PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT UDARA DALAM KAITANNYA DENGAN PENETAPAN GANTI KERUGIAN

TESIS
Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH)

Oleh :
SUKARTI
NPM : 0606038591

Universitas Indonesia
Perpustakaan

PROGRAM PASCA SARJANA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS INDONESIA
2008

UNIVERSITAS INDONESIA

Tesis ini diajukan oleh :

Nama	:	SUKARTI
NPM	:	0606038591
Konsentrasi	:	HUKUM EKONOMI
Judul	:	"PERTANGGUNGJAWABAN PENGANGKUT UDARA DALAM KAITANNYA DENGAN PENETAPAN GANTI KERUGIAN"

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan telah diterima sebagai bagian dari persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH) pada Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, pada bulan Januari 2008.

DEWAN PENGUJI:

Ratih Lestarini, SH.,MH
Ketua Sidang/Penguji

Dr.Inosentius Samsul, SH.,MH
Pembimbing/Penguji

Prof.Dr.Zulfa Djoko Basuki, SH.,MH
Penguji

KATA PENGANTAR

Puji syukur alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat, hidayah dan karuniaNya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tesis ini tepat pada waktunya.

Tesis ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Konsentrasi Hukum Ekonomi Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universita Indonesia. Tesis ini berjudul "Pertanggungjawaban Pengangkut Udara Dalam Kaitannya Dengan Penetapan Ganti Kerugian ".

Dalam pembuatan tesis ini penulis tidak lupa mengucapkan banyak terima kasih kepada Bapak Dr.Inosentius Samsul, SH.,MH., sebagai Pembimbing yang telah banyak membantu penulis mengarahkan pembuatan tesis ini.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan uluran tangan berbagai pihak, karya ini tidak akan terwujud sebagai tesis seperti sekarang ini. Karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang tulus kepada :

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

1. Bapak Menteri Hukum dan HAM RI
2. Bapak Direktur Jenderal Peraturan Perundang-undangan.
3. Bapak Sekretaris Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-undangan.
4. Bapak Direktur Perancangan Peraturan Perundang-undangan;
5. Kepala Badan Pengembangan Sumberdaya Manusia beserta Pegawai Sekretariat BPSDM Departemen Hukum dan HAM RI;
6. Ibu Dr.Jufrina Rizal,SH.,M.A. Ketua Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
7. Bapak Dr.Agus Sardjono,SH.,MH. Ketua Konsentrasi Hukum Ekonomi Universitas Indonesia;
8. Bapak Prof.Hikmahanto Juwana,SH,LLM,PhD. Dekan Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
9. Ibu Ratih Lestari,SH.,MH. Kasub. Program Magister Hukum Pascasarjana Universitas Indonesia.
10. Semua petugas Sekretariat Program Pascasarjana Fakutas Hukum Universitas Indonesia.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

11. Rekan-rekan sekerja Departemen Hukum dan HAM RI yang telah memberi ide, saran, inspirasi serta semangat dalam menyusun tesis ini.
12. Suami tercinta yang memberi dukungan Moril dan Materiil dalam menyusun tesis ini.
13. Tentu tidak lupa pula kepada seluruh keluarga yang telah meluangkan waktu serta perhatiannya dalam penyusunan tesis ini.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih belum sempurna. Karena itu penulis dengan tangan terbuka akan menerima saran dan kritik dari semua pihak terutama dari Bapak dan Ibu Dosen di lingkungan Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Akhir kata penulis mengharapkan agar tesis ini dapat bermanfaat, tidak saja bagi penulis sendiri akan tetapi juga dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Jakarta, Januari 2008

Penulis

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

ABSTRAK

Setiap terjadi kecelakaan pesawat udara, para awak pesawat udara, penumpang atau pihak ketiga yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara dijamin oleh Undang-undang memperoleh ganti rugi yang biasa disebut santunan, namun demikian santunan tersebut secara yuridis belum sepenuhnya memuaskan semua pihak, khususnya yang diatur dalam Stb. 1939-100. sehingga ditinjau dari segi tanggung jawab pengangkut terjadi kesenjangan antara perkembangan angkutan udara dengan pengaturan jumlah santunan yang seharusnya diterima oleh korban kecelakaan pesawat udara, khususnya penumpang dan/atau pengirim barang. Dalam tulisan ini akan menguraikan santunan korban kecelakaan pesawat udara berdasarkan Pasal 43, 44 UU RI No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang meliputi sistem tanggung jawab dan jumlah santunan, selain itu juga diatur dalam Peraturan Pemerintah RI Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara yang terdapat dalam Pasal 42-45. Untuk maksud tersebut lebih dahulu dijelaskan jumlah santunan penumpang korban kecelakaan pesawat udara menurut hukum internasional maupun Stb. 1939-100 serta praktek pemberian santunan korban kecelakaan pesawat udara yang selama ini dilakukan di Indonesia. Hal ini di perlukan untuk perbandingan agar mengerti lebih mantap.

ABSTRACT

For each aircraft accigent, the crews of aircraft, passengers or third parties suffering loss due to the aircraft accident shall be guaranteed by the law for obtaining indemnity which is usually called as compensation. Juridically, however, this compensation has not been satisfactory to all parties, especially the one specified in the Stb. 1939-100. Viewed from the aspect of accountability of carrier, there is a discrepancy between the progress of air transportation and management of total compensation to be received by the victims of aircraft accident, especially passengers and/or cargo dispatcher. This writing will explain regarding the compensation for victims of aircraft accident based on Article 43,44 of Law of Republic of Indonesia Number 15 Year 1992 regarding Flight involving accountability system and total compensation. In addition it is also arranged by Government Regulation Republic of Indonesia Number 40 Year 1995 on Air Transportation as Referred to in

Article 42-45. For this porpose, it is previously explained regarding total compensation to be received by the victims of aircraft accident according to international law and Stb. 1939-100 and compensation practice for the victims of aircraft accident which has been implemented up to present in Indonesia. It is required as comparison for a better comprehension.

DAFTAR ISI

Halaman

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI ii

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Permasalahan 3

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian 4

D. Kerangka Teori dan Konseptual 4

E. Metode Penelitian 10

F. Sistematika Penulisan 13

BAB II : PENGATURAN JASA ANGKUTAN UDARA DI INDONESIA

A. Keberadaan Pengangkutan Udara 15

B. Hak dan Kewajiban Para Pihak 19

C. Konvensi-konvensi Internasional 25

D. Tanggung Jawab Pengangkut Udara 37

E. Hukum Yang Berlaku di Indonesia 45

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

BAB III : PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA

A. Pengertian Umum 52

B. Syarat-syarat Dalam Perjanjian Angkutan Udara 55

C. Dokumen Angkutan Udara 62

D. Ganti Kerugian dalam Perjanjian Pengangkutan 71

BAB IV : PENETAPAN GANTI KERUGIAN PENGANGKUTAN UDARA

A. Sebab-sebab Timbulnya Kerugian 91

B. Pihak Yang Berhak Atas Ganti Kerugian ... 97

C. Pihak Yang Melaksanakan Ganti Kerugian...100

D. Jumlah Ganti Kerugian 102

E. Pembayaran Ganti Kerugian 108

BAB V : PENUTUP

A. Kesimpulan 122

B. Saran-saran 124

DAFTAR PUSTAKA .....

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kegiatan penerbangan komersial merupakan bagian dari kegiatan penerbangan sipil, sifat penerbangannya itu sendiri bersifat internasional. Oleh karenanya negara-negara yang telah meratifikasi konvensi-konvensi internasional akan mengikuti standar internasional dalam menjalankan usaha penerbangannya.

Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara[1].

Pengangkutan udara adalah salah satu faktor penting dari kekuatan negara di ruang udara yang tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga untuk mempersatukan bangsa dalam

---

[1]. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Pasal 1 angka 13, Jakarta, 21 Mei 1992.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

pengertian politis, sebagai sarana untuk membantu efektifitas pemerintahan serta pendorong lajunya pembangunan.[2]

Di bidang transportasi udara semakin berkembang seiring dengan kemajuan Iptek, di butuhkannya peraturan tentang pengangkutan udara yang sesuai dengan perkembangan masyarakat. Hukum pengangkutan udara merupakan lapangan hukum baru yang perkembangannya dimulai sekitar tahun sebelum dan sesudah perang dunia II.[3] Maka hukum pengangkutan udara merupakan suatu obyek yang menarik untuk diteliti. Selain itu karena sifat-sifatnya yang khusus, sehubungan dengan adanya perkembangan yang pesat di bidang penerbangan dan kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan udara semakin meningkat disebabkan hubungan antar bangsa sudah begitu luas.

Di dalam hukum pengangkutan udara, masalah ganti kerugian merupakan salah satu aspek penting bagi pihak yang mengalami kerugian akibat dari

---

2. Martono K, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa* (Bandung : Alumni, 1987) hal. 15

3. E. Suherman, *Hukum Udara di Indonesia dan Internasional* (Bandung : Alumni, 1983) hal.1

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

kegiatan pengangkutan. Ganti kerugian tersebut diberikan kepada pengguna jasa angkutan udara atau ahli warisnya dan pihak ketiga yang menderita kerugian sebagai akibat dari pengoperasian pesawat udara.

Pelaksanaan ganti kerugian dalam pengangkutan udara di Indonesia, prosesnya diawali dengan adanya tuntutan dari penumpang dan pengirim barang yang mengalami kerugian terhadap pengangkut. Kemudian pengangkut mempelajari dan mempertimbangkan tuntutan ganti kerugian tersebut untuk selanjutnya menetapkan besarnya jumlah ganti kerugian.

B. RUMUSAN PERMASALAHAN

Berdasar latar belakang penelitian dapat dirumuskan masalah-masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana perngaturan jasa angkutan udara di Indonesia .
2. Bagaimana Syarat-syarat dari perjanjian angkutan udara.
3. Bagaimana penetapan ganti kerugian.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

C. TUJUAN DAN KEGUNAAN PENELITIAN

Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka tujuan tesis ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaturan jasa angkutan udara di Indonesia.
2. Untuk mengetahui Syarat-syarat dari perjanjian angkutan udara.
3. Untuk mengetahui sejauh mana penetapan ganti kerugian.

D. KERANGKA TEORI DAN KONSEPTUAL.

1. Kerangka Teori

setiap terjadi kecelakaan pesawat udara, para awak pesawat udara, penumpang atau pihak ketiga yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara. dijamin oleh Undang-undang memperoleh ganti rugi yang biasa disebut santunan, namun demikian santunan tersebut secara yuridis belum sepenuhnya memuaskan semua pihak, khususnya yang di atur dalam Stb.1939-100. sehingga ditinjau dari segi tanggung jawab pengangkut terjadi kesenjangan antara

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

perkembangan angkutan udara dengan pengaturan jumlah santunan yang seharusnya diterima oleh korban kecelakaan pesawat udara, khususnya penumpang dan atau pengirim barang.

Dalam Pasal 43 dan 44 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 diatur tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut apabila terjadi kecelakaan pesawat udara baik tanggung jawab terhadap penumpang, pengirim barang dan atau pos maupun terhadap pihak ketiga yang menderita kerugian akibat dampak negatif penggunaan pesawat udara. berdasarkan Pasal-pasal tersebut diatas diharapkan dapat menjamin atau setidak-tidaknya dapat sebagai dasar hukum mengurangi kesenjangan antara perkembangan angkutan udara disatu pihak dengan jumlah santunan korban kecelakaan pesawat udara di pihak lain.[4]

---

[4] K.Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa,Hukum Laut Internasional,* Bandung: Mandar Maju 1995

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

2. Kerangka Konseptual

Masalah pokok yang jadi materi dalam Hukum Pengangkutan Udara, baik nasional maupun internasional, adalah masalah tanggung jawab pengangkutan udara bila terjadi kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan udara (penumpang, pemilik bagasi, pengirim/penerima kargo). Di samping itu, juga dengan kerugian yang mungkin diderita oleh pihak ketiga didarat (jiwa dan harta benda).

Mengenai tanggung jawab pengangkut udara di Indonesia (domestik), pengaturannya terdapat dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, dan Ordonansi Pengangkutan Udara Nomor 100 Tahun 1939, sudah diganti oleh Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995, beberapa ketentuan Organisasi Pengangkutan Udara masih tetap berlaku karena belum diatur dalam Peraturan Perundang-undangan yang baru, seperti masalah dokumen angkutan udara

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

atau cara mengajukan tuntutan oleh pihak korban kepada pengangkut, dan sebagainya.

Prinsip tanggung jawab yang diatur dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Angkutan Udara, Pasal 43 dan 44 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Penerbangan Pasal 42-45.[5] Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict/absolute liability principle*), artinya pengangkutan selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak tergantung ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan karena kelambatan dimana penumpang harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut (Pasal 42c).tanggung jawab pengangkut berdasarkan atas prinsip Praduga (*presumption of liability*), yaitu pengangkut udara dianggap selalu tanggung jawab kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa

[5]Peraturan Pemerintah RI No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Kerugian, kecelakaan tersebut bukan karena kesalahannya.

Dalam praktik selama ini, baik dalam penerbangan domestik atau internasional, bila terjadi suatu kerugian atau kecelakaan pesawat udara, pembayaran kompensasi kepada para korban selalu diberikan tanpa mempermasalahkan ada atau tidak adanya unsur kesalahan dari pihak pengangkut. Jadi, sudah diberlakukan prinsip tanggung jawab mutlak meskipun secara formal Konvensi Warsawa masih menganut prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability*).

Mengapa prinsip tanggung jawab mutlak yang diberlakukan, bukan prinsip atas dasar kesalahan (*fault liability principle*) seperti yang dianut dalam KUHPerdata (Pasal 1365)? Bila prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan diterapkan dalam bidang pengangkutan udara tentu sangat menyulitkan bagi para korban (yang pada umumnya orang awam dunia penerbangan) karena pihak korban (penggugat) harus membuktikan adanya unsur

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

kesalahan di pihak pengangkut (tergugat). Padahal hampir dapat dipastikan mustahil pihak korban dapat membuktikan apa yang sebenarnya terjadi dalam dunia penerbangan yang menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara. belum lagi diproses pengadilan akan memakan waktu yang cukup lama dengan biaya yang cukup besar pula, padahal belum tentu dia memenangkan perkaranya. Dengan demikian, diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak dalam pengangkutan udara akan memudahkan bagi korban untuk memperoleh kompensasi dengan proses yang cepat pula. Kecuali dalam hal-hal tertentu (bila korban atau keluarganya mencurigai terdapat indikasi adanya unsur kelalaian yang lain biasa di pihak pengangkut yang menyebabkan pengangkut bertanggung jawab secara tak terbatas) dapat mengajukan tuntutan ke muka pengadilan.

Ganti kerugian merupakan perwujudan tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak lain yang mengalami kerugian. Persoalan penting disini

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

yaitu cara pemberian ganti rugi dan besarnya ganti kerugian.

Yang dimaksud dengan ganti kerugian adalah pemberian sejumlah uang oleh pengangkut udara kepada pihak pengguna jasa angkutan udara atau pihak ketiga yang mengalami kerugian (seperti dalam OPU Stb 1939).

E. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Penelitian terhadap norma hukum yang terdapat dalam peraturan Perundang-undangan, Perjanjian/kontrak, putusan-putusan Pengadilan dan pendapat nara sumber.

