02 0 1 0 6 0 1 1 0 0 1 0 1 0 6 1 5

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT UDARA TERHADAP PENUMPANG*

Annalisa Yahanan Norsuhaida Che Musa dan **Kamal Halili Hassan****

Abstract

This research analyses the concepts of air carrier legal liability for losses suffered by the passengers. The results show how the rights of the passengers, particularly on the matter of compensation settlement, are still in a weak position because of the absence of implementing regulations.

Abstrak

Penelitian ini menganalisis konsep tanggung jawab hukum pengangkut udara atas kerugian yang diderita oleh penumpang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hak penumpang, terutama atas penyelesaian ganti rugi, masih berada di posisi yang lemah akibat ketiadaan peraturan pelaksanaan.

Kata Kunci: *hak ganti rugi, perlindungan konsumen, penumpang.*

A. Latar Belakang Masalah

Terlaksananya pengangkutan melalui udara karena adanya perjanjian antara pihak pengangkut[1] dan penumpang. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UUP) dengan jelas menyebutkan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang[2] dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lainnya.[3] Lebih lanjut dikatakan, perjanjian pengangkutan yang telah disepakati antara pihak pengangkut dan penumpang dibuktikan dengan tiket penumpang.[4] Penumpang sekaligus sebagai konsumen jasa penerbangan mempunyai hak-hak yang dilindungi oleh undang-undang, baik dalam UUP maupun dalam

* Tulisan ini merupakan bagian dari hasil penelitian yang berjudul *"Legal and Policy Issues on Air Transportation and Service"*, Faculty of Law, University of National Malaysia. Kod UKM-GUP-JKKBG-08-04-017 Tahun 2009-2010.

** Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Palembang (e-mail: annalisa_yahanan@yahoo.com).

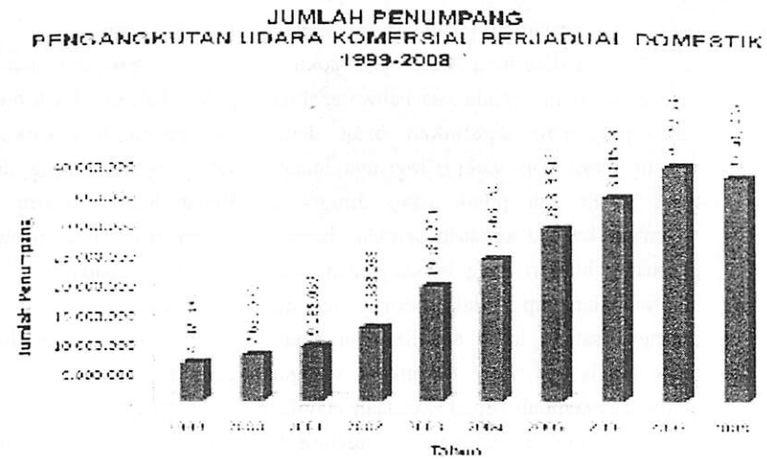
*** Ketua Tim Peneliti *"Legal and Policy Issues on Air Transportation and Service"*. Pensyarah pada Fakulti Undang-Undang Universiti Kebangsaan Malaysia (e-mail: dfuu@ukm.my).

[1] Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan uasaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga (Pasal 1 butir 26 UUP).

[2] Penumpang adalah yang melakukan perjalanan dengan pesawat udara yang dilengka[pi dengan tiket atau dokumen sejenis untuk maksud tersebut. H.K. Martono. *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*. Edisi Pertama. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 580. Dalam UUP tidak kita temukan definisi penumpang.

[3] Pasal 1 butir 29 UUP.

[4] Pasal 140 ayat 3 UUP.



Sumber : Direktorat Umum Angkutan Udara, 04 Maret 2009

Gambar 1. Jumlah Penumpang Domestik Tahun 1999-2008

Undang-undang Nomor 1 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

Bila kita perhatikan Grafik.1 di bawah ini menunjukkan bahwa jumlah penumpang pengangkutan udara domestik dari tahun ke tahun hampir selalu mengalami peningkatan, kecuali tahun 2008 mengalami sedikit penurunan 4,48%. Walaupun terjadi sedikit penurunan, namun pilihan menggunakan angkutan udara tetap banyak diminati oleh masyarakat. Ini menandakan berkembangnya industri penerbangan di Indonesia, yang ditopang dengan sejumlah maskapai penerbangan[5] dan 186 bandara baik domestik (159 bandara) maupun internasional (27 bandara).[6] Berkaitan dengan industri penerbangan saat ini, menurut Khairiah Salwah Mochtar (2008), pemerintah-pemerintah di dunia mulai merealisasikan pentingnya penerbangan untuk infrastruktur dan pengembangan ekonomi, prestise kebangsaan dan keamanan yang mendorong penyebaran penerbangan dunia.[7]

Terselenggaranya suatu pengangkutan udara dalam kegiatan penerbangan komersil tidak akan berarti apa-apa tanpa adanya penumpang. Dalam industri penerbangan, penumpang merupakan salah satu aset penting yang patut diperhitungkan bagi maskapai penerbangan untuk mencapai keuntungan. Oleh karena itu penumpang

[5] Ada 14 maskapai penerbangan domestik di Indonesia, yaitu Dirgantara Air Service, Garuda Indonesia, Indonesia Air Asia, Kartika Air, Lion Mentari, Mandala, Merpati Nusantara, Metro Batavia Riau Airlines, Sriwijaya Airlines, Travel Express, Trigana Airservice, Wings Abadi dan Linus Air (sumber: Departemen Perhubungan, Direktorat Umum Angkutan Udara, Maret, 2009.

[6] Departemen Perhubungan, Direktorat Umum Angkutan Udara, 4 Maret 2009.

