



TANGGUNG JAWAB DAN PERAN POLISI DALAM PENYELIDIKAN KECELAKAAN

PIHAK YANG BERHAK MEMERIKSA KECELAKAAN

INSTRUMEN PENELITIAN



PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS HASANUDDIN	
Tgl. Terima	5-3-03
Atas Nama	Fale. Hukun
Berkas	1 elak.
Marga	Harind
No. Inventaris	030305.035
No. Lembar	13613

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan akademik guna memperoleh gelar sarjana hukum pada Universitas Hasanuddin

OLEH :

CICI HARFIAH
B 111 98 031

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2002

TAN

ARA I
KIBA

nsul
67
AN
87

PERSETUJUAN KONSULTAN

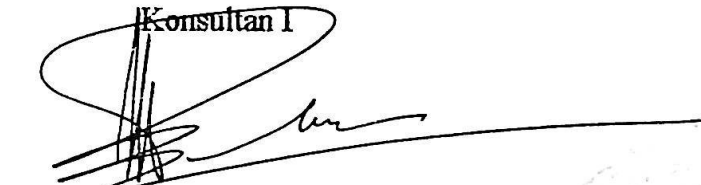
Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Cici Harfiah
No. Pokok : B III 98 031
Jurusan : Hukum Keperdataan
Program Studi : Strata Satu
Judul : TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA DI INDONESIA
TERHADAP PIHAK KETIGA DI DARAT AKIBAT KECELAKAAN
PESAWAT UDARA

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Makassar, November 2002

Konsultan I



U.R. PATTILEUW, SH
NIP : 130 264 070

Konsultan II



OKY DEVLANY, SH, MH
NIP : 131 876 921

PERSETUJUAN MENEMPUIH UJIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama

Nomor U.S.A

jabatannya

Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Cici Harfiah
Nomor Pokok : B III 98 031
Jurusan : Hukum Keperdataan
Program Studi : Strata Satu
Judul : TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA DI INDONESIA TERHADAP PIHAK KETIGA DI DARAT AKIBAT KECELAKAAN UDARA

Telah diperiksa dan disetujui pada tanggal 20 November 2002 sebagai berikut :

Ketika : Dr. Hj. Badriyah, S.H., M.H.

Wakil Ketua : Hasbi, S.H., M.H.

Telah diterima dan disetujui oleh Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, untuk dapat diajukan dalam Ujian Skripsi.

2. Dr. Anwar Huda, S.H.

3. Hasbi, S.H., M.H.

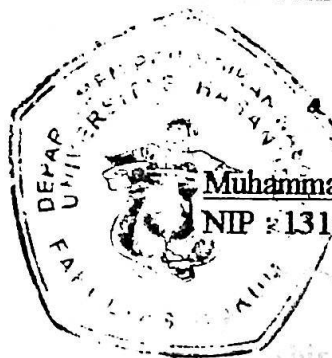
Konsultan : 1. H. W. Panileuw, S.H.

2. Cici Deviany Bidadari

Makassar, November 2002

a.n. Dekan

Pembantu Dekan I



Muhammad Ashri, S.H., M.H.
NIP. 131/662 972

Dr. Hj. Badriyah, S.H., M.H.
NIP. 132/126 226

Hasbi, S.H., M.H.
NIP. 132/126 226

PENGESAHAN

Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa :

Nama : Cici Harfiah
Nomor Pokok : B 111 98 031
Fakultas : Hukum
Bagian : Hukum Perdata
Program Studi : Strata Satu
Judul Skripsi : Tanggung Jawab Pengangkut Udara di Indonesia
Atas Pihak Ketiga di Darat Akibat Kecelakaan
Pesawat Udara.

Telah dipertahankan dihadapan panitia ujian skripsi dengan susunan panitia sebagai berikut :

Ketua : Dr. Hj. Badriyah Rivai, S.H
Sekretaris : Hasbir, S.H., M.H
Penguji : 1. Ny. Asimah Achmad, S.H., M.H
2. Dr. Anwar Borahima, S.H., M.H
3. Hasbir, S.H., M.H
Konsultan : 1. U.R. Pattileuw, S.H
2. Oky Deviany Burhamzah, S.H., M.H

Makassar, 12 Desember 2002

Ketua



Dr. Hj. Badriyah Rivai, S.H
NIP. 130 520 651

Sekretaris



Hasbir, S.H., M.H
NIP. 132 126 226

ABSTRAK

Cici Harfiah, B 111 98 031. Judul Skripsi : "Tanggung Jawab pengangkut Udara Di Indonesia Atas Pihak Ketiga di Darat Akibat Kecelakaan Pesawat Udara, Pembimbing I : U.R Pattileuw SH, Pembimbing II : Oky Deviany SH, MH.

Keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil serta sebagian besar lautan memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui negara dapat dijangkau. Adanya tiga jalur pengangkutan yaitu : Udara, Darat, dan Laut, mendorong penggunaan alat pengangkutan modern yang digerakkan secara mekanis.

Dalam usaha angkutan, khususnya angkutan udara sangat erat kaitannya dengan risiko. Disamping resiko yang dihadapi oleh pesawat udara, kegiatan penerbangan juga menghadapi risiko kecelakaan terhadap awak pesawat, penumpang, pengirim dan penerima barang, serta pihak ketiga yang tidak mempunyai hubungan perjanjian dengan pengangkutan barang.

Karena adanya risiko-risiko yang tidak bisa dielakkan itu, maka yang menjadi persoalan adalah masalah tanggung jawab pengangkut atau operator pesawat udara untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan ada pemakai jasa angkutan udara. Khusus dibahas pada skripsi ini yaitu pihak ketiga yang mungkin menderita kerugian akibat dari kegiatan penerbangan dan angkutan udara.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah robbil 'alamin... yaa Allah, atas segala ridho dan perkenanMu sehingga skripsi ini dapat diselesaikan, setelah beberapa bulan bergumul dalam penulisan skripsi ini. Skripsi ini penulis susun berdasarkan hasil survei yang diperoleh dari PT. Merpati Nusantara Airlines, serta riset yang diperoleh dari buku-buku yang ada hubungannya dengan skripsi ini.

Skripsi ini penulis persembahkan untuk kedua orang tua tercinta, Almarhum Papi **Drs. H. Mustar Lazim** dan Mama **Hj. Rahmatiah** atas Kasih sayang, pengorbanan dan do'a tulus yang telah diberikan kepada penulis, saudara-saudaraku, om-tante dan sepupu-sepupuku yang selalu memberikan perhatian dan bantuannya.

Dalam penulisan, tidak sedikit hambatan dan kesulitan yang dihadapi oleh penulis. Namun atas bantuan, bimbingan dan kerja sama dari berbagai pihak, hambatan dan kesulitan dapat teratasi. Oleh karena itu perkenankanlah penulis dengan segala kerendahan hati menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada **Bapak U.R. Pattileuw, SH.** selaku Pembimbing I dan **Ibu Oky Deviany B, SH, MH.** selaku Pembimbing II atas segala bimbingan dan arahan yang diberikan kepada penulis.

Demikian pula ucapan terima kasih, ras hormat dan penghargaan yang tulus penulis haturkan kepada :

1. **Bapak Abdul Razak, SH, MH** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, **Bapak Muhammad Ashri, SH, MH** selaku Pembantu Dekan I, **Bapak Musakkir, SH, MH** selaku

- Pembantu Dekan II, dan **Bapak Faisal Abdullah, SH, Msi** selaku Pembantu Dekan III.
2. **Bapak Prof. Dr. Amir Sjarifuddin, SH, MH** **Bapak Dr. Ir. Abrar, SH, MH** masing-masing sebagai ketua jurusan dan sekretaris bagian Hukum Keperdataan.
 3. Bapak-bapak dan ibu-ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan Ilmu kepada penulis selama mengikuti pendidikan.
 4. Staf Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
 5. **Bapak Jefri Wincker** dan **Bapak Rifandi Ayusa** selaku Sales Manager dan Ass. Sales Manager PT. Merpati Nusantara Airlines.
 6. **My Best Friends Ani, Ecce' SH, Marwa SH, Phia SH, Shintya SH, Santi, Lulu', Betty SH, *dreams come true...***
 7. **Teman-teman KKN Posko Salobukkang : Aji Ani, Aci', Ani Jilbab, Umi, Nia, Bayu, Ippank SH, Alli' Enre' dan Joe.**
 8. **Anak-anak SOMASI '98 Rahma SH, Zahra,Iyus SH, Iyel, Nire', Uccank, Lulu cowo' SH, Dedoth, Awal, Ewink, dan semua yang tidak dapat penulis sebut satu persatu, *Keep the faith cess.....***
 9. **Para senior dan juniorku, yang selalu siap membantu.....?**

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat memberi manfaat bagi kita semua, walaupun mungkin skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan.

Makassar, November 2002

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN KONSULTAN	ii
PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUIH UJIAN SKRIPSI	iii
PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	01
A. Latar Belakang Permasalahan	01
B. Perumusan Masalah	03
C. Tujuan Penelitian	03
D. Kegunaan Penelitian	04
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	05
A. Pengertian Pengangkutan udara, Kecelakaan Pesawat udara dan Tanggung jawab	05
B. Peraturan yang Mengatur Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan udara	20
1. Untuk Pengangkutan udara Nasional	21
2. Untuk Pengangkutan udara Internasional	23
C. Prinsip-prinsip dan Sistem Tanggung jawab Pengangkutan Udara	27
1. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Udara	27
2. Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara	31

	D. Tanggung jawab Pengangkutan udara Terhadap Penumpang, Pengirim/Penerima Barang	34
	a. Tanggung jawab pengangkutan udara terhadap penumpang	35
	b. Tanggung jawab pengangkutan udara terhadap Pengirim/Penerima Barang	37
	c. Tanggung jawab Pengangkut udara Terhadap Pihak Ketiga	40
BAB	III. METODE PENELITIAN	48
	A. Lokasi Penelitian	48
	B. Jenis dan Sumber Data	48
	C. Metode Pengumpulan data	48
	D. Metode Analisis	49
BAB	IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	50
	A. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga Di Darat	50
	B. Prosedur Atau Cara-Cara Untuk Pemerolehan Ganti Rugi	55
	C. Cara Menetapkan Besarnya Ganti Rugi	60
BAB	V. PENUTUP	62
	A. Kesimpulan	62
	B. Saran	63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Pengangkutan udara merupakan salah satu sarana pengangkutan yang sangat besar peranannya baik dilihat dari aspek persatuan dan kesatuan bangsa, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi, politik dan pendidikan. Disamping itu angkutan udara juga merupakan sarana cukup penting bagi perkembangan industri pariwisata. Indonesia adalah negara yang kaya akan kebudayaan dan tradisi, dengan keindahan alamnya yang menarik perhatian para wisatawan asing maupun domestik. Angkutan udara merupakan satu-satunya alternatif yang cepat dan efisien bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah.

Usaha angkutan melalui udara merupakan suatu bidang yang berkaitan erat dengan resiko. Resiko yang dihadapi oleh pesawat udara seperti terjadinya kecelakaan saat penerbangan, pembajakan, perubahan cuaca/badai, kerusakan mesin karena perawatan yang kurang baik, dan lain-lain.

Disamping resiko yang dihadapi oleh pesawat udara, kegiatan penerbangan juga menghadapi resiko kecelakaan awak pesawat, penumpang, pengirim dan penerima dalam hal hilangnya, musnahnya, atau rusaknya barang, serta pihak ketiga yang tidak mempunyai hubungan perjanjian dengan pengangkut udara.

Melihat kenyataan ini perlu kiranya pemerintah mengadakan peningkatan terhadap pelayanan pengangkutan udara agar lebih teratur, lancar dan aman serta

efisien kepada masyarakat. Untuk mewujudkan hal tersebut harus diimbangi dengan peraturan-peraturan hukum di bidang pengangkutan udara khususnya yang menyangkut tanggung jawab pengangkutan udara, karena masalah yang penting pada penerbangan dan angkutan udara adalah tanggung jawab pengangkut atau operator pesawat udara untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada pemakai jasa angkutan udara dan pihak ketiga, yang mungkin menderita kerugian akibat dari kegiatan penerbangan dan angkutan udara tersebut.

Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir kecelakaan pesawat udara telah terjadi di berbagai belahan dunia seperti kecelakaan Boeing 737 China Southern Airlines, 24 November 1992, Hercules L 300-30 milik Pelita Air Service di Hongkong yang disewa oleh Heavy Lift tanggal 23 September 1994 di La Guardia, New York. Di Indonesia juga terjadi kecelakaan pesawat udara yang diawali dengan kecelakaan pesawat udara Mandala Air Lines di Ambon 1992, disusul oleh CN-235 milik Merpati Nusantara Airlines, DC - 9 Garuda yang tergelincir di Yogyakarta, Sempati Air di Bandung, milik PLP di Semarang dan Bandung, Silk Air di Palembang, Airbus A-300-10 Garuda Indonesia di Medan dan terakhir di Cengkareng. Dalam kurun waktu lima tahun yakni sejak tahun 1996 sampai dengan tahun 2000 tidak kurang dari 140 kali terjadi kecelakaan (*Accident*) dan kejadian (*incident*), (K. Martono dan C.Kansil, 2001: 64).

Kecelakaan-kecelakaan tersebut diatas dapat menimbulkan korban jiwa, merusak dan memusnahkan harta benda baik material maupun non material serta menimbulkan pencemaran lingkungan dan dampak negatif lainnya terhadap pihak ketiga di permukaan bumi yang tidak mempunyai hubungan perjanjian dengan



pengangkut udara dan tidak tahu menahu mengenai penggunaan pesawat udara tetapi mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara yang melintas di atasnya.