1. Tipe penelitian

   Penelitian ini akan disajikan dalam bentuk eksplanatoris, yaitu dengan menggunakan hubungan antara teori dan praktek diperoleh dilapangan berikut studi dokumen yang terkait. Dengan demikian diharapkan akan dapat diperoleh analisis yang mendalam terhadap hal-hal yang dibahas dalam tesis ini.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

2. Pengumpulan data

a.Sumber data

Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui kegiatan studi kepustakaan yang berhubungan dengan topik penelitian ini. Sumber data sekunder dibagi menjadi dua, yaitu :

1. Bahan Hukum Primer, yaitu mempergunakan bahan hukum yang terdiri dari Peraturan Perundang-undangan yaitu Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. penulis juga akan mengambil acuan dari KUH Perdata.
2. Bahan Hukum Sekunder yaitu penelitian dengan buku-buku dan tulisan yang terkait.

b.Cara perolehan data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian dilakukan dengan :

1. Metode Kepustakaan

Data sekunder, berupa tulisan yang ada hubungannya dengan materi yang dibahas dalam

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

tesis ini. Tulisan berupa buku-buku, makalah, peraturan perundang-undangan yang terkait.

2. Analisis data

Dalam pembahasan permasalahan, data dan informasi yang ada disusun dan diolah secara kualitatif untuk memperoleh jawaban.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun sistematika penulisan Tesis ini adalah sebagai berikut:

Bab Pertama sebagai Pendahuluan yang memuat latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka teori dan konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Selanjutnya dalam Bab kedua menguraikan mengenai Pengaturan jasa angkutan udara di Indonesia, yang meliputi Keberadaan pengangkutan Udara, hak dan kewajiban para pihak, Konvensi-konvensi internasional, Tanggung jawab Pengangkut Udara dan Hukum yang berlaku di Indonesia.

Bab ketiga menjelaskan mengenai Perjanjian Pengangkutan Udara yang berisi Pengertian Umum, Syarat-syarat dalam Penjanjian Angkutan Udara, Dokumen Angkutan Udara dan Ganti kerugian dalam perjanjian pengangkutan.

Bab keempat menguraikan mengenai Penetapan ganti Kerugian Pengangkutan Udara, dalam bab keempat ini akan dianalisis masalah Sebab-sebab

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

timbulnya kerugian, pihak yang berhak atas ganti kerugian, pihak yang melaksanakan ganti kerugian, jumlah ganti kerugian, serta pembayaran ganti kerugian.

Bab kelima merupakan bab penutup yang memuat beberapa kesimpulan yang telah penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya, dan juga beberapa saran-saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

BAB II

PENGATURAN JASA ANGKUTAN UDARA DI INDONESIA

Dikaitkan dengan kegiatan pengangkutan udara, dikenal adanya asuransi tanggung jawab hukum terhadap penumpang, bagasi dan kargo serta pihak ketiga, yang dibebankan atau diwajibkan Konvensi internasional dan Peraturan Perundang-undangan Nasional.

A. KEBERADAAN PENGANGKUTAN UDARA

1. Sebelum Kemerdekaan Republik Indonesia

Perkembangan angkutan udara di Indonesia tidak terlepas dari sejarah angkutan udara Belanda yang pada waktu itu menjajah Indonesia.Sesudah perang dunia I tahun 1919, negara-negara Eropa termasuk Belanda berlomba-lomba menghubungkan daerah jajahannya dengan negerinya.Untuk maksud tersebut, Belanda mengadakan penerbangan pertama ke Indonesia pada tanggal 1 Oktober 1924 yang dilakukan oleh Kapten Penerbangan A.N.G Thomassen yang mendarat di Cililitan (sekarang bernama Halim

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Perdana Kusuma Airport) pada tanggal 24 Oktober 1924 dengan mempergunakan pesawat udara jenis Foker 7b.[6]

Penerbangan komersial pertama di Indonesia dilakukan oleh KLM (*Koninlijke Luchtvart Maatschappij*) pada tanggal 23 Juli 1927, kemudian kembali ke Nedrerland. Penerbangan tersebut untuk mengangkut surat-surat dan kartu natal. Perusahaan KLM bertugas menghubungkan Nederland sebagai angkutan udara internasional, sedang untuk angkutan dalam negeri East Indies dilakukan oleh sebuah perusahaan penerbangan "*The Royal Air dengan East Indies* (Indonesia), *Transportation Company*" yang diberi konsensi untuk mendirikan Koninlijke Nederlands Indische Luchtvaar Maattchappij (KNILM) dan diberi hak monopoli untuk melaksanakan angkutan udara di Indonesia.

---

[6]. Mortono K, *op cit*, hal. 60

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

KNILM didirikan pada tanggal 15 Februari 1928, untuk menghubungkan kota-kota di Hindia Belanda. Sejak tanggal 12 September 1929 dinas penerbangan komersial dilakukan dua kali seminggu antara Amsterdam Batavia. Pada tahun 1936 KNILM berkembang pesat, tetapi setelah Jepang menyerang Indonesia 15 Februari 1942 semua armada udara tersebut dipakai untuk keperluan perang oleh tentara Amerika Serikat di pacific. Semasa penjajahan Jepang angkatan udara komersial di Indonesia praktis tidak ada.

2. Sesudah Kemerdekaan Republik Indonesia 1945

Semasa perang kemerdekaan kondisi angkutan udara komersial belum menentu. Angkutan udara pemerintah Belanda yang dilakukan oleh KLM dan KNILM tidak dapat berfungsi, sedang angkutan udara yang diselenggarakan oleh pemerintah Indonesia masih dalam masa kelahiran. Tanggal 29 Juli 1947 merupakan hari bakti AURI, ialah sejarah perjuangan TNI Angkatan Udara dalam memperjuangkan

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dan mempertahankan kemerdekaan serta merupakan awal pendaya gunaan kekuatan udara nasional.

Pada tanggal 1 Desember 1948 atas perintah Kepala Staf Angkata Udara (KSAU) Suryadi Suryodarmo, penerbang Sutardjo Sigit dan kawan-kawan melakukan penerbangan ke Calcuta, India guna pemeriksaan pesawat udara Seulawan RI 001 agar dapat melakukan penerbangan jarak jauh, dimana pada saat itu pesawat udara Seulawan RI 001 merupakan bagian dari Direktorat Penerbangan Sipil seksi angkutan udara di bawah pimpinan AR. Soehoed.[7] Sehubungan dengan keadaan perang pada waktu itu, maka pesawat tersebut tidak memungkinkan untuk kembali ke Indonesia. Selanjutnya pesawat udara tersebut diterbangkan ke Birma guna diopeasikan disana. Kegiatan operasi penerbangan di Birma sepenuhnya merupakan penerbangan niaga dengan konsekuensi penerbangan charter. Setelah Belanda mengakui kedaulatan

---

[7] Martono K, *Ibid* hal. 13

Republik Indonesia, pesawat udara Seulawan RI 001 kembali ke Indonesia. Selanjutnya pada tahun 1950 didirikan perusahaan penerbangan dengan nama Garuda Indonesia Airways N.V, dengan modal gabungan antara Pemerintah RI dengan KLM. Dalam perkembangannya perusahaan tersebut dinasionalisasikan oleh penerintah Indonesia pada tahun 1961, dengan peraturan pemerintah No. 102 tahun 1961 didirikan perusahaan Negara Garuda Indonesia Airways.

Di samping PN Garuda Indonesia Airways pada tahun 1962 dengan peraturan pemerintah No. 19 Tahun 1962, didirikan suatu perusahaan penerbangan bernama PN Merpati Nusantara Airlines, yang ditugaskan melakukan penerbangan domestik.

B. HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK

Yang dimaksud dengan para pihak disini adalah pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan udara, yaitu pengangkut, penumpang, dan pengirim barang. Salah satu aspek hukum dari

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

pengangkutan udara dapat dilihat dari hak dan kewajiban para pihak.

a.Hak dan kewajiban pengangkut

1. Setiap pengangkut barang berhak untuk minta kepada pengirim barang untuk membuat atau memberikan surat muatan udara (Pasal 7 ayat 1 OPU).

2. Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk menyerahkan beberapa surat muatan udara (Pasal 9 OPU).

3. Pengangkut berhak untuk menuntut penggantian kerugian dari pengirim, bila karena melaksanakan perintah dari pengirim, pengangkut harus mengganti kerugian kepada pihak lain, dengan cara yang sah memiliki surat muatan udara itu (Pasal 15 ayat 3 jo 1 OPU).

4. Pengangkut berhak atas biaya penyimpanan barang dan biaya pemberitahuan pada pengirim, atau penerima, dalam hal apabila satu dan lain hal barang tersebut tidak dapat diserahkan kepada yang berhak (Pasal 17 ayat 1 dan 2 OPU).

5. Menetapkansyarat-syarat pengangkutan.

6. Pengangkut berhak memeriksa identitas penumpang dan melarang penumpang mebawa barang-barang yang berbahaya.

b. Sedangkan kewajiban pengangkut ialah :

1. Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang diterimanya (Pasal 8 ayat 3 OPU).

2. Bila barang sudah sampai di pelabuhan udara tujuan, pengangkut berkewajiban untuk

memberitahu kepada pengirim barang kecuali ada perjanjian sebaliknya (Pasal 16 ayat 2 OPU).

3. Dalam hal penerima barang tidak datang, penerima menolak apa yang seharusnya dibayar olehnya, bila barang disita, maka pengangkut wajib menyimpan barang-barang tersebut ditempat yang baik atas tanggung jawab orang yang berhak (Pasal 17 ayat 1 OPU).[8]

4. Memberikan tiket kepada penumpang, bagasi dari barang yang diangkut.

5. Menjaga keselamatan penumpang, bagasi dan barang kiriman dengan sebaik-baiknya.

6. Mengangkut penumpang, bagasi dan barang kiriman sampai ke tempat tujuan dengan selamat.

7. Membayar ganti kerugian dalam hal penumpang pengiriman barang/penerima barang dan pihak ketiga menderita kerugian sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan udara.

c. Hak dan Kewajiban Penumpang

1. Penumpang berhak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk dengan selamat.

2. Mendapatkan pelayanan yang sebaik-baiknya guna menjamin keselamatan perjalanannya.

---

[8]. Hartono Hadisuprapto, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*, hal. 25

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

3. Penumpang atau ahli waris berhak menuntut ganti kerugian bila terjadi kecelakaan penerbangan atas pesawat udara, sehingga menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Disamping hak-hak yang dimiliki oleh penumpang ia juga mempunyai kewajiban-kewajiban antara lain :

1. Membayar biaya pengangkutan udara.
2. Mengindahkan petunjuk-petunjuk pengangkutan udara atau dari pegawai yang berwenang untuk itu.
3. Menunjukan tiketnya kepada pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta.
4. Tunduk pada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat pengangkutan yang telah disetujui.
5. Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang yang berbahaya atau barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.[9]

---

[9]. *Ibid*, hal. 26

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

d. Hak dan Kewajiban Pengirim Barang

Seorang pengirim barang mempunyai hak-hak sebagai berikut :

1. Minta pada pengangkut udara untuk menerima surat muatan udara yang telah dibuat oleh pengirim barang.
2. Menguasai barang-barang tersebut dilapangan atau tujuan.
3. Menguasai barang-barang dengan mengambil kembali barang-barang tersebut di pelabuhan udara pemberangkatan.
4. Menahan barang-barang pada suatu pendaratan selama perjalanan.
5. Menyerahkan barang-barang itu di tempat tujuan atau selama perjalanan kepada orang lain selain penerima yang disebutkan dalam surat muatan udara.
6. Meminta supaya barang-barang itu dikirim kembali ke lapangan terbang keberangkatan.
7. Menurut ganti kerugian jika ada kerusakan, kemusnahan dan kehilangan barang-barang kirimannya.[10]

Penggunaan hak-hak tersebut dapat dilaksanakan bila tidak merugikan pengangkut atau pengirim barang lainnya.

---

[10]. *Ibid*, hal. 27.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Adapun kewajiban-kewajiban pengirim barang adalah :

1. Membayar biaya pengangkutan barang kiriman.
2. Tunduk pada syarat-syarat yang telah ditentukan dalam perjanjian angkutan udara.
3. Memberitahukan dengan sebenarnya mengenai barang kiriman serta bertanggung jawab atas kebenaran itu.
4. Mengisi formulir surat muatan udara yang telah disediakan oleh pengangkut.
5. Melampirkan surat-surat lain yang diperlukan pada penyerahan barang kepada penerima.

e. Hak dan Kewajiban Penerima Barang

Pasal 16 OPU memnentukan hak-hak penerima barang sebagai berikut :

1. Penerima barang berhak menuntut penyerahan barang dan surat muatan udara segera setelah barang-barang tersebut tiba ditempat tujuan.
2. Berhak melakukan penuntutan yang menjadi haknya kepada pengangkut bila terjadi kehilangan atau bila barang tidak datang setelah tujuh hari dari waktu seharusnya telah tiba.

Sedangkan kewajiban penerima barang ialah membayar biaya pengangkutan barang kiriman, bila telah terdapat persetujuan dengan pengirim, pengurus dan pengambil barang kiriman bila telah tiba di tempat tujuan serta menunjukkan

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

identitas kepada pengangkut pada saat ia mengambil barang kiriman tersebut.

C. KONVENSI-KONVENSI INTERNASIONAL

Lahirnya dunia penerbangan pada awal abad ke 20, pengangkutan udara berkembang dan berperan sesuai dengan kebutuhan nasional tiap-tiap negara yang bersangkutan. Pada kelahirannya antara tahun 1900-1919, angkutan udara sangat berperan di dalam angkutan militer.[11]

Dampak dari kehancuran perang dunia I, banyak tenaga ahli penerbangan baik teknik, operasi, Crew, maupun administrasi serta beribu-ribu pesawat yang menganggur. Seiring dengan perkembangan kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan udara maka pesawat udara dan tenaga-tenaga potensial yang menganggur tersebut mulai disalurkan untuk kepentingan militer. Pada akhir tahun 1919 bermunculanlah perusahaan penerbangan komersial. dengan demikian negara-negara Eropa

---

[11]. Martono K, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa*, (Bandung : alumni, 1987) hal. 92.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

khususnya, mulai memikirkan angkutan udara sebagai sumber pendapatan negara.

Perkembangan kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan udara perlu mendapat pengaturan untuk menghindari terjadinya persaingan yang tidak sehat, maka lahirlah konvensi-konvensi internasional yang diawali 1919 di Paris, yakni "Perjanjian Penerbangan Internasional".[12] Konvensi Paris 1919 ini, sebagian besar mengatur masalah-masalah teknik dan operasi penerbangan.

Beberapa konvensi yang mengatur ganti kerugian antara lain ialah :

1. Konvensi Warsawa Tahun 1929

Di Warsawa tanggal 12 Otober 1929 ditandatangani suatu perjanjian yang lengkapnya dalam bahasa Inggris bernama "*Convention for Univication Certain Rule Relating to International Carriage by Air*",

---

[12]. E.Suherman, *Op.cit*, hal. 8

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

yang disebut "Perjanjian Warsawa". Perjanjian ini mengatur dua hal poko yaitu mengenai dokumen angkutan udara dan masalah tanggung jawab pengangkut udara internasional.[13]

Konvensi Warsawa hanya menyeragamkan beberapa ketentuan angkutan udara internasional, serta dalam beberapa hal tertentu menunjuk pada hukum nasional negara yang bersangkutan, namun konvensi ini mempunyai arti penting dimana beberapa negara termasuk Indonesia mempergunakan konvensi Warsawa di dalam ketentuan udara domestiknya.

Arti penting konvensi ini dapat pula dilihat dari segi praktek dunia penerbangan, dimana konvensi ini merupakan konvensi yang terbanyak pesertanya, serta dari segi ilmu hukum konvensi ini mempunyai arti tersendiri, sebab perjanjian ini ternyata dapat diterima prinsip-prinsip oleh negara-negara dengan sistem hukum Anglo Saxon maupun negara negara dengan

---

[13]. E. Suherman, *op.cit*, hal. 106.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

sistem hukum Kontinental atau dengan sistem hukum islam.