[7] Khairiah Salwa Mochtar, *Privaticing Malaysia Airlines*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia Publishing, 2008, hlm. 156.

yang menggunakan jasa penerbangan perlu dilindungi haknya terutama hak ganti rugi apabila penumpang mengalami kecelakaan (yang menyebabkan kematian, luka-luka atau cacat tetap), kerusakan atau kehilangan bagasi, dan keterlambatan.[8] Jika konsumen merasa, kuantitas atau kualitas barang atau jasa yang dikonsumsinya tidak sesuai dengan nilai tukar yang diberikannya, ia berhak mendapatkan ganti kerugian yang pantas.[9] Berkaitan dengan itu sebagai salah satu ciri pelayanan umum adalah pemberi pelayanan bertanggung jawab dalam arti *liability* dalam hal penerima layanan mengalami kerugian akibat layanan yang diberikan.[10]

Apabila penumpang yang menggunakan jasa penerbangan berakibat terjadinya pelanggaran hak-hak penumpang yang menimbulkan kerugian, maka pengangkut bertanggung jawab seperti yang diamanatkan oleh UUP. Tanggung jawab itu dimulai sebelum masa penerbangan *(pre-flight service)*, pada saat penerbangan (*in-flight service)* dan setelah penerbangan *(post-flight service)*.[11] Kerugian sebelum masa penerbangan misalnya berkaitan dengan pembelian tiket, penyerahan bagasi, penempatan bagasi pada rute yang salah atau terjadi keter-lambatan. Kerugian pada saat penerbangan misalnya tidak mendapatkan pelayanan yang baik atau rasa aman untuk sampai di tujuan dengan selamat. Sedangkan kerugian setelah penerbangan, antara lain sampai di tujuan terlambat, bagasi hilang atau rusak.[12]

B. Perumusan Masalah

Banyaknya masalah yang dihadapi penumpang dalam memanfaatkan jasa penerbangan seringkali menimbulkan banyak kerugian. Kerugian dirasakan penumpang sejak pembelian tiket, sebelum berangkat misalnya terjadi keterlambatan bahkan pembatalan, sedangkan pada masa keberangkatan dapat terjadi kerugian yang dapat menimbulkan kematian atau luka-luka penumpang dan setelah keberangkatan kerugian yang dapat muncul adalah bagasi yang hilang, rusak atau salah penempatan. Sehubungan dengan kerugian yang dialami penumpang, maka masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang mengalami kerugian dalam penerbangan domestik.

[8] Annalisa Yahanan, et.al.,"*Passenger rights and Liability of Commercial Air Carrier in the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law No.1 Year 2009 About Aviation*. (Hak-hak Penumpang dan Tanggungjawab Pengangkut Udara Komersial dalam Industri Penerbangan di Indonesia : Analisis Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan), Inaugural International Workshop and Seminar on Siyar & Islamic States Practices in International Law, Oriental Crystal Hotel, Kajang, Malaysia, 18-19 November 2009, hlm. 1

[9] Shidarta, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grashindo, Jakarta, hlm. 28-29.

[10] H.K.Martono, 2009, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009, PT. Mandar Maju, Bandung*, hlm. 15.

[11] Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, 2009, *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 78.

[12] Annalisa Yahanan, "*Passenger rights and Liability of Commercial Air Carrierin the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law No.1 Year 2009 About Aviation*". Inaugural International Workshop and Seminar on Siyar & Islamic States Practices in International Law, Oriental Crystal Hotel, Kajang, Malaysia, 18-19 November 2009, hlm. 3-6.

C. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian empiris yang ditunjang dengan data normatif dengan pendekatan perundang-undangan,[13] pendekatan analitis[14] dan pendekatan kasus.[15] Data yang dikumpulkan meliputi data sekunder dan data primer. Data sekunder ditelusuri melalui studi literatur yang dilengkapi dengan data pengaduan penumpang kepada surat pembaca di KOMPAS. Data primer dikumpulkan dari kuesioner yang disebarkan ke seratus orang konsumen penerbangan domestik di Indonesia, dengan penarikan sampel secara purposive. Setelah data primer dan data sekunder dikumpulkan kemudian dianalisis secara kualitatif.

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Hak Penumpang

Secara umum dikenal ada 4 (empat) hak dasar konsumen, yang mengacu kepada *President Kennedy's 1962 Consumer's Bills of Rights*, dalam pidato kenegaraannya di depan kongres dan hak-hak ini telah diakui secara internasional yaitu:[16]

1. Hak untuk mendapatkan keamanan (*the right to safety);*
2. Hak untuk mendapatkan informasi *(the right to be informed);*
3. Hak untuk memilih *(the right to choose);*
4. Hak untuk didengar *(the right to be heard).*

Empat hak dasar ini diakui secara internasional. Dalam perkembangannya, organisasi-organisasi konsumen yang tergabung dalam *The International organization of Consumers' Union (IOCU)* menambahkan lagi beberapa hak, seperti hak mendapatkan ganti kerugian, hak mendapatkan pendidikan konsumen dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat.[17]

Hak ganti rugi adalah salah satu hak mendasar yang dimiliki oleh penumpang dalam menggunakan jasa penerbangan. Sebagai konsumen, penumpang mempunyai hak untuk memperoleh ganti rugi yang secara tegas diatur dalam Pasal 4 huruf 9 UUPK. Hak ganti rugi ini akan menjelma jika konsumen mengalami kerugian. Dengan demikian jika penumpang pengangkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka ia dapat menuntut haknya untuk memperoleh ganti rugi. Mandat yang diamanatkan oleh undang-undang kepada para penyelenggara negara adalah melindungi hak-hak warganya: antara lain hak untuk memperoleh kemudahan mengakses transportasi serta hak untuk dijamin keselamatannya selama menggunakan jasa transportasi termasuk hak untuk mendapat ganti rugi.

[13] Jhonny Ibrahim, 2005, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, Cetakan Pertama, Bayu Media, Malang-Jawa Timur, hlm. 248.