B. Perumusan Masalah

Oleh karena terdapat berbagai resiko yang akan dihadapi dalam penerbangan, maka kebutuhan akan perlindungan atau ganti kerugian, seandainya terjadi kecelakaan khususnya kepada pihak ketiga yang dalam hal ini tidak mempunyai hubungan perjanjian dengan pengangkut udara, maka timbul beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang diderita pihak ketiga di darat yang tidak termasuk pihak dalam perjanjian sebagai akibat kecelakaan pesawat udara?
2. Bagaimana prosedur memperoleh ganti kerugian bagi pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan udara?
3. Bagaimana cara menetapkan ganti kerugian oleh pihak pengangkut udara terhadap pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan tujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan memahami praktek tanggung jawab pengangkut udara atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di darat yang tidak termasuk pihak dalam perjanjian sebagai akibat kecelakaan udara.

2. Untuk mengetahui cara atau prosedur pemerolehan ganti kerugian yang diberikan oleh pihak pengangkut terhadap pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.
3. Untuk mengetahui cara menetapkan ganti kerugian yang diberikan oleh pihak pengangkut terhadap pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.

E. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan acuan oleh perusahaan penerbangan dalam memberikan pertanggungjawabannya kepada pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.
- b. Dari segi teoritis untuk memperkaya khasanah Ilmu Hukum Perdata khususnya di bidang Hukum Perdata yang berkaitan dengan tanggung jawab pihak pengangkut terhadap pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran umum kepada masyarakat tentang tanggung jawab pihak pengangkut terhadap pihak ketiga di darat akibat kecelakaan pesawat udara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pengangkutan Udara, Kecelakaan Pesawat Udara dan Tanggung Jawab Terhadap Pihak Ketiga

Salah satu pokok dalam bidang Hukum Pengangkutan adalah masalah perjanjian Angkutan Udara, antara lain karena erat berhubungan dengan suatu masalah lain, yang sejak permulaan pertumbuhan Hukum Udara mendapatkan perhatian yang besar dari para ahli hukum udara yaitu masalah tanggung jawab pengangkut udara.

Setiap terjadi kecelakaan pesawat udara, para awak pesawat udara, penumpang atau pihak ketiga yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara dijamin oleh Undang-Undang untuk memperoleh ganti rugi yang biasa disebut santunan.

1. Penerbangan

Pengertian penerbangan sendiri menurut Undang-Undang Nomor 15/1992 tentang Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait. Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, yang mengutamakan dan

melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa (Pasal 3 UU No. 15/1992). Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri (Pasal 2 UU No. 15/1992).

E. Suherman (2000:39) membagi kegiatan penerbangan dan angkutan udara di Indonesia menjadi dua golongan, yaitu kegiatan yang komersial dan kegiatan yang non komersial. Penerbangan dan angkutan udara yang menggunakan pesawat terbang secara komersial yaitu dengan memungut bayaran dibagi dalam 4 golongan sifat penerbangan yaitu :

1. Penerbangan teratur (scheduled operation).
2. Penerbangan tidak teratur (non-scheduled operation atau tidak berjadwal).
3. Penerbangan suplemeter (dilakukan sebagai suplemen 1 dan 2 dengan pesawat berkapasitas maksimum 15 orang).
4. Kegiatan keudara (aerial work), seperti penyemprotan, survey udara dan sebagainya (Suherman, E., 2000: 39).

Pada penerbangan teratur, masalah perjanjian angkutan, dokumen angkutan dan tanggung jawab, cukup jelas diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara No. 100 thn 1939 (OPU No. 100 thn. 1939). Sebaliknya, pada penerbangan tidak teratur ada kemungkinan timbul penolakan terhadap peraturan yang terdapat di dalam OPU No. 100 thn. 1939 yaitu dalam hal adanya suatu perjanjian charter.

Pada penerbangan suplemeter (penerbangan tambahan) kemungkinan serupa ada pula, karena penerbangan suplemeter bisa juga dipandang sebagai penerbangan teratur.



Yang diangkut dewasa ini di Indonesia untuk sebagian besar adalah penumpang, sedangkan pengangkutan barang masih menempati tempat kedua. Ordonansi Pengangkutan Udara tidak memberikan definisi tentang apa yang dimaksud dengan penumpang, tetapi pada penerbangan teratur dapat dikatakan bahwa yang dimaksud dengan penumpang oleh Ordonansi adalah setiap seorang yang diangkut oleh pengangkut berdasarkan suatu perjanjian angkutan, dengan atau tanpa bayaran. Bersama-sama dengan penumpang biasanya diangkut pula bagasi yaitu semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan seorang penumpang pesawat terbang (Pasal 6 ayat 2 Ordonansi Pengangkutan Udara). Jenis bagasi ini dalam Konvensi Warsawa 1929 disebut juga "*Checked Baggage*" atau "*registered baggage*" (Pasal 22 ayat 2). Secara yuridis jenis bagasi ini harus dibedakan dari apa yang disebut "*handbaggage*", "*unchecked baggage*", "*Unregistered baggage*", atau bagasi tangan, yang dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dikecualikan dari pengertian bagasi dan disebut sebagai benda-benda kecil untuk penggunaan pribadi yang ada pada atau dibawa oleh penumpang sendiri (Pasal 6 Ordonansi Pengangkutan Udara 1939) dan dalam Konvensi Warsawa 1929 disebut "*Objects of which the passenger takes care himself*" (Pasal 22 ayat 3).

Sedangkan muatan berupa barang kiriman (*freight, cargo*) relatif terbatas karena tergantung pada daya angkut pesawat terbang, kecuali barang-barang tertentu yang khusus dibuat untuk pengangkutan barang. Barang yang diangkut dengan pesawat terbang umumnya merupakan barang yang tidak mempunyai

volume terlalu besar, tetapi dengan harga yang cukup tinggi, mengingat biaya angkutnya juga lebih tinggi dari biaya angkutan dengan alat angkut lain.

2. Pengangkutan Udara

Angkutan udara menurut Undang-Undang Nomor 15/1992 adalah *"setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sedangkan angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran"*.

a. Menurut H.M.N Purwosutjipto (1995: 2)

Pengangkutan adalah *"perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan"*.

b. Menurut Muhammad Abdul Kadir (1991: 19)

Pengangkutan artinya *"pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut."*

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim. Sifat perjanjian dari pengangkutan adalah timbal balik, artinya kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pihak pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pengirim adalah membayar uang angkutan.

c. Angkutan Udara menurut Stb. 1939 - 100

Pada prinsipnya Stb. 1939-100 yang merupakan dasar hukum perjanjian angkutan udara antara pengangkut dengan penumpang atau pengiriman barang tersebut berisikan pengaturan dokumen angkutan udara penerbangan dalam negeri yang meliputi dokumen tiket penumpang, bagasi maupun surat muatan udara; sanksi dalam hal pengangkut menerima penumpang tanpa memberi tiket penumpang atau tiket bagasi, atau apabila tiket penumpang atau bagasi tidak berisi keterangan-keterangan yang diharuskan dalam Stb. 1939-100, atau pengangkut menerima barang untuk diangkut dengan tidak memberi surat muatan udara, atau tidak memuat keterangan-keterangan yang diharuskan dalam Stb. 1939-100. Disamping itu, Stb. 1939-100 juga mengatur tentang tanggung jawab pengangkut yang meliputi tanggung jawab terhadap penumpang atau pengiriman barang, jumlah santunan, batas atau jangka waktu tanggung jawab pengangkut, tanggung jawab pengangkut yang meliputi sistem tanggung jawab, cara menghitung jumlah santunan, yang berhak menerima santunan penumpang, bagasi, kargo; tanggung jawab dalam hal kelambatan; jangka waktu melapor; hak pengangkut untuk menuntut pihak ketiga, angkutan udara berturut-turut dan angkutan udara campuran.

3. Kecelakaan Pesawat Udara

Yang dimaksudkan dengan pesawat udara menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 15/1992 adalah "*setiap alat yang dapat terbang yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia*".

Dalam dunia penerbangan ada 2 macam pengertian mengenai musibah, yaitu kecelakaan (*accident*) dan peristiwa (*incident*). Yang dimaksud dengan kecelakaan (*accident*) menurut K. Martono, SH, LLM (1995: 145-146) adalah "peristiwa di luar dugaan dalam kaitan dengan pengoperasian pesawat terbang yang berlangsung sejak penumpang naik (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua penumpang debarkasi". *Accident* mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah akibat benturan pesawat terbang atau kontak langsung dengan bagian pesawat terbang atau terkena hampasan langsung mesin jet atau pesawat terbang mengalami kerusakan struktural yang berat atau pesawat terbang memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen atau pesawat terbang hilang sama sekali. Sedangkan *incident* adalah peristiwa selama penerbangan berkenaan dengan operasi pesawat terbang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Di dalam penerbangan penyebab kecelakaan tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apa-apa, tetapi apabila suatu kecelakaan merupakan akibat dari kombinasi berbagai faktor maka kecelakaan pesawat terbang akan mengakibatkan kematian orang. Berbagai faktor penyebab kecelakaan seperti faktor manusia (*man*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat terbang (*mission*) dan pengelolaan (*management*) (E.Suherman, 2000: 163).

Faktor manusia biasanya yang dituding adalah kapten pesawat, tetapi sebenarnya tidak selalu demikian karena manusia dalam hubungan ini adalah setiap

orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses keselamatan penerbangan. Mereka antara lain teknisi pesawat terbang, awak pesawat terbang, tenaga ruang penerbangan (*briefing office*), tenaga operasi baik pengawas lalu lintas udara (ATC) maupun tenaga bantuan operasi semuanya termasuk faktor manusia yang dapat berperan sebagai penyebab kecelakaan pesawat terbang.

Di samping manusia, pesawat terbang juga dapat mengalami kelelahan rapuh (*fatigue*), oleh karena itu setiap pesawat terbang (*machine*) sejak dari desain sampai pelaksanaan perawatan, penyimpanan dan pengoperasiannya harus dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Komponen pesawat terbang yang meliputi *design philosophy* asuransi yang digunakan, *structural stress analysis*, kekuatan material dan sistem yang digunakan semuanya harus sesuai dengan peraturan.

Masalah lingkungan juga merupakan salah satu faktor terjadi kecelakaan yang bersifat alamiah maupun karena perbuatan manusia. Faktor lingkungan yang bersifat alamiah seperti angin datang dengan tiba-tiba (*wind shear*), awan berputar-putar yang biasa disebut *cumulonimbus* (CB), topan, salju, gempa bumi dan letusan gunung berapi. Masalah kecelakaan tidak terlepas dari cara dan sistem pengelolaan. Setiap penerbangan selalu diawasi oleh petugas lalu lintas udara sejak tinggal landas (*take off*) sampai saat pesawat terbang berhenti di apron bandar udara tujuan. Pengawasan tersebut dilakukan secara beruntun oleh Aerodrome Control Service (ADC), Approach Control Service (APP), Area Control Services (ACC).

Dari uraian-uraian terdahulu dapat ditarik kesimpulan bahwa setiap kecelakaan pesawat udara baik disengaja maupun tidak disengaja, para awak

pesawat udara, penumpang atau pihak ketiga yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara, dijamin oleh undang-undang memperoleh ganti rugi yang disebut santunan, namun demikian santunan tersebut secara yuridis belum sepenuhnya memuaskan semua pihak, khusus yang diatur dalam Stb. 1939-100.

4. Tanggung Jawab Pengangkut udara

Masalah tanggung jawab pengangkut, telah lama mendapat perhatian para ahli hukum. Usaha-usaha yang dilakukan dalam tahun 1929 menghasilkan ditandatanganinya Konvensi Warsawa yang berjudul : "*Convention pour l'Unification de certaines regles dans le transport aerin international*". Konvensi ini dalam tahun 1933 mulai diberlakukan juga bagi Hindia Belanda dan dalam tahun 1939 untuk angkutan udara dalam negeri dikeluarkan Ordonansi Pengangkutan Udara (Staatsblaad 1939 No.100) yang konsideransnya dimulai dengan kata-kata : "*Dat hij in aansluiting tot het in Warsawa gesloten verdrag... dan seterusnya*". Yang menunjukkan bahwa ada kaitan yang erat antara Konvensi Warsawa 1929 dan Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 sebagian terbesar merupakan terjemahan semata-mata dari Konvensi tersebut, dengan beberapa tambahan dan satu perubahan penting. Ternyata bahwa prinsip-prinsip dan sistem tanggung jawab dalam Konvensi Warsawa 1929 diambil alih di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 No. 100.

Baik Konvensi Warsawa tahun 1929 (dengan jumlah peserta k.l. 100 negara) dan Ordonansi Pengangkutan Udara (Stb.1939 : 100) sampai sekarang

berlaku. Disamping itu pada penerbangan internasional diberlakukan Konvensi Roma 1933, yang sekarang telah diganti dengan Konvensi Roma tahun 1955, yang mengatur tanggung jawab operator pesawat udara untuk kerugian yang ditimbulkan oleh pesawat udara asing kepada pihak ketiga di permukaan bumi. Indonesia sampai saat ini belum menjadi peserta pada Konvensi Roma 1955 ini meskipun beberapa tahun yang lalu oleh Departemen Perhubungan telah disusun RUU ratifikasi Konvensi Roma 1955.

a. Tanggung Jawab Terhadap Penumpang

Menyangkut masalah pengangkutan udara maka aspek yuridis yang terpenting adalah soal tanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan, baik karena meninggalnya penumpang, musnahnya harta benda maupun pihak ketiga di darat, oleh karena itu perlu kiranya dikupas arti penting tanggung jawab.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab berasal dari kata "tanggung" dan kata "jawab". Tanggung mempunyai arti dipastikan tentu..., atau dijamin (mutunya dan sebagainya), sedangkan jawab berarti sahut dan balas. Kata tanggung jawab adalah suatu kata majemuk, yang mana berarti suatu keadaan dimana seseorang wajib menanggung segala sesuatu (kalau terjadi apa-apa dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya). Sedangkan orang yang berkewajiban menanggung segala sesuatu atau dengan kata lain orang yang bertanggung jawab disebut dengan "penanggungjawab".

