

# KEWAJIBAN PENGANGKUT KEPADA PIHAK YANG MENDERITA KERUGIAN DALAM UNDANG-UNDANG PENERBANGAN NASIONAL

Oleh : Dr. Ahmad Sudiro, SH, MH, MM\*

## Abstrak

Angkutan udara merupakan salah satu moda transportasi yang paling banyak diminati masyarakat Indonesia saat ini, karena aspek kecepatan dan keselamatan lebih terjamin. Namun demikian masih sering terjadi kecelakaan pesawat atau peristiwa lain yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen dalam penyelenggaraan penerbangan nasional. Apabila terjadi peristiwa semacam ini, maka perusahaan penerbangan sebagai pengangkut berkewajiban untuk menyelesaikan tanggung jawab dalam pembayaran ganti kerugian kepada pihak yang menderita kerugian berdasarkan Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

**Kata kunci:** Kewajiban Pengangkut, Kecelakaan Pesawat Udara, Ganti Kerugian.

## Abstract

*Air transport is one of the most favorable mode of transportation chosen by Indonesians nowadays due to its relative warranty on speed and safety aspect. However, aircraft accidents is still rampant or other incidents that causes loss to passengers in the wake of its national trade. Should such event occurs, then the airline company as carrier bears the responsibility to provide compensation to victims based on Law No. 1 Year 2009 on Air Aviation.*

**Keyword :** Carrier Responsibility, Aircraft Accident, Reparation.

## A. Pendahuluan

Angkutan udara mempunyai peran dan fungsi yang semakin penting saat ini. Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, maka angkutan udara memiliki posisi yang sangat strategis dalam mewujudkan tujuan pembangunan nasional. Angkutan udara merupakan alternatif moda transportasi yang cepat bagi pengangkutan antar pulau di Indonesia. Oleh karenanya penyelenggaraan pengangkutan udara harus dilaksanakan secara memadai dan lebih menjamin keamanan serta keselamatan penumpang sebagai konsumen, sehingga tidak menimbulkan risiko kerugian terhadap pengguna jasa pengangkutan udara.

Perusahaan penerbangan dalam menjalankan usahanya, kemungkinan dapat menimbulkan

kerugian terhadap penumpang, baik sengaja atau tidak disengaja. Kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan pesawat atau peristiwa lain yang terjadi dalam penyelenggaraan penerbangan akan berpengaruh baik terhadap penumpang/ korban maupun ahli warisnya atau pihak yang berhak memperoleh ganti kerugian tersebut.

Dengan demikian penyelenggaraan pengangkutan udara tidak dapat dilepaskan dari segala risiko akibat kecelakaan pesawat atau peristiwa lain yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang sebagai konsumen. Risiko bagi penumpang pesawat adalah meninggal dunia atau cacat/ menderita luka-luka akibat kecelakaan atau peristiwa lain yang dapat menimbulkan kerugian dalam pengangkutan udara. Sedangkan risiko berat bagi perusahaan penerbangan sebagai pengangkut adalah kehilangan pesawat dan Sumber Daya Manusia (SDM) yang terlatih, seperti Pilot dan awak

---

\* Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Jakarta. Jln. Letjend. S. Parman No. 1 Grogol - Jakarta Barat (11440).Telp: (021) 5671748, 5604477, Fax: 5638336. HP: 085885834385.  
Email: ahmads@tarumanagara.ac.id.

crew pesawat karena kecelakaan dalam penyelenggaraan penerbangan. Apabila terjadi peristiwa semacam ini, maka aspek yuridis yang terpenting adalah masalah kewajiban perusahaan penerbangan sebagai pengangkut kepada para pihak yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat tersebut, baik mengenai tanggung jawab pengangkut dan jumlah ganti kerugian maupun proses pengajuan klaimnya.

## B. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang/ pendahuluan di atas, maka permasalahan yang dibahas dalam tulisan ini sebagai berikut:

1. Bagaimana kewajiban perusahaan penerbangan sebagai pengangkut terhadap pihak yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara atau peristiwa lain yang menimbulkan kerugian berdasarkan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan?
2. Bagaimana mekanisme pihak yang menderita kerugian dalam penyelenggaraan penerbangan mengajukan klaim ganti kerugian kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut di Indonesia?

## C. Pembahasan

### 1. Kewajiban Perusahaan Penerbangan Sebagai Pengangkut

Perjanjian pengangkutan penumpang merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang, dimana perusahaan penerbangan sebagai pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu yang disepakati dengan selamat. Sedangkan pengangkutan dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri atau badan hukum lain atas perintahnya. Jadi pengangkut adalah setiap orang atau badan hukum yang menjadi pemilik atau yang mengoperasikan pesawat dan menggunakannya, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang atau badan hukum lain untuk mengangkut penumpang.<sup>1</sup>

Ketentuan yang mengatur kewajiban perusahaan penerbangan sebagai pengangkut kepada penumpang, terdapat dalam Pasal 141 Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menyatakan:

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

Selain itu kewajiban perusahaan penerbangan sebagai pengangkut diatur dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan (PerMenHub) RI No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yang menyatakan bahwa:

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. keterlambatan angkutan udara; dan
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Sedangkan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan tersebut mengatur mengenai jumlah ganti kerugian terhadap pihak yang menderita kerugian, yang merupakan tindak lanjut dari Pasal 165 ayat (1) Undang-undang

<sup>1</sup> E. Suherman, Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah lain Dalam Bidang Penerbangan (Bandung: Alumni, 1996), hal. 68.

No.1 Tahun 2009.

Berdasarkan Pasal 140 ayat (1) Undang-undang No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa “Badan usaha angkutan udara niaga, wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakati perjanjian pengangkutan”. Perusahaan penerbangan Indonesia sebagai angkutan udara niaga telah melaksanakan kewajiban tersebut, dan sebagai bukti adanya kesepakatan perjanjian pengangkutan adalah tiket pesawat dan/atau dokumen muatan, yang diberikan setelah membayar biaya angkutan. Hal ini sesuai dengan Pasal 140 ayat (3) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa “Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket dan dokumen muatan”. Dengan demikian tiket pesawat dan/atau dokumen muatan merupakan tanda bukti telah disepakati perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.