2. Konvensi Roma Tahun 1952

Dunia penerbangan internasional malaju dengan cepatnya terutama berakhirnya perang dunia ke II tuntutan akan jasa angkutan udara semakin meningkat dengan sendirinya resiko kecelakaan pesawat udara meningkat pula, demikian juga halnya dengan resiko timbulnya kerugian pada pihak ketiga di darat atau dilaut maupun di udara yang tidak mempunyai hubungan perjanjian angkatan udara dengan pengangkut haruslah dilindungi hak-haknya. Maka pada tanggal 7 Oktober 1952 ditandatangani konvensi Roma yang mengatur tentang tanggung jawab terhadap pihak ketiga.

3. Protokol The Hague 1955

Protokol yang ditandatangani di Hague pada tanggal 28 September 1955, ini berisi amandemen-amandemen Konvensi Warsawa.Limit tanggung jawab pengangkut udara yang ditemukan dalam Konvensi

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Warsawa 1929 untuk penumpang yang terluka dan tewas dianggap sudah tidak memadai lagi. Maka perlu diadakan penyesuaian yang diatur dalam Protokol The Hague 1955 yang memuat antara lain masalah kenaikan limit ganti kerugian terhadap penumpang, penyederhanaan dan penyempurnaan tiket penumpang dan surat muatan udara.

Semula menurut Konvensi Warsawa limit ganti kerugian perpenumpang hanya 125.000,- Gold France kemudian pada protokol the Hague dinaikan menjadi dua kali lipat yaitu sebesar 250.000,- Gold France.

Protokol the Hague ini merupakan suatu persoalan unik bagi Indonesia, karena adanya suatu kerugian apakah Indonesia merupakan negara peserta atau tidak sebab pada tanggal 22 Agustus 1960 Menteri Luar Negeri Indonesia telah mengirim suatu pernyataan turut serta (*instrument of accession*) kepada pemerintah Polandia sebagai "Depository State" Protokol of the Hague melalui kedutaan besar republik Indonesia di Moskow. Tetapi didalam daftar

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

negara peserta yang turut ambil bagian ternyata negara Indonesia tidak dijumpai.[14]

4. Konvensi Guadalajara Tahun 1961

Perkembangan yang pesat dari usaha-usaha dalam bidang Charter Pesawat Udara, timbul persoalan yang menyangkut tanggung jawab, sebab Konvensi Warsawa tidak secara otomatis berlaku bagi angkutan charter.

Konvensi Guadalajara 1961 ditandatangani pada tanggal 18 September 1961 merupakan suplemen dari Konvensi Warsawa yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut terhadap pihak-pihak yang tidak tersangkut dalam perjanjian pengangkutan udara, karena dalam praktek sering terjadi pengangkut yang sebenarnya adalah bukanlah yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Dengan demikian dikenal

---

[14]. E. Suherman, *op.cit*, hal. 110.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

adanya istilah "*actual Carrier*" dan "*Contracting Carrier*".[15.]

5. Montreal Agreement Tahun 1966

Perjanjian ini lahir karena ketidak puasan Amerika Serikat terhadap limit ganti kerugian berdasarkan protokol the Hague terlalu rendah. Amerika Serikat mengancam mengundurkan diri dari Konvensi Warsawa 1929, dimana hal ini dianggap akan sangat merugikan dunia penerbangan. Puncak ketidak puasan Amerika Serikat terjadi pada tanggal 13 Nopember 1965 ketika pemerintah Amerika Serikat menyatakan pengunduran diri dari Konvensi Warsawa 1929 menurut Pasal 39 ayat 2 Konvensi Warsawa pengunduran diri mulai dilakukan enam bulan sejak tanggal pernyataan pengunduran diri.

[15.] Hartono Hadisuprapto, Djohari Santoso, Ridwan Khairandy, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara*, Yogyakarta : Perpustakaan FH UII, 1988 hal.9.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Peristiwa ini oleh IATA (*International Air Transport Association*) dinilai sebagai suatu yang amat penting bagi dunia penerbangan internasional, karena dengan keluarnya Amerika Serikat dari Konvensi Warsawa akan mengakibatkan kerugian bagi perusahaan-perusahaan penerbangan, terutama yang terbang ke dan dari Amerika Serikat.

Guna mencegah pengunduran diri Amerika Serikat maka perusahaan-perusahaan penerbangan yang tergabung dalam IATA khususnya yang terbang ke dan dari Amerika Serikat mengadakan sidang khusus pada tanggal 1 Februari 1966 yang menghasilkan keputusan sebagai berikut :

1. Jumlah ganti kerugian penumpang yang meninggal dunia dinaikan menjadi US$ 75.000,- dengan kemungkinan penumpang mendapat asuransi tambahan.

2. Jumlah ganti kerugian tersebut termasuk biaya ganti kerugian tanpa biaya-biaya lain. Sedang

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

jumlah ganti kerugian tanpa biaya pengadilan hanya sebesar US $ 58.000,-.

3. Bagi mereka yang sengaja menyabut tidak berhak memperoleh ganti kerugian.
4. Semua perusahaan penerbangan yang ke dan dari wilayah Amerika Serikat harus menandatangani Montreal Agreement 1966.[16]

Tindakan ini dapat disetujui oleh Amerika Serikat sebelum ditandatangani suatu perjanjian internasional yang lebih cepat diterima.

Dengan adanya sikap kompromi tersebut maka pada tanggal 15 Mei 1966 yakni sehari sebelum pengunduran diri Amerika Serikat akan efektif, ditandatangani suatu perjanjian antar perusahaan penerbangan anggota IATA disatu pihak dengan Amerika Serikat yang diwakili oleh Dewan Penerbangan Sipil Amerika Serikat yang dikenal denganC.A.B(*Civil Aeronatics Board*)dilain pihak.

---

16. Martono K, *op cit*, hal. 84

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Dengan demikian pengunduran diri Amerika Serikat dari Konvensi Warsawa menjadi batal.

Dari uraian diatas sebenarnya Montreal Agreement bukanlah perjanjian antar negara, tetapi hanya merupakan perjanjian antar IATA dengan C.A.B. dari kenyataan tuntutan masyarakat, dapat dilihat bahwa ganti kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan udara khususnya terhadap penumpang diperhatikan dengan perlindungan hak penumpang dalam hal jumlah ganti kerugian bagi korban/ahli warisnya, oleh karena itu ganti kerugian bukanlah hadiah dari pengangkut melainkan mutlak bagi mereka serta tanggung jawab dari pengangkut.

6. Protokol Guatemala Tahun 1971

Perkembangan penerbangan sipil internasional yang pesat dan lajunya perkembangan ekonomi serta meningkatnya tingkat kehidupan masyarakat membawa akibat ketidak puasan terhadap Konvensi Warsawa dan Protokol the Hague, terutama mengenai limit tanggung jawab pengangkut udara.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Hal tersebut mendorong IATA pada tahun 1970 mengadakan suatu "*Conference of Airline Lawyer on Revisition of the Warsawa Convention*". Kemudian pada tahun 1969 dan 1970 Legal Commition I.C.A.O (*International Civil Aviation Organization*) bersidang untuk mempersiapkan suatu perjanjian baru, dan selanjutnya pada tangga 8 Maret 1971 di Guatemala City ditandatangani suatu Protokol untuk memperbaiki Konvensi Warsawa dan Protokol the Hague.[17]

Delegasi dari New Zealand memberikan sumbangan yang penting dalam sidang I.C.A.O dengan mengajukan usul yang dikenal dengan sebutan "*New Zealand Package Deal*". Usul tersebut menjadi dasar pada Protokol Guatemala 1971, dan diterima oleh sebagian besar peserta *International Diplomatic Conference on Air Law*, yang diselenggarakan antara tanggal 7 Februari hingga 8 Maret di Guatemala City. *New Zealand*

---

[17]. E. Suherman, *op cit*, hal.198

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Package Deal yang memberikan koreksi mendasa pada Konvensi Warsawa dan Protokol the Hague tentang prinsip tanggung jawab serta limit ganti kerugian tersebut dari 6 hal pokok, yaitu:

a. Pengangkutan udara bertanggung jawab secara mutlak (*absolute liability*) untuk penumpang yang luka atau tewas, kecuali si penumpang bersalah atau turut bersalah.

b. Tanggung jawab pengangkut dinaikan sampai US $ 100.000,-.

c. Limit US $ 100.000,- tidak dapat dilampaui dalam hal apapun juga (*unbreakable limit*).

d. Limit secara otomatis dinaikan sebesar US $ 2.500 setiap tahun selama 2 tahun.

e. Suatu incentif untuk penyelesaian cepat dan damai oleh pengangkut.

f. Tambahan suatu forum, yaitu pengadilan di negara mana penumpang mempunyai domisili atau tempat tinggal.[18]

Semua usul New Zealand ini ternyata dimasukan dalam teks Protokol Guatemala. Indonesia mengirim delegasi, namun tidak turut menandatangani protokol Guatemala tersebut dengan alasan bahwa limit ganti kerugian sebesar

---

[18]. E. Suherman, *op.cit*, hal. 113.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

US $ 100.000 terlalu tinggi dan tidak sesuai dengan kondisi ekonomi Indonesia.

Dalam Protokol Guatemala ditentukan bahwa tanggung jawab pengangkut untuk muatan digunakan kombinasi *Presumption of Liability* dengan *limitation of liability*, sedangkan tanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan kelambatan terhadap penumpang, bagasi, dan barang digunakan kombinasi prinsip *presumption of non liability* dengan *limitation of liability*.[19]

D. TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA

Mengenai tanggung jawab pengangkut udara dalam Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Roma 1952, Protokol Guatemala 1971, Konvensi Guadalajara 1961,

---

[19]. Hartono Hadisuprapto, *op. cit*, hal. 10

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dan OPU 1939 dikenal prinsip-prinsip tanggung jawab sebagai berikut:[20]

1. *Prinsip Presumption of Liability.*
2. *Prinsip Presumption of non Liability.*
3. *Prinsip Absolute Liability.*
4. *Prinsip Limitation of Liability.*

Ad.1.Prinsip Presumption of Liability.

Prinsip *Presumption of Liability* adalah suatu prinsip yang menyatakan bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang atau pengirim/penerima barang.

Berdasarkan prinsip ini pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul kecuali ia dapat membuktikan bahwa ia dan/atau pegawainya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari terjadinya kerugian atau hal itu tidak mungkin mereka lakukan. Jadi pihak korban tidak perlu membuktikan adanya unsur kesalahan pada

---

[20]. E. Suherman, *op. cit*, hal. 20.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

pihak pengangkut untuk menuntut kerugian cukup dengan menunjukan adanya kerugian selama pengangkutan udara.

Prinsipnya tanggung jawab berdasarkan praduga ini adalah suatu kesimpulan yang ditarik dari pasal 24, 25, 29, OPU.

Pasal 24 menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian akibat penumpang meninggal dunia, luka atau penderitaan badan lainnya apabila kecelakaan yang menyebabkan kerugian tersebut ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi dalam pesawat udara atau ketika sedang melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan baik ke atau turun dari pesawat terbang. Pasal 25 menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian akibat bagasi musnah, hilang atau rusak apabila selama pengangkutan udara yaitu selama bagasi berada dalam pengawasan pengangkut baik dipelabuhan udara atau di dalam pesawat udara, atau dimanapun dalam hal pendaratan darurat di luar pelabuhan udara. Sedangkan Pasal 29 OPU menyatakan bahwa pengangkut bebas dari tanggung jawab bila ia dapat membuktikan bahwa ia dan atau pegawainya telah mengambil semua tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau hal itu tidak mungkin dilakukannya.[21]

---

[21]. E. Saefullah Wiradipradja, *op. cit*, hal. 153.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Ad.2.Prinsip Presumption of non Liability

Prinsip ini hanya berlaku terhadap bagasi tangan, dimana pengangkutan udara selalu dianggap tidak bertanggung jawab, sebab sejak semula bagasi tangan berada di bawah penguasaan penumpang sendiri. Namun bukan berarti pengangkut sama sekali telah bebas dari tanggung jawabnya, sebab menurut Pasal 31 OPU pengangkut udara harus membayar ganti kerugian, bila ternyata bahwa penumpang telah mengambil tindakan seperlunya untuk menjaga bagasi tangannya kecuali bila pemngangkut dapat membuktikan bahwa ia dan mereka yang dipekerjakan berhubung dengan pengangkutan tersebut telah mengambil kerugian tersebut atau tidak mungkin bagi mereka mengambil tindakan-tindakan tersebut. Pengangkut juga tidak bertanggung jawab dalam hal apapun jika kerugian tersebut ditimbulkan oleh kesalahan penumpang atau penumpang lain terhadap benda-benda yang bersangkutan.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Ad.3.Prinsip Absolute Liability

Yang dimaksud dengan Prinsip *Absolute Liability* adalah Pengangkut udara bertanggung jawab secara mutlak terhadap kerugian yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan udara tersebut.

Dengan prinsip ini ada keharusan bagi pengangkut untuk bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul dengan tidak ada kemungkinan bagi pengangkut untuk membebaskan diri, kecuali kerugian yang timbul disebabkan kesalahan yang dirugikan sendiri.[22]

Ad.4.Prinsip Limitation of Liability

Maksud dari prinsip ini yaitu tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerugian yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan udara di batasi hingga suatu jumlah tertentu. Pembatasan ini pada pokoknya merupakan pembatasan dalam jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan. Adanya prinsip *limitation*

---

[22]. Hartono Hadisuprapto, *op. cit*, hal. 39.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

of liability dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan terhadap prinsip *presumption of liability* dan *absolute liability.*

Contoh dari pembatasan tanggung jawab pengangkut ini dapat dilihat dalam Pasal 30 ayat 1 sampai 3 OPU, untuk penumpang dibatasi sampai Rp. 12.500 per penumpang, untuk bagasi dan barang kiriman Rp. 25 per kilo gram, dan Rp. 500 untuk bagasi tangan. Pembatasan ini tidak berlaku bila kerugian timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan besar dari pengangkut atau oleh salah seorang dipekerjakan oleh pengangkut (Pasal 39 ayat 4 Ordonansi Pengangkutan Udara).

Sistem Tanggung Jawab

Suatu sistem tanggung jawab adalah suatu kombinasi prinsip-prinsip tanggung jawab[23] yang dalam hal ini adalah kombinasi dari beberapa

---

[23]. BPHN Seminar Hukum Pengangkutan Udara, Bina Cipta,Jakarta 1980 hal. 191.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

prinsip tanggung jawab yang telah diuraikan dimuka.

Dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 No. 100 terdapat dua sistem tanggung jawab yaitu :

1. *Prinsip Presumption of Liability* yang digabungkan dengan prinsip *limitation of liability*.
2. *Prinsip Presumption of non liability* yang digabung dengan prinsip *limitation of liability*.

Prinsip *presumption of liability* dan prinsip *limitation of liability* berlaku untuk penumpang, bagasi tercatat dan barang kiriman. Berdasarkan sistem ini pengangkut selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang diderita oleh penumpang dan penirim barang atau penerima barang, dengan suatu pembatasan jumlah tertentu yang dalam Pasal 30 OPU ditentukan Rp. 12.500 untuk penumpang dan Rp.25,- per kilo gram untuk barang kiriman dan bagasi.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Jadi sistem ini memberikan keseimbangan pada pengangkut udara, dimana prinsip *presumption of liability* dibebankan pada pengangkut dengan perlindungan sampai batas tertentu.

Sedangkan prinsip *presomption of non liability* yang digabungkan dengan prinsip *limitation of liability* berlaku untuk bagasi tangan. Pada dasarnya dalam sistem tanggung jawab ini pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari bagasi tangan, dan beban pembuktian ada pada penumpang.