Selain dari itu perlu juga dikemukakan bahwa istilah tanggung jawab dapat mempunyai arti lain. Sebagai perbandingan dapat dikemukakan bahwa

dalam bahasa Inggris terdapat istilah "*responsibility*" dan istilah "*liability*". Istilah pertama mempunyai arti tanggung jawab untuk pelaksanaan suatu tugas atas suatu benda atau seseorang, sedangkan istilah "*liability*" adalah istilah yang dibahas dalam obyek penulisan ini dan menunjukkan tanggung jawab untuk mengganti suatu kerugian yang derita suatu pihak karena tindakan suatu pihak lain, karena kelalaian pihak lain, karena cedera janji, karena suatu perbuatan melanggar hukum atau karena sesuatu yang menjadi milik atau di bawah penguasaan pihak lain (E. Suherman . 2000: 235).

Di dalam hukum, apabila orang lain, agar supaya ia memberikan sesuatu atau melakukan, atau melengkapi sesuatu, untuk keuntungan orang yang disebut pihak pertama, menamakannya satu ikatan atau hubungan hak dan kewajiban antara dua orang tersebut, dimana seseorang menurut hukum boleh menagih dan lainnya wajib untuk melakukannya. Para sarjana hukum yang analitis berfikir bahwa ia tahu atau tidak dalam istilah hak-hak asasi dengan pengutipan dari hak-hak berdasarkan hukum, menamakannya hak *in personen* (Roescoe Pound, 1982: 79).

Dalam ilmu hukum mempunyai banyak teori tentang tanggung jawab, salah satunya dalam hukum Anglo Saxon, yang merumuskan bahwa :

'Suatu hal mengenai satu kewajiban untuk menebus pembalasan dari seseorang yang terhadapnya telah dilakukan suatu tindakan perugian (*injury*), baik oleh orang yang disebut pihak pertama itu sendiri maupun oleh sesuatu yang berada dibawah kekuasaannya'.

Seseorang yang melakukan tindakan perugian (yang merugikan orang lain) atau orang yang berada di bawah kekuasaannya, harus mengganti kerugian itu



kepada pihak yang dirugikan. Langkah selanjutnya adalah mengukur ganti kerugian menurut ukuran apa yang telah diderita oleh pihak yang lainnya dengan menentukan ganti rugi yang harus dibayar.

Di dalam Pasal 1365 KUH Perdata, disebutkan bahwa kerugian ini ditimbulkan dari perbuatan melawan hukum, yang mana mewajibkan orang yang karena salahnya untuk mengganti kerugian tersebut.

Sedangkan Roescoe Pound dalam bukunya Pengantar Filsafat Hukum (1982: 86-87) mengatakan bahwa :

'Dalam abad ke 19 konsepsi tentang tanggung jawab berdasarkan sebagai niat ditempatkan dalam bentuk metafisis terlebih dahulu dari bentuk etik. Hukum dianggap sebagai suatu perwujudan dari gagasan kebebasan, dan diadakan untuk memberikan kebebasan seluas mungkin kepada setiap orang. Sebab itu maka tugas hukumlah untuk memberikan efektivitas yang seluas-luasnya kepada kehendak yang dinyatakan, dan tidak memikul kewajiban kecuali untuk mengakurkan kehendak orang lain dengan satu hukum universal.

Apa yang dulunya merupakan suatu teori positif dan kreatif tentang pertanggung jawaban yang berkembang berdasarkan niat, kemudian menjadi suatu teori yang negatif bahkan boleh dikatakan suatu yang menghilangkan adanya tanggung jawab kecuali atas dasar niat. Pertanggung jawaban hanya diakibatkan oleh kelalaian atau oleh apa yang dianggap kewajiban. Kehendak perseorangan yang abstrak adalah titik tengah di dalam teori pertanggung jawaban. Jikalau sesungguhnya orang yang tidak bersalah, karena kelalaian, namun perintah hukum yang telah ditetapkan tidak bisa dibantah, dan menganggapnya bertanggung jawab dan kepadanya dianggap bersalah, dan pertanggung jawaban hukum historis menjadi bukti adanya kelalaian. Jika ia tidak memikul suatu kewajiban, namun perintah hukum yang sudah ditetapkan dan tidak terbantah menganggapnya bertanggung jawab atas kejadian itu, maka seharusnya begitu karena ia telah menerima suatu hubungan atau memegang suatu jabatan, yang didalamnya satu janji mengenai hal itu telah dipahamkan (*implied*), atau telah mengambil bagian dalam situasi, yang didalamnya dipahamkan kepada kewajibannya. Demikianlah pemahaman itu merupakan suatu deduksi dari pertanggung jawaban. Dasar tanggung jawab itu adalah kelalaian dan transaksi hukum, dan keduanya meluas sampai kepada dasar terakhir yaitu kehendak. Konsepsi dasar dalam pertanggung jawaban hukum adalah konsepsi

udara rusak, hilang atau terlambat tibanya. Pada dasarnya kerugian dapat diderita oleh dua belah pihak, yaitu :

1. Pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut udara, yaitu penumpang dan pengiriman barang (atau penerima barang);
2. pihak-pihak lain yang tidak mempunyai hubungan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut udara, yaitu apa yang disebut pihak ketiga.

Menurut Pasal 29 (1) Ordonansi Pengangkutan Udara, pengangkut tidak bertanggung jawab jika pengangkut dapat membuktikan bahwa :

1. ia dan semua orang yang dipekerjakan olehnya berhubungan dengan pengangkutan itu telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau tidak bagi mereka untuk mengambil tindakan-tindakan tersebut;
2. kesalahan-kesalahan terletak pada penumpang

Dari uraian diatas dapat disimpulkan mengenai dasar dari jenis pertanggung jawaban yaitu orang harus beranggapan bahwa :

1. Orang lain akan mempunyai penghargaan baik dan sewanya yang diciptakan oleh janji atau kelakuan yang lainnya ;
2. Mereka akan menepati janjinya menurut penghargaan yang dilekatkan kepadanya oleh perasaan susila dari masyarakat;
3. Mereka akan berbuat rajin dan dapat dipercaya didalam hubungan jabatan dan pekerjaan ; dan
4. Mereka akan mengganti dengan uang atau barang yang senilai, apa yang sudah diterimanya secara keliru atau oleh keadaan yang tidak disangka-sangka, sehingga mereka menerima apa yang sewajarnya tidak patut dan tidak diharapkan diterimanya dalam keadaan biasa.

Sedangkan dalam Pasal 43 Undang-Undang Nomor 15/1992 tentang Penerbangan Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas ;

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
2. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;

3. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

b. Tanggung jawab terhadap Barang

Menurut Pasal 25 ayat 1 pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang terjadi sebagai akibat dari kemusnahan, kehilangan atau kerusakan barang, bilamana kejadian yang menyebabkan kerugian itu terjadi selama pengangkutan udara.

Sedangkan dalam Pasal 29 ayat 2 Ordonansi Pengangkutan Udara, pengangkut tidak bertanggung jawab atas barang dan bagasi tercatat apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian adalah :

1. kesalahan pada pengemudian, pada pimpinan penerbangan dari pesawat terbang atau pada navigasi;
2. ia dan semua orang yang dipekerjakan olehnya berhubungan dengan pengangkutan itu telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau;
3. mereka tidak mungkin dapat mengambil tindakan-tindakan tersebut.

c. Tanggung jawab terhadap Bagasi, ini dibagi menjadi dua bagian yaitu :

1. Bagasi tercatat

Menurut Pasal 25 ayat 1 Ordonansi Pengangkutan Udara, pengangkut bertanggung jawab akibat dari kemusnahan, kehilangan atau kerusakan

bagasi, bilamana kejadian yang menyebabkan kerugian itu terjadi selama pengangkutan udara.

2. Bagasi tangan

Pengangkut bertanggung jawab apabila penumpang dapat membuktikan bahwa ia mengambil tindakan yang perlu untuk menjaga bagasi tangannya (Pasal 31 Ordonansi Pengangkutan Udara).

Pengangkut tidak bertanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa :

- a. ia dan mereka yang dipekerjakan berhubungan dengan pengangkutan tersebut telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau;
- b. tindakan yang perlu tidak mungkin diambil;
- c. kesalahan pada pengemudian, para pimpinan penerbangan dari pesawat terbang atau pada navigasi;
- d. ada kesalahan dari penumpang lain (hal ini diatur dalam Pasal 31 Ordonansi Pengangkutan Udara)

Untuk kerugian yang timbul karena kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi dan barang maka pengangkut bertanggung jawab apabila ada perjanjian (Pasal 28 Ordonansi Pengangkutan Udara). Dengan demikian pengangkut diberikan haknya untuk mengecualikan bertanggung jawab karena kelambatan dalam perjanjian yang dibuatnya. Misalnya di dalam tiket penumpang pesawat udara, perusahaan Merpati Nusantara Airlines mencantumkan bahwa ia tidak bertanggung jawab untuk kelambatan. Berarti perusahaan Merpati Nusantara Airlines tidak bertanggung jawab atas

kelambatan, karena sudah termuat dalam perjanjian yaitu dalam tiket penumpangnya. Merpati Nusantara Airlines bertanggung jawab atas kelambatan apabila sudah diperjanjikan.

d. *Tanggung jawab terhadap Pihak Ketiga*

Menurut Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15/1992 bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.

Berdasarkan Pasal tersebut pengangkut tidak dapat membela diri (*exoneration*) atau tanggung jawab yang dibebankan adalah sistem tanggung jawab mutlak (*absolute liability*). Tanggung jawab pengangkut secara mutlak terhadap pihak ketiga diperlukan karena pihak ketiga tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan pengangkut sebab pengangkut mempunyai kemampuan teknologi tinggi sedangkan pihak ketiga pada umumnya tidak mempunyai kemampuan dan tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara tetapi memperoleh dampak negatif pengoperasian dari pesawat udara.

B. Peraturan Yang Mengatur Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara

Pengangkutan udara di Indonesia diatur dalam hukum pengangkutan udara nasional, tetapi tidak lepas dari aspek-aspek internasional.

Perjanjian internasional yang mengatur pengangkutan udara merupakan salah satu sumber hukum dari peraturan pengangkutan udara di Indonesia. Hal ini tidaklah dapat diabaikan begitu saja, apalagi sifat penerbangan dan hukum udara yang utama yaitu sifat internasionalnya. Sebagai akibat dari sifat internasional itu maka perjanjian pengangkutan udara internasional yang dipergunakan di Indonesia turut pula mendasari pelaksanaan pengangkutan udara nasional.

a. Untuk pengangkutan Udara Nasional

Untuk pengangkutan udara nasional berlaku peraturan sebagai berikut :

1. *Hukum Perdata Umum*, suatu perjanjian angkutan udara pada dasarnya merupakan suatu perjanjian biasa, yang dengan sendirinya mempunyai ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk suatu perjanjian pada umumnya, selama tidak ada pengaturan khusus tentang perjanjian angkutan udara.
2. *Peraturan Pengawasan Penerbangan (Verordening Toezicht Luchtvaart, Staatsblad 1936 No. 426.*

Dalam peraturan ini terdapat suatu ketentuan yang melarang seorang penumpang berada dalam pesawat terbang yang sudah akan berangkat tanpa mempunyai suatu izin menumpang yang sah (*een geldig plaatsbewijs*). Tidak dijelaskan apa yang dimaksud dengan "izin" menumpang yang sah dan apakah sama artinya dengan kata "*reisbiljet*" sebagaimana dalam Ordonansi Pengangkutan Udara thn. 1939.

3. *Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoerordonantie, Staatsblad 1939 No. 100)*. Ordonansi ini pada pokok mengatur dua hal, yaitu dokumen angkutan (*Luchtvervoerbewijzen*) dan tanggung jawab pengangkut (*Aansprakelijkheid van de vervoerder*). Adanya perjanjian angkutan disinggung dalam Pasal Ordonansi mengenai angkutan yang dilaksanakan oleh beberapa pengangkut berturut-turut, dan dalam Pasal 5 tiket penumpang, Pasal 6 tentang tiket bagasi, Pasal 7 tentang surat muatan udara, Pasal 15 tentang penguasaan barang, Pasal 25 ayat 3 jangka waktu angkutan udara.