Oleh karena itu seorang yang telah memiliki tiket pesawat, menunjukkan bahwa orang tersebut telah membayar biaya pengangkutan dan berhak untuk naik pesawat sebagai penumpang, sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ada dalam tiket, dan merupakan tanda bukti telah disetujuinya perjanjian pengangkutan antara penumpang dan perusahaan penerbangan. Jadi penumpang sebagai konsumen adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan udara, sedangkan pihak lainnya adalah perusahaan penerbangan sebagai pengangkut.

Tiket penumpang merupakan syarat dalam perjanjian pengangkutan udara, tetapi dalam praktek bukan merupakan syarat mutlak. Oleh karena perjanjian pengangkutan udara pada dasarnya bersifat konsensual artinya pembuatan perjanjian pengangkutan udara tidak disyaratkan harus tertulis, karena cukup secara lisan asalkan ada persetujuan kehendak/konsensus dari para pihak, baik penumpang maupun pengangkut, seperti ditentukan Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPperdata).

Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan penumpang yang pertama kali harus dibuktikan adalah tiket pesawat, tetapi apabila tiket tidak ada atau salah dibuat atau hilang, maka hal itu tidak membatalkan perjanjian

pengangkutan yang telah ada. Jadi tiket pesawat hanya merupakan salah satu tanda bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan, karena perjanjian pengangkutan dapat dibuktikan dengan cara pembuktian lain, misalnya daftar nama penumpang pesawat tersebut yang datanya masih tersimpan di perusahaan penerbangan sebagai pengangkut atau dapat diperiksa di kantor-kantor perwakilan pengangkut.

Namun adanya sifat konsensual pada perjanjian pengangkutan udara dan tiket penumpang bukan merupakan syarat mutlak bagi seorang penumpang, tidak berarti bahwa tiket penumpang merupakan hal yang tidak perlu ada, karena dalam Pasal 151 ayat (1) Undang-undang No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa “Pengangkut wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif”. Berdasarkan pasal ini, keberadaan tiket bagi setiap penumpang masih tetap sangat diperlukan dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan udara. Menurut Suwardi,<sup>2</sup> apabila pengangkut menerima seorang penumpang tanpa disuruh menunjukkan tiket, maka pengangkut tersebut tidak berhak membatasi tanggung jawabnya jika terjadi kecelakaan atau kejadian yang dapat menimbulkan kerugian terhadap penumpang. Hal ini sesuai dengan Pasal 151 ayat (4) Undang-undang No.1 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa: “Dalam hal tiket tidak diisi keterangan-keterangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) atau tidak diberikan oleh pengangkut, maka pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya”.

Adapun Pasal 151 ayat (2) Undang-undang No.1 Tahun 2009, menyatakan bahwa “tiket penumpang paling sedikit harus memuat:

- a. nomor, tempat, dan tanggal penerbitan;
- b. nama penumpang dan nama pengangkut;
- c. tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan;
- d. nomor penerbangan;
- e. tempat pendaratan yang direncanakan

---

<sup>2</sup> Suwardi, *Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut yang Terikat Dalam Kerjasama Transportasi Udara*, (Jakarta: BPHN, 1999), hal. 40.

- antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada; ada
- f. pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan undang-undang ini.

Dari Pasal 151 ayat (2) huruf (b) di atas tampak bahwa nama penumpang dan nama perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus dimuat dalam tiket atau tiket penumpang pesawat diterbitkan "atas nama". Ketentuan ini untuk menjaga ketertiban dan keamanan serta kepastian hukum dalam penyelenggaraan penerbangan, karena sangat berkaitan dengan syarat-syarat khusus perjanjian yang terdapat dalam tiket pesawat, khususnya pada angka 2 yang menyatakan bahwa "tiket penumpang ini hanya dapat digunakan oleh orang yang namanya tertera dan tidak dapat dipergunakan oleh orang lain". Hal ini sesuai dengan Pasal 151 ayat (3) Undang-undang No.1 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa "yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah".

Penumpang menyetujui bahwa jika perlu pengangkut dapat memeriksa apakah tiket ini benar digunakan oleh orang yang berhak. Apabila tiket digunakan atau dicoba untuk digunakan oleh orang lain yang namanya tersebut dalam tiket ini, maka pengangkut berhak untuk menolak pengangkutan orang tersebut, serta hak pengangkutan dengan tiket ini oleh orang yang berhak, menjadi batal. Jadi untuk kepentingan ketertiban dan keamanan serta kepastian hukum, maka memang lebih baik jika nama penumpang harus tertulis atau termuat dalam tiket pesawat. Selain itu tiket pesawat tidak perlu dinyatakan sebagai perjanjian pengangkutan udara, tetapi sebaiknya tetap bahwa tiket ini merupakan tanda bukti perjanjian pengangkutan udara yang bersifat konsensual.

Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut akan memberikan tiket pesawat kepada setiap penumpang setelah melunasi biaya pengangkutan, yang berfungsi sebagai tanda bukti dokumen angkutan udara. Dokumen pengangkutan ini bukan merupakan perjanjian tertulis, tetapi sebagai tanda bukti terjadinya persetujuan antara kedua belah pihak (pengangkut dan penumpang). Alasan perjanjian

pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena hak dan kewajiban para pihak sebenarnya telah ditentukan dalam undang-undang. Namun jika undang-undang tidak menentukan atau tidak mengatur hak dan kewajiban para pihak, atau walaupun diatur tetapi dirasakan kurang sesuai dengan kehendak para pihak, maka para pihak mengikuti kebiasaan yang telah berlaku dalam praktik pengangkutan. Apabila terjadi perselisihan dapat diselesaikan melalui musyawarah atau pengadilan. Dalam praktik, penyelesaian sengketa penyelenggaraan penerbangan di Indonesia jarang yang melalui pengadilan. Para pihak memegang prinsip lebih baik rugi sedikit daripada rugi lebih banyak karena biaya pengadilan, dan membutuhkan proses waktu yang lama serta belum tentu memuaskan semua pihak.