[14] *ibid.* hlm. 257. Pada dasarnya tugas analisis hukum adalah menganalisis pengertian hukum, asas hukum, kaedah hukum, sistem hukum, dan berbagai konsep yuridis.

[15] *ibid.* hlm. 268. Pendekatan kasus adalah (*case approach*) adalah mempelajari penerapan norma-norma atau kaidah hukum yang dilakukan dalam praktik hukum, terutama mengenai kasus-kasus yang telah diputus terhadap perkara-perkara yang menjadi fokus penelitian.

[16] AW Trulstrup, 1974, *The Consumer in American Society, Personal and Family Finance*, Ed 5, New York, Mc Graw Hill, hlm. 23.

[17] Shidarta, *op. cit.*, hlm. 20.

Hak untuk mendapatkan kompensasi (ganti rugi) apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya, inilah inti dari hukum perlindungan konsumen. Begitu penumpang penerbangan mengalami kerugian, ia mempunyai hak untuk memperoleh ganti rugi, apabila jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian sebagaimana mestinya. Sebenarnya tujuan dari pemberian kompensasi, ganti rugi, atau penggantian adalah untuk mengembalikan keadaan konsumen ke keadaan semula, seolah-olah peristiwa yang merugikan konsumen itu tidak terjadi. Pernyataan ini sesuai dengan apa yang termaktub dalam Black's Law, yang menyebutkan :[18]

> *"Indemnification, payment of damages, making amends, making whole, giving an equivalent or substitute of equal value. That which is necessary to restore an injured party to his former position."*

Dengan demikian ganti rugi merupakan bentuk pembayaran untuk memperbaiki kesalahan, secara keseluruhan, memberikan atau mengganti yang setara dengan nilai yang sama. Atau dengan kata lain perlunya ganti rugi untuk mengembalikan pihak yang terluka dalam kedudukannya seperti semula.

Hak-hak penumpang mulai dari masa sebelum penerbangan sampai dengan setelah penerbangan merupakan tanggungjawab pengangkut dalam bentuk kewajiban mengganti rugi apabila penumpang mengalami kerugian.[19] Dari 100 kuesioner yang disebarkan, sejumlah 40% responden mengeluh mengalami kerugian terhadap bagasi tercatat. Keluhan yang diajukan ke perusahaan penerbangan ditanggapi dengan segera (32%), ditanggapi sampai dengan satu bulan (15%), dan prosentase yang paling tinggi adalah keluhan yang tidak mendapat tanggapan apapun dari maskapai penerbangan sebesar 53%. Tidak adanya respon sama sekali dari pihak maskapai penerbangan dapat merupakan salah satu alasan penumpang tidak mau mengajukan klaim jika dirugikan dan menimbulkan rasa ketidakpuasan penumpang terhadap pelayanan maskapai penerbangan.

Dari sisi lain kerugian penumpang yang seringkali dirugikan akibat menggunakan jasa penerbangan, dengan melihat banyaknya kasus-kasus yang terjadi di masyarakat. Pengaduan surat pembaca ke KOMPAS merupakan trend yang banyak digunakan oleh masyarakat jika mengalami ketidakberdayaan dalam menggunakan haknya (hak ganti rugi) yang tidak mendapat tanggapan dari perusahaan penerbangan. Pengaduan ke surat pembaca dilakukan umumnya penumpang tidak mendapat tanggapan pada saat penumpang mengalami kerugian.

Surat pembaca yang dilayangkan ke KOMPAS mulai tahun 2007-2009 berjumlah 205 pucuk surat, yang terdiri 163 surat pengaduan dan 42 surat jawaban dari perusahaan penerbangan. Jumlah surat pengaduan yang dikirim ke media cetak

[18] Henry Campbell Black. 1990. *Black's Law Dictionary*. Sixth Edition. ST Paul. Minn. West Publishing Co. hlm. 283.

[19] Seperti diatur dalam Pasal 1 angka 22 UUP.

KOMPAS terdiri dari 109 laki-laki dan 54 perempuan.

Dari Tabel 1 di atas dapat kita kaji, jawaban atau respon dari pihak maskapai penerbangan sangat rendah jika kita bandingkan dengan banyaknya surat pengaduan yang masuk ke media cetak KOMPAS.

Tabel 2 menunjukkan masih rendahnya respon maskapai penerbangan sebagai pengangkut terhadap surat peng-aduan yang dilayangkan penumpang ke media KOMPAS. Kondisi ini dapat kita lihat pada tabel di atas, dimana jumlah surat pengaduan yang masuk hanya ditanggapi sebagian kecil saja oleh perusahaan penerbangan. Keluhan yang diajukan ke perusahaan penerbangan ada sebagian kecil saja yang dapat menyelesaikan permasalahan dan pemberian ganti rugi seperti refund, memberikan makanan dan minuman, penginapan. Sedangkan untuk ganti rugi terhadap bagasi yang hilang, dijanjikan untuk diberikan 20 ribu/kg, dan rata-rata penumpang mengatakan nilai tersebut sangat rendah, karena tidak sesuai dengan nilai barang. Sementara itu dalam pasal 44 Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara menyebutkan tanggungjawab pengangkut terhadap bagasi tercatat yang musnah, hilang, atau rusak termasuk kerugian karena keterlambatan, besar ganti rugi terbatas setinggi-tingginya Rp100.000,- (seratus ribu rupiah) per kilo-

Tabel 1. Jumlah surat masuk ke KOMPAS

No	Jenis Surat	2007	%	2008	%	2009	%
1	pengaduan	75	79,8	48	85,7	40	72,7
2	jawaban	19	20,2	8	14,4	15	27,3
	Jumlah	94	100	56	100	55	100

Sumber: diolah dari data sekunder 2007-2009

Tabel 2. Nama Perusahaan Penerbangan yang Diadukan Penumpang dan jawaban Perusahaan Penerbangan Tahun 2007-2009.