4. *Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan*. Undang-Undang ini mengatur tanggung jawab pengangkut udara dalam Pasal 45 dimana pengangkut udara yang dilakukan berturut-turut oleh beberapa perusahaan angkutan udara, dianggap sebagai satu pengangkutan udara, apabila oleh pihak-pihak yang bersangkutan diperjanjikan sebagai satu perjanjian pengangkut udara. Dan selanjut pada Pasal 44 pengoperasian pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang dilakukan terhadap pihak ketiga. Walaupun telah diberlakukannya Undang-Undang Nomor 15/1992 untuk pengangkutan dalam negeri (*domestik*) Ordonansi Pengangkutan Udara tetap diberlakukan/digunakan sebagai dasar hukum sejauh Undang-Undang Nomor 15/1992 tidak mengaturnya

b. Untuk pengangkutan Udara Internasional

Seperti diketahui bahwa pengangkutan udara lebih bersifat internasional karena jangkauannya melintasi batas-batas nasional wilayah Republik Indonesia, sehingga peraturan-peraturan yang bersifat nasional lebih mengacu pada peraturan hukum internasional, sejumlah aturan-aturan hukum yang bersifat internasional diberlakukan pula pada sistem hukum pengangkutan udara di Indonesia. Peraturan-peraturan yang diberlakukan tersebut antara lain:

1. Konvensi Warsawa, yang ditanda tangani di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929, mengatur masalah dokumen dan tanggung jawab pengangkut. Indonesia menjadi salah satu peserta.
2. Perjanjian Roma Tahun 1952
Perjanjian ini ditanda tangani di Roma pada tanggal 7 Oktober 1952, yang berjudul "*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*", dan mengatur tanggung jawab seorang operator pesawat terbang asing untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga di darat. Dan Indonesia tidak merupakan peserta
3. Protokol The Hague Tahun 1955, ditanda tangani di The Hague pada tanggal 28 September 1955 dan berisi amandemen-amandemen pada Konvensi Warsawa Tahun 1929. Mengenai turut sertanya Indonesia pada Protokol Hague tahun 1955 ada suatu keganjilan, yaitu dalam daftar peserta tidak pernah tercatat sebagai peserta, sehingga turut sertanya

Indonesia pada Protokol ini patut disangsikan. Protokol The Hague mempunyai perbedaan prinsipil dengan Konvensi Warsawa sebagai berikut :

- a) kenaikan limit jumlah ganti rugi untuk penumpang.
- b) Penyederhanaan isi tiket penumpang dan surat muatan udara.
- c) Perumusan ini untuk pengertian "*wilful misconduct*" dan "*gross negligence*".

4. Konvensi Guadalajara Tahun 1961. Konvensi ini ditanda tangani di Guadalajara, Mexico City, pada tanggal 18 September 1961 dan mengatur tanggung jawab pada angkutan udara yang dilaksanakan oleh Pihak yang bukan pihak yang mengadakan perjanjian angkutan. Ini merupakan tambahan dan suplemen terhadap Konvensi Warsawa 1929 yang asli dan terhadap Protokol The Hague 1955. Oleh karena pengangkut dapat diartikan sebagai orang yang mengadakan perjanjian (*prinsipil*) pengangkutan, atau dapat juga diartikan orang sesungguhnya melaksanakan pengangkutan, terlepas apakah dia yang mengadakan perjanjian pengangkutan atau bukan. Dengan adanya Konvensi Guadalajara 1961 ini, ketidak tentuan dapat diatasi, yaitu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan (*contracting carrier*) maupun yang sesungguhnya melaksanakan pengangkutan kedua mempunyai hak serta kewajiban yang sama berdasarkan Konvensi Warsawa 1929. Yang paling penting adalah memperluas yuridiksi untuk mengajukan tuntutan sebagaimana diatur dalam Pasal 28 Konvensi Warsawa 1929, yaitu

kemungkinan untuk mengajukan tuntutan di mana *actual carrier* berkedudukan atau di tempat yang menjadi pusat kegiatannya.

5. Montreal Agreement Tahun 1966. Perjanjian yang dalam praktek sebagai Montreal Interim Agreement 1966, bukan suatu perjanjian antara perusahaan-perusahaan tergabung dalam Internasional Air Transport Association (IATA) dan Civil Aeronautics Board (CAB) Amerika Serikat; untuk menaikkan limit jumlah ganti rugi dari US \$8300 (Konvensi Warsawa) menjadi US \$ 75000. suatu hal yang menarik dalam perjanjian ini adalah bahwa untuk pertama kali bagi penumpang dipergunakan prinsip "absolute liability" yang kemudian dipergunakan juga dalam Protokol Guatemala tahun 1971. Indonesia tidak ikut sebagai peserta.
6. Protokol Guatemala City 1971 Terutama Amerika Serikat merasa tidak puas terhadap limit-limit tanggung jawab yang diterapkan bagi penumpang, meskipun limit Warsawa sebesar \pm US \$ 8300 dan limit Protokol Hague \pm US \$ 16.600 telah dinaikan menjadi US \$ 75.000, setidaknya untuk penerbangan ke dan dari Amerika Serikat. Atas usaha-usaha International Civil Aviation Organization (ICAO) dan IATA pada tanggal 8 Maret 1971 di Guatemala ditanda tangani Protokol Guatemala.
7. London Agreement Tahun 1974
Sejumlah negara Eropa Barat secara informal pada tahun 1974 telah mengadakan persetujuan sementara untuk menaikkan limit santunan per

kemungkinan untuk mengajukan tuntutan di mana *actual carrier* berkedudukan atau di tempat yang menjadi pusat kegiatannya.

5. Montreal Agreement Tahun 1966. Perjanjian yang dalam praktek sebagai Montreal Interim Agreement 1966, bukan suatu perjanjian antara perusahaan-perusahaan tergabung dalam Internasional Air Transport Association (IATA) dan Civil Aeronautics Board (CAB) Amerika Serikat; untuk menaikkan limit jumlah ganti rugi dari US \$8300 (Konvensi Warsawa) menjadi US \$ 75000. suatu hal yang menarik dalam perjanjian ini adalah bahwa untuk pertama kali bagi penumpang dipergunakan prinsip "absolute liability" yang kemudian dipergunakan juga dalam Protokol Guatemala tahun 1971. Indonesia tidak ikut sebagai peserta.
6. Protokol Guatemala City 1971 Terutama Amerika Serikat merasa tidak puas terhadap limit-limit tanggung jawab yang diterapkan bagi penumpang, meskipun limit Warsawa sebesar ± US \$ 8300 dan limit Protokol Hague ± US \$ 16.600 telah dinaikan menjadi US \$ 75.000, setidaknya untuk penerbangan ke dan dari Amerika Serikat. Atas usaha-usaha International Civil Aviation Organization (ICAO) dan IATA pada tanggal 8 Maret 1971 di Guatemala ditanda tangani Protokol Guatemala.
7. London Agreement Tahun 1974
Sejumlah negara Eropa Barat secara informal pada tahun 1974 telah mengadakan persetujuan sementara untuk menaikkan limit santunan per

penumpang yang ditetapkan dalam Protokol The Haque. Hal ini karena kemungkinan penerimaan Protokol Guatemala City 1971 kurang begitu terlihat. Berdasarkan London Agreement ini limit tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dinaikkan dari US\$20,000 menjadi sebesar US\$58,000 (725,000 gold francs) per penumpang. Jumlah ini sesuai dengan limit Montreal Agreement.

8. Protokol-protokol Montreal No. 1-4 tahun 1975. Dalam beberapa hal Protokol Guatemala ternyata masih belum memuaskan, dan karenanya tahun 1975 diadakan 4 protokol-protokol tambahan, antara lain mengenai satuan mata uang yang dipergunakan untuk memperhitungkan besarnya ganti rugi.

9. Usaha Komite Hukum Udara (*Air Law Committee*)

Komite ini beranggotakan 39 orang ahli hukum udara terkemuka dari berbagai negara baik yang menganut sistem hukum continental maupun yang menganut Sistem Hukum Anglo Saxon. Dalam konferensinya yang ke-49 International Law Association di Belgrade pada tahun 1980, komite melaporkan hasil kerjanya pada sidang tentang hukum udara. Konferensi telah mencatat suara bulat prinsip-prinsip yang dikemukakan oleh komite sebagai berikut :

a) Akan dianut sistem yang terpadu (*integrated system*) dalam penerbangan sipil mengenai tanggung jawab di dalam pengangkutan udara internasional dan kerugian yang diderita pihak ketiga di darat.

- b) Semua klaim disalurkan masing-masing melalui pengangkutan dan operator pesawat udara.
- c) Santunan bagi yang mengalami penderitaan pribadi termasuk yang meninggal, akan didasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute*) tak terbatas (*unlimited*) dan terjamin (*secured*).

C. Prinsip-Prinsip dan Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara


Dalam hukum udara dikenal prinsip-prinsip dan sistem-sistem tanggung jawab pengangkut udara. Maksud adanya prinsip-prinsip dan sistem-sistem tersebut bersangkutan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerugian-kerugian pihak penumpang, pengirim atau penerima barang maupun pihak ketiga yang diakibatkan oleh adanya kecelakaan pesawat udara. Penggunaan prinsip tanggung jawab tertentu tergantung pada keadaan tertentu, baik ditinjau dari segi makro (sesuai dengan perkembangan masyarakat), maupun ditinjau dari segi mikro (sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik di darat, laut maupun udara).

1. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Udara

Adapun prinsip-prinsip pokok mengenai tanggung jawab pengangkut udara adalah sebagai berikut :

a. Prinsip *Presumption of Liability*

Dalam prinsip *Presumption of Liability* (tanggung jawab praduga bersalah) ini adalah pengangkut selalu bertanggung jawab untuk kerugian-



kerugian yang timbul pada pengangkut udara, dan pengangkut tidak bertanggung jawab apabila ia membuktikan bahwa ia tidak mungkin menghindari kerugian itu. Atau prinsip ini menganggap bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada penumpang atau pengirim/penerima barang.

Dengan demikian prinsip ini menganggap pengangkut selalu bertanggung jawab, dengan tidak mempersoalkan pengangkut dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindarkan kerugian yang terjadi atau bahwa hal tersebut tidak mungkin dilakukan. Jadi pihak pengangkut atau pihak yang dirugikan dapat mengajukan tuntutan untuk memperoleh santunan ganti rugi tanpa harus membuktikan kesalahan dari pengangkut dan beban pembuktiannya diletakkan pada pihak pengangkut itu sendiri. Prinsip ini dapat disimpulkan dalam ketentuan Pasal 29 ayat 1 Ordonansi Pengangkutan Udara.

b. Prinsip Presumption Of Non Liability

Prinsip ini merupakan kebalikan dari prinsip *presumption of liability*. Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan. Yang mana prinsip tersebut dapat disimpulkan dari ketentuan Pasal 31 Ordonansi Pengangkutan Udara.

Dengan demikian menurut prinsip ini beban pembuktian adanya tanggung jawab pengangkut udara terletak pada penumpang dan tanggung

jawab pengangkut baru timbul jika ada kesalahan dari pihak pengangkut udara.

Dari prinsip *presumption of non liability* mungkin dapat juga timbul suatu keadaan dimana tidak ada satupun yang dapat dipertanggung jawabkan atas kerugian yang terjadi pada bagasi tangan, yaitu apabila penumpang dapat membuktikan bahwa ia telah mengambil tindakan yang seperlunya untuk menjaga barang tersebut sedangkan pengangkut dapat membuktikan atau mencegah kerugian. Dalam persoalan ini tidak ada satu pihakpun yang dapat dipertanggung jawabkan mengenai bagasi tangan ini, sehingga penumpang sendirilah yang harus memikul kerugiannya.

Lain halnya kalau kerugian bagasi tangan itu disebabkan oleh penumpang lain. Bila hal tersebut terjadi, maka pengangkut udara tidak bertanggung jawab atas kerugian pada bagasi tangan ini (Pasal 31 Ordonansi Pengangkutan Udara kalimat terakhir), akan tetapi penumpang yang mengalami kerugian tersebut dapat menuntut ganti kerugian kepada penumpang lain yang menimbulkan kerugian tersebut didasarkan pada Pasal 1365 KUH Perdata yang mana untuk setiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian.

c. *Prinsip Absolute Liability*

Pada prinsip tanggung jawab ini, tidak ada kemungkinan bagi pengangkut atau penyelenggara suatu penerbangan untuk membebaskan diri

dari tanggung jawab, kecuali mungkin dalam satu hal, yaitu apabila kerugian timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri (Suherman, E., 1979).

Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 diterapkan pada pihak ketiga sebagaimana diatur dalam Pasal 44 ayat 1. Di dalam Pasal tersebut dikatakan pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Berdasarkan Pasal tersebut pengangkut tidak dapat membela diri (*exoneration*) untuk membebaskan tanggung jawabnya.

d. Prinsip Limitation of Liability

Prinsip ini maksudnya adalah suatu prinsip yang membatasi tanggung jawab pengangkut udara atau penyelenggara penerbangan sampai jumlah tertentu. Prinsip ini digunakan untuk mengimbangi tanggung jawab, baik berdasarkan prinsip *presumption of liability*, *prinsip presumption of non-liability* maupun prinsip *absolute liability*. Hal ini dikarenakan resiko tertinggi berada pada pihak pengangkut, maka selayaknya resiko tersebut dibatasi

Dalam Ordonantie Pengangkutan Udara 1939 prinsip *limitation of liability* dapat dilihat pada Pasal 30 (1) yang mana untuk penumpang dibatasi sampai jumlah Rp. 12.500,00 (dua belas ribu rupiah), pengangkut barang dan bagasi tercatat dibatasi sampai jumlah Rp. 25,00 (dua puluh lima rupiah)

sebagaimana tercantum dalam Pasal 30 ayat 2 dan bagasi tangan dibatasi sampai jumlah Rp. 500,00 (lima ratus rupiah) yang tercantum dalam Pasal 30 ayat 2 Ordonansi Pengangkutan Udara.

Jumlah ganti rugi yang terdapat dalam Ordonantie Pengangkutan Udara 1939 : 100 itu sekarang dirasakan tidak sesuai lagi dengan kondisi dan ekonomi, jumlah limit itu diterjemahkan dari Luchtvervoer Ordonantie yang ditulis f 12,500 sedangkan nilai mata uang kita jauh berbeda. Oleh karena itulah maka dalam pembayaran ganti rugi secara kenyataan telah disesuaikan dengan keadaan perekonomian maupun dengan ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929.

2. *Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara*

Setelah dikemukakan beberapa prinsip tanggung jawab, maka selanjutnya akan dijabarkan sistem-sistem tanggung jawab pengangkut udara. Suatu sistem adalah kombinasi dari prinsip-prinsip sehingga ada kemungkinan bahwa mengenai pengangkutan penumpang, barang, bagasi tercatat, bagasi tangan maupun pihak ketiga di darat berlaku sistem tanggung jawab yang berbeda apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat udara.