Tanggung jawab baru ada bila pengangkut melakukan kesalahan yang menimbulkan kerugian, namun terbatas pada jumlah tertentu yaitu sebesar Rp.500,- sesuai dengan Pasal 30 ayat 3 OPU. Tentu saja pembatsan-pembatasan seperti dalam Pasal 30 ayat 1 sampai 3 OPU sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perekonomian sekarang ini.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

E. HUKUM YANG BERLAKU DI INDONESIA

Pengaturan pengangkutan udara dalam hukum nasional Indonesia adalah berikut :

1. Hukum Perdata Nasional

Dalam KUHPerdata, tanggung jawab hukum di atur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Menurut Pasal 1365 KUH Perdata yang biasa disebut perbuatan melawan hukum (onrechtsmatigdaan) setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian itu mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (liable) secara hukum atas perbuatan sendiri. Artinya, apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain orang tersebut harus bertanggung jawab (liable) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.[24]

---

[24]. Martono K, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, bagian Pertama, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta 2007 hal. 208.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

2. **Peraturan Pengawasan Penerbangan (Stb 1936 No. 426)**

Peraturan ini mengatur tentang beberapa hal yaitu :

a. Pengawasan atas personil penerbang.
b. Syarat-syarat jasmani.
c. Surat tanda kecakapan sebagai ahli mesin dan ahli radio.
d. Pengawasan atas materil penerbangan.
e. Pemeriksaan sebab-sebab kecelakaan pesawat udara yang terjadi dalam wilayah Republik Indonesia.

Di dalam peraturan ini juga terdapat suatu ketentuan yang melarang seseorang penumpang berada dalam pesawat udara yang segera berangkat, tanpa mempunyai surat ijin penumpang yang sah.

3. **Ordonansi Pengangkutan Udara (Stb 1939 No. 100)**

Ordonansi ini pada pokoknya mengatur dua hal yaitu mengenai dokumen angkutan udara dan tanggung jawab pengangkut udara.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Masalah ganti kerugian di dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) diatur dalam Pasal 30 ayat (1) dan ayat (3). Ganti kerugian untuk setiap penumpang atau ahli waris dibatasi sampai dengan Rp. 12.500,- untuk bagasi sebesar Rp. 25,- per kilogram. Yang tidak masuk pengertian bagasi ialah barang-barang kecil untuk penggunaan pribadi yang berada dalam pengawasan langsung penumpang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkutan terhadap barang bawaan tersebut dibatasi sampai Rp. 500,- setiap penumpang. Jika diperhatikan maka limit-limit tersebut telah sesuai dengan keadaan pada waktu Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100 dibuat. Untuk masa sekarang tentu jumlah ganti kerugian dalam OPU sudah tidak sesuai lagi.

4. Undang-undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan[25]

Mengenai penerbangan komersial, dalam Undang-

---

[25] Undang-Undang Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Jakarta 11 Mei 1992.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

undang Nomor 15 Tahun 1992 diatur dalam beberapa Pasal sebagai berikut:

1. Pasal 43

(1) Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga bertanggung jawab 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.

(2) Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

2. Pasal 44

(1) 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 atay jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.

(2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti rugi dan batas jumlah ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

5. PP No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.[26]

Mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 42-45. adalah sebagai berikut :

Pasal 42,

Mengenai, Perusahaan angkutan udara yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal bertanggung jawab 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.

Pasal 43

(1) santunan untuk penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan sebesar Rp.40.000.000,- (empat puluh juta rupiah).

(2) Santunan untuk penumpang yang menderita luka karena kecelakaan pesawat udara atau sesuatu peristiwa di dalam pesawat udara atau selama waktu antara embarkasi dan debarkasi berlangsung, ditetapkan sampai dengan setinggi-tingginya Rp.40.000.000,- (empat puluh juta rupiah).

---

[26]. Peraturan Pemerintah RI Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

(3) Santunan ganti rugi bagi penumpang yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan berdasarkan tingkat cacat tetap dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).

Pasal 44

(1) Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi tercatat, termasuk kerugian karena kelambatan dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000,- (seratus ribu rupiah)

(2) Jumlah ganti rugi untuk kerugian bagasi kabin karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah)

(3) Jumlah ganti rugi untuk kargo termasuk kerugian karena kelambatan karena kesalahan pengangkut dibatasi setinggi-tingginya Rp.100.000,- (seratus ribu rupiah) untuk setiap kilogram

(4) Ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) hanya terhadap kerugian yang secara nyata dialami.

Pasal 45

(1) 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.

(2) Santunan untuk pihak ketiga yang meninggal dunia sebagai akibat dari peristiwa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan sebesar Rp.40.000.000,-(empat puluh juta rupiah)

(3) Santunan untuk pihak ketiga yang menderita luka sebagai akibat dari peristiwa sebagaimana

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan sampai dengan setinggi-tingginya Rp.40.000.000,- (empat pulh juta rupiah)

(4) Santunan ganti rugi bagi pihak ketiga yang menderita cacat tetap karena kecelakaan pesawat udara ditetapkan berdasarkan tingkat cacat tetap yang dialami sampai dengan setinggi-tingginya Rp.50.000.000,- (lima puluh juta rupiah)

(5) Ganti rugi untuk kerusakan barang milik pihak ketiga sebagai akibat dari peristiwa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tingkat cacat tetap serta besarnya santunan ganti rugi untuk masing-masing tingkat cacat tetap sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), ditetapkan oleh Menteri.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

BAB III

PERJANJIAN PENGANGKUTAN UDARA

A. PENGERTIAN UMUM

1. Pengertian Pengangkutan Udara

Salah satu fungsi pengangkutan ialah memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dari nilai. Dari fungsi ini dapat dilihat tujuan pengangkutan adalah peningkatan daya guna dan nilai. Adapun definisi pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.[27]

---

[27]. HMN Purwasutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid 3 (Jakarta: Djambatan, 1987) hal. 2

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

2. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Udara

Pada prinsipnya pengangkutan udara merupakan biasa yang mana tunduk pada ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk suatu perjanjian pada umumnya selama tidak ada pengertian yang mengatur tentang hak tersebut.

Prof. Subekti mengatakan bahwa :

Perjanjian pengangkutan, ialah suatu perjanjian dimana suatu pihak menyanggupi untuk dengan membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi membayar ongkosnya.[28]

Sedangkan E. Suherman secara khusus mengemukakan :

Yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut udara dengan pihak penumpang atau

---

[28]. Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata* (Jakarta : Intermasa, 1985), hal. 221.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

barang dengan pesawat udara dengan imbalan pembayaran.[29]

Bila di perhatikan kedua pengertian tersebut, maka pengertian perjanjian pengangkutan menurut Subekti adalah pengertian perjanjian, pengangkutan secara umum, sedangkan pengertian perjanjian pengangkutan dari Suherman adalah lebih khusus yaitu mengenai perjanjian pengangkutan udara. Dari pengertian tersebut disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan udara termasuk dalam perjanjian pemberian jasa. Dengan adanya prestasi jasa angkutan udara dari pihak pengangkut dan imbalan bayaran atau prestasi lain dari pihak pengguna jasa angkutan udara, maka dapat dipastikan perjanjian angkutan udara merupakan perjanjian yang bersifat timbal balik, hal mana sesuai dengan pengertian diatas dalam arti bahwa

---

[29]. E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab pada charter Pesawat Udara dan beberapa masalah lain dalam bidang penerbangan* (Bandung : Alumni 1974), hal. 92

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

masing-masing pihak terikat oleh hak dan kewajiban.

B. SYARAT-SYARAT DALAM PERJANJIAN ANGKUTAN UDARA

Pada dasarnya perjanjian angkutan udara merupakan perjanjian biasa, sehingga patut pula tunduk pada ketentuan yang berlaku untuk perjanjian pada umumnya, selama tidak ada pengaturan khusus yang menyimpang. ketentuan yang mengatur tentang syarat sahnya suatu perjanjian dapat dilihat pada pasal 1320 KUH Perdata yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikat dirinya.
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
3. Mengenai suatu hal tertentu.
4. Sesuatu sebab yang halal.

Para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang tentunya telah bersepakat untuk mengadakan perjanjian pengangkutan udara serta mempunyai kecakapan bertindak, dimana hal yang

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

mereka perjanjikan adalah suatu hal yang tidak dilarang oleh undang-undang.

Perjanjian angkutan udara ini bersifat konsensual, artinya apabila telah ada kata sepakat antara pihak maka perjanjian tersebut telah sah. Adapun tiket penumpang hanyalah alat bukti adanya perjanjian tersebut perjanjian angkutan udara tetap ada, sesuai dengan Pasal 5 ayat 2 OPU.

Yang dimaksud dengan syarat-syarat perjanjian dalam angkutan udara ialah syarat-syarat pokok perjanjian angkutan udara seperti misalnya perjanjian angkutan tunduk pada ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam dokumen angkutan, tarif yang berlaku dan peraturan lain dari pengangkut. Sehingga kalau penumpang ingin mengetahui semua ketentuan dalam perjanjian angkutan udara ia harus membaca syarat-syarat umum perjanjian (*general conditions of contract*).

Syarat-syarat Perjanjian Angkutan dapat dibedakan menjadi :

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

1. **Syarat-syarat umum pengangkutan** (*General Conditions of Carriage*) dari *International Assciation Tronsport Air* (IATA), sebagai suatu organisasi internasional yang di dalam tergabung sebagian besar perusahaan penerbangan diseluruh dunia, mempunyai kekuasaan yang tidak sedikit terhadap para anggota. IATA telah menyetujui syarat umum pengangkutan untuk penumpang, bagasi dan barang kiriman berdasarkan ketentuan Konvensi Warsawa. Syarat umum, pengangkutan ini bertujuan untuk mengadakan keseragaman bagi pengangkutan udara internasional yang diselenggarakan oleh IATA. Dalam syarat umum ini juga meliputi pengertian tentang tiket, tarip angkutan, akomodasi, bagasi, tentang tanggung jawab dan lain sebagainya.[30]

2. **Syarat-syarat Khusus Pengangkutan**

Selain syarat umum pengangkutan, pengangkut mempunyai pula syarat khusus sendiri yang

---

30. HMN Purwosutjipto, *op. cit*, hal. 92

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

didasarkan pada *General Condition of Carriage* dari IATA. Syarat khusus ini perlu diketahui oleh calon penumpang atau pengirim barang, sebab dalam dokumen angkutan seperti tiket penumpang disebutkan bahwa pengangkutan udara dengan tiket tersebut tunduk pada syarat khusus pengangkutan dan OPU. Ini berarti siapa yang telah membeli pengangkutan udara, maka terjadilah perjanjian pengangkutan udara dan dengan sendirinya berlakulah semua ketentuan yang disebut dalam tiket.

Setiap perusahaan penerbangan dapat mengeluarkan syarat khusus bagi pengangkutan sebagaimana yang terdapat dalam dokumen angkutan, yang memungkinkan setiap perusahaan penerbangan mempunyai syarat khusus pengangkutan yang berbeda. Adapun syarat perjanjian yang terdapat dalam tiket penumpang dan bagasi domestik dari Garuda Indonesia adalah sebagai berikut :

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk pada ketentuan Ordonansi Pengangkutan Udara Indonesia (Stb. 1939/100) serta kepada syarat-syarat pengangkutan, tarip-tarip, peraturan dinas (kecuali waktu berangkat dan waktu tiba yang tersebut didalamnya) dan peraturan lain dari pengangkut, yang merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perjanjian ini dan yang dapat diperiksa di kantor-kantor pasasi pengangkut.

2. Tiket penumpang ini hanya dapat dipergunakan oleh orang yang namanya tertera diatasnya dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain. Penumpang menyetujui bahwa bila perlu pengangkut dapat memeriksa apakah tiket ini benar dipakai oleh orang yang berhak. Jika tiket ini dipergunakan atau dicoba untuk dipergunakan oleh seseorang yang lain, dari pada yang namanya tersebut dalam buku tiket ini, maka pengangkut berhak untuk menolak pengangkutan orang ini, serta hak

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

pengangkutan dengan tiket ini oleh yang berhak menjadi batal.

3. Untuk menyerahkan penyelanggaraan perjanjian pengangkutan ini kepada perusahaan pengangkutan lain, serta hak mengubah tempat-tempat perhentian yang telah disetujui, tetap berada dalam tangan pengangkut.

4. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun juga yang ditimbulkan oleh pembatalan dan atau keterlambatan pengangkut ini, termasuk segala kelambatan datangnya penumpang atau kelambatan penyerahan bagasi.

5. Bagasi tercatat yang diangkut berdasarkan perjanjian ini, hanya akan diserahkan kepada penumpang juga carik bagasinya dikembalikan kepada pengangkut.

6. a.Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul pada penumpang dan bagasi dengan mengingat pada syarat-syarat dan batas yang ditentukan dalam OPU (Stb.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

1939/100) dan sysrat umum pengangkutan dari pengangkut.

d. Bila penumpang pada saat penerimaan bagasi tidak mengajukan protes, maka dianggap bahwa bagasi itu telah diterima dalam keadaan lengkap dan baik.

e. Semua tuntutan ganti kerugian harus dapat dibuktikan besarnya kerugian yang diderita. Tanggung jawab terbatas atau kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan jumlah maksimum Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah) per kilo gram.

f. Pengangkut udara tidak bertanggung jawab terhadap uang, perhiasan, dokumen-dokumen serta surat-surat berharga atau sejenisnya jika dimasukan ke dalam bagasi.

7. Tidak seorangpun dari agen-agen pegawai-pegawai atau wakil-wakil pengangkut berhak mengubah atau membatalkan syarat-syarat pengangkutan, tarip-tarip, peraturan-

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

peraturan dinas dan peraturan-peraturan lain dan pengangkut yang berlaku baik sebagai maupun dalam keseluruhannya.[31]

C. DOKUMEN ANGKUTAN UDARA

Dokumen angkutan udara sangat menentukan hubungan hukum antara pengangkut dan pengguna jasa angkutan udara (penumpang dan pengirim barang) yang mana hubungan tersebut terwujud dalam tanggang jawab pengangkut dalam pengangkutan, oleh karena itu menyelenggarakan pengaturan dokumen angkutan udara sangat diperhatikan dalam OPU dan Konvensi Warsawa. Seorang penumpang yang tidak dilindungi dokumen angkutan, dianggap sebagai penumpang yang tidak sah dan bila terjadi musibah yang menimpa dirinya, maka penumpang yang demikian terlepas dari tanggung jawab pengangkut. Begitu juga barang-barang yang tidak disertai dengan dokumen angkutan dapat dianggap

---

[31]. Tiket penumpang dan bagasi dalam negeri, Garuda Indonesia, No. 126 2204 402 122, hal. 7.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

menyelundup ke dalam pesawat, hilang dan rusak barang akan terlepas dari tanggung jawab pengangkut udara[32].

Pengertian dokumen angkutan adara ialah pengesahan adanya perjanjian pengangkutan udara yang mana surat pengangkutan pengguna jasa, pengesahan ini merupakan alat bukti tertulis yang menunjukan adanya hubungan hukum antara para pihak.

Dokumen angkutan udara menurut OPU adalah sebagai berikut :

1. Tiket penumpang, untuk mengangkut bagasi (Pasal 5 OPU)
2. Tiket bagasi, untuk pengangkutan bagasi (Pasal 6 OPU)
3. Surat muatan udara, untuk pengangkutan barang kiriman (Pasal 7 sampai dengan 23 OPU).