Hal di atas menunjukkan bahwa peran undang-undang dan kebiasaan dalam pengangkutan sangat penting. Kesepakatan yang berisi kebiasaan dibuat secara lisan atau dirumuskan secara tertulis dalam dokumen pengangkutan, misalnya tiket penumpang atau surat muatan. Dengan demikian, dapat dinyatakan bahwa perjanjian pengangkutan yang dibuat para pihak hanya menciptakan hubungan kewajiban dan hak sebagaimana yang ditentukan oleh undang-undang dan kebiasaan, serta cenderung tidak membuat ketentuan sendiri. Hal ini sejalan dengan asas konsensual yang mendasari perjanjian pengangkutan.

Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan, yaitu berupa perilaku atau perbuatan yang memenuhi ciri-ciri sebagai berikut:<sup>3</sup>

1. tidak tertulis yang hidup dalam praktik pengangkutan;
2. berisi kewajiban bagaimana seharusnya para pihak berbuat;
3. tidak bertentangan dengan undang-undang atau kepatutan;
4. diterima oleh para pihak karena adil dan masuk akal/logis;
5. menuju kepada akibat hukum yang dikehendaki oleh para pihak.

<sup>3</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Transportasi Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999), hal. 26.

Sedangkan beberapa kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan, antara lain:<sup>4</sup>

1. Undang-undang tidak menentukan cara terjadinya perjanjian. Namun kebiasaan menentukan cara penawaran dan penerimaan, sehingga terjadi perjanjian. Cara tersebut dapat terjadi secara langsung antara para pihak atau secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara, misalnya melalui biro perjalanan. Apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran pihak pengangkut dilakukan dengan menghubungi langsung pihak penumpang atau melalui media cetak/ elektronik. Hal ini berarti pengangkut mencari sendiri muatan atau penumpang. Apabila penawaran pihak pengangkut dilakukan melalui iklan di media cetak/ elektronik, maka pengangkut hanya menunggu permintaan dari penumpang. Pada perusahaan penerbangan, dilakukan dengan cara pengangkut mengumumkan jadwal/ *schedule* penerbangan, yang meliputi jenis pesawat, jurusan, waktu dan tarif. Apabila dilihat dari pihak penumpang, maka pembuatan perjanjian pengangkutan secara langsung dapat dilakukan dengan cara menghubungi langsung pengangkut, setelah penumpang mendengar atau membaca iklan pengangkut. Namun jika melalui perusahaan travel biro perjalanan sebagai perantara, maka perusahaan travel tersebut yang menyiapkan tiket penumpang sebagai dokumen angkutan.
2. Undang-undang menentukan bahwa setiap penumpang harus memiliki tiket penumpang, tetapi tidak menentukan untuk berapa kali. Namun kebiasaan di perusahaan penerbangan menentukan bahwa tiket pesawat hanya berlaku untuk satu kali perjalanan yang telah ditentukan hari, tanggal dan jam keberangkatan.
3. Undang-undang menganut asas bahwa perubahan keberangkatan harus dengan persetujuan para pihak. Namun kebiasaan menentukan bahwa waktu keberangkatan sewaktu-waktu dapat berubah tanpa pemberitahuan terlebih dahulu. Pasal 146 Undang-

undang No.1 Tahun 2009 menyatakan bahwa “Apabila penumpang mengalami kerugian akibat keterlambatan yang disebabkan terbukti merupakan kesalahan pengangkut dengan adanya perubahan waktu keberangkatan tersebut, maka pengangkut bertanggung jawab”.

4. Undang-undang tidak menentukan syarat mengenai jumlah ganti kerugian karena pembatalan perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh penumpang. Namun kebiasaan yang dicantumkan dalam tiket pesawat domestik Indonesia menentukan bahwa pembatalan tanpa pemberitahuan terlebih dahulu, maka penumpang dikenakan biaya, dan pembatalan tersebut harus dilaporkan paling lambat 24 jam sebelum jam keberangkatan pesawat.

Akibat adanya perjanjian pengangkutan penumpang di perusahaan penerbangan, maka masing-masing pihak (pengangkut dan penumpang) mempunyai hak dan kewajiban yang harus ditaati dan dilaksanakan. Kewajiban pengangkut yaitu untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dari satu tempat ke tempat lain tujuan tertentu yang telah disepakati dengan selamat. Kewajiban penumpang adalah untuk membayar biaya angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan penerbangan yang dilakukan oleh pengangkut dan hak untuk menuntut ganti kerugian kepada pengangkut jika isi perjanjian pengangkutan tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya. Dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia, tanda bukti telah dibayarnya biaya angkutan adalah tiket pesawat, sesuai dengan undang-undang penerbangan yang menyatakan bahwa tiket penumpang mempunyai beberapa fungsi, yaitu:

1. sebagai tanda bukti telah melakukan pembayaran atau melunasi biaya angkutan;
2. sebagai tanda bukti telah disepakati / terjadinya perjanjian pengangkutan;
3. sebagai salah satu tanda bukti dalam mengajukan tuntutan atau klaim ganti kerugian, jika terjadi kecelakaan atau peristiwa lain yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang.

---

<sup>4</sup> *Ibid*, hal. 30.

Fungsi tiket penumpang di atas sangat berkaitan dengan Pasal 141 Undang-undang No.1 Tahun 2009 yang mengatur tanggung jawab pengangkut. Di perusahaan penerbangan Indonesia dalam melaksanakan pemberian jumlah ganti kerugian yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang berpedoman kepada Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011 dan Pasal 3 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/ Danau, Ferry/ Penyeberangan, Laut dan Udara.