Adapun sistem tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan udara (menurut Suherman E., 2000: 235-238) adalah sebagai berikut :

- a. Sistem Warsawa merupakan Konvensi Hukum Udara yang sampai sekarang masih berlaku meskipun telah dicoba beberapa kali untuk merubah dan memperbaikinya. Dalam Konvensi Warsawa dipergunakan prinsip

sebagaimana tercantum dalam Pasal 30 ayat 2 dan bagasi tangan dibatasi sampai jumlah Rp. 500,00 (lima ratus rupiah) yang tercantum dalam Pasal 30 ayat 2 Ordonansi Pengangkutan Udara.

Jumlah ganti rugi yang terdapat dalam Ordonantie Pengangkutan Udara 1939 : 100 itu sekarang dirasakan tidak sesuai lagi dengan kondisi dan ekonomi, jumlah limit itu diterjemahkan dari Luchtvervoer Ordonantie yang ditulis f 12,500 sedangkan nilai mata uang kita jauh berbeda. Oleh karena itulah maka dalam pembayaran ganti rugi secara kenyataan telah disesuaikan dengan keadaan perekonomian maupun dengan ketentuan yang terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929.

2. Sistem Tanggung Jawab Pengangkut Udara

Setelah dikemukakan beberapa prinsip tanggung jawab, maka selanjutnya akan dijabarkan sistem-sistem tanggung jawab pengangkut udara. Suatu sistem adalah kombinasi dari prinsip-prinsip sehingga ada kemungkinan bahwa mengenai pengangkutan penumpang, barang, bagasi tercatat, bagasi tangan maupun pihak ketiga di darat berlaku sistem tanggung jawab yang berbeda apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat udara.

Adapun sistem tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan udara (menurut Suherman E., 2000: 235-238) adalah sebagai berikut :

- a. Sistem Warsawa merupakan Konvensi Hukum Udara yang sampai sekarang masih berlaku meskipun telah dicoba beberapa kali untuk merubah dan memperbaikinya. Dalam Konvensi Warsawa dipergunakan prinsip

"*presumption of liability*", "*presumption of non-liability*" dan "*limitation of liability*". Untuk tanggung jawab penumpang, bagasi tercatat dan cargo dipergunakan kombinasi dari "*presumption of non-liability*" dan "*limitation of liability*".

Untuk tanggung jawab bagasi tangan diterapkan kombinasi dari "*presumption of non-liability*" dan "*limitation of liability*". Salah satu keberatan utama terhadap Konvensi Warsawa 1929 adalah batas tanggung jawab yang dianggap sudah terlalu rendah.

b. Sistem Roma yang mengatur tanggung jawab operator pesawat udara asing untuk kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga di darat dipergunakan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) dan prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation liability*).

Dalam prinsip ini operator pesawat udara bukan lagi dianggap selalu bertanggung jawab, akan tetapi memang selalu bertanggung jawab dan operator pesawat udara tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawab.

Dengan sendirinya tanggung jawab mutlak lebih berat bagi pihak yang bertanggung jawab, dalam hal ini adalah pihak operator pesawat udara oleh karena ia tidak bisa membebaskan diri. Akan tetapi wajar karena pihak yang dirugikan yaitu pihak di darat tidak ada hubungan apapun dengan pihak operator pesawat udara.

c. Sistem Montreal, dengan perjanjian ini ada pemberlakuan khusus bagi perjalanan/penerbangan ke, dari dan melalui Amerika Serikat, yakni perusahaan menyepakati hal-hal sebagai berikut :

- 1) Prinsip tanggung jawab yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab mutlak.
- 2) Jumlah ganti rugi maksimal adalah US \$ 75.000, termasuk biaya perkara atau US \$ 58.000 tidak termasuk biaya perkara.
- 3) Dalam waktu 5 tahun harus diusahakan suatu konvensi internasional baru untuk menggantikan Konvensi Warsawa.

d. Sistem Guatemala, dalam protokol ini pada dasarnya dipergunakan prinsip-prinsip yang sama dengan *Montreal Interim Agreement*, khusus untuk penumpang dan bagasinya, sedangkan untuk kargo dan kelambatan masih dipergunakan prinsip "*presumption of liability*". Untuk penumpang limit tanggung jawab ditetapkan sebesar US \$ 100.000 dan dinyatakan sebagai suatu "*unbreakable limit*", suatu limit yang tidak dapat dilampaui dalam hal apapun juga.

e. Sistem Ordonansi Pengangkutan Udara. Sistem Ordonansi Pengangkutan Udara sama dengan Sistem Warsawa, kecuali dalam satu hal, yaitu untuk tanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan karena kelambatan. Dalam sistem Warsawa tanggung jawab untuk kelambatan tunduk pada prinsip yang sama, sedangkan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara pengangkut diberi kesempatan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab dengan suatu perjanjian khusus dengan pemakai jasa angkutan.

f. Sistem *Flat Rate*. Sistem ini bermula dari suatu kebijakan Pemerintah setelah peristiwa kecelakaan-kecelakaan pesawat udara mengangkut jemaah haji, yaitu tahun 1974 dan 1975 di Srilanka. Tidak dapat dilacak asal istilah "*flat*

rate” yang maksudnya adalah bahwa setiap korban kecelakaan pesawat udara tanpa kecuali akan mendapat ganti rugi dalam jumlah yang sama. Dengan demikian maka dapat ditafsirkan bahwa dengan sistem ini prinsip yang digunakan adalah prinsip tanggung jawab mutlak, meskipun tafsiran ini mungkin keliru karena belum pernah ada kasus pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya karena alasan tertentu. Salah satu unsur dari adanya tanggung jawab mutlak adalah bahwa pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawab karena alasan apapun juga, kecuali kesalahan pihak yang dirugikan sendiri atau cacat dari barang yang diangkut (*inherent vice of the goods*).

D. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang, Pengirim/ Penerima Barang dan Terhadap Pihak Ketiga

Setiap kegiatan selalu membawa resiko, demikian pula terhadap kegiatan pengangkutan udara. Sekalipun di dunia penerbangan sudah cukup canggih, baik itu peralatannya maupun para petugas yang beroperasi secara langsung atau tidak langsung sudah terkontrol serta terdidik sedemikian rupa, namun masih juga terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan kerugian yang tidak kecil maupun kerugian atas barang-barang material. Salah satu peristiwa tersebut adalah kecelakaan pesawat udara. Dengan terjadinya peristiwa tersebut mengakibatkan pihak yang satu (pengangkut udara) harus bertanggung jawab terhadap pihak-pihak yang dirugikannya. Pihak-pihak tersebut bisa pihak kedua (penumpang dan pengirim/penerima barang) serta pihak ketiga di permukaan bumi atau di darat.

a. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang

Di dalam Ordonantie Pengangkutan Udara 1939, tidak diketemukan apa yang dimaksud dengan "penumpang", begitu pula dalam Konvensi Warsawa 1929. Martono dalam bukunya "Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa", memberikan pengertian sebagai berikut :

'Penumpang pesawat udara adalah pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan perusahaan penerbangan. Penumpang bersedia membayar harga tiket dan pengangkut sanggup membawa penumpang ke tempat tujuan. Perjanjian tersebut dibuktikan dengan adanya dokumen pengangkutan yang berupa tiket pesawat udara atau surat muatan udara'.

Sebagai perbandingan, definisi penumpang dapat dijumpai di dalam Draft Convention Februari 1950 (yang dimuat di dalam ICAO Lc Working Draft No. 171) yang menyatakan sebagai berikut :

'Penumpang adalah setiap orang yang diangkut dalam pesawat terbang dengan suatu persetujuan pengangkutan. Pengertian kata penumpang tidak meliputi orang-orang yang mempunyai hubungan kerja dengan pengangkut udara, yang diangkut dalam hubungan tugas mereka' (E.Suherman., 1962: 45).

Dari kedua definisi di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa penumpang adalah seorang yang karena persetujuan pengangkutan udara atau persetujuan lain dengan pengangkut yang diangkut dengan pesawat terbang, terkecuali pegawai-pegawai dari pengangkut udara.

Adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengangkut udara dengan penumpang, dapat dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. Sebagaimana yang dikemukakan oleh H.M. N. Purwosutjipto dalam bukunya *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*.

"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 ditutupnya perjanjian pengangkutan udara antara penumpang dan pengangkut".

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 (Pasal 5 ayat 2 Ordonantie Pengangkutan Udara). Jadi perjanjian pengangkutan pada dasarnya merupakan perjanjian konsensual, dimana perjanjian itu harus dibuktikan dengan adanya tiket penumpang. Berdasarkan sifat yang konsensual ini, maka tiket penumpang bukanlah suatu syarat mutlak bagi seorang penumpang, tetapi tidak berarti bahwa tiket penumpang merupakan hal yang tidak perlu ada, sebab dalam Pasal 5 ayat 1 Ordonansi Pengangkutan Udara, pengangkut diharuskan memberikan tiket kepada setiap penumpang. Bilamana pengangkut menerima seorang penumpang tanpa tiket, maka pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya (Pasal 5 ayat 2 kalimat terakhir Ordonansi Pengangkutan Udara).

Mengenai kapan pengangkut udara dapat diminta pertanggung jawabannya sehubungan dengan timbulnya kerugian sebagai akibat penumpang meninggal dunia, mengalami luka atau penderitaan lainnya, maka Pasal 24 Ordonantie Pengangkutan Udara 1939 menentukan adanya tiga syarat yang harus dipenuhi, yaitu :

- a) Kerugian harus diakibatkan oleh adanya suatu kecelakaan;
- b) Kecelakaan tersebut harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara;
- c) Kecelakaan tersebut harus terjadi di atas pesawat terbang, atau selama melakukan sesuatu tindakan yang berhubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.

Walaupun dalam Pasal 24 Ordonantie Pengangkutan Udara telah ditentukan pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab, namun untuk menetapkan besarnya ganti rugi masih dilihat ketentuan Pasal 30 ayat 1 Ordonansi Pengangkutan Udara mengenai besarnya limit ganti rugi, dimana tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah sebesar Rp. 12.500,00 (dua belas ribu rupiah), dan dalam pengangkutan internasional sampai jumlah sebesar 1,500,000 gold fangs (Protokol Guatemala 1971) per penumpang. Kemudian dalam Pasal 24 (2) Ordonansi Pengangkutan Udara ditambahkan bahwa dalam hal kematian penumpang maka isteri atau suami yang ditinggalkan, anak-anak atau orang tuanya yang menjadi tanggungan selama hidupnya mempunyai hak atas ganti rugi, dan besarnya dinilai dari kedudukan orang-orang yang bersangkutan atau keadaan.

b. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Pengiriman atau Penerimaan Barang

Seorang pengirim/penerima barang dalam Konvensi Warsawa 1929 disebut *Consignor* dan *Consignee*, yaitu merupakan pihak-pihak dalam suatu

perjanjian angkutan barang, dimana dapat dibuktikan dengan adanya surat muatan udara.

Kedudukan surat muatan udara sama dengan tiket penumpang atau tiket bagasi, yakni kalau surat muatan tidak ada, ada kesalahan di dalamnya atau hilang maka hal ini tidak mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara, yang tetap tunduk pada ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara 1939. Bila mana pengangkut menerima barang tanpa memberikan surat muatan udara, maka pengangkut tidak berhak untuk menggunakan ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara untuk meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya. Menurut Pasal 14 Ordonansi Pengangkutan Udara surat muatan udara itu merupakan bukti :

1. Tentang adanya perjanjian pengangkutan udara;
2. Tentang penerimaan barang-barang;
3. Tentang syarat-syarat pengangkutan.

Mengenai isi surat muatan udara diatur dalam Pasal 10 Ordonansi Pengangkutan Udara, yang mana isinya lebih lengkap daripada tiket penumpang atau tiket bagasi.

Tentang kapan pengangkutan udara dapat dipertanggung jawabkan atas kerugian akibat barang atau bagasi musnah, hilang atau rusak dapat dilihat dalam Pasal 25 ayat 1 Ordonansi Pengangkutan Udara yang mengatakan bahwa "pengangkut bertanggung jawab apabila kerugian tersebut terjadi selama pengangkutan udara". Sedangkan mengenai pengertian selama

pengangkutan udara dijelaskan dalam Pasal 25 (2) dan Pasal 25 (2) OPU.

Menurut Pasal 25 ayat 2 Ordonansi Pengangkutan Udara mengatakan bahwa :

'Pengangkutan udara meliputi jangka waktu barang atau bagasi tersebut berada dalam pengawasan pengangkutan udara, baik di pelabuhan udara, di dalam pesawat udara atau di tempat lain dalam hal terjadinya pendaratan darurat di luar pelabuhan udara'.

Pasal 25 (3) Ordonansi Pengangkutan Udara mengatakan bahwa :

'Kerugian selama pengangkutan udara di darat, laut atau sungai dianggap terjadi selama pengangkutan udara, kecuali dapat dibuktikan sebaliknya, apabila pengangkutan demikian merupakan pelaksanaan perjanjian pengangkutan udara sehubungan dengan pemuatan, penyerahan atau pemindahan bagasi/kargo/muatan'.

Dengan adanya pernyataan yang demikian, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab bila terjadi hal-hal yang mengakibatkan kerugian pada barang yang diangkutnya dengan perjanjian pengangkutan.

Pihak yang dirugikan tidak perlu membuktikan adanya hak untuk menuntut ganti rugi, tetapi cukup dengan pembuktian bahwa telah terjadi suatu kerugian bagi seorang penumpang atau kerusakan atas barang, selama pengangkutan udara.