No	Perusahaan	2007 Pengaduan	2007 Jawaban	2008 Pengaduan	2008 Jawaban	2009 Pengaduan	2009 Jawaban
1	Garuda Indonesia	15	1	7	1	5	-
2	Merpati Nusantara	2	2	4	1	2	2
3	Sriwijaya Air	5	6	3	-	5	2
4	Lion Air	17	1	15	-	10	4
5	Mandala	3	-	4	2	11	7
6	Batavia	5	3	5	1	-	-
7	Adam Air	14	3	-	-	-	-
8	Air Asia	14	3	10	3	6	-
9	IAT	-	-	1	-	-	-
	Total	75	19	48	8	40	15

Sumber: diolah dari data sekunder 2007-2009

gram. Penggantian Rp20.000,- per kg dapat ditemukan dalam beberapa tiket penumpang angkutan udara domestik kecuali tiket Garuda Indonesia.

Pada tabel 3 di atas jenis kerugian bagasi tercatat menunjukkan angka yang paling tinggi pada tahun 2007, sedangkan pada tahun 2008 kerugian yang dialami penumpang lebih banyak pada penggunaan tiket. Namun pada tahun 2009 kerugian lebih cenderung pada keterlambatan pengangkutan penumpang. Jika kita perhatikan secara keseluruhan antara tahun 2007-2009 kerugian yang dialami penumpang karena penggunaan tiket dan pada bagasi tercatat.

2. Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab (*liability*) berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Dengan demikian apabila terjadi sesuatu, dapat diajukan gugatan perdata di muka pengadilan oleh orang yang dirugikan.[20] *Liability* dapat pula diartikan sebagai kewajiban untuk membayar uang atau melaksanakan jasa lain; kewajiban yang pada akhirnya harus dilaksanakan.[21] UUP mendefinisikan tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau barang serta pihak ketiga.[22]

Dengan demikian dapat diartikan tanggungjawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai di tujuan. Oleh karena itu apabila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang maka maskapai penerbangan harus bertanggung jawab dalam arti *liability*. Tanggung jawab disini diartikan maskapai penerbangan wajib membayar

Tabel 3. Jenis Kerugian yang Dialami Penumpang Tahun 2007-2009

No	Jenis Kerugian	2007	2008	2009	Frekuensi
1	Bagasi tercatat	17	11	9	37
2	Bagasi Kabin	1	-	-	1
3	Jadual	7	6	4	17
4	Check-in	4	2	3	9
5	tiket	14	17	7	38
6	pelayanan	15	4	4	23
7	keterlambatan	13	3	10	26
8	Pembatalan	3	5	3	11

Sumber: diolah dari data sekunder 2007-2009

[20] Departemen Pendidikan Nasional, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi keempat, PT. Gramedia Pustaka Utama, hlm. 1398.

[21] Henry Campbell Black, 1990, *Black's Law Dictionary*, Sixth Edition, ST Paul, Minn, West Publishing Co.

[22] Baca Pasal 1 (22) UUP.

ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan apabila ingkar janji, maskapai penerbangan dapat digugat di pengadilan.

Ada 5 (lima) pasal yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut yaitu:

1. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang apabila meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara (Pasal 141);
2. Tanggung jawab terhadap kerugian penumpang, karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak (Pasal 144);
3. Tanggung jawab terhadap pengirim kargo, karena kargo yang dikirim hilang, musnah atau rusak (Pasal 145);
4. Tanggung jawab terhadap kerugian karena keterlambatan mengangkut penumpang dan bagasi (Pasal 146);
5. Pengangkut tidak bertanggungjawab terhadap kerugian bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya (Pasal 143).

Kalau kita bandingkan dengan undang-undang penerbangan sebelumnya, yaitu Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, yang mana tanggung jawab pengangkut hanya diatur dalam satu pasal saja, yaitu Pasal 43 ayat (1) yang berbunyi :

Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggungjawab atas:

a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut apabila terbukti hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Kalau kita telaah, UUP pengaturan tanggung jawab pengangkut lebih rinci yang diatur dalam berbagai pasal tersendiri. Sementara Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 (UUP lama), mengatur tanggung jawab pengangkut lebih sederhana yaitu terfokus dalam satu pasal saja. Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang menurut UUP, diuraikan secara singkat pada tulisan berikut ini.

3. Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Penumpang

Tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang yang meninggal, cacat atau luka-luka akibat kejadian pengangkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara seperti termaktub dalam Pasal 141 UUP, dimana wujud nyata jumlah ganti rugi masih merujuk kepada Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995 tentang Pengangkutan Udara (Lembaran Negara No. 68 Tahun 1995) mengingat belum adanya peraturan yang baru.

Dalam Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995, kompensasi untuk penumpang meninggal dunia karena kecelakaan ditetapkan sebesar Rp40.000.000,- (empat puluh juta rupiah); penumpang yang menderita luka-luka karena kecelakaan atau peristiwa di dalam kapal terbang antara embarkasi dan disembarkasi, mendapat kompensasi yang ditetapkan setinggi-tingginya Rp40.000.000,- (empat puluh juta rupiah). Kompensasi untuk penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan ditetapkan berdasarkan

tingkat kecacatan yang dialami, setinggi-tingginya Rp50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).