---

[32]. G. Kartasapoetra dan E. Roekasih,Segi-segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara (Bandung,Amrico 1982)hal. 27

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Ad.1.Yang dimaksud dengan tiket penumpang ialah surat tanda pengesahan seseorang untuk menjadi penumpang dengan telah dipenuhinya biaya angkutan dan tempat untuk satu kali angkut atau perjalanan.[33]

Selanjutnya menurut HMN Purwosutjipto tiket penumpang adalah :

> "Suatu tanda bukti bahwa seseorang 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".[34]

Adapun pengertian penumpang yang menjadi salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan udara, adalah orang yang memiliki dokumen angkutan sebagai realisasi persetujuan angkutan udara orang itu dengan pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan angkutan udara dengan

---

33. *Ibid*, hal. 27

34. HMN Purwosutjipto dan R. Roekasih, *op. cit* hal. 32.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

demikian orang tersebut adalah penumpang yang sah.[35]

Pasal 5 ayat 1 OPU memuat antara lain :

1. Tempat dan tanggal pemberian.
2. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan.
3. Pendaratan yang direncanakan di tempat-tempat tujuan dengan mengingat hak dari para pengangkut udara untuk mengajukan syarat bahwa ia bila perlu dapat mengadakan perubahan-perubahan dalam pendaratan-pendaratan itu.
4. Nama dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut.
5. Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara, tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur oleh Ordonansi ini atau perjanjian (Warsawa).

Pasal 5 ayat 1 OPU tidak terdapat keharusan untuk mencantumkan nama dan alamat penumpang, namun dalam praktek tiket yang diberikan oleh pengangkut selalu dicantumkan nama penumpang. Hal ini dilakukan dengan maksud agar tiket tersebut tidak dialih tangankan, para penumpang

---

35. G.Kartasopoetra dan R. Roekasih, *op. cit* hal. 32.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dapat lebih terkontrol sesuai dengan daftar penumpang yang ada pada pengangkut.

Daftar penumpang merupakan dokumen pelengkap yang sangat dibutuhkan bila terjadi musibah pesawat terbang, misalnya pesawat udara jatuh dan hancur, maka dari daftar penumpang dapat diketahui nama penumpang yang menjadi korban musibah tersebut.[36]

Ad.2.Tiket Bagasi

Dalam perjanjian pengangkutan udara barang-barang yang dibawa oleh penumpang ada 2 macam yaitu :

1. Barang bawaan, yaitu barang-barang kecil dapat dibawa serta oleh penumpang dalam tempat duduknya, misalnya koper tangan, tustel, satu tempat/keranjang bayi. Barang bawaan tidak perlu dititipkan pada pengangkut sehingga tidak perlu memakai dokumen angkutan.

---

[36]. G. Kartasapoetra dan E.Roekasih, *Ibid*, hal. 32

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

2.Barang bagasi, yaitu barang yang dititipkan kepada pengangkut udara dan untuk itu penumpang mendapatkan tiket begasi. Dalam praktek bagasi sampai 20 kilo gram tidak dikenakan biaya. Dalam Pasal 6 ayat 2 disebutkan definisi bagasi :

"Barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan seorang penumpang yang olehnya atau namanya sebelum ia menumpang pesawat terbang, diminta untuk diangkut melalui udara".

Dari pengertian bagasi diatas bahwa tiket bagasi adalah merupakan tanda bukti penitipan barang yang nantinya bila penumpang turun dari pesawat udara barang bagasi tersebut akan diminta kembali.

Tiket bagasi erat sekali hubungannya dengan perjanjian pengangkutan. Bila pengangkut menerima barang untuk diangkut tanpa memberikan suatu tiket bagasi maka ia tidak berhak untuk mempergunakan ketentuan OPU yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya (Pasal 6 ayat 5 OPU).

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Dalam Pasal 6 OPU tiket bagasi harus memuat keterangan sebagai berikut :

1. Tempat dan tanggal pemberian.
2. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan.
3. Nomor dan alamat dari pengangkut atau pengangkut-pengangkut.
4. Nomor dari tiket bagasi.
5. pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi.
6. Jumlah dan beratnya barang-barang.
7. harga yang diberitahukan oleh penumpang sesuai dengan Pasal 30 ayat 2.
8. Pemberitahuan bahwa pengankutan bagasi ini tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur dalam Ordonansi ini atau perjanjian (Warsawa).

Dari ketentuan No. 5 Pasal 6 OPU tersebut dapat diketahui bahwa tiket bagasi ini bersifat atas tunjuk bukan atas nama, artinya barang bagasi biasa diambil oleh siapa saja asal dia dapat menunjukan tiket bagasi tersebut. Tiket bagasi ini dibuat dalam rangkap dua, satu untuk penumpang dan satunya untuk pengangkut.

Ad.3. Surat Muatan Udara.

Surat muatan udara adalah dokumen angkutan yang merupakan bukti tentang perjanjian dari angkutan udara, penerimaan barang-barang dan syarat-syarat pengangkutan (Pasal 14 OPU).

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Pengaturan surat muatan udara dalam OPU menentukan antara lain :

1. **Pasal 7 ayat (1).**

   Bahwa pengangkut udara berhak meminta kepada pengirim untuk membuat dan/atau memberikan suatu surat muatan udara dan pengirim berhak meminta agar pengangkut menerima surat tersebut. Dalam prakteknya pengirim tinggal mengisi blanko surat muatan udara yang telah disediakan oleh pengangkut.

2. **Pasal 7 ayat (2)**

   Meskipun demikian tidak adanya surat barang termaksud, suatu kesalahan di dalamnya atau hilangnya dokumen tersebut, tidak mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian pengangkutan udara, yang tetap tunduk kepada ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini, kecuali apa yang ditentukan dalam Pasal 11.

3. **Pasal 8 ayat (1).**

   Surat muatan udara asli dibuat oleh pengirim dalam rangkap tiga dan diserahkan bersama-sama dengan barang-barang.

4. **Pasal 8 ayat 2.**

   Lembar pertama memuat kata-kata "untuk pengangkut" lembar ini ditandatangi oleh pengirim. Lembar kedua memuat kata-kata "untuk penerima" lembaran ini dtandatangani oleh pengirim dan pengangkut dan dikirim bersama-sama dengan barang. Lembar ketiga, ditandatangani oleh pengangkut dan setelah barang-barang diterimanya, diserahkan kepada pengirim.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

5. **Pasal 8 ayat 3.**

Pengangkut harus menandatangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterimanya.

6. **Pasal 10.**

Surat Muatan Udara harus berisi :

1. Tempat dan tanggal surat muatan udara dibuat.
2. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan.
3. Pendaratan-pendaratan yang direncanakan dengan mengingat hak pengangkut udara untuk mengubah rencana itu bila perlu.
4. Nama dan pengangkut pertama.
5. Nama dan alamat pengirim.
6. Nama dan alamat penerima, bila perlu.
7. Macam barang.
8. Jumlah, Cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa atau nomor-nomor barang, bila ada.
9. Berat, juga jumlah-jumlah atau besar atau ukuran barang-barang.
10. Keadaan luar barang-barang atau pembungkusannya.
11. Biaya pengangkutan udara, tanggal dan tempat pembayaran dan orang-orang yang harus membayar.
12. Jika pengirim dilakukan dengan jaminan pembayaran harga barang-barang dan jumlah biaya-biaya.
13. Jumlah nilai barang-barang.
14. Dalam rangkap berapa surat muatan dibuat.
15. Surat-surat yang diserahkan kepada pengangkut untuk menyertai barang-barang.
16. Lamanya pengangkutan udara dan petunjuk ringkas tentang rute yang akan ditempuh.
17. Pemberitahuan bahwa pengangkutan ini tunduk pada ketentuan-ketentuan tanggung

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

jawab yang diatur dalam OPU atas Perjanjian Warsawa.

Dari ketentuan-ketentuan tersebut dapat dilihat bahwa surat muatan udara isinya lebih lengkap dari pada tiket penumpang atau tiket bagasi, tetapi kesemuanya itu mempunyai kedudukan hukum yang sama, artinya apabila terjadi ketiadaan akan ada kesalahan di dalam atau hilangnya tiket bagasi dan surat muatan udara tidak akan mempengaruhi adanya atau berlakunya perjanjian angkutan udara.[37]

D. GANTI KERUGIAN DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN

Unsur pokok dalam hukum pengangkutan udara adalah masalah perjanjian pengangkutan udara. Dalam arti luas perjanjian pemberian jasa transportasi dengan alat angkutan pesawat udara. Dalam arti sempit perjanjian pengangkutan udara dengan pihak penumpang atau barang kiriman dengan pesawat udara, disertai imbalan bayaran uang atau prestasi lainnya.[38]

---

37. Hartono Hadisuprapto, Djohari Santoso, Ridwan Khairandy, *op. cit*, hal.34.

38. E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan* (Bandung : Alumni, 1979) hal. 87

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Yang dimaksud dengan para pihak dalam perjanjian pengangkutan udara adalah :

a. **Pengangkut,** adalah setiap orang yang menjadi pemilik, penyewa atau pengemudi dari suatu pesawat udara, yang mempergunakannya baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain untuk mengangkut penumpang dan barang.[39]

b. **Penumpang,** adalah setiap orang yang diangkut dalam suatu pesawat terbang berdasarkan suatu pesetujuan pengangkutan udara, pengertian ini tidak meliputi orang-orang yang mempunyai hubungan kerja dengan pengangkut udara yang diangkut dalam hubungan dengan tugas mereka.[40]

c. **Pengirim/Penerima Barang**

Pengirim barang adalah orang yang mengadakan perjanjian pengangkutan udara dengan pengangkut untuk diangkut barang-barang yang dikirimnya oleh

---

39. E. Suherman, *Ibit,* hal. 71

40. E. Suherman, *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia* (Bandung : Eresco, 1962) hal. 98

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

pengangkut. Penerima barang adalah orang yang dituju oleh pengirim barang sebagai orang yang berhak atas barang kiriman tersebut. Pengirim dan Penerima barang merupakan pihak-pihak dalam suatu perjanjian pengangkutan barang, hal mana dapat dibuktikan dengan adanya Surat Muatan Udara[41].

Aspek yuridis dalam pengangkutan udara dapat dilihat dari hak dan kewajiban para pihak, dimana hal tersebut diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 No. 100 sebagai berikut :

1. Berhak untuk meminta kepada pengirim barang untuk memuat atau memberikan surat muatan udara (Pasal 7 ayat 1).
2. Bila ada beberapa barang, pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk menyerahkan beberapa surat muatan udara (Pasal 19)
3. Berhak untuk menuntut penggantian kerugian dari pengirim, bila karena melaksanakan perintah pengirim, tanpa meminta surat muatan udara

---

[41]. E. Suherman, *Ibit*, hal. 75

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

kembali dari pengirim, pengangkut harus mengganti kerugian kepada pihak lain yang memiliki surat muatan udara itu (Pasal 15 ayat 3).

4. Berhak atas biaya pernyimpanan barang dan biaya pemberitahuan kepada pengirim atau penerima dalam hal barang tidak dapat diserahkan kepada yang berhak (Pasal 17 ayat 1 dan 2).[42]
5. Konsekwensi logis dari usaha pengangkutan udara, pengangkut berhak atas biaya pengangkutan dari penumpang dan pengirim barang.

Kewajiban pengangkut udara

Kewajiban pengangkut udara ialah pengangkutan penumpang, bagasi dengan cara sebaik-baiknya sehingga sampai tujuan dengan selamat, dalam OPU disebut kewajiban pengangkut yaitu :

1. Menandatangani surat muatan udara segera setelah barang diterima pengangkut (Pasal 8 ayat 3).

---

42. Hartono Hadisuprapto, Djohari Santosa, Ridwan Khairandy, *Pengangkutan Dengan Pesawat Udara* (Yogyakarta : Perpustakaan FH UII, 1988) hal. 45

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

2. Bila barang sudah sampai di pelabuhan udara tujuan, pengangkut wajib memberitahu kepada penerima barang, kecuali ada perjanjian sebaliknya (Pasal 16 ayat 2).
3. Dalam hal penerima barang tidak datang, penerima menolak membayar apa yang seharusnya dibayar olehnya, bila barang disita, maka pengangkut wajib menyimpan barang itu ditempat yang baik atas tanggung jawab yang berhak (Pasal 17 ayat 1).

Hak penumpang dalam perjanjian pengangkutan

Penumpang semestinya berhak diangkut ke tempat tujuan dengan selamat sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara. Penumpang atau ahli warisnya berhak atas ganti kerugian sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan, disamping itu, dengan kerugian yang mungkin diderita oleh pihak ketiga (jiwa dan harta benda).

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Kewajiban Penumpang

Penumpang juga mempunyai beberapa kewajiban terhadap pengangkut yaitu :

1. Membayar biaya angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya.
2. Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara.
3. Menunjukan tiket pada pengangkut bila diminta.
4. Tunduk pada peraturan-peraturan pengangkut mengenai syarat-syarat perjanjian pengangkutan.
5. Memberitahukan kepada pengangkut tentang barang-barang yang berbahaya yang dibawa sebagai bagasi tangan.

Hak pengirim barang dalam perjanjian Pengangkutan

1. Berhak meminta kepada pengangkut untuk menerima surat muatan udara yang telah diterima pengirim.
3. Berhak menuntut ganti kerugian jika ada kerusakan, kemusnahan dan kehilangan barang-barang kirimannya.
4. Berhak minta supaya barangnya dikirim kembali ke lapangan pemberangkatannya.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

5. Berhak menahan barang-barang pada suatu pendaratan selama perjalanan.
6. Berhak menyerahkan barang-barang itu ditempat tujuan atau selama perjalanan kepada orang lain selain penerima yang disebutkan dalam surat muatan udara.

Kewajiban Pengirim Barang

1. Membayar biaya angkutan dan tunduk pada syarat-syarat yang telah ditentukan dalam perjanjian pengangkutan.
2. Mengisi surat muatan udara dan memberikan keterangan yang selengkapnya mengenai barang kirimannya.
3. Menyertai surat muatan udara dengan surat-surat lain yang diperlukan pada saat penyerahan barang.
4. Pasal 12 OPU disebutkan bahwa pengirim barang bertanggung jawab atas kebenarannya keterangan mengenai barang-barang kirimannya, atas kerugian yang diderita pengangkut atau pihak lain sebagai akibat tidak teliti keterangan pengirim barang dalam memberi keterangan.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Hak-hak penerima barang menuntut penyerahan surat muatan udara setelah barang sampai di tempat tujuan sekaligus juga penyerahan barangnya, juga menuntut ganti kerugian atas kehilangan barang atau bila barang tidak datang setelah tujuh hari dari waktu seharusnya barang telah tiba.

Kewajiban penerima barang ialah membayar biaya pengangkutan bila terdapat persetujuan demikian dengan pengirim dan mengambil barang-barang itu bila telah sampai di tempat tujuan. Selanjutnya Purwosutjipto mengatakan :

Bila barang sudah sampai di lapangan udara tujuan, maka pengangkut berkewajiban memberitahu sipenerima, kecuali ada perjanjian sebaliknya. Penerima berhak menuntut penyerahan surat muatan udara dengan barang-barangnya bila dia telah memenuhi kewajiban dengan membayar uang angkutan dan memenuhi segala ketentuan yang tersebut dalam surat muatan udara.[43]

---

43. H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3 (Jakarta : Djambatan, 1987) hal. 101

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Ganti kerugian ditentukan oleh pengguna jasa angkutan udara dan pihak ketiga yang mengalami kerugian dengan syarat adanya kecelakaan yang berhubungan dengan pengangkutan udara.[44] kecelakaan pesawat udara menurut Suherman adalah :

Suatu kecelakaan adalah suatu kejadian yang menimbulkan kerugian pada penumpang, baik sehingga ia tewas atau luka-luka, dan terjadi selama penumpang berada dalam pengawasan pengangkut udara atau pegawainya dan kejadian itu harus ada hubungan dengan pengangkutan udara.[45]

Pendapat G. Kartasapoetra dan E. Roekasih yang dimaksud dengan kecelakaan pesawat udara adalah :

---

44. E. Suherman, *op cit* hal. 88
45. E. Suherman, *Ibid*, hal. 77

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Suatu kejadian yang berhubungan dengan penggunaan pesawat terbang dan yang antara saat seseorang memasuki pesawat tersebut dengan maksud melakukan penerbangan sampai saat semua orang telah meninggalkan pesawat terbang tersebut dalam mana :

1. Ada orang yang menemui ajalnya atau luka parah yang disebabkan oleh karena ia berada di dalam atau diatas pesawat udara atau oleh karena tersentuhnya oleh pesawat atau barang sesuatu yang ada hubungannya dengan pesawat terbang tersebut.
2. Pesawat terbang yang bersangkutan mengalami kerusakan berat.
3. Tumburan antara kedua pesawat terbang atau lebih.[46]

Menurut Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 yang dimaksud dengan pesawat udara ialah setiap alat yang dapat terbang di atmosfir karena daya

---

[46]. G, Kartasapoetra dan E. Roekasih, *Segi-segi Hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara* (Bandung : Armico 1982) hal. 40

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

angkat dari reaksi udara. Konvensi Warsawa menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang, bagasi atau barang kiriman akibat adanya kelambatan selama dalam pengangkutan udara.[47] adanya kemungkinan para pengguna jasa angkutan udara memperoleh ganti kerugian yang diakibatkan oleh kelambatan, didasarkan pada pemikiran bahwa kecepatan merupakan unsur utama dalam pengangkutan udara, maka waktu merupakan faktor penting yang menjadi bahan pertimbangan bagi pengguna jasa angkutan udara untuk memilih angkutan udara disbandingkan angkutan lainnya.