Tanggung jawab pengangkutan udara terhadap kerugian bagasi atau barang dibatasi sampai jumlah/limit tertentu. Untuk penerbangan nasional, tanggung jawab pengangkutan udara dibatasi sampai jumlah Rp. 25,00 per kilogram (Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara), sedangkan untuk penerbangan internasional dibatasi sampai jumlah 250 gold francs (Pasal 22 Konvensi Warsawa 1939). Di dalam perjanjian Warsawa 1939 atau dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 terdapat suatu kemungkinan bagi

pengangkutan udara untuk membebaskan diri dari tanggung jawabnya, yakni dalam hal pengangkutan dapat membuktikan bahwa ia dan pegawai-pegawainya telah mengambil semua tindakan apapun yang diperlukan untuk mencegah timbulnya suatu kerugian atau tidaklah mungkin baginya untuk mengambil semua tindakan tersebut, ini merupakan hal yang pertama, yang kedua dalam hal pengangkutan udara dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan dari yang menderita kerugian. Dalam hal ini beban pembuktiannya ada pada pihak pengangkut udara. Yang ketiga, pengangkutan bertanggung jawab penuh atas kerugian tersebut disebabkan dengan sengaja atau karena kesalahan dari orang yang dipekerjakan olehnya.

c. Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Pihak Ketiga

Yang dimaksud pihak ketiga, pihak yang tidak memiliki hubungan perjanjian dengan pengangkutan udara, ia menderita suatu kerugian yang disebabkan kecelakaan pesawat udara ataupun kegiatan pengangkutan lainnya.

Di Indonesia petunjuk mengenai ketentuan tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak ketiga di darat atas suatu kerugian misalnya jatuhnya pesawat terbang, hal ini ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 15/1992 Pasal 44 berbunyi :

‘Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.

Menurut UU No. 15/1992 operator bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang lebih lanjut diatur dalam peraturan pemerintah. Berdasarkan UU No. 15/1992 telah dikeluarkan PP No. 40/1995. Menurut PP tersebut pihak ketiga yang meninggal dunia memperoleh ganti rugi sebesar Rp. 40 juta sedangkan yang mengalami cacat tetap mendapat ganti rugi berdasarkan tingkat cacat tetap tersebut, tetapi setinggi-tingginya Rp. 50 juta. Terhadap kerugian harta benda yang diderita, ganti kerugian berdasarkan kerugian yang nyata. Berdasarkan ketentuan dalam PP tersebut besarnya ganti rugi terhadap cacat tetap akan diatur lebih lanjut dengan keputusan Menteri, tetapi sampai saat ini belum dikeluarkan surat keputusan yang dimaksud sepanjang menyangkut jenis kerugian baik UU No. 15/1992 maupun PP No. 40/1995 belum pernah secara tegas dinyatakan apakah kerugian mental dapat diganti atau tidak.

Akan tetapi hal ini dapat ditafsirkan atau dianalogikan dari ketentuan-ketentuan umum dimana pihak ketiga tersangkut. Ketentuan-ketentuan umum tersebut dapat dilihat dalam Hukum Perdata, Hukum Adat, dan Hukum Internasional

1. Hukum Perdata atau Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

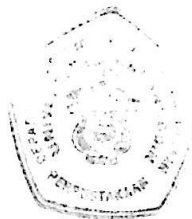
Di dalam KUH Perdata terdapat ketentuan umum, dimana pihak ketiga dibenarkan oleh hukum untuk menuntut suatu ganti rugi yakni dapat dilihat dalam ketentuan Pasal-Pasal 1365, 1367 ayat 1, 1370 dan 1371 ayat 1 KUH Perdata.

Menurut UU No. 15/1992 operator bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang lebih lanjut diatur dalam peraturan pemerintah. Berdasarkan UU No. 15/1992 telah dikeluarkan PP No. 40/1995. Menurut PP tersebut pihak ketiga yang meninggal dunia memperoleh ganti rugi sebesar Rp. 40 juta sedangkan yang mengalami cacat tetap mendapat ganti rugi berdasarkan tingkat cacat tetap tersebut, tetapi setinggi-tingginya Rp. 50 juta. Terhadap kerugian harta benda yang diderita, ganti kerugian berdasarkan kerugian yang nyata. Berdasarkan ketentuan dalam PP tersebut besarnya ganti rugi terhadap cacat tetap akan diatur lebih lanjut dengan keputusan Menteri, tetapi sampai saat ini belum dikeluarkan surat keputusan yang dimaksud sepanjang menyangkut jenis kerugian baik UU No. 15/1992 maupun PP No. 40/1995 belum pernah secara tegas dinyatakan apakah kerugian mental dapat diganti atau tidak.

Akan tetapi hal ini dapat ditafsirkan atau dianalogikan dari ketentuan-ketentuan umum dimana pihak ketiga tersangkut. Ketentuan-ketentuan umum tersebut dapat dilihat dalam Hukum Perdata, Hukum Adat, dan Hukum Internasional

1. Hukum Perdata atau Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Di dalam KUH Perdata terdapat ketentuan umum, dimana pihak ketiga dibenarkan oleh hukum untuk menuntut suatu ganti rugi yakni dapat dilihat dalam ketentuan Pasal-Pasal 1365, 1367 ayat 1, 1370 dan 1371 ayat 1 KUH Perdata.



Untuk lebih jelasnya, perlu ditelaah secara garis besar mengenai Pasal-Pasal tersebut di atas.

a) Pasal 1365 KUH Perdata

Dinyatakan Bahwa :

Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.

Pasal 1365 KUH perdata ini dikenal dengan *Onrechmatige daad*, yang mana menurut R. Wirjono Prodjodikoro berpendapat bahwa *Onrechmatige daad* adalah istilah teknis yuridis yang arti sebenarnya secara tepat hanya mungkin didapatkan dari peninjauan tujuan Pasal 1365 KUH Perdata.

Menurut Pasal 1365 KUH Perdata tersebut diatas maka terdapat empat syarat untuk perbuatan melanggar hukum, yaitu :

- 1) Adanya suatu perbuatan melawan hukum ;
- 2) Terdapat kesalahan ;
- 3) Terjadi kerugian ;
- 4) Adanya kuasalitet antara sebab akibat

Dengan adanya 4 (empat) unsur di atas, maka pihak ketiga yang tidak mempunyai hubungan perjanjian dengan pengangkut, diberikan suatu hak oleh hukum untuk menuntut ganti rugi kepada pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini pengangkut udara. Jadi sebenarnya pihak ketiga yang menderita suatu kerugian dapat mengajukan tuntutan kepada pengangkut udara berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata, namun kesulitannya adalah harus membuktikan adanya kesalahan dari pihak pengangkut udara, sehingga kemungkinan untuk

mendapatkan ganti kerugian adalah sangat kecil sekali, terlebih apabila pesawat terbang mengalami "total lost".

b) Pasal 1367 ayat 1 KUH Perdata.

Dinyatakan bahwa :

Orang tidak saja bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang yang berada dibawah pengawasannya.

Pasal 1367 ayat ini, mengatur pertanggung jawaban seseorang yang ditimbulkan oleh perbuatan melawan hukum yang dilakukan orang lain. Orang tersebut dalam Pasal 1367 ayat 1 KUH Perdata hanya dapat dipertanggung jawabkan, apabila orang-orang yang berada dibawah pengawasannya melakukan suatu perbuatan melawan hukum.

Tujuan dari Pasal ini adalah untuk memberikan kepastian hukum bahwa kerugian yang terjadi pada seseorang akan diganti. Penderita atau orang yang mengalami kerugian dapat menuntut ganti rugi kepada orang lain selain pelaku, juga orang yang menurut Pasal 1367 KUH Perdata harus bertanggung jawab atas segala tindak tanduk bawahannya yang menimbulkan kerugian terhadap pihak ketiga (Pasal 1367 (3) KUH Perdata), kecuali orang (majikan) tersebut dapat membuktikan bahwa ia tidak dapat mencegah (atas) perbuatan orang-orang yang berada dalam pengawasannya untuk mana ia bertanggung jawab (Pasal 1367 ayat KUH Perdata), dalam hal yang demikian ini ia dibebaskan untuk bertanggung jawab.

Yang dimaksud dalam Pasal 1367 KUH Perdata dengan kata-kata bahwa "*barang-barang yang berada dibawah pengawasan*" adalah kerugian-kerugian yang ditimbulkan oleh benda, tanpa adanya perbuatan manusia atau setidaknya perbuatan secara tidak langsung, misalnya meledakkan barang-barang yang diangkut pada saat pesawat terbang pada ketinggian tertentu dari permukaan bumi.

c) Pasal 1370 KUH Perdata.

Dinyatakan bahwa :

Dalam halnya suatu pembunuhan dengan sengaja atau karena kurang hati-hatinya seorang, maka suami atau istri yang ditinggalkan, anak atau orang tua si korban, lazimnya mendapat nafkah dari pekerjaan si korban, mempunyai hak untuk menuntut suatu ganti rugi, yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan.

Pasal 1370 KUH Perdata merupakan ketentuan khusus yang mengatur ganti rugi dari perbuatan melawan hukum yang berakibat matinya seseorang. Ketentuan ini menyimpang dari Pasal 1365 sampai Pasal 1367 KUH Perdata dalam dua hal, yaitu :

- (1) membatasi jumlah ganti rugi tersebut dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak menurut keadaan.
- (2) Ganti rugi tersebut hanya dapat dituntut oleh orang-orang tertentu saja.

Pembunuhan yang dimaksud dalam Pasal 1370 KUH Perdata ini bukanlah dalam arti suatu perbuatan pidana, melainkan suatu perbuatan tingkah laku yang mengakibatkan matinya seseorang. Yang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, ini dimaksudkan bahwa harus

dipertimbangkan baik kedudukan dan kekayaan pihak yang berhak mendapatkan ganti rugi, maupun kedudukan dan kekayaan seseorang yang harus dipertanggungjawabkan, serta menurut keadaannya. Dengan adanya hal yang demikian maka ketentuan Pasal 1370 KUH Perdata sangatlah efisien atau tepat dalam hal menyelesaikan pemberian ganti rugi kepada yang berhak.

d) Pasal 1371

Penyebab luka atau cacatnya sesuatu anggota badan dengan sengaja atau karena kurang hati-hatinya memberikan hak kepada si korban, untuk itu selain penggantian biaya-biaya penyembuhan menuntut penggantian kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacat tersebut.

Di sini korban dapat menuntut biaya-biaya penyembuhan dan ganti rugi yang disebabkan oleh luka atau cacat, baik kerugian material maupun ideal. Kerugian yang terdapat dalam Pasal 1371 (1) KUH Perdata termasuk kerugian harta kekayaan, sedangkan kerugian immaterial adalah sakit jasmani maupun rohaniah, ketakutan berkurang, kesenangan hidup sebagai akibat cacat jasmaniah. Hoge Raad dalam keputusan tanggal 12 Maret 1943 telah mempertimbangkan kerugian yang bersifat ideal, sehingga hakim bebas untuk menentukan penggantiannya untuk kesedihan dan kesenangan hidup, yang sesungguhnya dapat dinikmati.

dipertimbangkan baik kedudukan dan kekayaan pihak yang berhak mendapatkan ganti rugi, maupun kedudukan dan kekayaan seseorang yang harus dipertanggungjawabkan, serta menurut keadaannya. Dengan adanya hal yang demikian maka ketentuan Pasal 1370 KUH Perdata sangatlah efisien atau tepat dalam hal menyelesaikan pemberian ganti rugi kepada yang berhak.

d) Pasal 1371

Penyebab luka atau cacatnya sesuatu anggota badan dengan sengaja atau karena kurang hati-hatinya memberikan hak kepada si korban, untuk itu selain penggantian biaya-biaya penyembuhan menuntut penggantian kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacat tersebut.

Di sini korban dapat menuntut biaya-biaya penyembuhan dan ganti rugi yang disebabkan oleh luka atau cacat, baik kerugian material maupun ideal. Kerugian yang terdapat dalam Pasal 1371 (1) KUH Perdata termasuk kerugian harta kekayaan, sedangkan kerugian immaterial adalah sakit jasmani maupun rohaniah, ketakutan berkurang, kesenangan hidup sebagai akibat cacat jasmaniah. Hoge Raad dalam keputusan tanggal 12 Maret 1943 telah mempertimbangkan kerugian yang bersifat ideal, sehingga hakim bebas untuk menentukan penggantiannya untuk kesedihan dan kesenangan hidup, yang sesungguhnya dapat dinikmati.

2. Hukum Adat

Hukum adat adalah hukum yang timbul di dalam lingkungan Indonesia sendiri, serta tumbuh dan berkembang sesuai struktur sosial bangsa Indonesia asli dan merupakan perwujudan cermin pandangan bangsa Indonesia asli pula. Pengertian ini sesuai dengan para sarjana antara lain : Snough Huggronye, Van Vollen Hoven, Ter Haar, Soepomo dan Djodjodigoeno (Ohorella, H.M.G & Andi Datja Patoppol, 2002: *Diktat Hukum Adat I*).

Sesuai dengan pendapat Leopold Pospisil, bahwa hukum adat itu merupakan aktivitas kebudayaan yang mempunyai fungsi sebagai sistem sosial kontrol, salah satunya *Attribute of Obligation* maksudnya adalah keputusan penguasa itu berisi tentang kewajiban-kewajiban dari pihak yang satu terhadap pihak yang lainnya. Berdasarkan hal tersebut maka dapat dipakai sebagai dasar (hukum), dimana pihak ketiga dapat mengajukan tuntutan ganti rugi akibat perbuatan orang lain

Dari segi hukum adat pelanggaran hukum itu dianggap sebagai gangguan terhadap keseimbangan magis yang meliputi lingkungan masyarakat. Masing-masing anggota tentunya mempunyai berbagai kepentingan yang beraneka ragam. Wujud dan jumlah kepentingan ini tergantung dari wujud dan sifat kemanusiaan yang berada dalam tubuh anggota masyarakat masing-masing sehingga perlu diadakan suatu keseimbangan. Oleh karena itu timbullah reaksi untuk menimbulkan keseimbangan tersebut. Reaksi tersebut merupakan suatu reaksi adat, yang tidak saja termasuk di dalamnya bersegi kesusilaan, keagamaan dan sopan santun, melainkan juga meliputi bidang-bidang keperdataan, ketatanegaraan dan kepidanaan bila dipandang dari sudut hukum adat.