Beberapa tahun terakhir ini kompensasi yang diberikan oleh maskapai penerbangan terhadap kecelakaan melebihi dari apa yang diatur dalam Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995. Misalnya kecelakaan *Lion Air* di Solo pada tanggal 30 November 2004, memberikan kompensasi kepada penumpang yang meninggal sebesar Rp400.000.000,- (empat ratus juta rupiah),[23] Maskapai Penerbangan *Mandala Air* di Medan pada 5 September 2005, memberikan kompensasi kepada penumpang yang mengalami kecelakaan sebesar Rp300.000.000,- (tiga ratus juta rupiah) dan hilangnya pesawat *Adam Air* di Makassar pada 1 Januari 2007, kepada penumpang yang menjadi korban diberikan kompensasi sebesar Rp500.000.000,- (lima ratus juta rupiah).[24]

Pemberian kompensasi melebihi jumlah yang ditentukan seperti yang telah disebutkan di atas, hal ini menandakan bahwa perusahaan nasional kita di bidang penerbangan secara ekonomis sudah lebih kuat dari keadaan sebelumnya dan sudah lebih menghargai jiwa manusia meski tentu tidak dapat menggantikan rasa kehilangan dan duka cita bagi keluarga yang ditinggalkan, namun dipihak lain kebijakan mengenai jumlah kompensasi tersebut bertentangan dengan jumlah yang disebutkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.[25]

Berkaitan dengan besaran ganti rugi ada satu pasal yang memberikan perlindungan terhadap penumpang yaitu Pasal 172 UUP. Pasal ini menegaskan bahwa besaran ganti rugi dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri berdasarkan pada: tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia; kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga; tingkat inflasi kumulatif; pendapatan per kapita; dan perkiraan usia harapan hidup.[26]

Jika terjadi kecelakaan, umumnya penumpang sangat jarang menuntut kompensasi/santunan kepada maskapai penerbangan ke muka pengadilan. Hal ini disebabkan karena penyelesaian sengketa melalui pengadilan sangat lambat; biaya perkara mahal; Pengadilan umumnya tidak responsif; Putusan pengadilan tidak menyelesaikan masalah; dan kemampuan para hakim bersifat generalis.[27]

Namun ada satu kasus tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dapat dijadikan bahan referensi dalam perkara *Ny. Oswald Vermaak v. Garuda Indonesian Airways (1963)*. Kasus ini merupakan satu-satunya perkara kecelakaan dalam pengangkutan udara domestik yang diajukan

[23] Kompas, Media Indonesia, Pikiran Rakyat, 7 Desember 2004. Baca: E. Syaefullah Wiradipradja, "Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia", *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol. 25 No. 1 Tahun 2006, hlm. 9.

[24] H.K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 213.

[25] E. Syaefullah Wiradipradja, "Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia", *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol. 25 No. 1 Tahun 2006, hlm. 10.

[26] Pasal 172 (2) UUP.

[27] Yahya Harahap, 1977, *Beberapa Tinjauan Mengenai Sistem Peradilan dan Penyelesaian Sengketa*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 240-247.

di pengadilan[28] dan perkara ini selesai dalam waktu 5 (lima) tahun. Suatu hal yang cukup panjang untuk mencari keadilan.

Dalam kasus *Ny. Oswald Vermaak v. Garuda Indonesian Airways*, Pengadilan Negeri Jakarta menolak gugatan penggugat. Namun pada tingkat banding membatalkan putusan pengadilan tingkat pertama dan menyatakan pengangkut harus membayar santunan kepada penggugat sebesar Rp12.500,- (dua belas ribu lima ratus rupiah) berdasarkan Pasal 30 Ordonansi Pengangkutan Udara (dalam bentuk tanggung jawab terbatas).[29] Sedangkan mengenai unsur kesengajaan *(opzet)* atau kesalahan besar yang kasar *(grove schuld)* Pengadilan Tinggi berpendapat tidak terbukti. Putusan Pengadilan Tinggi diperkuat oleh Mahkamah Agung dalam putusannya tanggal 6 Juli 1968.

4. Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Bagasi Tercatat

Pasal 144 UUP menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.[30] Tanggungjawab pengangkut terhadap bagasi tercatat yang musnah, hilang, atau rusak termasuk kerugian karena keterlambatan, besar ganti rugi terbatas setinggi-tingginya Rp100.000,- (seratus ribu rupiah) per kilogram (Pasal 44 Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995). Akan tetapi kalau kita perhatikan besaran ganti rugi yang tercantum dalam tiket penumpang pada perusahaan penerbangan, lebih rendah dari Peraturan Menteri No. 40 Tahun 1995, misalnya *Lion Air* dan *Sriwijaya Air* menyebutkan ganti rugi untuk bagasi yang hilang atau rusak, setinggi-tingginya Rp20.000,- (dua puluh ribu) per kilogram. Sedangkan dalam tiket *Garuda Indonesia Airways* setinggi-tingginya Rp100.000,- (seratus ribu) per kilogram. Ironisnya sampai saat ini klausula tersebut masih tercantum dalam beberapa tiket penerbangan domestik yang sifatnya merugikan penumpang padahal Pasal 186 ayat (1) UUP telah melarang ketentuan tersebut.[31]

5. Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Bagasi Kabin

Tanggungjawab pengangkut terhadap bagasi kabin[32] merupakan suatu bentuk tanggungjawab bersyarat, karena syaratnya apabila pihak penumpang dapat membuktikan kesalahan pihak pengangkut,

[28] E.Syaefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara nasional dan Internasional*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 191-192.

[29] Pasal 30 (1) Ordonansi Pengangkutan Udara S. 1939 No. 100 : Pada pengangkutan penumpang tanggung djawab pengangkut terhadap tiap-tiap penumpang atau terhadap keluarganja yang disebutkan ajat 2 fatsal 24 bersama-sama, dibatasi sampai djumlah dua belas ribu lima ratus rupiah (Rp12.500,-).

[30] Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama (Pasal 1 angka 24 UUP).

[31] Pasal 186 ayat (1) UUP : Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.

[32] Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri (Pasal 1 angka 25 UU No.1 Tahun 2009).

maka maskapai penerbangan (orang yang dipekerjakannya) akan bertanggung jawab terhadap kehilangan atau kerusakan bagasi kabin seperti yang diatur dalam Pasal 143.[33] Apabila penumpang tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka pihak pengangkut tidak memberikan ganti rugi terhadap bagasi kabin.