Pada dasarnya jika terjadi kecelakaan pesawat terbang, maka ada 2 (dua) kemungkinan yang akan timbul terhadap penumpang, yaitu:

1. Penumpang tetap hidup dan/atau mengalami luka-luka/cacat, atau
2. Penumpang meninggal dunia.

Dengan melihat 2 (dua) kemungkinan tersebut, akan ditentukan pihak-pihak yang berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pihak pengangkut, yaitu:

1. Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang masih hidup tetapi mengalami luka-luka/cacat pada anggota badannya, maka pihak yang berhak mendapat ganti kerugian adalah penumpangnya. Dengan demikian pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerugian akibat dari luka-luka/cacat yang diderita oleh penumpang yang disebabkan kecelakaan pengangkutan udara. Jumlah batas ganti kerugian yang diberikan pengangkut udara kepada penumpang tersebut, berpedoman pada Pasal 3 huruf (c) Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 77 Tahun 2011 dan Pasal 3 huruf (b) atau (c) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008. Menurut Pasal 3 huruf (b) Peraturan Menteri Perhubungan RI ditentukan sebagai berikut:

- (c) 1). Penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian

sebesar Rp. 1.250.000.000,-

- 2). Penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.<sup>5</sup>

Sedangkan Pasal 3 huruf (b) atau (c) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008, menentukan sebagai berikut:

- (c) 1). Penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,-
- 2). Penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.<sup>5</sup>

Sedangkan Pasal 3 huruf (b) atau (c) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008, menentukan sebagai berikut:

- (b) Dalam hal korban mendapat cacat tetap, menurut prosentase tingkatan cacat tetap sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965.
- (c) Biaya perawatan dan pengobatan dokter, maksimal Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah).
2. Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara yang meninggal dunia, maka pihak yang berhak untuk mendapatkan ganti kerugian adalah ahli waris korban yang menjadi tanggungan penumpang yang meninggal dunia. Pihak yang berhak sebagai

<sup>5</sup> Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011, besaran ganti kerugian cacat tetap sebagian berbeda-beda, karena tergantung anggota badan mana dari penumpang yang mengalami kecacatan akibat kecelakaan pesawat tersebut.

ahli waris korban, yaitu suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia, anak-anak korban atau orang tua yang menjadi tanggungan korban. Selain itu jumlah ganti kerugian yang diberikan perusahaan penerbangan sebagai pengangkut kepada penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara, berpedoman pada Pasal 3 huruf (a) Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 77 Tahun 2011 dan Pasal 3 huruf (a) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008. Menurut Pasal 3 huruf (a) Peraturan Menteri Perhubungan RI ditentukan, bahwa: "penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,- (satu milyar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang. Sedangkan Pasal 3 huruf (a) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008 menentukan bahwa: "Penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat udara dalam penyelenggaraan penerbangan nasional menerima santunan/ ganti rugi sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) untuk setiap penumpang". Pembayaran jumlah ganti kerugian dari pengangkut tersebut akan diberikan sama untuk setiap penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara.<sup>6</sup>

Namun untuk menghindari penuntutan ganti kerugian dari pihak yang sebenarnya tidak berhak, maka perusahaan penerbangan membuat suatu kriteria dan persyaratan bagi pihak yang akan menuntut ganti kerugian, sebagai berikut:<sup>7</sup>

1. Bagi penumpang yang masih hidup dan mengalami luka-luka/ cacat pada tubuhnya akibat kecelakaan pengangkutan udara, di-

perlu pemeriksaan dan keterangan dokter yang ditunjuk perusahaan penerbangan yang menentukan bahwa benar luka-luka/ cacat pada tubuh atau anggota badan penumpang tersebut ada setelah terjadi kecelakaan pengangkutan udara. Selain itu diperlukan surat keterangan kesehatan bagi penumpang yang sakit sebelum naik ke pesawat terbang.

2. Bagi penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara, maka orang yang menjadi tanggungannya harus membuktikan bahwa benar sebagai ahli waris korban yang sah dan menjadi tanggungan penumpang tersebut, yang ditetapkan oleh pengadilan negeri dengan memperlihatkan fatwa waris. Dari ketentuan limitatif ini, maka tidak ada orang lain yang dapat menuntut ganti kerugian, kecuali golongan ahli waris yang telah ditetapkan pengadilan negeri tersebut atau keluarga yang mempunyai hubungan yang paling dekat dengan korban, yaitu:
  - a. Suami atau isteri dari penumpang yang meninggal dunia tersebut, dengan bukti memperlihatkan akta perkawinan (surat nikah) dan kartu keluarga.
  - b. Anak atau orang tua dari penumpang yang meninggal dunia tersebut dengan bukti memperlihatkan akte kelahiran dan kartu keluarga.

Dari ketentuan di atas, khusus untuk orang tua dari penumpang yang meninggal dunia, ada ketentuan tambahan bahwa orang tua yang mempunyai penghasilan sendiri tidak dapat menuntut ganti kerugian. Sedangkan bagi suami atau isteri atau anak dari penumpang yang meninggal dunia masih tetap dapat menuntut ganti kerugian, meskipun mereka mempunyai penghasilan sendiri.

Berdasarkan Pasal 141 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 2009 dan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011, maka perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang. Kewajiban pengangkut ini jika dikaitkan dengan isi dan tujuan perjanjian pengangkutan sangat sesuai, karena pengangkut wajib menjaga keselamatan sejak saat penumpang naik ke dalam pesawat

<sup>6</sup> Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan penerbangan sebagai pengangkut menerapkan sistem tanggung jawab "Flat rate", sesuai dengan Pasal 146 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011.

<sup>7</sup> H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-undang RI No.1 Tahun 2009* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010), hal. 312.

sampai turun ke luar dari pesawat selama dalam pengangkutan udara. Dengan demikian suatu hal yang wajar, jika pada pengangkut dimintakan tanggung jawab atas kerugian yang di derita penumpang akibat pelaksanaan isi dan tujuan perjanjian pengangkutan.