Mengingat adanya rasa solidaritas yang tinggi dalam masing-masing lingkungan hukum adat, maka apabila terjadi pelanggaran hukum, juga haruslah dilihat apakah yang berbuat dan yang menderita itu termasuk dalam masyarakat hukum lain. Dalam hal ini yang mengadakan reaksi adat bukan saja orang yang menderita akan tetapi dapat juga masyarakat terhadap masyarakat lainnya. Jelas di sini pihak ketiga yang menderita kerugian akibat perbuatan orang lain (masyarakat lain) perlu mengembalikan keseimbangan magisnya, maka dengan demikian pihak ketiga harus mengadakan reaksi adat.

3. Hukum Pengangkutan Udara Internasional

Konvensi Roma 1952 tentang Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Asing untuk Kerugian yang Ditimbulkan pada Pihak Ketiga di Permukaan Bumi merupakan pengganti dari Konvensi Roma 1933 yang mencoba menetapkan suatu sistem tanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan oleh pesawat udara pada orang atau harta benda di permukaan bumi. Berdasarkan konvensi ini maka seorang "Operator Pesawat Udara Asing bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan kepada pihak ketiga di permukaan bumi oleh pesawat udara yang jatuh atau oleh benda yang jatuh dari pesawat tersebut. Tanggung jawab ini bersifat mutlak dan pihak yang menderita kerugian hanya wajib membuktikan bahwa kerugian ditimbulkan oleh pesawat udara tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di PT. Merpati Nusantara Airlines Region Makassar, salah satu perusahaan penerbangan nasional di Indonesia yang ada hubungannya dengan permasalahan yang ada pada penulisan skripsi ini.

B. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan penulis adalah :

1. Data Primer, yaitu data yang langsung diperoleh di lokasi penelitian.
2. Data Sekunder, yaitu data yang berupa kepustakaan sebagai penunjang data primer, yaitu kepustakaan yang ada hubungannya dengan obyek penelitian penulis.

C. Metode Pengumpulan Data

Pada penelitian ini digunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Observasi ; adalah merupakan penelitian awal atau pra penelitian dengan maksud untuk mengidentifikasi berbagai permasalahan-

permasalahan yang ada dilapangan dan ada relevansinya dengan penelitian ini.

2. Interview atau Wawancara : adalah suatu kegiatan untuk melaksanakan tanya jawab secara langsung terhadap responden dengan maksud untuk memperoleh informasi-informasi secara detail.

D. Metode Analisis

Dari data yang diperoleh, baik data primer maupun data sekunder nantinya akan diolah, kemudian akan dianalisis secara kualitatif dan hasilnya disajikan dalam bentuk deskriptif.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung jawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga Di Darat

Seperti yang telah diuraikan dalam bab terdahulu, masalah tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak ketiga di darat yang diatur oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 15/1992 tentang Penerbangan yang merupakan perbaikan dari Stb. 1939 - 100 yang belum mengatur secara tegas mengenai prosedur perolehan ganti kerugian (santunan) bagi pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara dan tata cara penetapan ganti kerugian oleh pihak pengangkut udara terhadap pihak ketiga sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.

1. Tanggung jawab Pengangkut Udara Apabila dalam suatu kecelakaan pesawat udara mengakibatkan orang tewas atau luka-luka serta mengalami gangguan kesehatan lainnya.

Suatu kerugian yang dapat dipertanggung jawabkan oleh pihak pengangkut udara terhadap pihak ketiga di darat adalah kerugian yang diakibatkan adanya suatu kecelakaan pesawat terbang ataupun juga pesawat yang menimbulkan kerugian tersebut sedang berada di darat, ataupun juga pesawat terbang bertubrukan dengan pesawat terbang lainnya ketika sedang

berada di udara. Kerugian-kerugian inilah yang dapat mengakibatkan orang yang berada di darat tewas, menderita luka-luka ataupun mengalami gangguan kesehatan lainnya.

Di dalam praktek pihak pengangkut bertanggung jawab terhadap orang yang tewas, luka-luka atau mengalami gangguan kesehatan lainnya di darat untuk memberikan suatu ganti kerugian berdasarkan apa yang tersebut dalam pasal 44 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15/1992 tentang Penerbangan. Hal ini menurut Jefri Winckler selaku Sales Manager PT. Merpati Nusantara Airlines Cabang Makassar (24 September 2002), terdapat suatu pembatasan tanggung jawab, yaitu kerugian yang diderita oleh pihak ketiga tersebut memang ada hubungannya secara langsung dengan kecelakaan pesawat udara.

Berarti pihak PT. Merpati Nusantara Airlines dalam pemberian ganti kerugian kepada pihak ketiga memberikan suatu batasan tanggung jawab, yang artinya PT. Merpati Nusantara Airlines menggunakan prinsip *presumption of liability* dan tidak memakai/tidak mengakui prinsip *absolute liability*, karena kecelakaan yang menimpa pihak ketiga di darat pada jalur/*route* yang dilalui pesawat terbang bukanlah kesalahan pihak pengangkut. Hal ini karena PT. Merpati Nusantara Airlines sudah memperoleh izin terbang dari pemerintah.

Sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor.15/1992 diterapkan prinsip *absolute liability* kepada pihak ketiga sebagaimana diatur dalam Pasal 44 ayat (1). Di dalam Pasal tersebut



dikatakan pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Berdasarkan Pasal tersebut pengangkut tidak dapat membela diri (*exoneration*) untuk membebaskan tanggung jawabnya.

Pemberian ganti kerugian kepada pihak ketiga di darat diberikan sesuai dengan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga tersebut. Hal ini dilakukan dengan memperhatikan ketentuan dari Pasal 44 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15/1992 tentang Penerbangan bahwa . Pihak pengangkut di sini (PT. Merpati Nusantara Airlines) di dalam pengurusan ganti rugi yang dituntut oleh pihak ketiga, diserahkan kepada pihak asuransi dalam hal ini PT. Jasindo.

Alasan mengapa PT. Merpati Nusantara Airlines menyerahkan pengurusan ganti kerugian kepada PT. Jasindo adalah karena PT. Merpati Nusantara Airlines telah mengasuransikan pesawatnya ke perusahaan Asuransi PT. Jasindo, dimana asuransi pesawat tersebut mencakup :

- a. Asuransi untuk *hull* (pesawat udara);
- b. Asuransi untuk penumpang;
- c. Asuransi untuk pihak ketiga (Wawancara dengan Bapak Rifandi Ayusa, selaku Asst. Sales Manager PT. Merpati Nusantara Airlines Region Makassar, tanggal 30 September 2002).

2. Tanggung jawab pengangkut udara atas musnahnya benda-benda materi atau terhadap hewan

Kerugian yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pihak pengangkut udara yaitu terhadap musnahnya atau hilangnya benda-benda materi, terhadap mati atau cacatnya hewan peliharaan pihak ketiga di darat, akibat kecelakaan pesawat udara, yang menyebabkan benda-benda materi tersebut tidak dapat digunakan lagi untuk keperluan pihak ketiga di darat akibat kecelakaan pesawat udara ataupun tidak bisa lagi digunakan untuk mencari nafkah. Begitu pula terhadap hewan yang mati, yang mengakibatkan pihak ketiga menderita kerugian karena tidak dapat lagi mencari nafkah. Dengan kata lain pengangkut udara bertanggung jawab baik terhadap benda bergerak maupun benda tidak bergerak, benda mati ataupun benda hidup dengan suatu syarat bahwa benda-benda tersebut mempunyai nilai ekonomis bagi pihak ketiga di darat yang mengalami kerugian sebagaimana terdapat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15/1992.

Jadi dapatlah ditarik suatu kesimpulan bahwa baik itu benda yang bergerak ataupun tidak, benda hidup ataupun benda mati apabila tidak mempunyai nilai ekonomis dan bukan merupakan hak milik dari pihak ketiga yang menderita kerugian maka pengangkut udara tidaklah bertanggung jawab. Misalnya suatu pesawat terbang menabrak suatu gunung, sehingga pepohonan di sekitarnya menjadi rusak. Karena gunung tersebut tidak ada yang menguasai dengan hak milik maka disini pihak pengangkut tidaklah bertanggung jawab.

Sebagaimana tanggung jawab pengangkut udara terhadap kematian, lukanya penumpang yang diangkut atau mengalami gangguan lainnya, dan musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, serta keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut sebagai akibat kecelakaan pesawat udara (UU No.15/1992 Pasal 43), maka dalam prakteknya pengangkut udara bertanggung jawab akan kerugian yang diderita pihak ketiga di darat berdasarkan Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15/1992 menggunakan prinsip *absolute liability*.

Namun dalam kenyataannya terhadap benda-benda yang rusak, musnah ataupun hilang serta terhadap hewan yang mati atau cacat PT. Merpati Nusantara Airlines memberikan pembatasan tanggung jawab terhadap ganti kerugian kepada pihak ketiga. Tanggung jawab pengangkut udara terhadap musnahnya benda materi, seperti dalam peristiwa jatuhnya pesawat milik PT. Merpati Nusantara Airlines yang terjadi pada sekitar bulan Juni 1992 berjenis CN.235 yang mana pengangkut memberikan ganti rugi kepada pihak ketiga di darat atas rusaknya sawah penduduk di sebuah desa di Bandung yang tertimpa pesawat terbang yang mengalami kecelakaan diberikan ganti kerugian/santunan sebesar Rp. 100.000 bagi pemilik sawah tersebut. Ganti rugi ini sifatnya hanyalah sekedar memberi bantuan ala kadarnya, yang mana semestinya ganti kerugian tersebut dituntut oleh pihak ketiga (pemilik sawah) kepada Departemen Perhubungan yang memberikan

suatu izin terbang kepada pihak PT. Merpati Nusantara Airlines (Wawancara dengan Bapak Jefri Winckler tanggal 24 September 2002).

Selanjutnya beliau mengatakan bahwa tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak ketiga yang tewas atau mengalami luka-luka, terhadap benda-benda material di darat pun pengangkut udara bertanggung jawab untuk kerugian yang merupakan suatu akibat langsung (*direct damage*) dari suatu peristiwa kecelakaan pesawat terbang, juga tidak menutup kemungkinan pengangkut bertanggung jawab secara moral untuk kejadian yang tidak langsung (*indirect damage*), untuk menentukan besar ganti kerugian yang diberikan oleh pihak pengangkut kepada pihak ketiga di darat yang menderita kerugian terhadap benda-benda musnah ataupun hewan mati. Diperlukan adanya para ahli yang tugasnya meneliti serta menaksir berapa besar ganti kerugian yang harus dibayar oleh pengangkut.

B. Prosedur Atau Cara-Cara Untuk Pemerolehan Ganti Rugl.

Prosedur yang akan dibahas adalah prosedur yang diberikan oleh PT. Merpati Nusantara Airlines Cabang Makassar dalam artian pengurusan pemerolehan suatu ganti kerugian berupa uang santunan akibat kecelakaan pesawat udara yang menimpa pihak ketiga di darat yang diserahkan kepada pihak asuransi dalam hal ini PT. Jasindo.

Pada dasarnya apabila terjadi persengketaan perdata, pihak-pihak didalamnya bebas untuk memilih bagaimanakah cara untuk menyelesaikan

persengketaan tersebut, apakah lewat jalur pengadilan ataukah diselesaikan tanpa atau di luar jalur pengadilan.

Sama halnya apabila terjadi suatu kerugian terhadap pihak ketiga di darat yang dikarenakan oleh kecelakaan pesawat terbang ataupun benda yang jatuh dari pesawat terbang yang mengakibatkan kerugian terhadap pihak ketiga

a. Penyelesaian Di Luar Pengadilan

1) Pihak-pihak yang berhak mengajukan permohonan

Apabila terjadi suatu peristiwa kecelakaan pesawat udara atau benda jatuh dari pesawat udara yang mengakibatkan kematian terhadap pihak ketiga di darat, maka yang berhak mengajukan permohonan untuk memperoleh ganti kerugian dari pengangkut udara adalah ahli waris dari si korban. Ahli waris ini haruslah terlebih dahulu mendapatkan Surat Keterangan Ahli Waris dari Pengadilan Negeri yang berwenang. Alasan mengapa ahli waris tersebut harus ditetapkan oleh PN yang berwenang, hal ini dimaksudkan untuk menjaga kemungkinan timbulnya permohonan ganti kerugian yang kedua kalinya untuk kasus yang sama dari pihak lain yang mengaku sebagai ahli waris. Sedangkan untuk pihak ketiga yang menderita kerugian material ataupun mengalami luka-luka ataupun gangguan kesehatan lainnya, maka yang berhak mengajukan permohonan kepada pengangkut udara adalah si korban sendiri atau wakilnya yang sah (Wawancara dengan Bapak Rifandi Ayusa, tanggal 30 September 2002).

2) Jangka waktu mengajukan permohonan


Dalam praktek seperti apa yang dikatakan oleh Bapak Jefri jangka waktu untuk memperoleh ganti kerugian dari pengangkut tidaklah ditentukan, tetapi permohonan tersebut harus secepatnya diajukan, seperti kasus kecelakaan pesawat F-27 tahun 2001 di Sidoarjo, Jawa Timur, dimuka pihak pengangkut mendatangi korban dengan mengirim tim dari Jakarta untuk memberikan ganti rugi kepada yang berhak.