6. Tanggungjawab Pengangkut terhadap Keterlambatan

Keterlambatan *(delay)* diartikan sebagai perbedaan waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Keterlambatan dapat pula diartikan tidak terpenuhinya jadwal penerbangan yang telah ditetapkan oleh perusahaan penerbangan komersial berjadwal karena berbagai faktor. Sehubungan dengan itu Pasal 146 UUP menyebutkan pengangkut bertanggungjawab terhadap keterlambatan kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan faktor cuaca dan teknis operasional.

Kompensasi tentang keterlambatan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Udara, yang mana perusahaan penerbangan niaga wajib memberikan kompensasi keterlambatan akibat penundaan kepada calon penumpang. Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan KM. 25 Tahun 2008 menyebutkan bahwa kewajiban pengangkut untuk kelewatan karena kesalahan pengangkut tidak membebaskan perusahaan pengangkutan udara niaga berjadwal terhadap pemberian kompensasi kepada calon penumpang dalam bentuk:

a. Keterlambatan lebih dari 30 (tiga puluh) menit sampai dengan 90 (sembilan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman dan makanan ringan;
b. Keterlambatan lebih dari 90 (sembilan puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan penerbangan berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang;
c. Keterlambatan lebih dari 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
d. Apabila terjadi pembatalan penerbangan, maka perusahaan angkutan udara berjadwal wajib mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya dan apabila penumpang itu tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya;
e. Apabila dalam hal keterlambatan sebagaimana tercantum dalam huruf b dan c, serta pembatalan sebagaimana tercantum dalam huruf d, penumpang tidak mau terbang/menolak diterbangkan, maka perusahaan angkutan udara niaga berjadwal harus mengembalikan harga tiket yang telah dibayarkan kepada perusahaan.

Untuk menyosialisasikan peraturan menteri berkaitan dengan keterlambatan, bandara Soekarno Hatta telah memasang isi peraturan tersebut menuju ruang tunggu yang dapat dilihat dan dibaca oleh para calon penumpang dalam rangka melindungi hak mereka. Dari kuesioner yang disebarkan, 85% penumpang mengalami penundaan penerbangan, dengan rentang waktu 1-2 jam sebesar 60% dan 5% penerbangan dibatalkan. Umumnya alasan terjadinya penundaan keberangkatan karena kerusakan teknis. Namun yang paling penting disini adanya informasi lebih awal jika terjadi penundaan *(delay)* agar penumpang dapat menentukan pilihan. Ternyata 41% maskapai tidak memberikan alasan penundaan. Keberanian penumpang masih rendah untuk menanyakan alasan penundaan, hanya 58% penumpang yang berani menanyakan alasan penundaan tersebut.

Akibat keterlambatan pengangkutan, seorang calon penumpang mengajukan gugatan ke pengadilan seperti pada kasus *David vs Lion Air*.[34] Dalam kasus ini keterlambatan *(delay)* muncul ke pengadilan ketika calon penumpang *Lion Air* tanggal 16 Agustus 2007 mengalami keterlambatan sampai 90 menit dari Jakarta (Bandara Soekarno Hatta) menuju Surabaya (Bandara Juanda). Kejadian ini mengakibatkan seorang calon penumpang bernama David ML Tobing tanggal 12 September 2007 menggugat maskapai penerbangan *Lion Air* ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Pada pengadilan tingkat pertama David memenangkan kasus ini berdasarkan Putusan Pengadilan Negeri No.379/Pdt. G/2007/PN.Jkt.Pst tanggal 28 Januari 2008 dan dikuatkan melalui Putusan Pengadilan Tinggi No. 228/PDT/2008/PT.DKI tanggal 22 September 2008. adapun tuntutan yang ajukan oleh David kepada pengadilan yaitu:

1. Meminta ganti rugi pembelian tiket sebesar Rp718.500,- untuk melanjutkan perjalanan dengan penerbangan lain (Garuda Indonesia Airways Rp688.500,- + *airport tax* Rp30.000.);
2. Mengajukan permohonan bahwa Lion Air telah melakukan perbuatan melawan hukum; dan
3. Mengajukan permohonan untuk dibatalkannya isi kontrak baku dalam tiket yang mencantumkan Hak Penumpang dan Tanggungjawab Pengangkut

[33] Pasal 143 UUP: pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

[34] Putusan perkara David v. Lion air, penulis dapatkan salinannya secara langsung dari Penggugat (David ML Tobing) melalui email, 17 Agustus 2009.

Udara Komersial di Indonesia, berbunyi:

> *"Pengangkut tidak bertanggungjawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh penangguhan dan/atau keterlambatan pengangkutan ini, termasuk segala keterlambatan penumpang dan/atau keterlambatan penyerahan barang".*

Ketiga poin tuntutan David di atas terhadap maskapai penerbangan Lion Air, dikabulkan oleh pengadilan. Sebenarnya klausula ketiadaan tanggung jawab pengangkut terhadap keterlambatan, masih didapati dalam kontrak baku pada tiket penumpang pengangkutan udara domestik di Indonesia seperti:[35] *Merpati Nusantara Airline, Sriwijaya Air, Batavia Air* dan *Mandala Air*,

Sebenarnya klausula ketiadaan tanggung jawab maskapai penerbangan dilarang secara tegas dalam Pasal 186 ayat (1) UUP, yang menyebutkan bahwa pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut. Hanya saja larangan ini tidak ada saksinya dan kontrol dari lembaga. Kalau ditelaah UUP, kontrol terhadap klausula baku yang meniadakan tanggung jawab diserahkan kepada Lembaga Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) yang pengaturannya dapat ditemukan dalam Pasal 52 huruf c UUPK. Namun dalam praktik, badan ini kurang begitu berperan sehingga masih banyak klausula (*exemption clause*) demikian ditemukan di beberapa tiket penerbangan.

