan Pasal 33 ayat (2) Konvensi Montreal 1999 ini, jika A merupakan penduduk Indonesia dan melakukan perjalanan dengan maskapai asing dari Singapura ke Thailand namun dalam perjalanan terjadi kecelakaan yang menyebabkan kematian terhadap A, maka ahli waris A dapat menggugat pihak maskapai di Indonesia berdasarkan atas status kependudukan A, tanpa harus menggugat pihak maskapai di negara kantor maskapai berada. Yurisdiksi pada Pasal 33 ayat (2) Konvensi Montreal 1999 ini adalah hal yang baru dalam hal pengajuan gugatan oleh penumpang. Dimana dalam konvensi sebelumnya yaitu Konvensi Warsawa 1929 gugatan hanya dapat diajukan di negara dimana kantor pusat maskapai berada, kantor maskapai terdaftar, negara tujuan akhir penumpang dan negara dimana kontrak antara penumpang dan maskapai dibuat.<sup>60</sup>

Penuntutan ganti rugi diberikan batasan waktu. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin kepastian hukum. Menurut Pasal 35 ayat (1) Konvensi Montreal 1999, jangka waktu menuntut kerugian adalah dalam waktu 2 tahun dihitung sejak dari tanggal tiba di tujuan, atau dari tanggal seharusnya pesawat udara tiba, atau dari tanggal pengangkutan berhenti.

---

<sup>60</sup>Adhy Riadhy Arafah, “Indonesia Resmi Ratifikasi Convention for the Unification of Certain Rules International Carriage by Air 1999 (Konvensi Montreal 1999)” (<http://caslindonesia.com/2017/02/08/indonesia-resmi-ratifikasi-convention-for-the-unification-of-certain-rules-for-international-carriage-by-air-1999-konvensi-montreal-1999-1/>, Diakses pada 30 Januari 2019, 2017).

Tatacara penghitungan jangka waktu ditetapkan berdasarkan hukum pengadilan yang memproses kasus yang dimaksud.

Namun, yurisdiksi dalam Pasal 33 ayat (2) Konvensi Montreal 1999 agak sulit diterapkan di Indonesia manakala mahkamah asing dalam putusannya menjatuhkan hukuman terhadap maskapai nasional. Hal ini terkait dengan interpretasi Pasal 436 *Reglement op de Burgerlijke Rechtsvordering* (RV) yang mencantumkan tidak berlakunya putusan mahkamah asing di Indonesia yang bersifat menyeluruh terhadap semua perkara yang diputus oleh mahkamah asing, sekalipun dalam ketentuannya mengatur pengecualian terhadap putusan ganti rugi terhadap pengangkutan kapal. Maka dilakukan analogi persamaan sifat antara kapal dan pesawat yang mengangkut penumpang atau kargo, yang memberi celah bahwa pemberlakuan pengecualian ketentuan Pasal 436 RV bisa diterima juga untuk pemberlakuan terhadap pesawat udara, dimana baik kapal maupun pesawat udara dalam hal melakukan pengangkutan dapat bersifat lintas negara.<sup>61</sup>

Pemberlakuan putusan asing di Indonesia semestinya bukan hal yang baru mengingat ketentuan mengenai yurisdiksi dalam Konvensi Warsawa 1929 yang telah diratifikasi oleh Indonesia juga mengatur ketentuan yurisdiksi mahkamah asing dalam hal adanya gugatan. Sehingga ketentuan terhadap putusan mahkamah asing dan pemberlakuannya di Indonesia tidak menjadi masalah. Walaupun terdapat hal yang menjadi

---

<sup>61</sup>*Ibid.*

perhatian terkait ketentuan mengenai tatacara pelaksanaan keputusannya. Secara spesifik Mahkamah Agung Republik Indonesia telah mengatur tatacara pelaksanaan putusan arbitrase asing yang termuat dalam Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 1990. Ketentuan ini bisa menjadi acuan untuk pembentukan pemberlakuan tatacara pelaksanaan putusan mahkamah asing untuk gugatan terhadap transportasi udara yang bersifat lintas negara.<sup>62</sup>

Dengan diratifikasinya Konvensi Montreal 1999, maka penumpang pesawat berkewarganegaraan Indonesia yang meninggal akibat kecelakaan penerbangan pada rute internasional memiliki hak yang sama dengan 122 negara lain yang telah meratifikasi konvensi ini terlebih dahulu. Ratifikasi Konvensi Montreal 1999 ini membuka peluang bagi Indonesia untuk memperoleh hasil yang positif bagi warga negara Indonesia.<sup>63</sup>

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. Sehingga terdapat dua jenis pengaturan tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara di Indonesia dilihat dari segi wilayah, yaitu:

---

<sup>62</sup>*Ibid*

<sup>63</sup>Anonim, *Loc. Cit.*

1. penerbangan domestik, dimana penerbangan antara pelabuhan di wilayah Indonesia. Maka penerbangan ini, tanggung jawab perusahaan pengangkut udara terhadap penumpang mengacu kepada ketentuan UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
2. penerbangan internasional, dimana penerbangan dari pelabuhan udara Indonesia dengan atau tanpa melakukan transit di pelabuhan Indonesia lainnya atau sebaliknya. Maka penerbangan ini, tanggung jawab perusahaan pengangkut udara terhadap penumpang mengacu kepada ketentuan Konvensi Montreal 1999.