Ketentuan pasal tersebut mempunyai tujuan agar pengangkut menyadari ada risiko tanggung jawab atau kewajiban yang harus dipikulnya sebagai pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Prinsip tanggung jawab yang digunakan pada ketentuan ini merupakan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), karena dalam penjelasan Pasal 141 ayat (1) Undang-undang No.1 Tahun 2009 dan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011 di atas tidak menerangkan tentang adanya unsur beban pembuktian ataupun unsur kesalahan.

Selain itu Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011, yang merupakan ketentuan untuk menindaklanjuti Pasal 141 ayat (1) dan Pasal 165 ayat (1) Undang-undang No.1 Tahun 2009, mengatur jumlah ganti kerugian dengan prinsip pembatasan tanggung jawab pengangkut. Namun prinsip ini mempunyai dua variasi yaitu mungkin dilampaui dan tidak mungkin dilampaui. Pasal 3 Permenhub RI No.77 Tahun 2011 menerapkan pembatasan jumlah ganti kerugian akibat kecelakaan pengangkutan udara yang tidak dapat dilampaui, dengan kalimat “....., diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,- (satu milyar dua ratus lima puluh juta rupiah)”.

Mengenai kewajiban pengangkut kepada penumpang akibat kelambatan diatur pada Pasal 146 Undang-undang No.1 Tahun 2009 dan Pasal 2 huruf (e) Permenhub RI No.77 Tahun 2011, sedangkan mengenai jumlah ganti kerugian/batas tanggung jawab pengangkut akibat kelambatan pengangkutan udara terdapat pada Pasal 10 Permenhub RI No.77 Tahun 2011.

Pasal 146 Undang-undang No.1 Tahun 2009 menerapkan prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*), sebab harus ada unsur kesalahan yang memerlukan beban pembuktian. Hal ini sesuai dengan Pasal 146 Undang-undang No.1 Tahun 2009 yang menyatakan: “Pengangkut bertanggung

jawab atas kerugian yang di derita akibat keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, *kecuali* apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”.

Dengan demikian pengangkut tetap bertanggung jawab terhadap penumpang yang menderita kerugian akibat kelambatan pengangkutan udara. Sistem tanggung jawab yang diterapkan akibat kelambatan tersebut yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*) dikombinasikan dengan prinsip pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*), yang kemudian digabungkan dengan prinsip tanggung jawab “*flat rate*”.<sup>8</sup> Hal ini didasarkan pada beberapa alasan sebagai berikut:

1. Kerugian akibat kelambatan pada umumnya lebih kecil dibandingkan dengan akibat penumpang meninggal dunia atau luka-luka/cacat;
2. Kelambatan merupakan pelanggaran kewajiban yang timbul dari perjanjian pada derajat kedua, artinya kewajiban tersebut masih dilaksanakan/dipenuhi tetapi tidak sebagaimana mestinya;
3. Dalam pengangkutan udara, kerugian akibat kelambatan lebih sering terjadi dibandingkan dengan kerugian akibat kecelakaan pesawat terbang, sehingga akan lebih memberatkan pengangkut apabila sistem tanggung jawab “*strict liability*” dikombinasikan dengan “*limitation of liability*” yang diterapkan.

Dengan berlakunya sistem tanggung jawab di atas, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa pihaknya telah mengambil semua tindakan yang wajar untuk menghindarkan terjadinya kelambatan, atau bahwa hal itu tidak mungkin dapat dilakukannya. Dengan demikian jika keterlambatan tersebut bukan disebabkan kesalahan pengangkut, maka dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya. Mengenai jumlah ganti kerugian/ batas tanggung jawab

<sup>8</sup> Hal ini sesuai dengan jiwa Pasal 146 Undang-undang No.1 Tahun 2009 dan Pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011.

pengangkut terhadap penumpang akibat ke-  
lambatan pengangkutan udara diatur pada Pa-  
sal 10 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.  
77 Tahun 2011, dengan menerapkan prinsip  
pembatasan tanggung jawab (*limitation of lia-  
bility*).

## 2. Pengajuan Klaim Ganti Kerugian

Dalam penyelenggaraan penerbangan di  
Indonesia, jika penumpang menderita kerugian  
akibat kecelakaan atau peristiwa lain yang  
menimbulkan kerugian, maka dapat menuntut  
kewajiban pengangkut sebagai bentuk tang-  
gung jawabnya. Bagi penumpang atau ahli wa-  
ris korban kecelakaan pesawat berhak untuk  
menuntut ganti kerugian kepada perusahaan  
penerbangan sebagai pengangkut dengan cara  
mengajukan klaim ganti kerugian. Di perusa-  
haan penerbangan nasional biasanya terdapat  
bagian “**Klaim dari Asuransi**”, yang bertugas  
untuk menerima tuntutan pihak penumpang/  
korban atau ahli warisnya, dan menyelesaikan  
dokumen-dokumen yang diperlukan untuk me-  
nyelesaikan klaim, misalnya laporan mengenai  
kerusakan, kehilangan, resi penerimaan bagasi/  
surat muatan udara, atau surat tuntutan ganti  
kerugian dari penumpang/korban yang mende-  
rita kerugian, dan sebagainya. Surat tuntutan/  
pengajuan klaim ganti kerugian tersebut sangat  
diperlukan, karena menurut ketentuan dan syar-  
at-syarat pengangkutan di Indonesia, klaim  
ganti kerugian harus diajukan secara tertulis.