Klausula baku yang meniadakan tanggung jawab sudah seharusnya ditertibkan agar tidak merugikan penumpang, apalagi sudah ada Putusan Pengadilan Negeri No.379/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst tanggal 28 Januari 2008 yang menyatakan batal demi hukum terhadap *exemption clause* dan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat terhadap klausula baku dalam tiket.

7. Konsep Tanggung Jawab Hukum *(Legal Liability Concept)* Dalam Undang-Undang Penerbangan

Dalam transportasi udara terdapat 3 (tiga) macam konsep[36] dasar tanggung jawab hukum yaitu : (1) konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan *(based on fault liability)*, (2) konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah *(presumption of liability)*,dan (3) konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah *(liability without fault)* atau tanggung jawab mutlak *(absolute liability* atau *strict liability)*.

Sehubungan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang seperti yang telah disebutkan, di bawah ini membahas konsep tanggung jawab pengangkut yang diterapkan dalam UUP.

a) Konsep Tanggung Jawab Hukum Atas Dasar Kesalahan (*Base on Fault Liability*)

Berdasarkan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan *(based on fault liability)*, kelalaian/kesalahan produsen

[35] Putusan Pengadilan Negeri No.379/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst (28 Januari 2008).

[36] Istilah konsep kadang-kadang digunakan juga istilah "teori atau asas atau ajaran (*doctrine*) tanpa mempunyai arti yang berbeda. HK. Martono, *op. cit.*, hlm. 145.

yang berakibat pada timbulnya kerugian konsumen merupakan faktor penentu hak konsumen untuk mengajukan tuntutan ganti rugi kepada produsen. Tuntutan ganti rugi berdasarkan kelalaian produsen diajukan dengan bukti-bukti lain yaitu, *pertama*, pihak tergugat merupakan produsen yang benar-benar mempunyai kewajiban untuk melakukan tindakan yang dapat menghindari terjadinya kerugian konsumen. *Kedua*, produsen tidak melaksanakan kewajibannya untuk menjamin kualitas produknya sesuai dengan standar yang aman untuk digunakan. *Ketiga*, konsumen menderita kerugian. *Keempat*, kelalaian produsen merupakan faktor yang mengakibatkan adanya kerugian pada konsumen (hubungan sebab akibat antara kelalaian dan kerugian konsumen).[37] Tuntutan ganti rugi konsumen kepada produsen, berlaku juga terhadap tuntutan penumpang dalam jasa penerbangan kepada maskapai penerbangan.

Tanggung jawab atas dasar kesalahan terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang lebih dikenal dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtsmatigedaad*), berlaku umum terhadap siapapun termasuk maskapai penerbangan. Ketentuan pasal tersebut menegaskan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian (*to compensate the damage*). Dengan demikian kalau pihak maskapai penerbangan merugikan penumpang, maka ia harus bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang diderita.

Tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut. Tanggung jawab yang telah disebutkan ini sesuai dengan isi ketentuan Pasal 1367 KUH Perdata. Tanggungjawab semacam ini juga dikenal dalam *common law system*, seperti dalam kasus *Swanson Peever vs Canada*.[38]

Apabila penumpang ingin memperoleh ganti rugi atas kerugian yang dideritanya, maka penumpang wajib membuktikan kesalahan maskapai penerbangan tersebut. Ketentuan ini senada dengan bunyi Pasal 143 UUP, yang menyebutkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa terhadap kerugian bagasi kabin, untuk mengajukan klaim, penumpang harus membuktikan bahwa kerugian tersebut akibat kesalahan tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya. Tanggungjawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur: (1). adanya kekhilafan; (2). kerugian dan (3) kerugian tersebut ada hubungan

[37] Arthur Best, *Tort Law Course Outlines, Aspen Law and Business*, 1997, hlm. 269.

[38] Dalam kasus *Swanson Peever* vs *Canada* dijelaskan bahwa pengarah penerbangan sipil di Canada merupakan bahagian dari departemen pengangkutan. Berdasarkan *Aeronautic Act*, Menteri Pengangkutan bertanggung-

dengan kekhilafan.

Konsep tanggung jawab atas dasar kesalahan melemahkan hak-hak penumpang, karena penumpang tidak punya keahlian untuk membuktikan kesalahan pengangkut. Maskapai penerbangan menguasai teknologi tinggi, sementara itu tidak demikian pada penumpang, yang tidak menguasai teknolog tinggi. Kalaupun penumpang dapat membuktikan kesalahan pengangkut, maka tanggungjawab pengangkut terbatas setinggi-tingginya sebesar kerugian penumpang.

Konsep tanggungjawab atas dasar kesalahan dirasakan adil apabila kedudukan kedua belah pihak (penumpang dan maskapai penerbangan) mempunyai kemampuan yang sama sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahan. Konsep tanggungjawab atas dasar kesalahan ini menurut HK. Martono tidak boleh digunakan dalam pengangkutan udara karena kedudukan penumpang dan pengangkutan tidak berimbang.[39]

b) Konsep Tanggung Jawab Hukum Praduga Bersalah

Konsep tanggung jawab praduga bersalah *(presumption of liability concept)*, penumpang atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan pengangkut (maskapai penerbangan), sebab maskapai penerbangan telah dianggap bersalah. Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah, yang harus membuktikan adalah perusahaan penerbangan yang disebut dengan pem-buktian terbalik *(burden of proof)* atau disebut juga dengan pembuktian negatif. Jadi maskapai penerbangan harus membuktikan bahwa dia tidak bersalah. Apabila maskapai penerbangan (termasuk karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya) dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka maskapai penerbangan bebas dari tanggung jawab untuk membayar ganti rugi kepada penumpang atau pengirim barang.