Prinsip tanggung jawab yang dapat disimpulkan dari Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Roma 1952, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala 1971 dan Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 adalah :

---

47. E. Saefullah Wiradipradja (1989 : 105)

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

1. ***Absolute liability*** atau prinsip tanggung jawab mutlak, yaitu pengangkut tidak dapat melepaskan diri dari tanggung jawab dengan dalih apapun juga, kecuali terbukti bahwa kerugian tersebut timbul karena kesalahan penumpang.
2. ***Presumption of liability*** yaitu pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang dan bagasi.
3. ***Presumption of non liability*** yaitu pengangkut selalu dianggap tidak tanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan sampai limit tertentu.
4. ***Limitation of liability*** yaitu tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai limit tertentu.

Sistem tanggung jawab yang diatur dalam OPU terdiri dari dua sistem tanggung jawab yaitu:

a. *Presumption of liability* dikombinasikan dengan sistem *Limitation of liability* yang berlaku untuk penumpang, bagasi tercatat dan barang kiriman.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

b. *Presumption of non liability* dikombinasikan dengan sistem *limitation of liability* berlaku untuk bagasi tangan.

Prinsip *limitation of liability* berlaku dalam OPU merupakan pembatasan tanggung jawab pengangkut udara dalam jumlah ganti kerugian yang harus dibayarkan.[48]

Limit ganti kerugian pasal 30 OPU menetapkan sebesar Rp. 12.500,- untuk setiap penumpang, Rp. 25,- untuk tiap kilogram bagasi dan barang kiriman dan Rp.500,- untuk bagasi tangan per penumpang. Limit ganti kerugian yang ditentukan dalam OPU 1939 terlalu rendah bila dibandingkan dengan ketentuan Protokol Guatemala 1971. dalam Protokol Guatemala 1971 untuk penumpang ditetapkan dalam jumlah yang lebih besar yaitu US $ 100.000 untuk setiap penumpang, US $ 1.000 untuk bagasi per penumpang dan untuk barang kiriman sebesar US $ 16.60 per kilogram.

---

48. Hartono Hadisuprapto, *op cit* hal. 45

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Jumlah limit tanggung jawab dalam OPU tersebut hanya sesuai dengan Ordonansi itu dibuat, dan untuk situasi sekarang jelas sudah tidak memadai lagi. Karena itu tidak pernah dilaksanakan dalam praktek pengangkutan udara.[49]

Penyelesaian tuntutan ganti kerugian dalam pengangkutan udara dapat diselesaikan melalui pengadilan dan diluar pengadilan.[50] pada umumnya tuntutan ganti kerugian diselesaikan di luar pengadilan. Kebanyakan para ahli waris dari korban kecelakaan pesawat terbang menerima begitu saja apa yang ditawarkan sebagai ganti kerugian oleh pengangkut.

Sikap menerima seperti ini menurut Suherman disebabkan :

a. Anggapan yang umum terdapat pada bangsa Asia bahwa jiwa manusia tidak dapat dihargai dan dinilai dengan uang.

---

49. E. Saefullah Wiradipradja, *op cit* hal. 182
50. G. Kartasapoetra dan E. Roekasih, *op. cit*, hal. 34

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

b. Tidak ingin repot-repot menuntut melalui pengadilan.

c. Tidak mengetahui bahwa mereka mempunyai hak atas ganti kerugian yang lebih besar.[51]

Prakteknya pemerintah mengambil kebijaksanaan untuk menetapkan jumlah uang yang harus dibayar kepada korban atau ahli warisnya yang ditetapkan kasus per kasus.

Ganti kerugian merupakan perwujudan tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak lain yang mengalami kerugian. Persoalan penting disini yaitu cara pemberian ganti rugi dan besarnya ganti kerugian.

Yang dimaksud dengan ganti kerugian adalah pemberian sejumlah uang oleh pengangkut udara kepada pihak pengguna jasa angkutan udara atau pihak ketiga yang mengalami kerugian. Dalam Ordonansi

---

[51].E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional* hal. 47

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Pengangkutan Udara Stb 1939 Nomor 100 Pasal 30 besarnya ganti kerugian yaitu :

1. Rp.12.500,- untuk tiap penumpang.
2. Rp.25,- untuk bagasi tercatat dan barang kiriman perkilogram.
3. Rp.500,- untuk bagasi tangan per penumpang.

Jumlah tersebut telah sesuai dengan standar hidup dan kondisi sosial ekonomi pada saat OPU mulai diperlakukan. Namun sehubungan dengan perkembangan jaman serta kondisi perekonomian dewasa ini, maka jumlah tersebut sangat tidak memadai lagi.

Walaupun belum ada Undang-undang yang menggantikan OPU 1939, tetapi dalam perkembangan ganti kerugian yang diberikan kepada pihak yang menderita kerugian, pemerintah mengambil inisiatif untuk menaikan atau menyesuaikan jumlah ganti kerugian secara kasus per kasus. Hal ini dapat dilihat dari meningkatnya jumlah ganti kerugian yang dibayarkan dari tahun ke tahun. Peningkatan jumlah ganti kerugian tersebut suatu hal yang logis

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

sehubungan dengan meningkatnya perekonomian dan kebutuhan masyarakat.

Dari ketentuan Pasal 24 ayat 2 OPU bahwa jumlah ganti kerugian didasarkan pada kedudukan dan kekayaan pihak korban serta kondisi pada saat terjadinya musibah atau dengan kata lain didasarkan pada dasar biaya yang menjadi tanggungan korban dalam keluarganya. Dalam praktek ketentuan ini tidak diterapkan, yang digunakan adalah sistem rata-rata (*flate rate*) bagi setiap penumpang. Hal ini juga mencerminkan sifat dan ciri bangsa Asia yang tidak membedakan jiwa manusia secara material.

Sedangkan untuk bagasi tercatat dan barang kiriman dalam praktek ditetapkan maksimal Rp.10.000,- per kilogram, untuk bagasi tangan disesuaikan sebesar US $50 atau sekitar RP.425.000,- per penumpang. Dalam Pasal 26 OPU diatur mengenai penetapan jumlah ganti rugi terhadap bagasi tercatat dan barang kiriman :

"Penggantian kerugian yang harus dipenuhi oleh pengangkut karena kehilangan barang atau bagasi hilang seluruhnya atau sebagian, diperhitungkan

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dengan harga dari barang yang sama macam dan sifatnya di tempat tujuan, pada waktu barang atau bagasi seharusnya diserahkan, dikurangi biaya-biaya karena tidak diserahkannya".

Ketentuan Pasal 26 OPU tersebut sukar diterapkan mengingat efektifitas dan efisiensi pelaksanaan pengangkutan udara. kalau Pasal 26 OPU tersebut diterapkan berarti setiap bagasi dan barang kiriman terlebih dahulu diperiksa satu persatu isi dan daftar harganya dan tentu saja hal ini akan memakan waktu lama serta tidak memungkinkan jika frekwensi penerbangan terus meningkat. Sistem samarata yang digunakan dalam praktek merupakan penerobosan terhadap Pasal 26 OPU. Disini jumlah ganti kerugian terhadap bagasi dan barang kiriman adalah sama walaupun macam, sifat dan nilainya berbeda. Yang menjadi patokan dalam penetapan jumlah ganti kerugian adalah berat dari barangnya, dan tidak ada pengurangan biaya seperti dalam Pasal 26 OPU. Dalam hal ini terdapat juga pengecualian terhadap barang tertentu surat berharga, emas dan sejenisnya ganti kerugiannya menurut nilai barang

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dan sebelumnya ada persetujuan antara pengangkut dengan pengirim (Pasal 30 ayat 2 OPU).

Besarnya ganti kerugian terhadap pihak ketiga tidak dapat ditetapkan terlebih dahulu, sebab jumlah tersebut ditentukan setelah adanya kecelakaan pesawat yang menimbulkan kerugian. Dengan demikian penentuan jumlah ganti kerugian ditentukan secara kasus perkasus sesuai dengan besarnya kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Ganti kerugian yang telah dilaksanakan oleh pihak Garuda Indonesia selaku pengangkut udara terhadap pihak ketiga dapat dilihat pada kecelakaan pesawat udara F/28/PK.GVC "MAHAKAM" pada tahun 1975 di Palembang yakni sebesar Rp.1.000.000,- untuk seorang penduduk yang meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan pesawat Garuda Indonesia.

Selanjutnya pada tahun 1982 terjadi kecelakaan pesawat F.28/PK. GFV "SELAGAN" di Branti, Teluk Betung yang juga milik Garuda Indonesia dimana pengangkut udara memberikan ganti kerugian sebesar Rp.400.000,- untuk seekor sapi milik penduduk yang mati dan untuk tanaman penduduk yang rusak akibat

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

kecelakaan tersebut diberi ganti rugi Rp.700.000,- Adapun jumlah ganti rugi terhadap pihak ketiga tersebut telah disesuaikan dengan harga/nilai benda pada waktu kecelakaan terjadi.

Suatu kenyataan bahwa dalam prakteknya pihak ketiga yang menderita kerugian bersifat pasif menerima ganti kerugian, artinya hanya menunggu kebaikan dan kerelaan pihak pengangkut untuk meringankan beban kerugian yang menimpa diri atau harta bendanya, tanpa diikutsertakan dalam perundingan penetapan besarnya ganti kerugian tersebut. Dengan demikian pihak pengangkut udara dituntut tanggung jawab moralnya selain tanggung jawab yuridis terhadap kegunaan yang menimpa pihak ketiga.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

BAB IV

PENETAPAN GANTI KERUGIAN PENGANGKUTAN UDARA

A. SEBAB-SEBAB TIMBULNYA KERUGIAN

Pengangkut udara dalam menjalankan usaha yang mendatangkan keuntungan baginya, dapat menimbulkan bahaya dan kerugian bagi pihak lain yakni penumpang, pengirim atau penerima barang maupun pihak ketiga. Dari kegiatan yang dilakukan tersebut adalah pantas bila pengangkut memikul resiko yang ditimbulkannya terhadap pihak lain.

Adapun akibat-akibat yang merugikan serta dapat menimbulkan ganti kerugian antara lain :

1. Terhadap Penumpang

Hal-hal yang menimbulkan ganti kerugian terhadap penumpang dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100 diatur pada :

a. Pasal 24 ayat 1, Pengangkut udara bertanggung jawab untuk kerugian sebagai akibat luka atau cacat lain pada tubuh, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

pengangkutan udara dan terjadi diatas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik atau turun dari pesawat udara.

b. Pasal 24 ayat 2, ditentukan bahwa apabila luka tersebut mengakibatkan kematian penumpang maka ahli warisnya berhak atas ganti kerugian tersebut.

2. **Terhadap Bagasi dan Barang Kiriman (Cargo)**

Dalam Ordonasi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100, hal-hal yang dapat menimbulkan ganti kerugian terhadap bagasi dan barang kiriman adalah seperti yang diatur pada :

a. Pasal 25 ayat 1, pengangkut udara bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi sebagai akibat dari kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang, bila mana kejadian yang menyebabkan kerugian, itu terjadi selama pengangkutan udara.

b. Pasal 25 ayat 2, pengangkut udara seperti dimaksud oleh ayat 1 diatas meliputi jangka waktu, bagasi atau barang kiriman tersebut

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

berada dibawah pengawasan pengangkut, baik dilapangan udara atau diaman saja dalam hal pendaratan di luar suatu lapangan udara atau dalam pesawat terbang.

c. Pasal 25 ayat 3 kerugian yang timbul selama pengangkutan di darat, laut atau sungai dianggap terjadi selama pengangkutan udara, apabila pengangkutan demikian merupakan pelaksanaan perjanjian pengangkutan udara.

Dalam syarat-syarat perjanjian yang terdapat pada tiket penumpang dan bagasi dalam negeri Indonesia, hal yang tidak dapat dimintakan ganti rugi seperti dalam sub 6 butir dikatakan :

Pengangkutan udara tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan barang-barang pecah belah/cepat busuk dan binatang hidup jika diangkut sebagai bagasi.

Selanjutnya dalam sub 6 butir e disebutkan pula Pengangkutan udara tidak bertanggung jawab terhadap uang, perhiasan, dokumen-dokumen serta surat-surat berharga atau sejenisnya jika dimasukan ke dalam bagasi.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Dengan demikian kerusakan terhadap barang-barang pecah belah atau barang cepat busuk dan binatang hidup maupun kehilangan/kerusakan uang, dokumen dan surat berharga tidak menjadi tanggung jawab pengangkut, bukan diangkut sebagai bagasi tercatat.

3. Terhadap Bagasi Tangan

Untuk bagasi tangan berlaku prinsip pengangkut udara selalu dianggap tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan oleh bagasi tangan. Bagasi tangan sejak awal hingga berakhirnya pengangkutan, udara berada dibawah pengawasan penumpang sendiri. Namun demikian bukan berarti sama sekali tidak dapat menimbulkan ganti kerugian karena menurut Pasal 31 OPU bila rusaknya, musnah atau hilangnya bagasi tangan itu disebabkan oleh kelalaian/kesalahan pengangkut udara maka pengangkut tetap bertanggung jawab.

4. Terhadap Pihak Ketiga

Ternyata Indonesia mempunyai ketentuan khusus mengenai tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak ketiga, yang digunakan sebagai dasar hukum

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

penuntutan ganti kerugian adalah Pasal 1365 KUH Perdata, karena Indonesia tidak ikut menjadi peserta dan meratifikasi Konvensi Roma 1952.

Dalam konvensi Roma 1952 diatur mengenai tanggung jawab pengangkut udara/operator terhadap pihak ketiga yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian pesawat terbang, istilah operator yang digunakan disini dilihat dari hubungan hukum antara pihak ketiga dengan orang yang mengoperasikan pesawat udara, sehingga untuk pengangkutan dipakai istilah operator, Prinsip tanggung jawab untuk pihak ketiga adalah tanggung jawab mutlak :

Hal-hal yang menimbulkan ganti kerugian terhadap pihak ketiga misalnya :

a. Kecelakaan pesawat terbang yang menimpah orang atau benda di permukaan bumi.
b. Pesawat udara bertubrukan dengan pesawat lain di udara.
c. Penggunaan pesawat udara menimbulkan gangguan suara, sehingga bisa merusak benda dipermukaan bumi.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

5. Terhadap Kelambatan

Masalah kelambatan dalam OPU terdapat dalam Pasal 28 yang menentukan bahwa :

Jika tidak ada persetujuan lain, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan karena kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau barang.