Berkas tuntutan disampaikan kepada ko-  
misi klaim setelah dokumen-dokumen yang di-  
perlukan lengkap, dan kemudian memutuskan  
apakah klaim akan dikabulkan atau ditolak,  
serta berapa jumlah ganti kerugian yang akan  
dibayarkan. Dalam mengambil keputusan ini  
komisi klaim memeriksa apakah syarat-syarat-  
nya sudah dipenuhi untuk mengabulkan atau  
menolak klaim, berdasarkan ketentuan Un-  
dang-undang No.1 Tahun 2009 dan Peraturan  
Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011,  
serta syarat-syarat yang ditentukan oleh per-  
usahaan penerbangan sebagai pengangkut, seba-  
gai berikut:

- a. Surat bukti pembayaran pengangkutan  
yaitu tiket pesawat yang membuktikan  
bahwa telah terjadi hubungan hukum  
antara pengangkut dengan penumpang;

- b. Surat keterangan dokter yang menyata-  
kan bahwa benar penumpang yang me-  
ngalami kerugian akibat kecelakaan pe-  
ngangkutan udara sedang dalam pera-  
watan dokter, disertai kuitansi obat  
atau resep dokter;
- c. Kartu Tanda Penduduk (KTP) penum-  
pang/korban atau ahli warisnya yang  
sah dan masih berlaku;
- d. Akta perkawinan (surat nikah) dari su-  
ami atau isteri penumpang yang me-  
ninggal dunia akibat kecelakaan peng-  
angkutan udara;
- e. Akte kelahiran dari anak-anak penu-  
mpang/korban sebagai ahli waris;
- f. Kartu Keluarga dari penumpang/kor-  
ban;
- g. Jangka waktu pengajuan klaim 2 ta-  
hun.<sup>9</sup>

Komisi klaim ini mempunyai anggota  
yang terdiri dari wakil-wakil bagian dalam pe-  
rusahaan penerbangan tersebut, terutama yang  
berkaitan dengan persoalan klaim dalam bi-  
dang masing-masing. Beberapa wakil bagian  
di perusahaan penerbangan yang termasuk da-  
lam komisi klaim, misalnya Biro Hukum (*Le-  
gal Department*) yang bertugas menyelidiki  
segi-segi yuridis dari klaim ganti kerugian dan  
menjadi ketua komisi. Selain itu bagian pen-  
ting lainnya yaitu bagian klaim yang bertugas  
mengumpulkan dokumen-dokumen yang ber-  
hubungan dengan klaim ganti kerugian, dan  
meneliti persoalan-persoalan dalam bidang  
teknis operasional serta menjadi sekretaris ko-  
misi yang mengurus korespondensi dan surat-  
surat klaim ganti kerugian, kemudian bagian  
penjualan, yang turut menentukan kebijaksa-  
naan putusan komisi klaim dilihat dari sudut  
hubungan antara perusahaan dengan penum-  
pang sebagai konsumen, dan bagian asuransi  
yang akan menyelesaikan taraf terakhir dari  
penyelesaian klaim ganti kerugian dengan me-  
minta pembayaran uang pertanggungan (asu-  
ransi tanggung jawab) kepada perusahaan asu-  
ransi, yaitu Konsorium Asuransi Penerbangan  
Indonesia (*Indonesian Aviation Insurance Con-  
sortium*).

Keputusan komisi klaim disampaikan

<sup>9</sup> H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan  
Udara ...*, op.cit, hal.313.

kepada pihak yang menuntut jika ganti kerugian dapat dibayarkan kepadanya, setelah menandatangani sebuah pernyataan yang dinamakan “*Final Release*”, dalam mana dinyatakan bahwa pihak yang mengajukan klaim ganti kerugian tidak akan mengajukan tuntutan-tuntutan lagi terhadap pengangkut dan membebaskan pengangkut tersebut dari tanggung jawab apapun. Apabila keputusan komisi klaim tidak memuaskan pihak yang mengajukan klaim ganti kerugian atau keputusan komisi klaim menolak tuntutan pengajuan klaim ganti kerugian, maka tuntutan atau klaim ganti kerugian tersebut dapat diajukan gugatan ke pengadilan negeri dengan memohon putusan hakim yang seadil-adilnya. Berkenaan dengan ketidakpuasan pihak yang mengajukan klaim ganti kerugian, maka tuntutan gugatan ganti kerugian dapat diajukan pada:<sup>10</sup>

- a. Pengadilan negeri di wilayah kantor pusat perusahaan penerbangan berada, atau;
- b. Pengadilan negeri di wilayah tiket dibeli, atau;
- c. Pengadilan negeri di wilayah tempat tujuan perjalanan, atau;
- d. Pengadilan negeri di wilayah perwakilan perusahaan penerbangan berada.

Adapun proses pengajuan gugatan ganti kerugian penumpang kepada perusahaan penerbangan sebagai pengangkut melalui Pengadilan Negeri, sebagai berikut:<sup>11</sup>

1. Penumpang atau ahli waris korban atau kuasa hukumnya harus membuat permohonan gugatan yang ditujukan kepada ketua Pengadilan Negeri. Syarat-syarat permohonan gugatan tersebut, yaitu :
  - a. Gugatan harus ditulis dan ditandatangani penggugat atau kuasa hukumnya, artinya surat gugatan ganti kerugian tersebut harus ditulis dan ditandatangani oleh penumpang yang bersangkutan atau ahli waris korban atau kuasa hukumnya sebagai pihak penggugat.
  - b. Gugatan harus berisi penjelasan hubungan hukum antara penumpang dengan

pengangkut sebagai tergugat, artinya dalam surat gugatan harus dijelaskan bahwa antara penggugat dan tergugat ada hubungan hukum yaitu terikat dalam perjanjian pengangkutan udara, dan sebagai tanda buktinya adalah penggugat memperlihatkan tiket pesawat yang dibelinya.