Ketentuan Pasal 146 UUP yang menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Kalau kita perhatikan ketentuan Pasal 146 UUP berkaitan dengan keterlambatan seperti yang disebutkan di atas, memberikan ciri bahwa UUP menganut pula konsep tanggung jawab praduga bersalah, yang mana penumpang tidak perlu membuktikan kesalahan maskapai penerbangan.

Menurut E. Syaefullah, pemberlakuan tanggung jawab mutlak *(absolute of liability)* atas kerugian yang diakibatkan karena keterlambatan akan dirasakan terlalu berat terhadap pengangkut. Konsep ini mulai diaplikasikan dalam Konvensi Warsawa 1929.[40] Oleh karena itu, maskapai penerbangan berdasarkan hukum harus membayar kerugian kepada penumpang tanpa membuktikan kesalahan pengangkut, kecuali maskapai penerbangan membuktikan tidak bersalah.[41] Penumpang cukup memberitahu pengangkut bahwa ada kerugian yang terjadi dalam waktu menggunakan jasa penerbangan. Jika penumpang harus membuktikan kesalahan maskapai penerbangan, maka sudah pasti tidak akan berhasil karena penumpang tidak menguasai teknologi tinggi.

[39] HK. Martono, *op.cit.*, hlm. 149.

[40] Brad Kizza, *liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting from* [illegible]

c) Konsep Tanggung Jawab Mutlak *(Absolute liability principle)*

Dalam pengangkutan udara pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat, demikian menurut ketentuan Pasal 141 UUP. Ketentuan ini mencirikan pula bahwa UUP menganut konsep tanggung jawab mutlak *(absolute liability)*, berdasarkan konsep tanggung jawab ini korban tidak perlu membuktikan kesalahan dari maskapai penerbangan, tetapi otomatis memperoleh ganti rugi. Para korban cukup memberi tahu bahwa menderita kerugian akibat jatuhnya pesawat udara atau orang dan barang-barang dari pesawat udara.

Selain itu konsep tanggung jawab mutlak didapati pula dalam ketentuan Pasal 144 UUP yang menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

E. Kesimpulan

Pengangkut udara bertanggung jawab terhadap penumpang yang hak-haknya dilanggar dan menimbulkan kerugian, seperti yang diamanatkan dalam UUP. Namun pelaksanaan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang masih rendah. Kondisi ini dapat diketahui masih rendahnya respon perusahaan penerbangan terhadap kerugian penumpang yang mengalami kerugian. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa posisi penumpang masih lemah sebagai pengguna jasa penerbangan.

Ada 3 (tiga) konsep tanggung jawab pengangkut yang diterapkan dalam UUP yaitu : konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan *(based on fault liability)*, konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah *(presumption of liability)*, dan konsep tanggung jawab mutlak *(absolute liability* atau *strict liability)*.

Ada beberapa rekomendasi sehubungan dengan hak penumpang dalam kaitannya dengan tanggung jawab pengangkut yaitu:

1. Untuk mencapai kepastian hukum maka pemerintah segera mengeluarkan peraturan pelaksanaan UUP terutama yang berkaitan dengan hak ganti rugi penumpang.
2. Perlu meningkatkan pemberdayaan konsumen (penumpang) dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen.
3. Mekanisme hak ganti rugi penumpang yang lebih mudah sehingga tidak menyurutkan penumpang untuk menuntut haknya.

DAFTAR PUSTAKA

Black. Henry Campbell. 2005, *Black's Law Dictionary*. Sixth Edition. ST Paul. West Publishing Co.. Minn.

Departemen Pendidikan Nasional, 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Keempat. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.

Fujimoto, Etsuko, 1992, Thesis: *Product Liability in the US. 44 The Federal Products Liability Bill*, Settle: University of Washington, School of Law, June.

Harahap, Yahya, 1977, *Beberapa Tinjauan Mengenai Sistem Peradilan dan Penyelesaian Sengketa*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Ibrahim, Jhonny, 2005, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, Cetakan Pertama, Bayu Media, Malang-Jawa Timur.

Kizza, Brad, *Liability of Air Carrier for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents*. Vol. 46 (1) JALC 151 (1980).

KOMPAS, 7 Desember 2004, 2007-2009.

Martono, H.K. 2007. *Pengantar hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

_____, 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Edisi Pertama, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.

_____, 2009. *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Bagian Pertama, Mandar Maju, Bandung.

Media Indonesia. 7 Desember 2004.

Mochtar. Khairiah Salwa. 2008. *Privatizing Malaysia Airlines*. Universiti Kebangsaan Malaysia Publishing. Bangi.

Negara Republik Indonesia. Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42.

Negara Republik Indonesia. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1.

Negara Republik Indonesia, Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor.

Ordonansi Pengangkutan Udara S. 1939 No. 100.

Peraturan Menteri Perhubungan KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Udara.

Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

Pikiran Rakyat, 7 Desember 2004.

Samsul, Inosentius, 2004, *Perlindungan Konsumen, Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Universitas Indonesia Fakultas Hukum Pascasarjana, Jakarta.

Shidarta, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grashindo, Jakarta.

Trulstrup, AW, 1974, *The Consumer in American Society, Personal and Familly Finance*, Ed 5,Mc Graw Hill, New York.

Wiradipradja, E. Syaefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Nasional dan Internasional*, Liberty, Yogyakarta.

Wiradipradja. E. Syaefullah. "Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum udara Indonesia". *Jurnal Hukum Bisnis*. Vol. 25 No. 1. Tahun 2006.

Yahanan. Annalisa. et.al.. "*Passenger rights and Liability of Commercial Air careering the Aviation Industry in Indonesia: Analysis of Law No.1 Year 2009 About Aviation*". Inaugural International Workshop and Seminar on Siyar & Islamic States Practices in International Law. Oriental Crystal Hotel, Kajang, Malaysia, 18-19 November 2009.