Dari Pasal 28 OPU tersebut pengangkut dapat mengadakan perjanjian khusus dengan penumpang atau pengirim barang bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan oleh kelambatan.

Dalam Pasal 19 Konvensi Warsawa 1929, ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh kelambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi tercatat dan barang kiriman melalui udara. ini didasarkan pada pemikiran bahwa kecepatan merupakan unsur utama dalam pengangkutan udara. karena faktor waktu merupakan faktor penting yang menjadi bahan pertimbangan bagi pengguna jasa angkutan untuk

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

memilih angkutan udara dibandingkan angkutan lainnya.[52]

B. PIHAK YANG BERHAK ATAS GANTI KERUGIAN

Adapun pihak-pihak yang berhak atas ganti kerugian tersebut adalah:

1. **Penumpang atau ahli warisnya.**

Penumpang berhak menuntut ganti kerugian kepada pengangkut udara atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat dari luka atau jejak pada tubuh penumpang, dimana peristiwa itu ada kaitannya dengan pengangkutan udara (Pasal 24 ayat 1 OPU), selanjutnya apabila luka tersebut mengakibatkan kematian, maka suami atau istri si mati, anak-anaknya atau orang tuanya yang menjadi tanggungan si mati dapat menuntut ganti kerugian (Pasal 24 ayat 2 OPU).

Untuk bagasi tercatat dan bagasi tangan yang mengalami kerusakan/hilang, maka penumpang sendiri yang berhak atas ganti kerugian terhadap barangnya

---

52. E. Saefullah Wiradipradja, *op. cit,* hal. 106.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

sesuai dengan identitas penumpang yang tercantum dalam tiket pesawat atau pada daftar penumpang. Pengertian penumpang dalam hal ini adalah setiap orang yang diangkut dalam suatu pesawat udara berdasarkan suatu persetujuan pengangkut udara, pengertian ini tidak meliputi orang-orang yang mempunyai hubungan kerja dengan pengangkut udara yang diangkut dalam hubungan dengan tugas mereka.[53]

2. Pengiriman Barang atau penerima barang

Pada pengiriman barang hak atas ganti kerugian berada pada pengirim barang atau penerima barang, hak menuntut ganti kerugian tersebut berada pada siapa yang berhak atas barang itu, berdasarkan Pasal 15 ayat 1 OPU, dikatakan bahwa :

Pengirim berhak untuk menguasai barang-barang asal dia memenuhi kewajiban menurut persetujuan pengangkut udara, baik dengan mengambil kembali barang-barang itu di lapangan udara pemberangkatan atau di lapangan udara tujuan ….

---

[53]. E. Suherman, *Ibid*, hal. 136.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Hak pengirim barang menguasai barang hilang pada saat penerima barang mulai melaksanakan haknya (Pasal 15 ayat 4 OPU) yaitu bila penerima menuntut penyerahan surat muatan udara dengan cara membayar semua biaya yang menjadi kewajibannya dan memenuhi ketentuan Pasal 16 ayat 1 OPU (ketentuan seperti tercantum dalam surat muatan udara). hak penerima barang juga dipertegas dalam Pasal 16 ayat 3 OPU yang berbunyi :

Kalau hilangnya barang-barang diakui oleh pengangkut, atau bila barang-barang tidak dating setelah waktu tujuh hari setelah barang-barang seharusnya tiba maka penerima berhak melakukan tuntutan-tuntutan yang menjadi haknya karena persetujuan pengangkutan udara.

3. **Pihak Ketiga**

Pihak ketiga adalah pihak yang tidak mempunyai hubungan perjanjian pengangkutan udara dengan pengangkut udara, pihak ketiga berhak secara mutlak atas ganti kerugian sebagai akibat dari pengoperasian pesawat oleh oprerator/pengangkut

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

udara yang menimbulkan kerugian terhadap pihak pihak ketiga. Walaupun Indonesia tidak ikut serta meratifikasi Konvensi Roma 1952 yang menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) terhadap kerugian yang dialami pihak ketiga, sudah selayaknya diterapkan dalam praktek pengangkutan udara di Indonesia, dengan demikian pihak ketiga berhak secara mutlak atas ganti kerugian yang dialaminya, sebagai akibat dari perbuatan pihak lain.

C. PIHAK YANG MELAKSANAKAN GANTI KERUGIAN

Pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan pengangkutan udara adalah pengangkut udara sesuai dengan Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 No. 100, dengan demikian pengangkutlah yang melaksanakan pembayaran ganti kerugian bila timbul kerugian sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan udara.

Dalam prakteknya ganti kerugian selain dilaksanakan oleh pengangkut berdasarkan OPU juga dilaksanakan oleh PT. Asuransi Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang No. 33 tahun 1946 jo

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 jo UU No. 2 tahun 1992 tentang Asuransi. Biasanya bila timbul kerugian terhadap penumpang, bagasi dan barang kiriman maka pengangkut akan membayar terlebih dahulu ganti kerugian, kemudian pengangkut mengajukan klaim pada perusahaan asuransi. Dalam tesis ini hanya ganti kerugian yang dilaksanakan oleh pengangkut yang akan dibahas. Sebab ganti kerugian yang dilaksanakan oleh PT. Asuransi Jasa Raharja adalah ganti kerugian yang diberikan penanggung kepada tertanggung, hubungan hukum antara penumpang dan PT. Asuransi Jasa Raharja bukan lah hubungan hukum yang berdasarkan tanggung jawab yang sesuai dengan perjanjian pengangkutan udara. dalam praktek tiket sudah termasuk premi asuransi seperti yang terdapat dalam tiket dengan kata-kata :

"Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket ini dipertanggungkan pada PN Asuransi Kerugian Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang No. 313/1964 juncto peraturan-peraturan pelaksanaannya".

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

D.JUMLAH GANTI KERUGIAN

Ganti kerugian merupakan perwujudan tanggung jawab pengangkut udara terhadap pihak lain yang mengalami kerugian, persoalan penting disini yaitu cara pemberian ganti rugi dan besarnya ganti kerugian.

Yang dimaksud dengan ganti kerugian adalah pemberian sejumlah uang oleh pengangkut udara kepada pihak pengguna jasa angkutan udara atau pihak ketiga yang mengalami kerugian. Dalam Ordonansi Pengangkutan Uadar Stb 1939 No.100 Pasal 30 dan besarnya ganti kerugian yaitu :

1. Rp. 12.500,- untuk tiap penumpang.
2. Rp. 25,- untuk bagasi tercatat dan barang kiriman per kilo gram.
3. Rp. 500,- untuk bagasi tangan per penumpang.

Jumlah tersebut sudah sesuai dengan standar hidup dan kondisi sosial ekonomi pada saat OPU mulai diperlakukan. Namun sehubungan dengan dengan perkembangan jaman serta kondisi perekonomian dewasa ini, maka jumlah tersebut sangat tidak memadai lagi.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Walaupun belum ada Undang-undang yang menggantikan OPU 1939, tetapi dalam perkembangan ganti kerugian yang diberikan kepada pihak yang menderita kerugian pemerintah mengambil inisiatif untuk menaikan atau menyesuaikan jumlah ganti kerugian secara kasus per kasus.

Peningkatan jumlah ganti kerugian tersebut suatu hal yang logis sehubungan dengan meningkatnya perekonomian dan kebutuhan masyarakat.

Dari ketentuan Pasal 24 ayat 2 OPU bahwa jumlah ganti kerugian didasarkan pada kedudukan dan kekayaan pihak korban serta kondisi pada saat terjadinya musibah atau dengan kata lain didasarkan pada dasar biaya yang menjadi tanggungan korban dalam keluarganya. Dalam praktek ketentuan ini tidak ditetapkan, yang digunakan adala sistem rata-rata (*flate rate*) bagi setiap penumpang, hal ini juga mencerminkan sifat dan ciri bangsa Asia yang tidak membedakan jiwa manusia secara material.

Sedangkan untuk bagasi tercatat dan barang kiriman dalam praktek ditetapkan maksimal Rp. 10.000,- per kilo gram, untuk bagasi tangan

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

disesuaikan sebesar US $50 atau sekitar Rp. 450.000,- per penumpang. Dalam Pasal 26 OPU diatur mengenai penetapan jumlah ganti rugi terhadap bagasi tercatat dan barang kiriman :

"Penggantian kerugian yang harus dipenuhi oleh pengangkut karena kehilangan barang atau bagasi hilang seluruhnya atau sebagian, diperhitungkan dengan harga dari barang yang sama macam dan sifatnya di tempat tujuan, pada waktu barang atau bagasi seharusnya diserahkan, dikurangi biaya-biaya karena tidak diserahkannya".

Dalam praktek ketentuan Pasal 26 OPU tersebut sukar diterapkan mengingat efektifitas dan efisien pelaksanaan pengangkutan udara, kalau Pasal 26 itu diterapkan berarti setiap bagasi dan barang kiriman terlebih dahulu diperiksa satu persatu isi dan daftar harganya dan tentu saja hal ini akan memakan waktu lama serta tidak memungkinkan jika frekuensi penerbangan terus meningkat. Sistem sama rata yang digunakan dalam praktek merupakan penerobosan terhadap Pasal 26 OPU, jumlah ganti kerugian terhadap bagasi dan barang kiriman adalah sama walaupun macam,

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

sifat, dan nilainya berbeda. Yang menjadi patokan dalam penetapan jumlah ganti kerugian adalah berat dari barangnya dan tidak ada pengurangan biaya seperti dalam Pasal 26 OPU. Dalam hal ini terdapat juga pengecualian terhadap barang tertentu surat berharga, emas dan sejenisnya ganti kerugiannya menurut nilai barang dan sebelumnya ada persetujuan antara pengangkut dengan pengirim (Pasal 30 ayat 2 OPU).

Besarnya ganti rugi terhadap pihak ketiga tidak dapat ditetapkan terlebih dahulu, sebab jumlah tersebut ditentukan setelah adanya kecelakaan pesawat yang menimbulkan kerugian , dengan demikian penentuan jumlah ganti kerugian ditentukan secara kasus perkasus sesuai dengan besarnya kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Contoh kasus ganti kerugian yang telah dilaksanakan oleh Garuda Indonesia selaku pengangkut udara terhadap pihak ketiga dapat dilihat pada kecelakaan pesawat udara F28 PK GVC "MAHAKAM" tahun 1975 di Palembang sebesar Rp.1.000.000,- untuk

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

seorang penduduk yang meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan pesawat Garuda Indonesia.

Tahun 1982 terjadi kecelakaan pesawat F28/PK GFV "SELAGAN", di Branti, Teluk Betung yang juga milik Garuda Indonesia, pengangkut memberi ganti kerugian sebesar Rp.400.000,- untuk seekor sapi milik penduduk yang mati dan untuk tanaman penduduk yang rusak akibat kecelakaan tersebut di beri ganti rugi Rp.700.000,-

Suatu kenyataan bahwa dalam prakteknya pihak ketiga yang menderita kerugian bersifat pasif menerima ganti kerugian, artinya hanya menunggu kebaikan dan kerelaan pihak pengangkut untuk meringankan beban kerugian yang menimpa diri atau harta bendanya tanpa diikut sertakan dalam perundingan penetapan besarnya ganti kerugian tersebut. Dengan demikian pihak pengangkut udara dituntut tanggung jawab moralnya selain tanggung jawab yuridis terhadap kerugian yang menimpa pihak ketiga.

Pemberian santunan atau ganti rugi korban kecelakaan pesawat udara, selain diatur dalam OPU, di

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Indonesia diatur dalam undang-undang nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan yang diatur dalam Pasal 43 ayat (2) dan Pasal 44 ayat (2. menurut kedua Pasal tersebut batas jumlah ganti rugi yang sering disebut santunan akan diatur oleh peraturan Pemerintah, kedua pasal tersebut dapat mengatasi kelemahan atau kekurangan Stb. 1939-100.[54]

Dalam Stb. 1939-100 batas maksimum santunan yang harus dibayar oleh pengangkut adalah Rp.12.500,- untuk kematian dan Rp.25,- untuk tiap kilogram bagasi dan Rp.500,- untuk kilogram barang yang hilang atau rusak. Jumlah santunan tersebut tidak dapat dirubah kecuali dengan Undang-undang atas persetujuan DPR RI, sehingga Pemerintah mengambil kebijaksanaan menyarankan kepada perusahaan penerbangan agar menawarkan santunan tertentu kepada ahli waris yang meninggal dunia atau perawatan bagi yang luka.[55]

Akibat kebijaksanaan tersebut masih dipertanyakan dasar hukum tindakan tersebut walaupun masyarakat dalam prakteknya menyetujui kebijaksanaan tersebut.

---

[54]. Martono K,*Hukum Udara,Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*,Buku kedua,Bandung Mandar Maju 1995 hal.10

[55]. *Ibid*, hal.11

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

Berdasarkan kedua pasal tersebut diatas kelemahan atau kekurangan Stb.1939-100 diharapkan dapat diatasi. Jumlah santunan dapat diatur secara fleksibel tanpa mengurangi kepastian hukum agar santunan yang diberikan kepada para ahli waris, sesuai dengan standar hidup keadaan sosial ekonomi bangsa Indonesia serta tingkat inflasi yang ada dan memadai.[56]

Sedangkan Peraturan Pemerintah mengenai santunan ganti kerugian diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, yang diatur dalam Pasal 42-45.

E. PEMBAYARAN GANTI KERUGIAN

Sebagai realisasi tanggung jawab pengangkut udara terhadap kerugian yang diderita pengguna jasa angkutan udara dan pihak ketiga, maka sudah selayaknya bila pengangkut udara menyelesaikan tuntutan ganti kerugian dengan prosedur yang mudah

---

[56]. *Ibid*, hal.11.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dan tidak memakan waktu yang lama serta sedapat mungkin memenuhi rasa keadila.

Adapun proses pelaksanaan ganti kerugian dapat melalui dua jalur penyelesaian, yaitu melalui proses di luar pengadilan dan melalui proses pengadilan.

1. **Melalui Proses di Luar Pengadilan.**

   Guna memenuhi syarat cepat, mudah dan memuaskan dalam penyelesaian tuntutan ganti kerugian, maka dalam praktek lebih banyak melalui proses di luar pengadilan dengan beberapa pertimbangan antara lain:

   a. Untuk Penumpang, adanya anggapan bangsa Asia Indonesia didalamnya bahwa jiwa manusia tidak dapat dinilai dengan uang.
   b. Waktu yang dibutuhkan bila melalui proses pengadilan cukup lama jika dibandingkan dengan di luar pengadilan serta memakan biaya yang cukup besar.
   c. Penuntut ganti kerugian tidak mau repot-repot dengan urusan pengadilan.
   d. Untuk barang kiriman dan bagasi tercatat, nilai ganti kerugian tidak begitu besar jika

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

dibandingkan biaya dan waktu yang dikeluarkan bila melalui proses pengadilan.

Proses pelaksanaan ganti kerugian diluar pengadilan mengikuti prosedur yang ditetapkan terlebih dahulu oleh pengangkut misalnya Garuda Indonesia Airways.

a. Untuk Pengangkutan Bagasi Tercatat

Ketika pesawat udara tiba di tempat tujuan lalu ada bagasi tercatat penumpang yang tidak dapat diserahkan pada saat dan tempat yang telah ditentukan maka pengangkut akan melakukan pencarian di segala tempat yang mungkin beradanya bagasi itu misalnya di pesawat udara yang bersangkutan, di gudang barang dan daerah pabean atau di tempat pemberangkatan. Jika bagasi tersebut tidak diketemukan maka langkah-langkah yang dilakukan oleh pengangkut adalah :

1. Membuat laporan kehilangan bagasi yang dalam praktek sering disebut "Property Irregularity Report" (PIR) yang berisi antara lain :
   a. Nomor dan tanggal PIR.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

b. Nomor tiket penumpang dan tanda pengenal bagasi yang bersangkutan.

c. Tanggal dan jam pemberangkatan serta nomor penerbangan.

d. Airport pemberangkatan, tujuan dan transit.

e. Identitas penumpang dan bagasi seperti merk, warna, code/type, isi bagasi, total jumlah berat bagasi.

f. Sebab-sebab kerusakan serta alasan yang menyebabkan hilangnya bagasi.

g. Bila membayar bagasi lebih, ditulis besarnya dan dikeluarkan oleh stasiun/airport mana.

h. Tanda tangan dan nama terang dari petugas dan penumpang.