- c. Gugatan harus menjelaskan alasan diajukannya gugatan, artinya dalam surat gugatan ganti kerugian dijelaskan secara terperinci alasan-alasan penggugat mengajukan gugatan tersebut. Selain itu dalam gugatan harus disertai dengan bukti-bukti yang diperlukan, misalnya surat keterangan dokter dan biaya-biaya pengobatan, atau bukti-bukti lainnya seperti surat keterangan ahli waris/ fatwa waris dari pengadilan negeri, jika penumpang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara.
  - d. Gugatan harus menjelaskan apa yang dimohon penggugat supaya diputuskan dan diperintahkan oleh hakim, artinya surat gugatan ganti kerugian harus menyebutkan apa yang menjadi permohonan penggugat agar hakim dapat memutuskan dan memerintahkan kepada tergugat untuk membayar ganti kerugian tersebut, misalnya penggugat menegaskan berapa besar jumlah ganti kerugian yang diminta agar dibayar oleh pihak tergugat, atau bagaimana cara pembayaran ganti kerugian yang diinginkan penggugat.
2. Surat gugatan harus ditujukan kepada ketua pengadilan negeri. Pada waktu memasukkan gugatan, maka penggugat harus membayar biaya perkara gugatan melalui panitera pengadilan negeri, yang menurut hakim akan diperlukan sebagai biaya-biaya pemeriksaan perkara perdata berdasarkan Undang-undang, misalnya biaya memanggil para pihak atau saksi, biaya materai-materai, dan lain-lainnya.
  3. Surat gugatan oleh panitera pengadilan negeri dimasukkan dalam daftar urutan perkara, yang khusus dibuat pada kepaniteraan untuk perkara-perkara perdata. Oleh karena gugatan yang timbul dari perjanjian pe-

<sup>10</sup> *Ibid*, hal.315.

<sup>11</sup> Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata: Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, & Putusan Pengadilan* (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hal. 99.

gangkutan udara termasuk dalam perkara perdata.

4. Hakim yang mengadili gugatan tersebut menentukan hari dan tanggal pemeriksaan perkara. Pada hari dan tanggal yang telah ditentukan maka para pihak yaitu penggugat dan tergugat dipanggil untuk menghadap ke persidangan gugatan ganti kerugian tersebut. Dalam perkara gugatan ini, para pihak harus dapat menunjukkan bukti-bukti yang jelas, sehingga hakim yang mengadili dapat memutuskan perkara berdasarkan bukti-bukti yang diberikan tersebut, misalnya alat-alat bukti seperti yang ditentukan dalam Pasal 164 RBG, yaitu pembuktian dengan surat-surat, pembuktian dengan saksi-saksi, persangkaan, pengakuan dari satu pihak, sumpah. Namun demikian alat bukti yang sering digunakan dalam perkara gugatan ganti kerugian adalah pembuktian dengan surat-surat.

Alat-alat bukti surat yang diperlukan dalam pengajuan gugatan ganti kerugian tersebut, sebagai berikut:<sup>12</sup>

- a. Surat bukti pembayaran pengangkutan yaitu tiket penumpang yang membuktikan bahwa telah ada hubungan hukum antara penggugat dan tergugat;
- b. Surat keterangan dokter (jika dokter berhalangan hadir dalam sidang), yang menerangkan bahwa benar penggugat sedang dalam perawatan atau pengobatan akibat kecelakaan pengangkutan udara;
- c. Surat kuitansi obat-obatan atau resep dokter atau bukti pembayaran operasi (jika ada);
- d. Akta perkawinan (surat nikah);
- e. Akte kelahiran;
- f. Kartu keluarga.

Bagi penumpang yang masih hidup tetapi menderita luka-luka atau cacat tubuh akibat kecelakaan pengangkutan udara dan sedang dalam pengobatan (perawatan) dokter, kemudian mengajukan gugatan atau tuntutan ganti kerugian, maka harus memperlihatkan alat bukti surat huruf a, b, dan c.

Bagi penumpang yang meninggal dunia

akibat kecelakaan pengangkutan udara, maka ahli waris atau kuasa hukumnya dapat mengajukan gugatan atau tuntutan ganti kerugian dengan ketentuan:

- a. Apabila suami atau isterinya, maka harus memperlihatkan alat bukti surat huruf a, d, dan f;
- b. Apabila anak-anaknya, maka harus memperlihatkan alat bukti surat huruf a, e, dan f;
- c. Apabila orang tuanya, maka harus memperlihatkan alat bukti surat huruf a dan f.

Berdasarkan alat-alat bukti tersebut, majelis hakim akan membuat putusan, dan ada 3 (tiga) kemungkinan putusan yaitu:

- a. hakim mengabulkan permohonan penggugat dengan memutuskan atau memerintahkan tergugat membayar ganti kerugian sesuai dengan yang dituntut oleh penggugat;
- b. Hakim tidak mengabulkan permohonan penggugat, melainkan membenarkan jumlah ganti kerugian yang telah ditetapkan oleh tergugat sebelumnya, dan memutuskan agar penggugat menerima jumlah ganti kerugian tersebut;
- c. Hakim menetapkan jumlah ganti kerugian yang baru sesuai dengan penilaian atau pendapatnya.

Di perusahaan penerbangan Indonesia jangka waktu untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian atau gugatan adalah 2 (dua) tahun. Jangka waktu tersebut berlaku baik pada tuntutan yang diajukan kepada pengangkut maupun gugatan yang diajukan kepada pengadilan negeri. Perhitungan jangka waktu dua tahun itu dihitung sejak/mulai saat datangnya penumpang di tempat tujuan atau mulai hari pesawat terbang tersebut seharusnya tiba (datang), atau mulai pengangkutan udara itu diputuskan. Dalam jangka waktu dua tahun semua pihak yang merasa dirugikan atau tidak puas dengan jumlah ganti kerugian yang ditetapkan oleh pengangkut dapat mengajukan tuntutan ganti kerugian atau gugatan. Apabila lebih dari jangka waktu tersebut atau setelah jangka waktu dua tahun berakhir, maka segala hak dari pihak yang merasa dirugikan atau pihak yang merasa tidak puas dengan jumlah ganti kerugian yang

---

<sup>12</sup> *Ibid*, hal.101.

diberikan oleh pengangkut untuk menuntun ganti kerugian menjadi hilang/berakhir.