Disini terdapat kekurangan yaitu tidak jelasnya jangka waktu berakhirnya permohonan ganti rugi atau kapan kadaluwarsanya, ganti rugi tentunya tidak dapat dilepaskan dari faktor ekonomi (nilai uangnya).

3) Prosedur pemerolehan ganti rugi

Adapun cara-cara atau prosedur untuk pemerolehan ganti kerugian bagi pihak ketiga yang mengalami kerugian pada perusahaan penerbangan PT. Merpati Nusantara Airlines seperti yang dikatakan oleh Bapak Rifandi Ayusa adalah sebagai berikut :

- a) Pihak korban ataupun ahli waris mengajukan permohonan secara tertulis kepada Kantor pusat PT. Merpati Nusantara Airlines di Jakarta atau Kantor Cabang (perwakilan pengangkut) terdekat dengan korban atau ahli waris.
- b) Di dalam mengajukan permohonan untuk memperoleh ganti kerugian maka harus dimuat suatu dalil-dalil mengenai apa saja yang dirugikan dan berapa besarnya ganti rugi, yang diajukan



melalui kantor cabang atau kantor perwakilan PT. Merpati Nusantara Airlines yang dekat dengan domisili korban atau ahli waris. Selanjutnya pihak Merpati akan menurunkan team untuk meneliti kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, hasil dari penelitian itu akan dikonfirmasi kepada asuransi PT. Jasindo dan akan dilakukan pembayaran kepada pihak ahli waris.

c) Dalam hal kematian pihak ketiga ataupun luka-luka/mengalami gangguan kesehatan serta dalam hal benda-benda musnah, hilang ataupun hewan mati atau cacat, masih memerlukan surat keterangan lain yang mendukung kebenaran atas musibah-musibah tersebut yang mana antara lain dapat dirumuskan :

(1) Apabila pihak ketiga tewas maka memerlukan surat-surat :

- ⊕ Surat keterangan ahli waris yang ditetapkan oleh Pengadilan Negeri yang berwenang.
- ⊕ Surat keterangan kematian dari instansi yang berwenang.
- ⊕ Surat keterangan dokter dan bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta kematian yang terjadi (surat ini tidak perlu mutlak ada).

(2) Dalam hal luka atau mengalami gangguan kesehatan memerlukan surat keterangan antara lain :

- ⊕ Surat keterangan dokter tentang luka atau cacat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.

⊕ Surat-surat lain misalnya tentang biaya pengobatan dan perawatan dan lain-lain.

⊕ Surat Keterangan Penduduk (KTP) yang masih berlaku.

(3) Dalam hal kerugian benda-benda musnah atau hilang atau hewan mati atau cacat memerlukan surat antara lain :

⊕ Surat keterangan hak milik dari instansi yang berwenang.

⊕ Surat Keterangan Penduduk (KTP) yang masih berlaku

d) Kemudian pihak pengangkut dan pihak ketiga di darat mengadakan suatu musyawarah dengan maksud untuk pemberian ganti rugi dimana pengangkut mempertimbangkan dalil-dalil yang telah diajukan. Apabila dalil-dalil tersebut sesuai dengan kewajaran maka pengangkut akan memberikan ganti rugi kepada pihak ketiga yang telah mengajukan permohonan tersebut. Tetapi bila tidak sesuai dengan kewajaran misalnya tuntutan ganti rugi terlalu tinggi, maka pengangkut akan menolak alasan-alasan/dalil-dalil tersebut dan pengangkut akan memberikan ganti rugi sesuai dengan nilai kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, tentunya nilai ganti rugi berdasarkan nilai pasar pada saat itu.

e) Kemudian pihak pengangkut akan memberikan ganti rugi setelah pihak ketiga yang menderita kerugian menandatangani surat pernyataan yang bernama "final release" dalam mana pihak penggugat (dalam hal ini pihak ketiga/ahli warisnya) tidak akan

✦ Surat-surat lain misalnya tentang biaya pengobatan dan perawatan dan lain-lain.

✦ Surat Keterangan Penduduk (KTP) yang masih berlaku.

(3) Dalam hal kerugian benda-benda musnah atau hilang atau hewan mati atau cacat memerlukan surat antara lain :

✦ Surat keterangan hak milik dari instansi yang berwenang.

✦ Surat Keterangan Penduduk (KTP) yang masih berlaku.

d) Kemudian pihak pengangkut dan pihak ketiga di darat mengadakan suatu musyawarah dengan maksud untuk pemberian ganti rugi dimana pengangkut mempertimbangkan dalil-dalil yang telah diajukan. Apabila dalil-dalil tersebut sesuai dengan kewajaran maka pengangkut akan memberikan ganti rugi kepada pihak ketiga yang telah mengajukan permohonan tersebut. Tetapi bila tidak sesuai dengan kewajaran misalnya tuntutan ganti rugi terlalu tinggi, maka pengangkut akan menolak alasan-alasan/dalil-dalil tersebut dan pengangkut akan memberikan ganti rugi sesuai dengan nilai kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, tentunya nilai ganti rugi berdasarkan nilai pasar pada saat itu.

e) Kemudian pihak pengangkut akan memberikan ganti rugi setelah pihak ketiga yang menderita kerugian menandatangani surat pernyataan yang bernama "final release" dalam mana pihak penggugat (dalam hal ini pihak ketiga/ahli warisnya) tidak akan

mengajukan tuntutan lagi dan membebaskan tanggung jawab pengangkut.

b. Penyelesaian Di Dalam Pengadilan

Penyelesaian ini terjadi apabila antara pengangkut dan pihak ketiga yang menderita kerugian tidak tercapai kata sepakat tentang berapa besar ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut udara atau berapa besar ganti rugi yang harus diterima oleh pihak ketiga yang menderita kerugian.

Penyelesaian melalui cara ini sudah diatur dalam Buku Keempat Kitab Undang-undang Hukum Perdata tentang Pembuktian dan Daluwarsa, Secara garis besar pengaturan ganti rugi akan ditentukan lebih lanjut oleh kebijaksanaan Hakim Pengadilan Negeri yang berwenang.

C. Cara Menetapkan Besarnya Ganti Rugi

Cara penetapan ganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan, apabila penyelesaian ganti rugi didasarkan atas jalan musyawarah serta dapat juga ditentukan oleh hakim apabila penyelesaian ganti rugi diselesaikan lewat jalur pengadilan.

1. Penyelesaian penetapan ganti rugi di luar pengadilan

Seperti yang yang dijelaskan oleh Bapak Jefri penetapan ganti rugi dengan cara ini adalah sebagai berikut :

- a. Dalam hal orang tewas, luka-luka atau mengalami gangguan kesehatan lainnya berpedoman pada tanggung jawab terhadap penumpang yang diserahkan kepada asuransi PT. Jasindo. Namun pada peristiwa kecelakaan pesawat udara F-27 PK-MFD milik PT. Merpati Nusantara Airlines pada tanggal 08 Mei 1991 memberikan ganti rugi kepada penumpang sebesar US\$ 20.000 atau nilai lawan dalam rupiah, pada barang ganti rugi sebesar Rp. 20.000 per kg dan diberikan Santunan Jasa Raharja sebesar Rp. 20.000.000,-.
- b. Dalam hal benda-benda rusak, musnah atau hilang serta hewan-hewan mati, penetapannya ditentukan menurut harga pasar setempat pada saat kerugian ditimbulkan atau dengan jalan musyawarah.

2. Penyelesaian penetapan ganti rugi di dalam pengadilan

Dari kasus-kasus yang ada pada PT. Merpati Nusantara Airlines, belum ada satu kasuspun yang masuk dalam pengadilan yang menyangkut tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak ketiga di darat. Sehingga sampai saat ini belum ada keputusan ganti rugi dari yang berwenang, karena selama ini, kasus yang terjadi dapat diselesaikan dengan jalan musyawarah antara pengangkut udara dan pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan pesawat udara.

BAB V

PENUTUP

Dari pembahasan "Tanggung jawab pengangkut udara di Indonesia atas pihak ketiga di darat akibat kecelakaan pesawat udara", penulis memberikan suatu kesimpulan apa yang sudah penulis paparkan dalam bab-bab yang terdahulu, dengan harapan kesimpulan ini dapat mewakili apa yang terkandung dalam pembahasan materi tersebut terdahulu dan selanjutnya penulis mengemukakan beberapa saran guna mencari solusi/jalan keluar dalam permasalahan skripsi ini. Sekaligus penulis berharap semoga apa yang terkandung dalam kesimpulan dan saran-saran ini dapat bermanfaat bagi pengembangan-pengembangan pemikiran selanjutnya.

A. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat dikemukakan pada pembahasan ini adalah :

1. Dalam kasus-kasus kecelakaan pesawat udara yang menimpa pihak ketiga di darat, yaitu pada perusahaan penerbangan PT. Merpati Nusantara Airlines memberlakukan Pasal 43, 44 UU No. 15/1992 tentang Penerbangan dan diperkuat dari Pasal-Pasal 1365, Pasal 1367 ayat 1 dan 3, Pasal 1370 dan Pasal 1371 ayat 1 KUH Perdata.

Dalam prakteknya pemberian ganti rugi di PT. Merpati Nusantara Airlines menggunakan pembatasan tanggung jawab (*prinsip presumption of liability*), hal ini dikarenakan dalam peristiwa kecelakaan pesawat terbang sangatlah sulit dibuktikan oleh pihak ketiga di darat atas adanya unsur kesalahan dari

pihak pengangkut udara, apalagi bila pesawat udara mengalami kecelakaan total lost. Pemberian ganti rugi terhadap pihak ketiga di darat pada PT. Merpati Nusantara Airlines tidak mengenal prinsip *absolute liability*. Hal ini karena sistem pemberian ganti kerugian pada PT. Merpati Nusantara Airlines tersebut mempunyai pembatasan tanggung jawab kepada pihak ketiga, sedangkan pengurusan memberikan ganti kerugian terhadap pihak ketiga di darat mengalami kerugian diserahkan kepada asuransi PT. Jasindo.

2. Pada dasarnya pengangkut memberikan ganti kerugian terhadap pihak ketiga di darat sebagai akibat kecelakaan yang terjadi secara langsung (*direct damage*), kecil kemungkinan pengangkut memberikan ganti rugi sebagai akibat kecelakaan pesawat udara yang tidak langsung (*indirect damage*) yaitu hanyalah bertanggung jawab secara moral kemanusiaan.
3. Kebanyakan kasus-kasus yang menimpa kerugian terhadap pihak ketiga di darat yang mengalami kerugian diselesaikan di luar pengadilan atau dengan kata lain diselesaikan dengan jalan damai atau musyawarah. Hal ini karena cara tersebut lebih efisien dan efektif, dimana tidak memberatkan kedua belah pihak yaitu pihak pengangkut dan pihak ketiga di darat.

B. Saran

Sedangkan saran yang dapat dikemukakan adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya pemerintah secara tegas menetapkan jumlah ganti rugi terhadap pihak ketiga yang dilakukan oleh pengangkut udara yang mengakibatkan kerugian dideritanya. Pemberian ganti rugi sebaiknya disesuaikan dengan

harga benda-benda material yang musnah, hilang, hewan mati atau cacat berdasarkan harga pasar dimana terjadi kecelakaan pesawat udara.

2. Juga hal-hal yang telah menjadi tata cara pihak perusahaan penerbangan dalam hal ini PT. Merpati Nusantara Airlines, sebaiknya dalam menyelesaikan tuntutan ganti rugi maupun segala bentuk dan cara-cara untuk memperoleh ganti rugi, seperti misalnya cara yang telah ditetapkan di dalam Undang-Undang Nomor 15/1992 dalam Pasal 44 dikatakan bahwa kerugian yang diderita pihak ketiga menggunakan prinsip *absolute liability*, yakni tanpa pembatasan tanggung jawab dari pihak pengangkut udara.
3. Sebaiknya ditetapkan jangka waktu berakhirnya permohonan ganti rugi atau kapan kadaluarsanya, jadi ada kepastian hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Adji Sution Usman.,dkk.,(1990), "Hukum Pengangkutan Di Indonesia", Rineka Cipta, Jakarta.
- Martono. K.,(1995), "Hukum Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional", Buku Kedua, Mandar Maju, Bandung.
-,(1987), "Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa", Alumni, Bandung.
- Martono, K., & Kansil, C.,(2001), "Tanggung Jawab Pihak Operator Terhadap Pihak Ketiga"
- Muhammad Abdulkadir.,(1991), "Hukum Pengangkut Darat, Laut dan Udara", PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Ohorella, H.M.G & Patoppoi A. Datja.,(2002), "Diktat Kuliah Hukum Adat I & II", Universitas Hasanuddin, Makassar
- Purwosutjito, H.M.N.,(1984), "Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia", Djambatan, Jakarta.
- R. Wirdjono Prodjodikoro.,(1983), "Asas-Asas Hukum Perdata", Sumur Bandung, Jakarta.
- Roescoe Pound.,(1982), "Pengantar Filsafat Hukum", Bharatara Karsa, Jakarta.
- Saefullah E, Wiradipraja.,(1989), "Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkut Udara Internasional dan Nasional", Yogyakarta.
- Suherman. E.,(2000), "Aneka Masalah Kedirgantaraan", Mandar Maju, Bandung.

.....(1989), "Masalah Tanggung Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional", Liberty, Yogyakarta.

.....(1962), "Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia", Eresco, Bandung.

Suardi.,(1991), "Penulisan Karya Ilmiah Tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Yang Terkait Dalam Kerjasama Pengangkut Udara Internasional", Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Jakarta.

1. Dokumen

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

Konvensi Chicago 1944 tentang Convention on International Civil Aviation.

Ordonansi Pengangkutan Udara Tahun 1939 No. 100 tentang Penerbangan