2. Pengangkut udara membuat berita ke stasiun-stasiun lain yang ada kemungkinannya bagasi tersebut berada.

3. Menghubungi penumpang yang bersangkutan terus menerus bila ada teleponnya.

4. Bila semua stasiun yang dihubungi telah menjawab negatif (tidak ditemukannya bagasi itu) dan telah lampau 3 (tiga) hari maka pengangkut wajib

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

memberitahu penumpang bahwa bagasi penumpang yang bersangkutan tidak diketemukan dan selanjutnya penumpang dipersilahkan membuat surat claim (*claim form*) yang biasanya formulir atau blangkonya disediakan pengangkut.

5. Bagian *loss dan found* melalui kepala stasiun udara meneruskan surat klaim ke kantor pusat, dengan disertai tiket asli atau daftar penumpang, copy PIR, surat pengantar dari kepala stasiun udara yang bersangkutan.
6. Claim Departemen office mempelajari dan memutuskan apakah ganti kerugian dapat direalisasi atau tidak, dan besarnya ganti kerugian.
7. Setelah ada keputusan dari kantor pusat, maka kantor perwakilan setempat melaksanakan pembayaran ganti kerugian kepada penumpang yang bersangkutan.

b. Untuk pengangkutan barang kiriman (cargo)

Untuk pelaksanaan ganti kerugian terhadap pengangkutan cargo tidak jauh berbeda dengan proses pelaksanaan ganti kerugian pada bagasi

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

tercatat, perbedaannya terletak pada dokumen yang dibutuhkan. Dalam pengangkutan barang kiriman adakalanya stasiun tujuan menerima barang kiriman dalam keadaan :

1. Terlambat (*delay*)
2. Kurang (*partial loss, shortage*)
3. Rusak (*damage*)
4. Hilang (*loss*)

Proses pelaksanaan ganti kerugian terhadap barang kiriman adalah sebagai berikut :

1. Apabila ada kelainan dari barang kiriman maka stasiun tujuan penerima segera mengadakan korespondensi ke stasiun pemberangkatan, tujuan dan stasiun transit atas barang kiriman itu.
2. Stasiun tujuan penerima membuat *damage and loss report* yang menerangkan tentang identitas dan kondisi barang kiriman, nama dan alamat pengirim/penerima serta sebab kerugian juga surat muatan udara dan fakturnya.
3. selanjutnya tuntutan ganti kerugian itu diisi kedalam surat tuntutan ganti kerugian, denga uraian berat menurut surat muatan udara dan

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

hasil timbangan ulang di stasiun penerima serta perincian isinya dan harga barang kiriman itu.

4. Setelah berkas yang diperlukan tersebut lengkap kemudian dikirim ke kantor pusat guna penentuan diterima atau ditolak serta penentuan jumlah ganti kerugiannya bila diterima.
5. Bila tuntutan dikabulkan oleh pengangkut dan pembayaran dilakukan oleh kantor cabang dimana tuntutan itu diajukan, maka selanjutnya ada penandatanganan surat pernyataan pembebasan.

Tuntutan ganti kerugian tidak dapat dilayani bila :

a. Barang diterima dalam kemasan yang masih baik dari luar.
b. Berat barang setelah ditimbang ulang di stasiun penerima sudah sesuai dengan timbangan menurut surat muatan udara.
c. Surat muatan udara tidak sesuai dengan isi barang, sehingga menimbulkan kerugian tersebut.
d. Tidak ada pengaduan apapun dari pihak penerima.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

e. Terhadap kelambatan yang menimbulkan kerugian.

f. Tuntutan tidak memenuhi syarat-syarat kelengkapan berkas yang diperlukan.

g. Kemasan tidak memenuhi syarat, tetapi ada pernyataan pengirim bahwa resiko kerugian menjadi tanggung jawabnya.

Satu hal lain yang perlu diperhatikan adalah tenggang waktu untuk mengajukan ganti kerugian seperti dalam pasal 35 ayat 2 OPU :

"Dalam hal adanya kerusakan, penerima atau pemegang tanda pengenal bagasi mengajukan protes kepada pengangkut segera setelah kerusakan tersebut diketahui dan selambat-lambatnya dalam jangka waktu tiga hari untuk bagasi dan tujuh hari untuk barang kiriman, terhitung mulai dari penerimaan bagasi atau barang tersebut seharusnya diserahkan".

c. Untuk Pengangkutan Penumpang

Proses pelaksanaan ganti kerugian untuk penumpang yang mengalami kerugian, campur tangan pemerintah cukup dominan, dari pemeriksaan, sebab-

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

sebab kecelakaan hingga penetapan jumlah ganti kerugian, sehubungan dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan tanggal 25 Mei 1964 No. T.20/1/10-U tentang pemeriksaan dan penyelesaian kecelakaan dan pelanggaran dalam penerbangan, serta Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/646/II/75 tanggal 14 Februari 1975 tata cara sidang panitia pertimbangan kecelakaan penerbangan dan pelanggaran peraturan penerbangan.

Setelah adanya konfirmasi dengan pemerintah (Dirjen Perhubungan Udara) tentang adanya kecelakaan pesawat udara, maka pihak korban atau ahli warisnya dapat mengajukan tuntutan ganti kerugian kepada pengangkut udara dengan memenuhi syarat-syarat :

1. Melengkapi surat-surat seperti :
   a. Surat keterangan dokter yang dilengkapi dengan visum mengenai sebab kematian atau luka-luka yang berkaitan dengan kecelakaan tersebut.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

b. Apabila korban atau penumpang yang bersangkutan meninggal dunia maka ahli warisnya membuat surat keterangan yang dikuatkan oleh pengadilan negeri setempat.

2. Pihak korban atau ahli waris kemudian membuat surat tuntutan ganti kerugian atau *claim form* (blangko tersedia oleh pengangkut)
3. Setelah syarat-syarat dan berkas dipenuhi lalu dibahas bersama, surat klaim dari penerbangan dan pemerintah, menetukan jumlah ganti kerugian berdasakan Surat Keputusan Menteri Perhubungan.
4. Selanjutnya pengangkut udara memanggil para korban/ahli warisnya guna melaksanakan pembayaran ganti kerugian di tempat domisili korban atau ahli warisnya. Lalu korban menandatangani surat pernyataan pembebasan dan selesailah rangkaian pembayaran ganti kerugian. bila korban/ahli warisnya tidak terima atas jumlah ganti kerugian bisa menuntut melalui Pengadilan.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

d. Terhadap Pihak Ketiga

Sampai sekarang belum ada pengaturan mengenai pelaksanaan ganti kerugian terhadap pihak ketiga sebagai akibat dari kecelakaan pesawat udara. dasar tuntutan ganti kerugian hanya Pasal 1365 KUH Perdata.

Dalam prakteknya pemerintah juga sangat berperan dalam menentukan ganti kerugian dari pembayarannya dilakukan di tempat domisili pihak ketiga.

Adapun prosedurnya adalah sebagai berikut :

1. Diadakan pemeriksaan sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat oleh pemerintah.
2. Pihak ketiga melalui pemerintah daerah setempat mengajukan tuntutan ganti kerugian kepada pengangkut setelah lengkap berkas-berkas seperti:
   a. Identitas korban dan ahli warisnya.
   b. Bentuk serta jenis benda yang tertimpa pesawat dan menimbulkan kerugian .
   c. Taksiran harga/jumlah kerugian yang diderita dalam bentuk material kecuali jiwa manusia.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

d. Waktu dan lokasi kecelakaan.

3. Surat tuntutan tersebut diajukan kepada pengangkut dengan tembusan kepada pemerintah (Dirjen Perhubungan Udara) setempat.
4. Setelah berkas diterima lalu disidang oleh panitia pertimbangan kecelakaan penerbangan dan pelanggaran peraturan penerbangan sipil.
5. Setelah hasil sidang panitia tersebut akan ditentukan pelaksanaan ganti kerugian kepada pihak ketiga.
6. Setelah adanya keputusan pembayaran ganti kerugian dari pemerintah maka pengangkut wajib membayar sejumlah uang sebagai ganti kerugian.
7. Selanjutnya pihak ketiga menandatangani surat pernyataan pembebasan.

2. Melalui Proses Pengadilan

Dalam hal tidak tercapainya kesepakatan dalam penyelesaian ganti kerugian antara pengangkut dengan penuntut ganti kerugian dimana pihak yang dirugikan tidak puas atas jumlah ganti rugi maka penuntut dapat menempuh jalur hukum/Pengadilan negeri setempat, cara mengajukan tuntutan secara

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

tertulis dan disertai bukti-bukti yang dibutuhkan dalam persidangan, gugatan itu akan disidangkan menurut acara Perdata.

Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939 No. 100 Pasal 36 sebagai berikut:

"Gugatan mengenai tanggung jawab pengangkut harus diajukan dalam waktu dua tahun, terhitung mulai saat tibanya di tempat tujuan atau mulai pengangkutan diputuskan, jika tidak maka hak untuk menuntut lenyap".

Ketentuan diatas sangat penting bagi penggugat bila menuntut ganti kerugian melalui pengadilan mengingat jangka waktu untuk mengajukan tuntutan yang bersangkutan.

Keputusan hakim dengan adanya sengketa dalam lapangan hukum penerbangan adalah sangat berguna sebagai petunjuk mengenai keadaan/perkembangan hukum pengangkutan di Indonesia.

Adapun kasus mengenai sengketa penerbangan di Indonesia masih sangat sedikit yang diselesaikan melalui proses pengadilan. Contohnya antara lain :

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

a. Kasus Sarah Oswald Vermaak lawan Garuda Indonesia Airways untuk peristiwa kecelakaan di gunung Burangrang pada tahun 1960 mengenai tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang

b. Kasus pesawat udara Beechracht milik lembaga pendidikan Perhubungan Udara pada tahun 1975 mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga di darat.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Setelah dari bab per bab diuraikan penulis berkesimpulan antara lain sebagai brikut :

1. Ganti kerugian kepada para pihak - dalam pengaturan jasa angkutan udara di Indonesia di atur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. 1939-100 dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, serta dalam peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.
2. syarat perjanjian Angkutan Udara adalah syarat pokok perjanjian angkutan udara misalnya perjanjian angkutan tunduk pada ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam dokumen angkutan Tarif yang berlaku dan peraturan lain dari pengangkut. Kalau penumpang ingin mengetahui semua ketentuan dalam perjanjian angkutran udara ia harus membaca syarat-syarat umum. Syarat-

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

syarat perjanjian angkutan udara dibedakan menjadi dua yaitu Syarat Umum dan Syarat Khusus.

3. penetapan ganti kerugian ditetapkan dalam OPU Stb.1939-100. Pasal 30 dan Peraturan Pemerintah RI No.40 Tahun 1995, Pasal 43-45. dalam prakteknya pelaksanaan ganti kerugian di selesaikan diluar Pengadilan dengan pertimbangan: Penyelesaian tuntutan ganti kerugian melalui pengadilan memakan waktu yang cukup lama dan memerlukan biaya yang cukup besar. Pihak yang dirugikan tidak ingin repot-repot mengurus ganti kerugiannya di pengadilan. Sedang ganti kerugian terhadap Bagasi dan barang kiriman dengan pertimbangan bahwa nilai barang dari jumlah ganti kerugian tidak seimbang jika dibandingkan dengan biaya beracara di pengadilan.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

B. SARAN-SARAN

1. Pengangkutan udara dewasa ini merupakan suatu kegiatan yang terus berkembang dan diakui sangat fital oleh Negara RI baik dari segi politis, ekonomi dan pertahanan keamanan, maka kiranya undang-undang nasional yang baru diharapkan bisa menampung segala aspek pengangkutan udara seperti masalah tanggung jawab, proses penyelesaian dan limit ganti kerugian sehingga diharapkan dapat memuaskan para pihak sekaligus menjamin adanya kepastian hukum.
2. Ordonansi pengangkutan udara Stb 1939 Nomor 100 adalah produk pemerintahan masa kolonial Belanda pada tahun 1939, dimana dinjau secara material mengenai besarnya jumlah ganti kerugian sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perekonomian sekarang ini, maka perlu dibentuk Undang-undang yang baru dan sesuai dengan perkembangan jaman dimasa sekarang ini, untuk lebih menjamin perlindungan hukum para pihak dalam pelaksanaan pengangkutan udara serta selaras dengan perkembangan Konvensi-konvensi internasional.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

3. Proses penyelesaian ganti kerugian melalui pengadilan memerlukan waktu yang lama serta biaya yang cukup besar/tidak sedikit maka sebaiknya proses ganti kerugian diluar pengadilan diatur sedemikian rupa sehingga dapat memuaskan para pihak, agar terwujud proses penyelesaian ganti kerugian yang mudah, cepat dan biaya ringan.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008

DAFTAR PUSTAKA

BPHN Departemen Kehakiman RI, *Seminar Hukum Pengangkutan Udara*, Jakarta: Bina Cipta, 1980.

E. Suherman, *Analisa dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ganti Kerugian Dalam Bidang Pengangkutan Udara*. Jakarta: BPHN-Dep. Kehakiman 1992.

E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung jawab Pengangkutan dalam Hukum Pengangkutan Internasional dan Nasional*, Yogyakarta : Liberty, 1989.

E. Saefullah, *Beberapa Masalah Pokok tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara*, Bandung: Pusat Penerbitan Universitas Islam Bandung, 1995.

G. Kartasapoetra dan E. Roekasih, *Segi-segi Hukum dalam Charter Asuransi Angkutan Udara Yogyakarta* : FH UII, 1988.

Hartono, K., *Analisa dan Evaluasi tentang Pengangkutan Udara*, Jakarta: BPHN-Dep. Hukum & HAM, 2005.

H.N.M. Purwosutjipto, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid 3, Jakarta : Jambatan, 1987.

Martono K,*Hukum Udara,Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku kedua, Bandung: Mandar Maju, 1995.

Martono K, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama,Jakarta:PT. RajaGrafindo Persada,2007.

Martono, K., *Analisa & Evaluasi Hukum Pengangkutan Udara*, Jakarta: BPHN-Dep. Kumdang, 1992.

Martono K, Usman Melayu, *Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia*, Bandung : Mandar Maju, 1996.

----------, *Pengkajian Hukum Terhadap Sistem Pengangkutan Udara di Indonesia*, Jakarta: BPHN-Dep. Kehakiman RI, 1994.

----------, *Kamus Hukum & Regulasi Penerbangan*, Jakarta: Radja Garfindo Persada, 2007.

----------, *Analisa dan Evaluasi Hukum tentang Status Hukum dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Sipil*, Jakarta: BPHN-Dep. Kehakiman da HAM RI, 1999.

----------, *Perlindungan Konsumen Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, Jakarta: FH-UI Pasca Sarjana, 2004.

Subekti, SH., Prof. *Pokok-pokok Hukum Perdata*, PT. Intermasa, Jakarta, 1980.

----------, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Bandung: Mandar Maju, 2000.

----------, *Analisis Peraturan di Bidang Regulasi Penerbangan Indonesia*. Jakarta: BPHN-Dep.Kehakiman RI, 1991.

_____, *Masalah Tanggung Jawab Charter Pesawat Udara dan Beberapa Permasalahan Lain dalam Bidang Penerbangan*, Bandung: Alumni, 1979.

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

Pertanggungjawaban pengangkut..., Sukarti, FH UI, 2008