Dalam menentukan jumlah ganti kerugian, terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan pengangkutan udara, maka perusahaan penerbangan di Indonesia menerapkan prinsip tanggung jawab “*flat rate*” dengan berpedoman kepada Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011 dan Pasal 3 huruf (a) Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 37//PMK-010/2008. Di perusahaan penerbangan Indonesia jumlah ganti kerugian dapat diberikan dengan berbagai cara, yaitu sebagai berikut:

1. Pembayaran ganti kerugian secara tunai sesuai jumlah yang telah disepakati bersama;
2. Pembayaran ganti kerugian secara berkala dengan kesepakatan bersama, dengan jangka waktu yang telah ditetapkan;
3. Pembayaran ganti kerugian berdasarkan perhitungan biaya-biaya yang diperlukan dalam masa pengobatan secara berkala (khusus bagi penumpang yang masih hidup dan menderita luka-luka atau cacat tubuh dan sedang dalam perawatan dokter).

Mengenai penumpang yang masih hidup akan tetapi mengalami luka-luka atau cacat pada tubuhnya, maka pembayaran ganti kerugian berdasarkan perhitungan biaya-biaya sebagai berikut:

1. Perawatan dan pengobatan dokter;
2. Pembedahan/ operasi plastik;
3. Biaya-biaya lain yang berkaitan dengan perawatan dan pengobatan penumpang tersebut.

Bagi penumpang yang menjalani “pembedahan /operasi plastik” maka harus berdasarkan pertimbangan dokter yang menangani, karena apakah hal itu sangat perlu/harus dilakukan atau masih ada cara perawatan dan pengobatan lain yang lebih memungkinkan bagi penumpang tersebut.

Dalam praktik di Indonesia, penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pengangkutan udara, pada umumnya ahli waris korban tidak keberatan/menerima jumlah ganti kerugian yang diberikan pengangkut dengan

mengacu pada undang-undang penerbangan dan peraturan menteri perhubungan. Hal ini terbukti dari langka atau sedikitnya kasus/perkara gugatan ganti kerugian yang sampai ke pengadilan, karena beberapa pertimbangan, yaitu antara lain:<sup>13</sup>

1. Pihak korban atau ahli warisnya tidak ingin mengalami kerepotan dengan mengajukan gugatan ganti kerugian melalui pengadilan, karena dalam proses pengadilan seringkali memakan waktu yang lama dan biaya yang besar. Selain itu belum tentu gugatan mereka diterima dan dimenangkan, sehingga lebih memilih untuk menerima jumlah ganti kerugian yang diberikan pengangkut.
2. Para korban atau ahli warisnya tidak mengetahui bahwa ketentuan yang memberikan hak atas ganti kerugian yang lebih besar dari yang ditawarkan oleh perusahaan penerbangan. Faktor ini tidak mengherankan karena mereka tidak mengerti ketentuan-ketentuan hukum yang berkaitan dengan penyelenggaraan penerbangan.

#### D. Penutup

Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut merupakan pihak yang harus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang sebagai konsumen akibat kecelakaan pesawat atau peristiwa lain dalam penyelenggaraan penerbangan, sejak saat penumpang naik ke dalam pesawat sampai turun keluar dari pesawat di tempat tujuan yang disepakati. Penumpang yang menderita kerugian akibat peristiwa tersebut berhak untuk memperoleh ganti kerugian berdasarkan Undang-undang No. 1 Tahun 2009, dengan jumlah ganti kerugian seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No.77 Tahun 2011 dan Peraturan Menteri Keuangan RI No.37//PMK-010/2008.

Berdasarkan ketentuan di atas, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut dibebani kewajiban membayar ganti kerugian kepada pihak yang menderita kerugian dalam peng-

<sup>13</sup> Ahmad Sudiro, *Ganti Kerugian Dalam Kecelakaan Pesawat Udara: Studi Perbandingan Amerika Serikat - Indonesia*, (Jakarta: PSHE-UI, 2011), hal. 211.

angkutan udara, dengan menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) terhadap penumpang pesawat yang meninggal dunia atau cacat/ luka-luka, dan penerapan prinsip praduga bertanggung jawab (*presumption of liability*) terhadap keterlambatan. Masing-masing prinsip tanggung jawab itu dikombinasikan dengan prinsip pembatasan tanggung ja-

wab (*limitation of liability*) dan prinsip tanggung jawab *flat rate*. Pihak yang menderita kerugian tersebut harus mengajukan klaim ganti kerugian kepada komisi klaim dan asuransi di perusahaan penerbangan sebagai pengangkut yang bertanggung jawab atas kerugian penumpang pesawat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrasyid Priyatna, *Masa Depan Penerbangan Komersial di Indonesia* (Bandung: Binacipta, 1987).
- Harahap Yahya, *Hukum Acara Perdata: Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, & Putusan Pengadilan* (Jakarta: Sinar Grafika, 2013)
- Martono H. K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa* (Bandung: Alumni, 1997).
- \_\_\_\_\_, dan Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010).
- \_\_\_\_\_, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012).
- \_\_\_\_\_, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013).
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999).
- Saefullah Wiradipradja E., *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Internasional dan Nasional* (Jogjakarta: Liberty, 1999).
- Shawcross C.N. and K.M. Beamont, *Air Law*, 3<sup>rd</sup> Edition, (London: Butterworth, 1987).
- Sudiro, Ahmad, *Ganti Kerugian Dalam Kecelakaan Pesawat Udara: Studi Perbandingan Amerika Serikat - Indonesia* (Jakarta: PSHE-UI, 2011).
- \_\_\_\_\_, "Nilai Keadilan pada Hubungan Pelaku Usaha dan Konsumen Dalam Hukum Transportasi Udara Niaga", dalam *Hukum dan Keadilan* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013).
- Suherman E., *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia* (Bandung: Eresco, 1982).
- \_\_\_\_\_, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan* (Bandung: Alumni, 1996).
- \_\_\_\_\_, *Analisa dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ketentuan-Ketentuan Hukum yang Berkenaan dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara* (Jakarta: BPHN, 1992).
- Suwardi, *Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut yang Terikat Dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional* (Jakarta: BPHN, 1999).